



Relatório de Monitorização da Componente Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia Subtroço Freixo- Alandroal

Fase de Construção

24 de abril de 2020

Designação do Projeto	Nº Processo de AIA
Linha de Évora, Empreitada Geral de Construção do Subtroço Freixo Alandroal	2966

Tabela de Edições			
Edição nº	Data	Secção Editada	Págs. Alteradas
01	23/04/2020	Edição do documento	-

Elaborado por: Cláudia Rodrigues (Psicóloga)

Assinatura: *Cláudia Rodrigues*

Data: 23/04/2020

Revisto por: Dalila Antunes (Psicóloga)

Assinatura: *Dalila Antunes*

Data: 23/04/2020

Verificado por: MOTA-ENGIL, ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO, S.A.

Assinatura:

Data:

Validado por: Fiscalização Ambiente

Assinatura:

Data:

Aprovado por: Dono de Obra

Assinatura:

Data:

Índice

1. Introdução.....	6
2. Âmbito e objetivos	7
2.1.1. Área de estudo.....	8
2.2. Antecedentes	9
2.2.1. Declaração de Impacte Ambiental	9
2.2.2. Consulta Pública	10
3. Equipa Técnica	10
4. Objetivos específicos e princípios metodológicos.....	11
4.1. Considerações metodológicas globais	11
4.1.1. Componentes de natureza socio-económica.....	11
4.1.2. Componentes de natureza psicossocial	11
4.1.2.1. Modelo de stress ambiental.....	12
4.2. Dimensão ‘Afetação do bem-estar’	14
4.2.1. Objetivos	14
4.2.2. Metodologia	14
4.2.2.1. Inquérito	14
4.2.2.2. Amostra.....	15
4.2.2.3. Recolha de dados.....	15
4.2.2.4. Análise dos dados	16
4.3. Dimensão ‘Uso de explosivos no desmonte de formações rochosas’	17
4.3.1. Objetivos	17
4.3.2. Metodologia	17
4.4. Dimensão ‘Impactes temporários na propriedade’	18
4.4.1. Objetivos.....	18
4.4.2. Metodologia	18
4.5. Dimensão ‘Processos de expropriação’	18
4.5.1. Objetivos	18
4.5.2. Metodologia	19
4.6. Dimensão ‘Efeito de barreira físico’	20
4.6.1. Objetivos	20
4.6.2. Metodologia	20
4.7. Dimensão ‘Infraestruturas e equipamentos’	21
4.7.1. Objetivos	21
4.7.2. Metodologia	21

4.8. Dimensão ‘Presença dos trabalhadores da obra’	21
4.8.1. Objetivos	21
4.8.2. Metodologia	21
4.9. Dimensão ‘Efeitos diretos da obra no emprego’	22
4.9.1. Objetivos	22
4.9.2. Metodologia	22
4.10. Dimensão ‘Efeitos da obra na economia local’	22
4.10.1. Objetivos	22
4.10.2. Metodologia	22
4.10.2.1. Questionário	22
4.10.2.2. Recolha de dados	23
4.10.2.3. Amostra	23
4.10.2.4. Análise de dados	23
5. Análise de Resultados	24
5.1. Dimensão ‘Afetação do bem-estar’	24
5.1.1. Perfil dos inquiridos	24
5.1.2. Identidade Local	25
5.1.3. Conhecimento da obra	26
5.1.4. Avaliação geral da obra	28
5.1.4.1. Atitude face ao projeto	28
5.1.4.2. Vantagens e desvantagens	33
5.1.5. Avaliação dos incómodos da obra	34
5.1.5.1. Estratégias de <i>Coping</i>	39
5.1.6. Reclamações	44
5.1.7. Perceção de Risco	44
5.2. Dimensão ‘Uso de explosivos no desmonte de formações rochosas’	48
5.3. Dimensão ‘Impactes temporários na propriedade’	49
5.4. Dimensão ‘Processos de expropriação’	49
5.5. Dimensão ‘Efeito de barreira físico’	50
5.6. Dimensão ‘Infraestruturas e equipamentos’	50
5.7. Dimensão ‘Presença dos trabalhadores na obra’	50
5.8. Dimensão ‘Efeitos diretos da obra no emprego’	52
5.9. Dimensão ‘Efeitos da obra na economia local’	53
5.9.1. Efeitos resultantes dos consumos dos trabalhadores não residentes	53
5.9.1.1. Perfil dos inquiridos	53

5.9.1.2.	Hábitos de consumo – Alojamento	54
5.9.1.3.	Hábitos de consumo – Refeições	55
5.9.1.4.	Hábitos de consumo bens e serviços	56
5.9.2.	Aquisição de bens e serviços por parte da obra	59
6.	Discussão dos resultados.....	59
7.	Conclusões	60
7.1.	Síntese de Resultados e avaliação da eficácia das medidas de minimização	61
7.2.	Proposta de novas medidas	62
7.3.	Proposta de revisão do programa de monitorização ou periodicidade dos futuros relatórios de monitorização	62
8.	Referências Bibliográficas	64
9.	Anexos.....	65

1. Introdução

O presente documento surge no seguimento das atividades de monitorização da Componente Social realizadas no âmbito da fase de construção do projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, concretamente no subtroço Freixo-Alandroal. As atividades de monitorização foram iniciadas em março de 2020 e estão previstas decorrer até finais de 2021, constituindo este documento o 1º Relatório de Monitorização da Componente Social, das atividades de construção do projeto.

A presente monitorização decorre da emissão da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada (em 2 de março de 2018) que solicitava a implementação do plano de monitorização da componente Social de acordo com o Programa Geral de Monitorização (Tomo 17.5 do EIA, versão 2 de 2018.03.30).

As atividades de monitorização apresentadas no presente documento reportam, como acima referido, ao mês de março de 2020, tendo sido desenvolvidas de acordo com os requisitos estabelecidos no Plano de Monitorização da Componente Social apresentado em conformidade com o definido Programa Geral de Monitorização (TOMO 17.5 do EIA). No entanto, no decorrer do mês março de 2020 foi decretado o estado de alerta e posteriormente o estado de emergência nacional devido à pandemia do Coronavírus, o que condicionou a realização de algumas atividades.

2. Âmbito e objetivos

A presente monitorização visa verificar e aferir a efetividade e o modo concreto de ocorrência de impactes (negativos e positivos) previstos e aferir a eficácia e cumprimento das medidas de mitigação/potenciação/compensação propostas, assim como uma adequada avaliação dos seus efeitos ao nível do desenvolvimento económico e social das zonas afetadas, propondo alterações às medidas em caso de necessidade. Pretende ainda identificar e registar a ocorrência de incómodos (na perspetiva dos stakeholders locais) durante a fase de construção do projeto.

Esta monitorização abrange todos os requisitos definidos no Plano de Monitorização da Componente Social, apresentado no Tomo 17.5 do EIA, que estabelece as seguintes dimensões a monitorizar:

- Afetação do bem-estar
- Uso de explosivos no desmonte de formações rochosas
- Impactes temporários na propriedade
- Processos de expropriação
- Efeito de barreira físico
- Infraestruturas e equipamentos
- Presença dos trabalhadores na obra
- Efeitos diretos da obra no emprego
- Efeitos da obra na economia local

O relatório encontra-se estruturado de acordo com os requisitos estabelecidos no Anexo V da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, que se refere ao conteúdo de relatórios de monitorização associados à pós-avaliação, apresentando a estrutura indicada na figura que se segue.

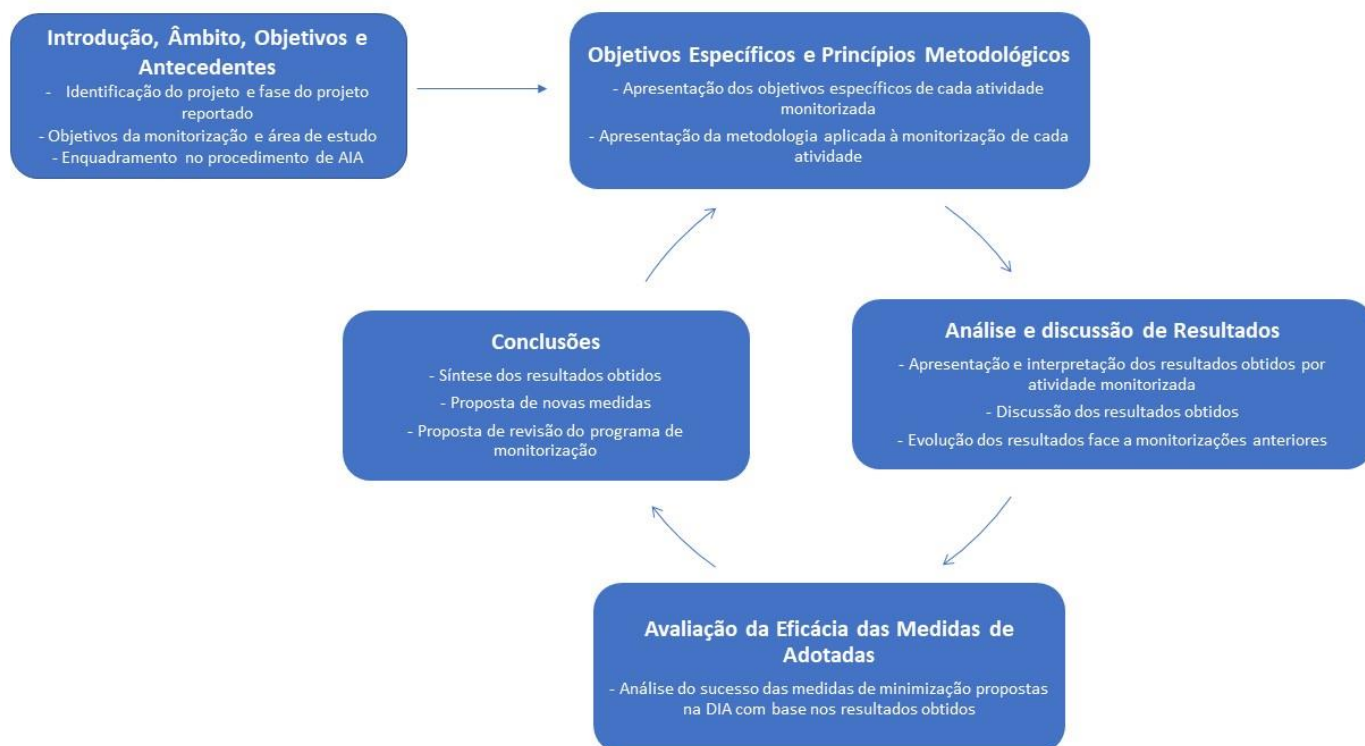


Figura 2.1 - Estrutura do Relatório de Monitorização.

2.1.1. Área de estudo

O subtroço Freixo-Alandroal da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia e as respetivas áreas de construção abrangem os concelhos do Redondo, Vila Viçosa e Alandroal, pertencentes à sub-região do Alentejo Central, distrito de Évora, região do Alentejo (cuja apresentação geográfica é realizada na figura que se segue).



Figura 2.1.1.1 – Distrito de Évora e concelhos afetados ao subtroço Freixo-Alandroal da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia.

2.2. Antecedentes

O Relatório de Monitorização da Componente Social decorre do Processo de Avaliação Ambiental (AIA) para o qual foi emitida uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada (em 2 de março de 2018).

Assim, a equipa procedeu à leitura dos documentos do processo de AIA relevantes para a melhor compreensão dos potenciais impactes sociais e requisitos relevantes para o adequado planeamento e implementação da Monitorização social; considerando em particular a componente social do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), o Relatório de Consulta Pública (RCP), e a DIA.

2.2.1. Declaração de Impacte Ambiental

A DIA solicita a implementação do plano de monitorização de acordo com o disposto no Programa Geral de Monitorizações (Tomo 17.5 do EIA, versão 02 de 2018.03.30) e nos termos em que o mesmo for aprovado, para as fases de construção e exploração.

As atividades de monitorização realizadas foram assim desenvolvidas por forma a abranger todos os requisitos definidos no Plano de Monitorização da Componente Social apresentado no

EIA. A atividade de monitorização teve início em março de 2020 e está previsto decorrer até finais de 2021.

2.2.2. Consulta Pública

Da análise da componente social do EIA e do Relatório de Consulta Pública, verifica-se que os impactos sociais previstos e as principais preocupações manifestadas pelos stakeholders locais se focam num conjunto de aspetos que podem ser sistematizados nas seguintes categorias (que foram consideradas aquando do desenvolvimento dos instrumentos de monitorização social):

- Mobilidade, nomeadamente acessos a terrenos agrícolas de animais, veículos e máquinas agrícolas;
- Acessos e passagem de água e rede elétrica;
- Secção de propriedades comprometendo a manutenção e rentabilidade da atividade agrícola;
- Impactes do ruído;
- Impactes paisagísticos;
- Impactes no turismo.

3. Equipa Técnica

A monitorização da Componente Social referente a março de 2020, assim como a análise de resultados apresentados neste relatório foi desenvolvida pela equipa de psicologia da Factor Social, especializada no âmbito de monitorizações sociais. Os seguintes elementos foram parte integrante no desenvolvimento do trabalho de monitorização e relatório:

- Dalila Antunes, Psicóloga, responsável pela coordenação geral dos trabalhos de Monitorização Social, revisão de instrumentos de avaliação, suporte ao trabalho de campo, e revisão dos relatórios e fichas técnicas de acompanhamento.
- Cláudia Rodrigues, Psicóloga, elaboração de instrumentos de monitorização, coordenação do trabalho de campo, análise de resultados, produção dos relatórios e das fichas técnicas de acompanhamento.
- Nádia Oliveira, Engenheira do Ambiente, suporte ao trabalho de campo e inserção de dados.

4. Objetivos específicos e princípios metodológicos

4.1. Considerações metodológicas globais

A proposta de Plano de Monitorização Social apresentada para este projeto em particular (constante do Tomo 17.5 do EIA, versão 02 de 2018.03.30) integra a avaliação de 9 dimensões que podem ser agrupadas de acordo com a sua natureza principalmente socioeconómica ou psicossocial.

4.1.1. Componentes de natureza socio-económica

Considerando que os efeitos socio-económicos adquirem uma natureza relativamente tangível, no âmbito da implementação do plano, foram construídos instrumentos de avaliação que permitissem recolher informação tangível requerida no âmbito do Plano de Monitorização Social como quantificar valores relevantes para calcular efeitos económicos (ex. número de trabalhadores locais, valores gastos localmente pelos trabalhadores não locais...), e/ou identificar situações específicas (ex. danos na propriedade, implementação de medidas de minimização...).

4.1.2. Componentes de natureza psicossocial

Os aspetos de natureza psicossocial assumem uma natureza intangível e idiossincrática, que se relacionam com perceções pessoais associadas ao processo de adaptação individual. Ao nível psicológico, o processo que explica a capacidade de adaptação individual é o processo de stress.

A palavra “stress” tem hoje um uso rotineiro e uma conotação negativa, sendo usada para se referir quer a um estado, quer a fontes de stress. No entanto, do ponto de vista psicológico refere-se a um processo que permite aos indivíduos adaptarem-se às diferentes situações com que se cruzam.

O conceito de stress tem origem na Física e refere-se à capacidade adaptativa de um corpo ao contexto em que o mesmo se integra. A transposição do conceito para o ser humano, realizou-se através do desenvolvimento de um conjunto de modelos fisiológicos, psicofisiológicos e psicológicos (Antunes et al, 2011). Para o presente estudo adquire particular relevância o modelo de stress ambiental desenvolvido por Palma-Oliveira em 1992, e suas adaptações

(Antunes et al, 2011), devidamente testado e validado com sucesso em monitorizações psicossociais anteriores; considerando em particular monitorizações de vias lineares (ex. monitorização da A2 em fase de construção; monitorização da A27 e A28 em fases de construção e operação...), bem como em monitorizações de construção e operação de barragens e indústrias.

Assim, os instrumentos de avaliação psicossocial foram desenvolvidos com base nos conceitos constantes do modelo, que providencia uma compreensão global das causas das perceções individuais e coletivas e dos fenómenos psicológicos subjacentes às mesmas, por forma a permitir propor medidas adicionais de minimização de impactes, caso necessário.

4.1.2.1. Modelo de stress ambiental

Este modelo, apresentado abaixo em forma de diagrama, adquire particular relevância para os contextos de monitorização psicossocial por:

- integrar simultaneamente as alterações ambientais da envolvente e as relações humanas, considerando entre os estímulos indutores de stress aspetos como o ruído e a qualidade do ar, a par de relações sociais (por exemplo, com os trabalhadores);
- considerar de uma forma integrada as atitudes e perceções de risco, bem como o seu papel no desencadear do processo de stress;
- integrar dimensões cognitivas, emocionais e fisiológicas de resposta ao stress.

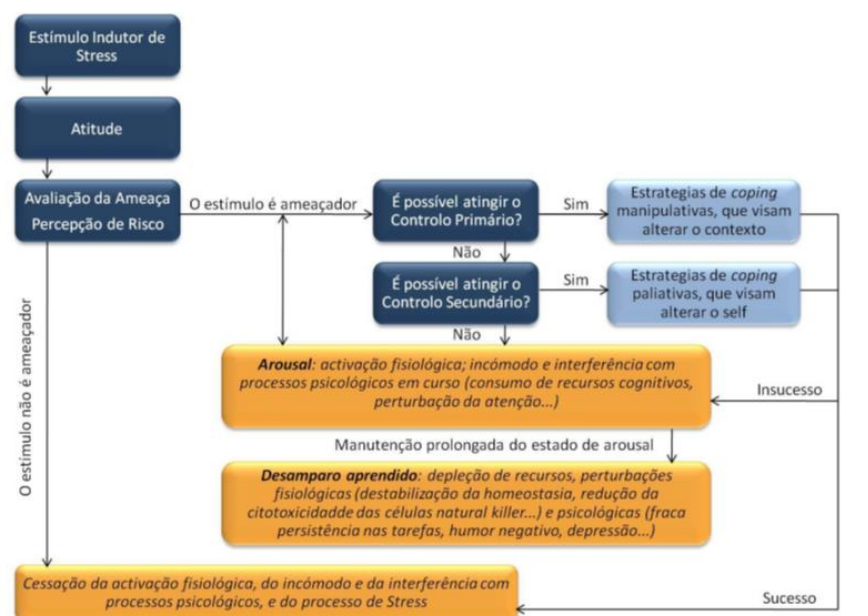


Figura 4.1.2.1.1 - Modelo de stress ambiental (Antunes et al, 2011).

De acordo com o modelo de stress ambiental, perante uma situação que coloca exigências ao indivíduo, este avalia, em primeiro lugar, em que medida este acontecimento o beneficia ou prejudica (Antunes et al, 2011).

Se a avaliação classificar os acontecimentos como ameaçadores, então o sujeito analisará o que pode ser feito para reagir à situação, tendo em conta os recursos individuais e sociais para lidar com a ameaça/prejuízo percebido. Através das opções de *coping* (estratégias para lidar com a situação) disponíveis, o sujeito decidirá qual irá utilizar (Lazarus, 2000). Este modelo identifica duas grandes estratégias de *coping*: através da resolução do problema - controlo primário - ou da regulação emocional – controlo secundário.

A estratégia de resolução do problema (manipulativa), como o nome indica, está centrada no problema. O sujeito procura obter informação de modo a atuar e mobiliza a sua ação com o propósito de mudar a realidade do problema. Neste tipo de estratégia incluem-se as ações diretas para minorar ou resolver o problema e os pedidos de ajuda ou de informação a terceiros.

A estratégia de regulação emocional (acomodativa ou paliativa) é uma forma de atuar que se centra na tentativa de regulação da emoção resultante da situação de stress. Como exemplos têm-se a negação, evitar pensar na ameaça, reavaliação da situação desvalorizando o risco ou as comparações positivas. Como salienta Lima (1996), esta estratégia permite ao sujeito reduzir a ansiedade, não através da modificação da ameaça, mas sim, da avaliação que é feita da mesma.

Este processo visa assim reduzir os sentimentos/percepções de ameaça ou incómodo. No entanto, quaisquer que sejam as estratégias implementadas, as mesmas resultam no consumo de recursos individuais que tem consequências aos níveis cognitivo (redução de capacidade de concentração, cansaço...), emocional (irritabilidade, humor negativo, depressão...), e/ou fisiológico (alterações hormonais como a libertação de adrenalina e noradrenalina ou catecolaminas; redução de citotoxicidade das células *natural killers*...).

Este modelo é sobretudo relevante para compreender a adaptação das populações a alterações na sua envolvente, podendo ser aplicado de forma autónoma numa avaliação da resposta das populações residentes a uma atividade específica; ou na análise antecipada dos impactes que uma infraestrutura terá a nível social.

É com este modelo em mente, bem como com as variáveis que o integram e outras que o afetam (ex. Identidade local), que foram recolhidos e analisados os dados referentes às dimensões psicossociais, de uma forma compósita e integrada para compreender os efeitos psicossociais da obra sobre a população.

4.2. Dimensão ‘Afetação do bem-estar’

4.2.1. Objetivos

De acordo com o Plano de Monitorização Social, esta dimensão tem como objetivo avaliar as *percepções de incómodo ambiental em espaços habitados (na perspetiva dos residentes locais), gerados por ruído, poeiras, segurança, desorganização do espaço, circulações e acessos a edifícios e espaços; resultante das atividades construtivas (desmatção, terraplanagem, escavações, movimento de máquinas, tráfego de veículos, estaleiros, restabelecimento da rede viária)*. Esta atividade tem também como objetivo a *verificação da eficácia das medidas de mitigação propostas, podendo, se necessário, ser efetuadas correções ou serem introduzidas novas medidas mitigadoras*.

4.2.2. Metodologia

4.2.2.1. Inquérito

A monitorização da dimensão foi concretizada através da realização de entrevistas estruturadas, com recursos a inquéritos porta-a-porta, aos residentes e/ou proprietários das áreas afetadas pelas atividades construtivas do subtroço Freixo–Alandroal da Nova Ligação Ferroviária. O inquérito utilizado para a monitorização desta componente apresenta-se no Anexo I - Questionário de avaliação de incómodo ambiental, e cada entrevista teve uma duração entre 15 a 30 minutos.

No âmbito desta dimensão foram monitorizados, através do inquérito apresentado, os seguintes parâmetros:

- Dados Socioeconómicos gerais dos inquiridos e do local de residência;
- Dados relativos à relação dos inquiridos com a habitação;
- Atitude face ao projeto;
- Vantagens e desvantagens do projeto;

- Informação sobre o projeto;
- Avaliação de danos em habitações devido à obra
- Perceção de risco;
- Perceção de controlo;
- Incómodos ambientais face ao projeto;
- Identidade;

Complementarmente, a população foi consultada por forma a perceber o conhecimento acerca do processo para tratar e efetuar reclamações. O inquérito permitiu analisar a perceção dos moradores relativamente à obra e quantificar o nível de incómodo acerca dos impactes das obras.

4.2.2.2. Amostra

Como mencionado anteriormente, a monitorização da afetação do bem-estar na envolvente do projeto teve como objetivo incluir todos os residentes cuja habitação se localizava a menos de 500m dos trabalhos de construção ou dos acessos dos camiões da obra. Por este motivo, o eixo da via foi tomado como ponto de partida para a definição dos locais da amostra.

Inquiriram-se assim:

- 3 inquiridos do género feminino, com menos de 65 anos de idade;
- 3 inquiridos do género feminino, com mais de 65 anos de idade;
- 3 inquiridos do género masculino, com menos de 65 anos de idade;
- 4 inquiridos do género masculino, com mais de 65 anos de idade.

Face ao supracitado, foram realizados no total 13 inquéritos de incómodo ambiental, nos 3 concelhos abrangidos pelo Subtroço Freixo-Alandroal da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia.

4.2.2.3. Recolha de dados

Com vista à recolha de dados e uma vez que a população na envolvente da obra é relativamente escassa, impossibilitando a recolha de dados numa amostra estratificada, optou-se pela realização de entrevistas porta a porta a residentes em habitações localizadas a menos de 500m

do local da obra ou dos principais acessos de passagem de camiões afetos à obra, bem como em locais onde exista um registo de queixas.

O inquérito decorreu em março de 2020, realizando-se o mesmo através de entrevistas estruturadas porta-a-porta, pela equipa da Factor Social Lda. De referir que esta equipa tem formação na área da psicologia, dominando os modos de abordagem, sensibilidade e adequação à população inquirida tendo em conta o âmbito da presente monitorização.



Figura 4.2.2.3.1 – Realização do inquérito de avaliação de incómodo ambiental.

De referir que durante as atividades de monitorização, após a primeira pergunta onde se questionava que tipo de ferrovia estava a ser construída, todos os inquiridos foram esclarecidos sobre a verdadeira natureza da ferrovia em questão, com o objetivo de aproveitar a oportunidade de contacto com a população envolvente para esclarecer sobre a tipologia do projeto.

Os dados recolhidos foram compilados numa base de *excel* e trabalhados com vista à posterior utilização dos mesmos em software SPSS – *Statistical Package for Social Sciences*.

4.2.2.4. Análise dos dados

A análise dos dados consistiu não só na análise dos resultados quantitativos, mas também qualitativos, com o recurso a métodos de estatística descritiva, que permitiu efetuar a caracterização e compreensão da adaptação das comunidades às alterações na envolvente física e social, induzidas pelos trabalhos de construção da ferrovia.

Para a aceitação e seleção de dados foram realizados procedimentos de *data screening* com vista a garantir a validade da informação recolhida.

Os resultados foram analisados estatisticamente de forma extensiva, e apresentados em forma de percentagem. A análise estatística foi efetuada com recurso ao programa estatístico SPSS – *Statistical Package for Social Sciences*.

Adicionalmente, no que se refere à análise do tratamento de reclamações, foram consultados também os registos de reclamações do contato oficial para reclamações com o objetivo de complementar a informação proveniente dos inquéritos realizados em campo.

4.3. Dimensão ‘Uso de explosivos no desmonte de formações rochosas’

4.3.1. Objetivos

A monitorização desta dimensão tem como principais objetivos *verificar a tomada de medidas de segurança aquando a ocorrência de uso de explosivos, incluindo a ocorrência de vistorias prévias e posteriores a edifícios e construções, a verificação de eventuais danos causados em estruturas e construções; bem como verificar a aplicação das medidas de mitigação de eventuais efeitos negativos e o grau de satisfação da população afetada relativamente à aplicação destas medidas.*

4.3.2. Metodologia

Com o intuito de monitorizar esta dimensão foram incluídas no questionário de Avaliação de Incómodo ambiental (Anexo I):

- duas questões relativas à perceção do uso de explosivos e o grau de perturbação/incómodo relativamente às detonações (questões 11 e 12),
- uma questão relativa à existência problemas na habitação provocados pela obra (questão 23).

Adicionalmente o Empreiteiro foi questionado sobre quais as datas do uso de explosivos durante o mês da presente monitorização, bem como sobre quais as medidas de segurança implementadas.

4.4. Dimensão 'Impactes temporários na propriedade'

4.4.1. Objetivos

Encontram-se definidos como objetivos desta dimensão *verificar se existem impactes temporários nas propriedades resultantes das atividades construtivas (ocupação indevida de terrenos, afetações de culturas, afetação de infraestruturas de rega, equipamentos, benfeitorias...), verificar as afetações e a satisfação dos afetados com as medidas mitigadoras e propor a introdução de correções ou novas medidas, caso se justifique.*

4.4.2. Metodologia

A fim de monitorizar esta dimensão, introduziu-se a questão 10 no Questionário de Avaliação de Incómodo Ambiental, que permite a todos os inquiridos responderem a quais os aspetos específicos da obra que o incomodam e o seu grau de perturbação/incómodo.

Por outro lado foram consultados os registos do contato oficial de reclamações para analisar se existia alguma reclamação desta natureza. Por último pretendia-se entrar em contato com as autarquias locais a fim de averiguar junto das mesmas existência de queixas da população. No entanto, após contatos via e-mail (Anexo II) e inúmeras tentativas de contato telefónico não foram obtidas quaisquer respostas, presumindo-se que a falta de resposta e o não atendimento telefónico se deva à situação atual do país, em Estado de Emergência devido ao surto do Corona vírus.

4.5. Dimensão 'Processos de expropriação'

4.5.1. Objetivos

Neste âmbito o Plano de Monitorização Social estabelece como objetivo *avaliar a satisfação ou insatisfação dos afetados com os processos de expropriação e propor a aplicação de medidas, caso se justifique.*

4.5.2. Metodologia

De modo a proceder-se à avaliação desta dimensão foi elaborado um questionário (Questionário de análise das expropriações – Anexo III) com questões específicas que permitissem avaliar esta dimensão.

De modo a chegar a todos os expropriados (uma vez que a grande maioria dos terrenos se apresentam sem qualquer habitação), respeitando a Lei Geral de Proteção de Dados, foi consultado o Despacho nº 3726/2019 do Diário da República, 2ªa Série, Nº 66 de 3 de abril de 2019, onde consta a listagem de parcelas a expropriar no âmbito da obra em análise, bem como as moradas dos respetivos proprietários. Assim foram enviados, através dos CTT, os questionários para essas moradas, sendo que quando existia mais do que um proprietário, apenas se enviou o questionário para a morada do cabeça de casal. No envelope enviado para cada proprietário, para além do questionário e folha de rosto que explicava o âmbito e objetivos do questionário, eram também indicadas as diversas formas de fazer chegar o questionário respondido. Deste modo, a resposta ao mesmo poderia efetuar-se através de uma das seguintes modalidades:

- Preenchimento do questionário em papel e devolução do mesmo no envelope mais pequeno onde continha já selo e destinatário preenchido para a empresa Factor Social, ao cuidado de Cláudia Rodrigues. Este envelope era enviado juntamente com o questionário (bastava apenas introduzir o questionário no envelope e colocar o mesmo no correio não sendo necessário qualquer selo, nem preencher o remetente uma vez que as respostas são totalmente anónimas);
- Preenchimento on-line através do seguinte link: <https://forms.gle/ZJPdua2pKHWq5cN97>
- Entrando em contato com a Factor Social através do telefone: 918144996 (de modo a responder ao questionário telefonicamente)
- Digitalizando o questionário respondido, e enviando o mesmo para o email: claudiarodrigues@factorsocial.pt.

De seguida apresentam-se fotografias do material enviado.

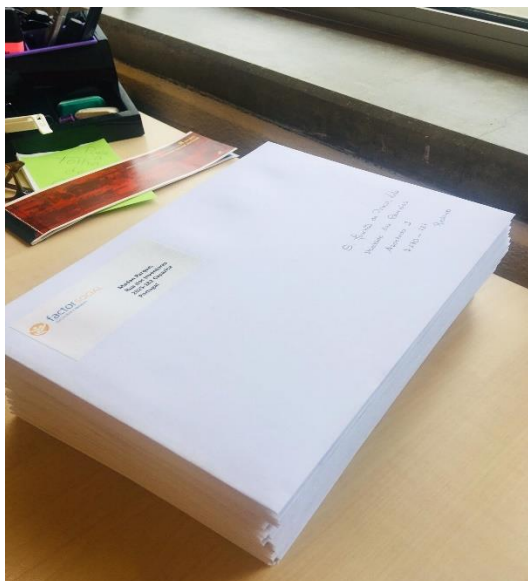


Figura 4.5.2.1 – Cartas com os questionários enviadas aos expropriados.



Figura 4.5.2.2 – Exemplo de uma carta enviada aos expropriados com o envelope de devolução lá dentro.

4.6. Dimensão ‘Efeito de barreira físico’

4.6.1. Objetivos

Os objetivos estabelecidos para esta dimensão consistem em *verificar a satisfação dos afetados com as medidas de mitigação face à ocupação e condicionamento do território por parte da obra (afetação da mobilidade local, alteração dos tempos de deslocação, eventual repercussão nas relações sociais/territoriais), bem como face ao efeito do seccionamento de explorações agrícolas, e propor a introdução de correções ou novas medidas caso se justifiquem ou seja exequível.*

4.6.2. Metodologia

As Questões 10, 13 e 14 do questionário de Avaliação de Incómodo Ambiental (Anexo I) foram colocadas com o intuito de monitorizar esta dimensão e recolher informação sobre a mesma juntos dos indivíduos.

Também aqui se consultaram os registos do contato oficial para reclamações e se contactaram as autarquias locais (ainda que não tenham sido obtido respostas aos contactos efetuados), com vista a avaliar se existiam queixas a este nível.

4.7. Dimensão 'Infraestruturas e equipamentos'

4.7.1. Objetivos

São objetivos desta dimensão *verificar a afetação indireta, direta/reposição e usos alternativos das infraestruturas e equipamentos (viárias, de telecomunicações, de abastecimento de água, de eletricidade), bem como a satisfação da população com as soluções encontradas e propor medidas, caso se justifique.*

4.7.2. Metodologia

De modo a monitorizar esta dimensão foi consultado o Empreiteiro, a fim de verificar a interferência com infraestruturas e equipamentos; e foram efetuados contactos com as autarquias locais (ainda que não tenha sido obtida resposta aos mesmos pelos motivos já relatados).

4.8. Dimensão 'Presença dos trabalhadores da obra'

4.8.1. Objetivos

Esta dimensão tem por objetivos avaliar o *bom relacionamento ou conflitualidade social com as populações locais e verificar a eficácia das medidas e propor correções caso se justifique.*

4.8.2. Metodologia

Para avaliar este parâmetro introduziu-se a questão 7 (relação com os trabalhadores) no questionário de Avaliação de Incómodo Ambiental (Anexo I), onde é pedido aos entrevistados para dizerem o grau de concordância com 5 frases relativas ao relacionamento com os construtores e trabalhadores da obra.

4.9. Dimensão ‘Efeitos diretos da obra no emprego’

4.9.1. Objetivos

São objetivos desta dimensão aferir a *criação de emprego e contratação de trabalhadores locais, i.e. residentes nos concelhos abrangidos pela obra, e verificar/propor medidas, caso se justifique.*

4.9.2. Metodologia

Foram consultados os registos dos Recursos Humanos, o que permitiu determinar o número de trabalhadores locais e a sua percentagem face ao número de trabalhadores total. Foi ainda cruzada essa informação com os dados disponíveis no INE do desemprego dos concelhos afetos à obra.

4.10. Dimensão ‘Efeitos da obra na economia local’

4.10.1. Objetivos

O Plano de Monitorização Social estabelece como objetivos para esta dimensão *avaliar a aquisição de bens e serviços resultantes do consumo de trabalhadores não locais e subcontratações por parte da obra; bem como analisar as expetativas criadas relativamente aos potenciais efeitos do funcionamento da nova ferrovia.* Estabelece ainda a necessidade de *verificar a eficácia das medidas e propor novas caso se justifiquem.*

4.10.2. Metodologia

Para esta dimensão foram inquiridos os residentes e os trabalhadores não locais. Foram ainda recolhidos alguns dados junto do Empreiteiro.

4.10.2.1. Questionário

As expetativas criadas relativamente aos potenciais efeitos do funcionamento da nova ferrovia foram avaliadas através das questões 3, 4 e 6 do Questionário de Avaliação de incómodo ambiental (Anexo I), aplicado à população local.

Já a fim de avaliar a aquisição de bens e serviços por parte do consumo de trabalhadores não locais foi aplicado a todos os trabalhadores não residentes nos concelhos afetos ao projeto um

questionário para recolher dados sobre os seus hábitos de consumo (Questionário aos trabalhadores não residentes – Anexo IV).

4.10.2.2. Recolha de dados

Mais uma vez devido à situação de Emergência Nacional e das normas de distanciamento social, não foi possível aplicar os questionários em modo de entrevista presencial. Os questionários foram entregues ao Empreiteiro com o intuito de este assegurar a sua distribuição por todos os trabalhadores não residentes, e recolhidos uma semana e meia depois. Deste modo, os questionários foram preenchidos pelos próprios trabalhadores, durante o mês de março de 2020.

4.10.2.3. Amostra

Como referido foram deixados na obra questionários para a totalidade dos trabalhadores não residentes nos concelhos afetos à obra (313 trabalhadores), sendo que apenas obtivemos uma taxa de resposta de 45,69%.

Responderam assim 143 trabalhadores, 134 dos quais do sexo masculino e 9 do sexo feminino, com uma média de idades de 42 anos, sendo que o mais novo tinha 18 anos e o mais velho 66 anos de idade.

4.10.2.4. Análise de dados

Tal como na dimensão ‘Afetação do bem-estar’, a análise dos dados nesta dimensão consistiu numa análise dos resultados com o recurso a métodos de estatística descritiva, bem como uma análise qualitativa, que permitiu efetuar a caracterização e compreensão da dos hábitos de consumo dos trabalhadores.

Para a aceitação e seleção de dados foram realizados procedimentos de *data screening* com vista a garantir a validade da informação recolhida.

Os resultados foram analisados estatisticamente de forma extensiva, e apresentados em forma de percentagem. A análise estatística foi efetuada com recurso ao programa estatístico SPSS – *Statistical Package for Social Sciences*.

5. Análise de Resultados

5.1. Dimensão 'Afetação do bem-estar'

5.1.1. Perfil dos inquiridos

Como referido anteriormente, foram inquiridos um total de 13 indivíduos nas imediações dos trabalhos de construção do subtroço Freixo-Alandroal da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia.

A amostra foi composta por 7 homens (54%) e 6 mulheres (46%), com idades compreendidas entre os 26 e os 79 anos ($M=58,08$; $DP=19,35$) verificando-se que os mesmos habitam, em média, há 29 anos naquele local ($DP= 22,00$), sendo que o mais antigo referiu estar lá há 77 anos e o mais recente há uns meses. Verificou-se ainda que a maioria dos inquiridos são proprietários da habitação (9 entrevistados), 2 são arrendatários e 3 são caseiros/funcionários da propriedade, como se pode observar pela figura que se segue.

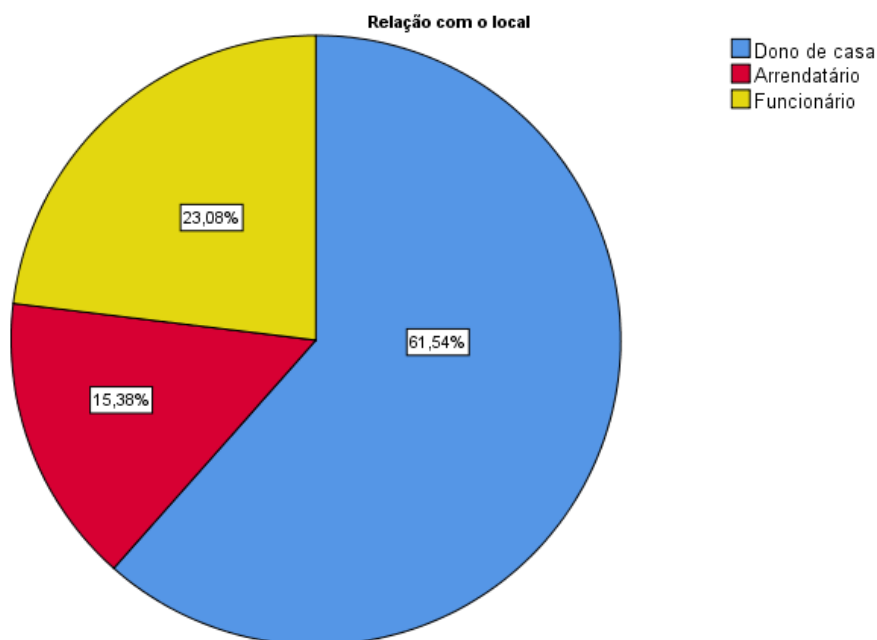


Figura 5.1.1.1 – Relação dos entrevistados com o local.

Apenas 1 dos entrevistados referiu ter filhos menores e apenas 3 indicaram ter problemas de saúde.

5.1.2. Identidade Local

Para avaliar a identidade local foi usada uma escala que integra quatro questões (alíneas p), q), r) e s) da questão 24 – Questionário de avaliação de incomodo ambiental- Anexo I). Esta escala já foi usada e validada em diversos estudos, incluindo monitorizações psicossociais em fase de construção, revelando em todos eles um elevado nível de consistência interna.

No caso da população inquirida no âmbito do presente estudo, a escala de identidade (ver próxima figura) apresenta uma média de 4,37, o que corresponde à alternativa denominada “Concordo”. Tal traduz numa elevada identidade local dos inquiridos. Na verdade, através da figura é possível verificar que mais de 84% da amostra tem uma identidade local superior a 4, ou seja, uma identidade local forte.

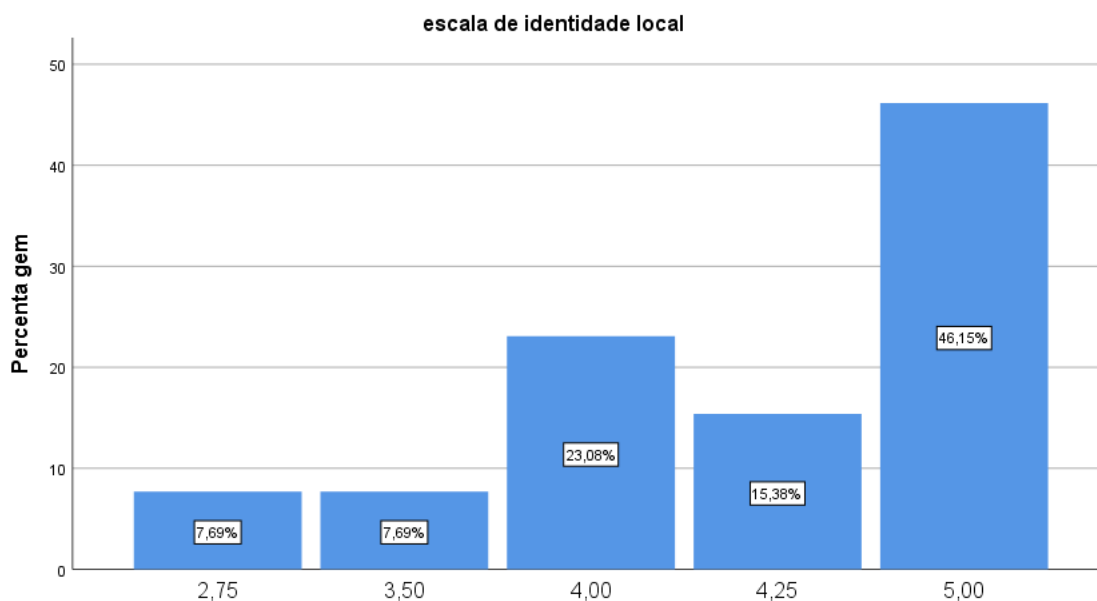


Figura 5.1.2.1 – Escala de identidade local (M=4,37; DP=0,72).

As respostas às referidas questões (alíneas p), q), r) e s) da questão 24 – Questionário de avaliação de incomodo ambiental- Anexo I) apresentam-se nas figuras seguintes.

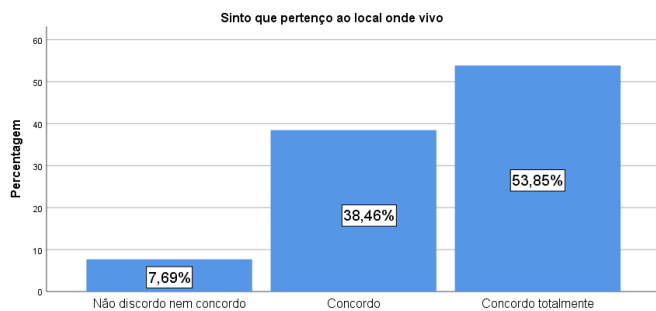


Figura 5.1.2.2 – Respostas à questão “Sinto que pertenço ao local onde vivo” ($M=4,46$; $DP=0,66$).

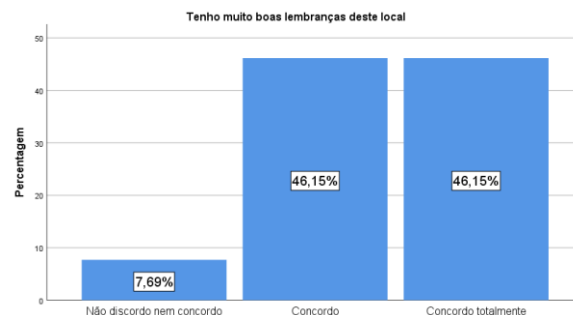


Figura 5.1.2.3 – Respostas à questão “Tenho muito boas lembranças deste local” ($M=4,38$; $DP=0,65$).

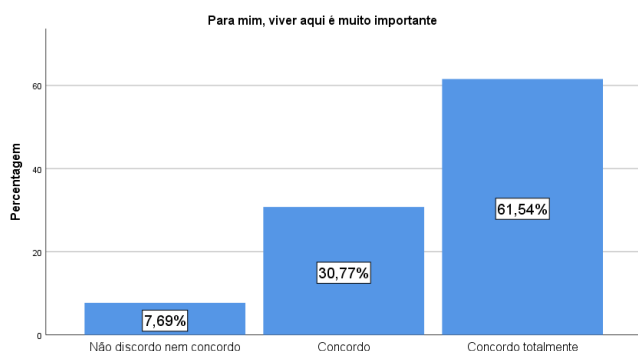


Figura 5.1.2.4 – Respostas à questão “Para mim viver aqui é muito importante” ($M=4,54$; $DP=0,66$).

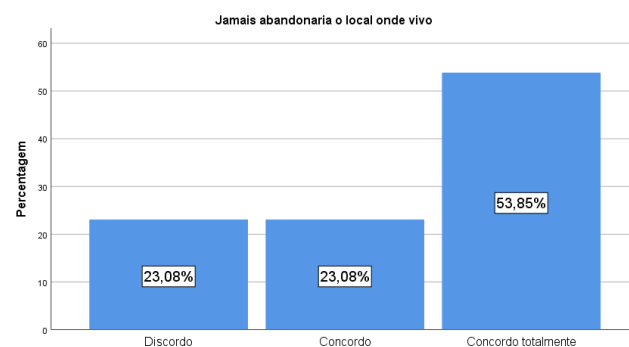


Figura 5.1.2.5 – Respostas à questão “Jamais abandonaria o local onde vivo” ($M=4,08$; $DP=1,26$).

Da análise das respostas às questões que compõem a escala é visível que a maioria da população concordou ou concordou totalmente com as mesmas (entre 92,3% para as primeiras três questões e 76,93% para “Jamais abandonaria o local onde vivo”).

5.1.3. Conhecimento da obra

O questionário de Incómodo Ambiental apresenta questões que permitem aferir o conhecimento do inquirido face a diferentes tipos de informação relacionada com a obra. A primeira delas avalia os inquiridos sobre que tipo de ferrovia estaria a ser construída (questão de resposta aberta). Três inquiridos pensavam que se tratava da Rede de Alta Velocidade e apenas 2 entrevistados demonstraram conhecer que se tratava de uma rede ferroviária tradicional (ver próxima figura).

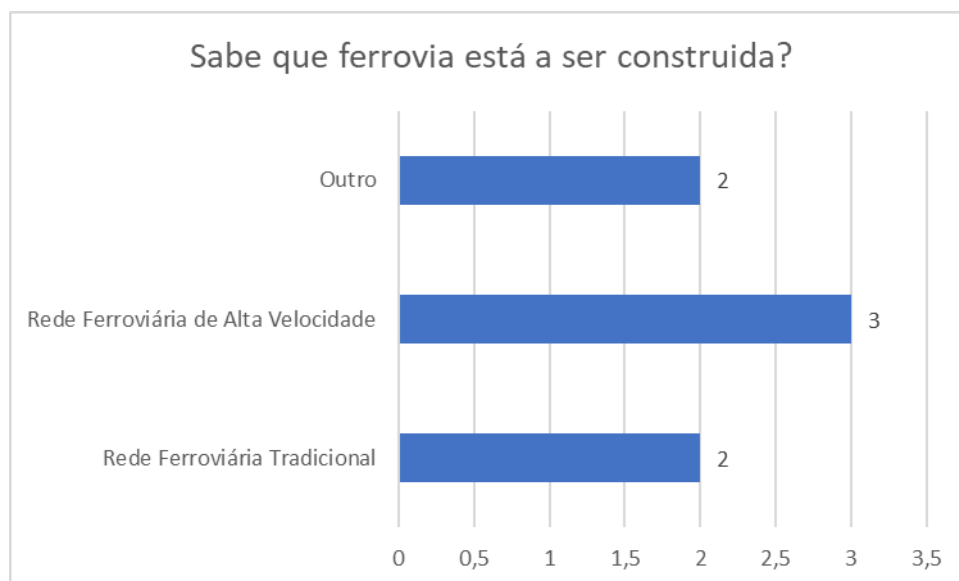


Figura 5.1.3.1 – Frequência de respostas à questão “sabe que ferrovia está a ser construída?”.

Por outro lado, 7 dos 13 inquiridos referiram tratar-se de uma ferrovia que permitirá a passagem de comboios de mercadorias, sendo que todos eles desconheciam que a ferrovia também contemplava a passagem de comboio de passageiros.

A Questão 8 do Questionário de avaliação de incómodo ambiental (Anexo I), é outra questão que permite aferir o grau de informação que os indivíduos têm face à obra. No quadro que se segue apresentam-se as classes de respostas (médias) à referida questão.

Quadro 5.1.3.1 - Média de respostas sobre o conhecimento dos inquiridos sobre o projeto.

Questão 8) Estou informado sobre:	Média de respostas - Categoria correspondente
a) O projeto (visão após construção)?	Pouco informado (M=1,92)
b) O dono de obra?	Pouco informado (M=1,62)
c) As atividades de obra a desenvolver?	Pouco informado (M=1,62)
d) Os locais onde vão decorrer as obras?	Mais ou menos informado (M=2,54)
e) O horário das obras?	Pouco informado (M=2,00)
f) Os impactes (cortes de vias, vias provisórias, ruído)?	Pouco informado (M=1,54)
g) O cronograma das obras?	Não sei/ Desconheço (M= 1,46)
h) Os locais de localização dos estaleiros?	Mais ou menos informado (M=3,23)
i) Locais onde obter mais informação?	Pouco informado (M=1,69)
j) Processo para tratar de reclamações?	Não sei / Desconheço (M=1,31)
k) Os locais onde efetuar reclamações?	Pouco informado (M=1,54)

Analisando os resultados verifica-se que os níveis de informação da população inquirida poderão ser melhorados, principalmente no que respeita ao conhecimento relativo ao processo e locais para tratar de reclamações e cronograma da obra. Por outro lado, a população encontra-se melhor informada sobre os locais das obras e do estaleiro, sendo que, no entanto, a média não ultrapassa o ponto médio (“Mais ou menos informado”).

5.1.4. Avaliação geral da obra

5.1.4.1. Atitude face ao projeto

Para a análise desta temática foi usada uma escala que agrupou todas as questões relativas à atitude face ao projeto e o modo como os inquiridos avaliam a obra de maneira geral (questões 2, 3 e 4 - Questionário de avaliação de incomodo ambiental- Anexo I). Mais uma vez esta escala foi validada em estudos anteriores e tem revelado uma elevada consistência interna.

A figura seguinte apresenta os resultados obtidos para a escala de atitude.

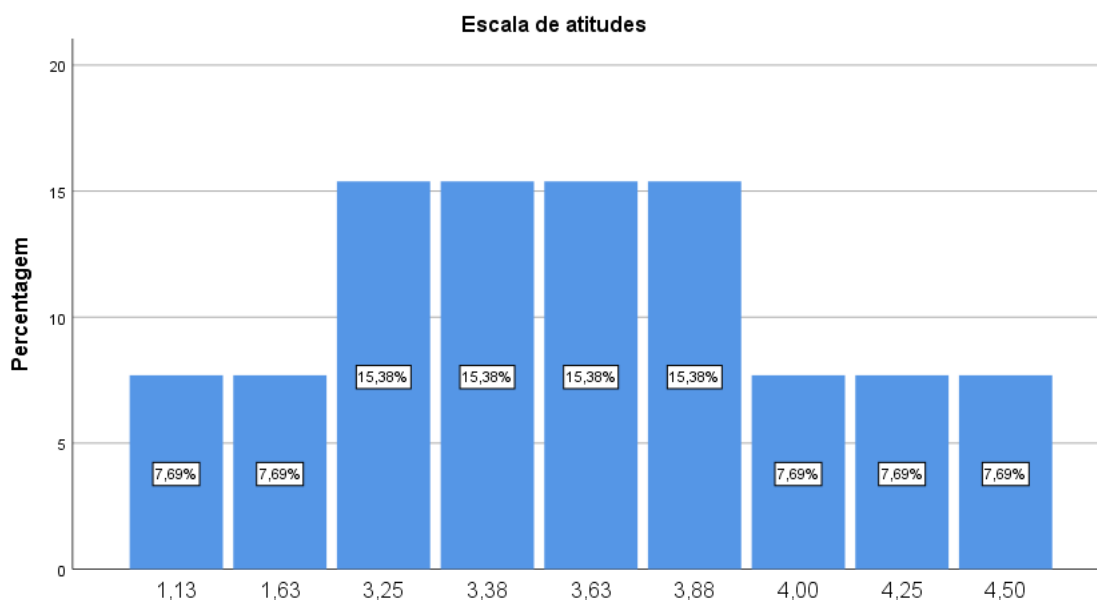


Figura 5.1.4.1.1 – Escala de atitude face ao projeto ($M=3,37$; $DP=0,97$).

Verifica-se que esta escala apresenta uma média de resposta de 3,37, o que está bastante próximo do valor médio (3) da escala numérica, o que significa que a média da população tem uma atitude neutra (nem positiva, nem negativa) perante o projeto. Analisando o gráfico verifica-se que os valores mais representativos se encontram entre o 3,25 e o 3,88. De referir

que cerca de 54% da população apresenta atitudes positivas face ao projeto, e apenas perto de 15% apresenta uma atitude negativa face ao mesmo.

Segue-se uma análise individual das questões que integram a escala de atitude. Na primeira questão é pedido para referir “Qual a sua posição acerca da Ferrovia”, tendo esta pergunta obtido uma média de resposta de 3,85 o que corresponde a uma posição favorável face à ferrovia. Na verdade, é possível constatar que a grande maioria dos inquiridos (85%) indicou estar a favor ou totalmente a favor do projeto e apenas 15% se revelou contra.

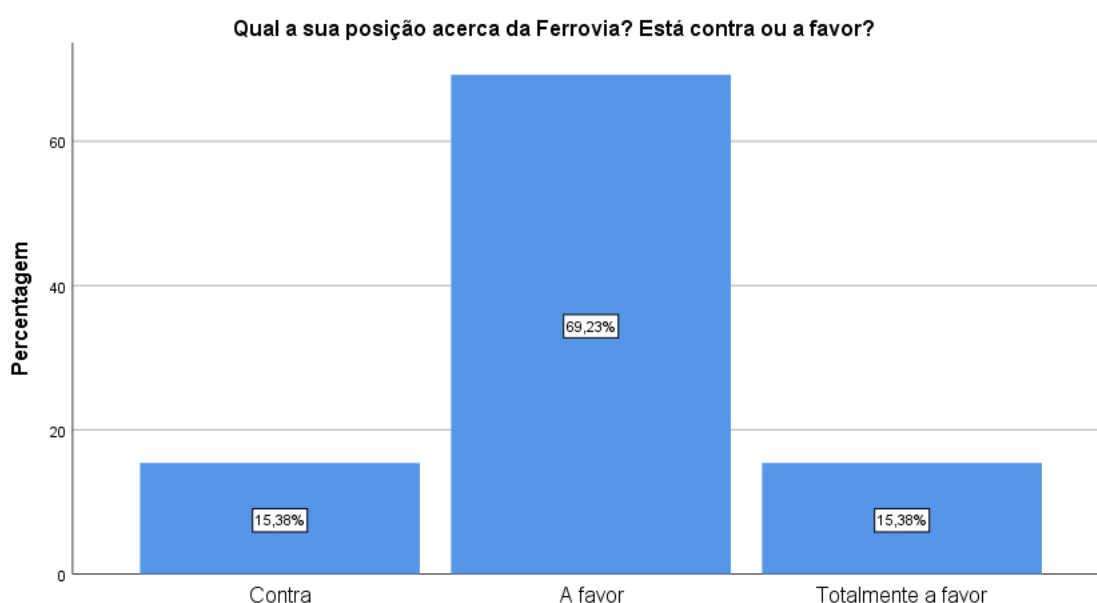


Figura 5.1.4.1.2 – Resposta à questão “Qual a sua posição acerca da Ferrovia?” ($M=3,85$; $DP=0,90$).

Foi também questionado nos inquéritos qual a importância percebida da Ferrovia para o país, região, localidade e para o próprio inquirido. Os resultados para estas questões, em termos de classe média de resposta, apresentam-se no quadro que se segue.

Quadro 5.1.4.1.1 - Média de respostas do grau de importância do projeto para diferentes unidades geográficas.

Grau de importância para:	Média de respostas - Categoria correspondente
País	Importante ($M=3,46$)
Região	Importante ($M=3,31$)
Localidade	Importante ($M=3,15$)
Próprio	Importante ($M=2,92$)

Verifica-se que embora o projeto seja reconhecido como importante em qualquer das situações, a média do grau de importância vai diminuindo ligeiramente com a proximidade relativamente ao sujeito. Ou seja, o projeto é visto como tendo maior importância para o País do que para o próprio, existindo um decréscimo consistente entre País, Região, Localidade e para o próprio.

A distribuição das respostas nestas quatro questões (figuras que se seguem) reforça o verificado nas médias, existe uma diminuição do grau de importância com a proximidade.

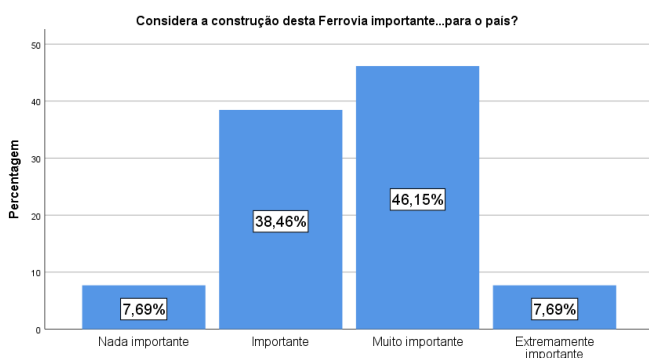


Figura 5.1.4.1.3 – Resposta à questão “Considera a construção desta Ferrovia importante para o país?” ($M=3,46$; $DP=0,97$).

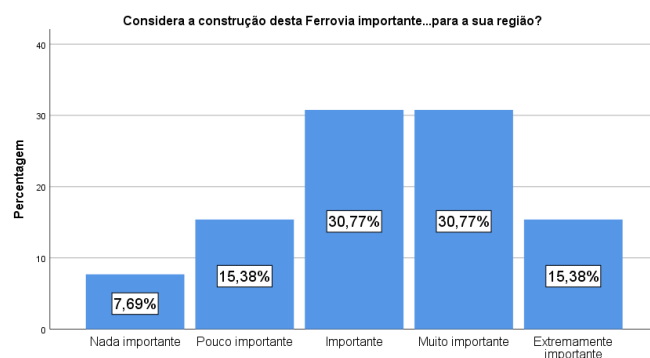


Figura 5.1.4.1.4 - Resposta à questão “Considera a construção desta Ferrovia importante para a sua localidade?” ($M=3,31$; $DP=1,18$).

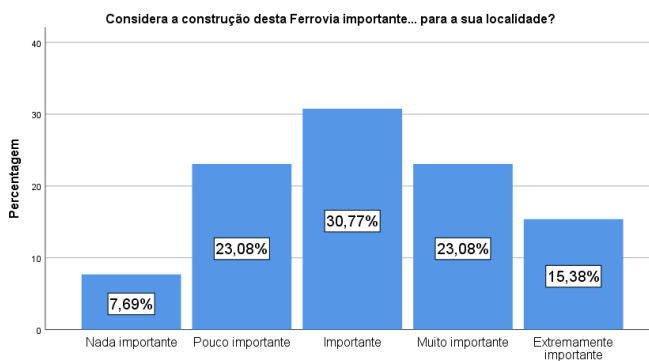


Figura 5.1.4.1.5 - Resposta à questão “Considera a construção desta Ferrovia importante para a sua localidade?” ($M=3,15$; $DP=1,21$).

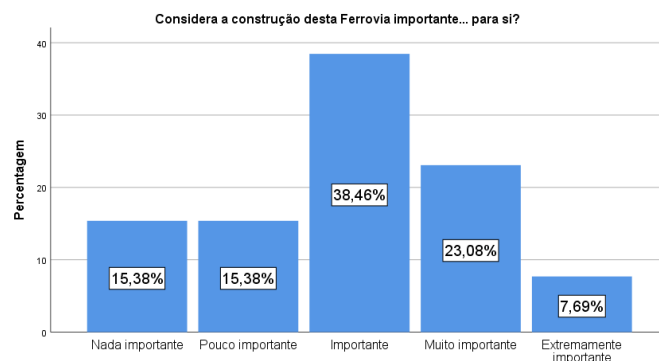


Figura 5.1.4.1.6 - Resposta à questão “Considera a construção desta Ferrovia importante para si?” ($M=2,92$; $DP=1,19$).

Para o país, mais de metade das pessoas entrevistadas considera esta ferrovia como “muito importante” ou “extremamente importante” (54%), sendo que apenas 8% considera o projeto nada importante para o país.

Para a região, temos um empate de posições em que as opções mais escolhidas são “importante” e “muito importante” com 31% cada, e verifica-se um aumento das respostas “pouco” ou “nada importante” (23%).

Ao nível da importância para a localidade, a opção mais representativa já é a posição neutra de “Importante” (31%), sendo que a soma das respostas em categorias “Pouco importante” e “Nada importante” continua a aumentar (31%).

Já na importância para o próprio inquirido, a soma do pouco ou nada importante é de 31%, sendo novamente a opção “importante” a mais selecionada com 38% das respostas.

Avaliou-se ainda a perceção dos indivíduos sobre se a ferrovia iria afetar o local, a comunidade e o próprio para pior ou melhor, sendo que as categorias médias de resposta se apresentam no quadro que se segue.

Quadro 5.1.4.1.2 - Média de respostas ao impacto da Ferrovia no local, na comunidade e para o próprio.

Impacte da Ferrovia	Média de respostas -Categoria correspondente
Local	Melhor (M=3,46)
Comunidade	Melhor (M=3,46)
Próprio	Nem melhor, nem pior (M=3,31)

Como se verifica pelos resultados apresentados, as médias do local e da comunidade são idênticas e correspondem à categoria que o vai ficar “Melhor”. Já em relação ao próprio a resposta adquire uma atitude neutra face ao impacto do projeto.

Na distribuição das respostas (figuras que se seguem) verificou-se que a maioria dos indivíduos acredita que tanto o local, como a comunidade, como o próprio vão ficar melhores com a construção do projeto, no entanto o decréscimo da média para “o próprio” é explicado por uma percentagem considerável de inquiridos (23%) que refere que não vai ficar nem melhor nem pior.

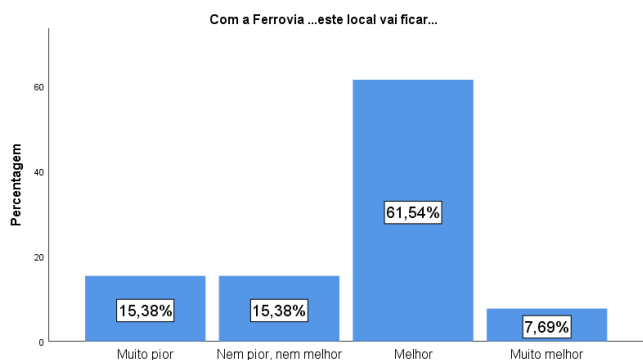


Figura 5.1.4.1.7 – Resposta à questão “Com a Ferrovia este local vai ficar...” ($M=3,46$; $DP=1,20$).

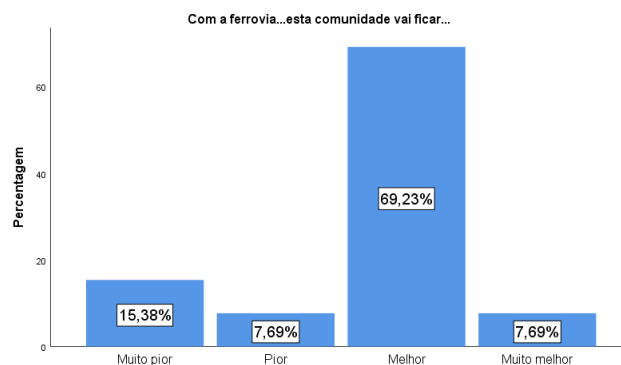


Figura 5.1.4.1.8 - Resposta à questão “Com a Ferrovia esta comunidade vai ficar...” ($M=3,46$; $DP=1,27$).

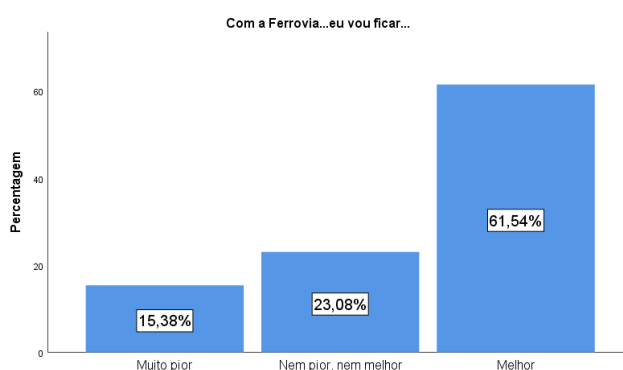


Figura 5.1.4.1.9 - Resposta à questão “Com a Ferrovia eu vou ficar...” ($M=3,31$; $DP=1,11$).

Por último os inquiridos foram ainda questionados sobre se se importavam que o novo troço da Ferrovia fosse nesta localidade (ver próxima figura). Verifica-se que a maioria dos inquiridos (62%) refere não se importar com a construção do troço nesta localidade, existindo no entanto cerca de 31% que se importam.

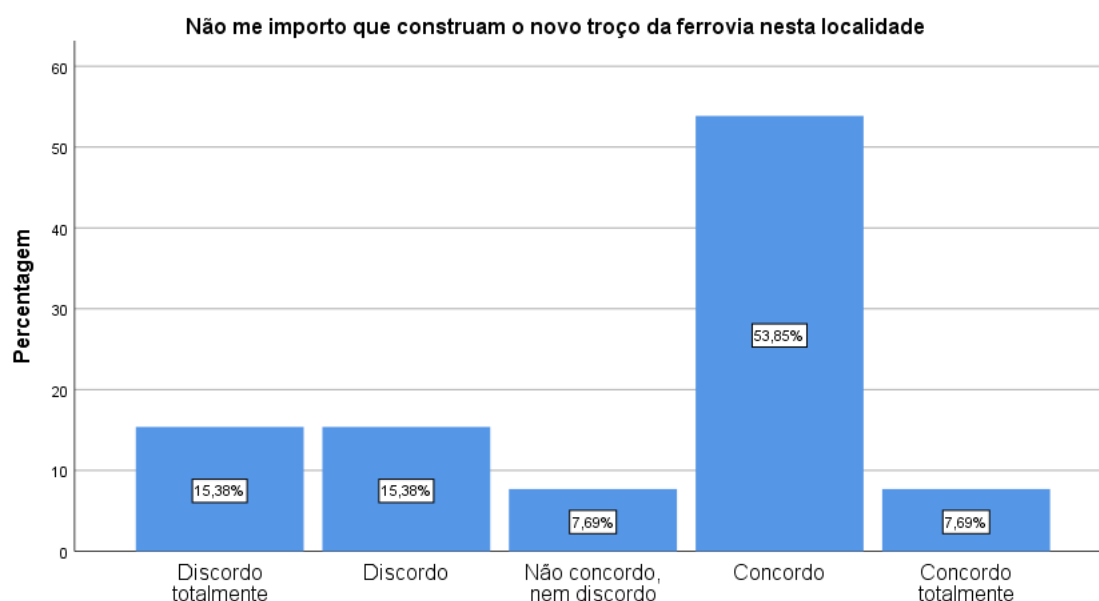


Figura 5.1.4.1.10 – Resposta à questão “Não me importo que construam o novo troço da ferrovia nesta localidade” ($M=3,23$; $DP=1,30$).

5.1.4.2. Vantagens e desvantagens

Na figura que se segue apresentam-se as principais vantagens indicadas pelos inquiridos e a frequência com que as mesmas foram identificadas. De referir que para esta questão era possível indicar mais do que uma vantagem/benefício.

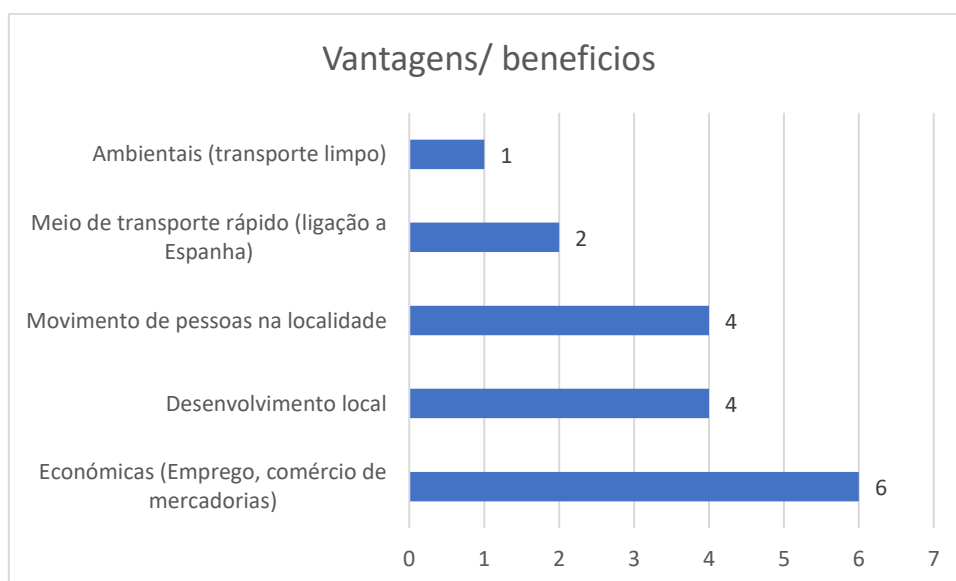


Figura 5.1.4.2.1 – Frequências de vantagens/benefícios percebidos.

As vantagens económicas foram as vantagens mais referidas pelos inquiridos, seguindo-se as vantagens da movimentação de pessoas dentro da localidade e a promoção do desenvolvimento local. Foram ainda referidas, ainda que por um número mínimo de pessoas, vantagens ambientais e relacionadas com a rapidez do meio de transporte.

Já em relação às desvantagens, as mais referidas são as associadas aos trabalhos de construção, e ao ruído. Foram também referidas desvantagens ao nível do emprego (no sentido que retira emprego aos camionistas), impactes na paisagem e o custo monetário para o país.

De referir que os inquiridos apontaram mais vantagens do que desvantagens.

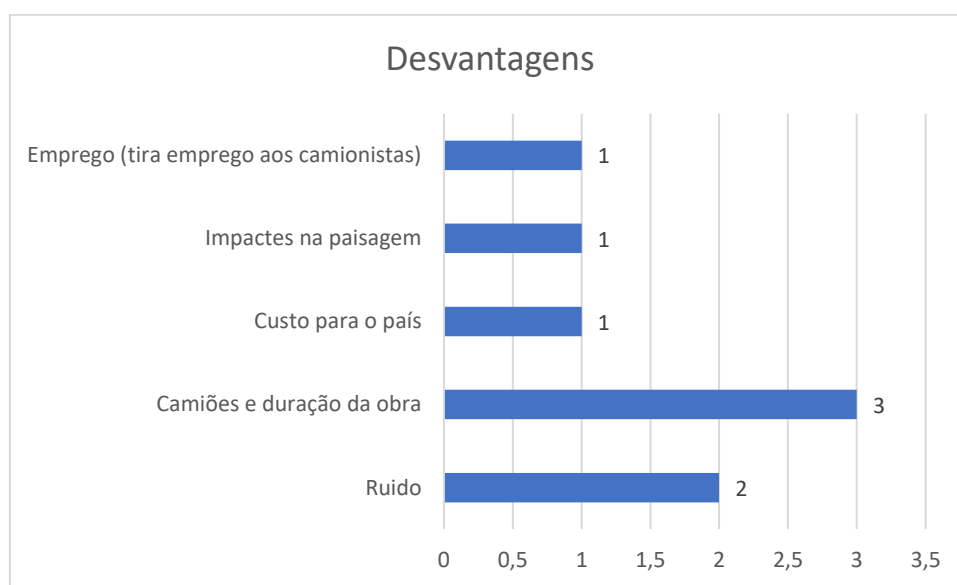


Figura 5.1.4.2.2 – Frequências de desvantagens percebidas.

5.1.5. Avaliação dos incómodos da obra

No que se refere ao incómodo gerado pelas atividades de obra, foi colocada uma questão inicial sobre qual o grau de incómodo induzido pelo projeto, numa escala de 0 a 10 (em que zero corresponde a nada incomodado e dez a extremamente incomodado). A média de resposta é de 3,54, o que indica um grau baixo de incómodo. De referir que a maioria (54%) indicou que o incómodo é inexistente. De registar ainda que, os inquiridos que afirmam ter um grau de incómodo acima do ponto médio (5) totalizam 38,45% da amostra.

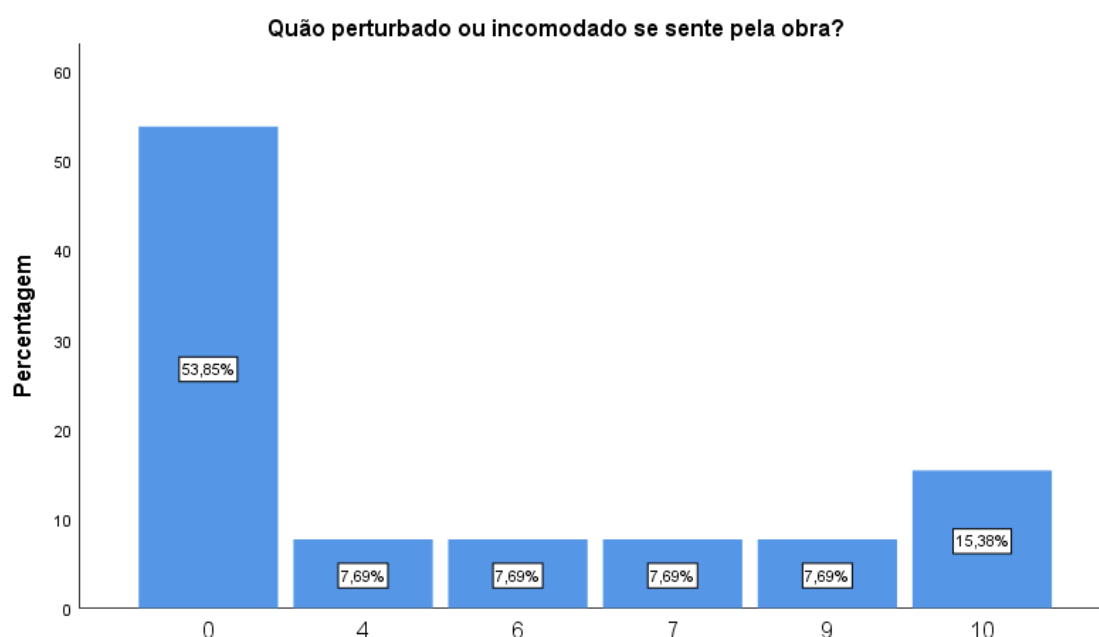


Figura 5.1.5.1 – Distribuição de respostas relativas ao grau de incómodo induzido pelo projeto ($M=3,54$; $DP=4,27$).

Durante a realização dos inquéritos, e quando as pessoas expressavam incómodo (ainda que baixo), foi pedido que indicassem quais os aspetos da obra que os incomodavam e em que grau, também numa escala de 0 a 10 (em que zero corresponde a nada incomodado e dez a extremamente incomodado). De referir que tendo em conta que esta questão foi aberta, tendo sido as respostas identificadas pelos inquiridos, nos casos em que o inquirido não identifique determinada alínea é considerado por defeito como não incomodado, tendo em conta que se for algo de relevância para o inquirido considera-se que este se iria lembrar, pela perceção negativa que tem sobre a questão.

O resultado relativo às frequências de resposta e ao grau médio de incómodo com diferentes aspetos apresenta-se no quadro seguinte.

Quadro 5.1.5.1 - Frequência e grau de incómodo em resposta aos aspetos da obra que incomodam as comunidades.

Incómodos	Frequência de respostas por grau de incómodo										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a) Pelos trabalhadores da obra	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
b) Pelo ruído, de uma forma geral	9	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0
c) Pelo ruído dos camiões	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d) Ruído das máquinas	12	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
e) Pelas detonações	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
f) Pelas poeiras	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Incómodos	Frequência de respostas por grau de incómodo										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
g) Pela poluição do ar	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
h) Pelo lixo	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
i) Alteração dos caminhos	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
j) Alteração da paisagem	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
k) Pelas expropriações	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
l) Pela perda de áreas agrícolas	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
m) Pela perda de biodiversidade	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
n) Pela perda de rendimentos	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
o) Estaleiro	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
p) contaminação de solos	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
q) Contaminação de águas	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
r) corte/divisão de propriedades	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
s) Má vedação da obra	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
t) Impacte paisagístico	12	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Tal como se constata pelos resultados apresentados no quadro, verificou-se que a grande maioria das pessoas não identificou atividades específicas causadoras de incómodo. Por este motivo, e uma vez que o grau médio de incómodo é dado pela média do incómodo registado por toda a população inquirida, o grau médio de incómodo por cada atividade é extremamente reduzido, demonstrando o reduzido incómodo da população.

Como se constata, as fontes de incómodo referidas pelos indivíduos foram o ruído em geral bem como o ruído das máquinas, a presença de poeiras, as expropriações, a perda de áreas agrícolas, a perda de rendimentos, o corte/divisão de propriedades, a má vedação da obra e o impacte paisagístico.

O ruído em geral foi o incómodo mais salientado (4 pessoas) ainda que a média de incómodo face à amostra total seja baixa ($M=1,8$), sendo que o ruído específico da maquinaria foi referido por 1 entrevistado. Salientam-se ainda os incómodos relativos às expropriações, perda de áreas agrícolas, corte/divisão de propriedades e perda de rendimentos onde quem referiu esta opção indica um grau bastante elevado de perturbação ou incómodo (igual ou superior a 9).

Relativamente às detonações apenas 2 inquiridos referiram ter-se apercebido da realização das mesmas. A esses 2 inquiridos foi então pedido para referirem o grau de incómodo associado às detonações, ao ruído das detonações e às vibrações das detonações, numa escala de 0 a 10 (em

que zero corresponde a nada incomodado e dez a extremamente incomodado), sendo que em qualquer uma das situações o grau de incomodo não passou de 1.

Ainda referente aos incómodos associados à obra os inquiridos foram questionados sobre em que medida a obra o tem afetado na sua mobilidade, acesso a terrenos e perda de contato social. Mais uma vez foi usada a escala anterior de 0 a 10 e os resultados para estas questões, em termos de classe média de resposta, apresentam-se no quadro que se segue.

Quadro 5.1.5.2 - Média de respostas em que medida a obra o tem afetado.

Em que medida a obra o tem afetado:	Média de respostas
a) afetação dos caminhos, e redução da sua mobilidade	M=2,85
b) interferência com o acesso aos meus terrenos	M= 2,77
c) perda de contato social com vizinhos e/ou família	M= 0,85

Como se pode ver pelo quadro anterior o grau médio de incómodo relativo à mobilidade, ao acesso a terrenos e à perda de contato social é reduzido.

Na distribuição das respostas (figuras que se seguem) verificou-se que a grande maioria dos indivíduos não se sente nada afetado em qualquer uma das dimensões. Contudo, cerca de 31% dos inquiridos afirma sentir-se afetado (acima do ponto médio – 5) tanto na afetação da mobilidade como na interferência com o acesso a terrenos. Apenas 1 indivíduo refere perda de contato social com vizinhos e/ou família, tendo referido o grau máximo de incomodo (10).

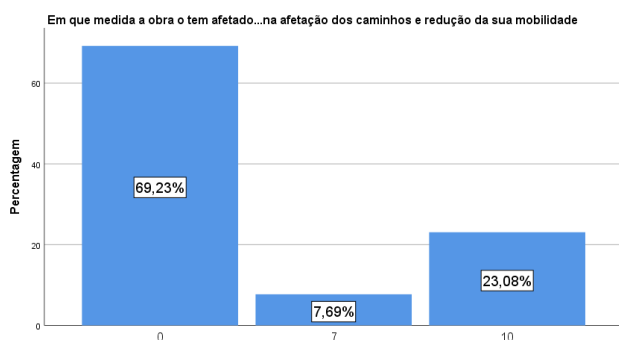


Figura 5.1.5.2 - Distribuição de respostas relativas à questão “Em que medida a obra o tem afetado na afetação dos caminhos e redução da sua mobilidade” (M=2,85; DP=4,51).

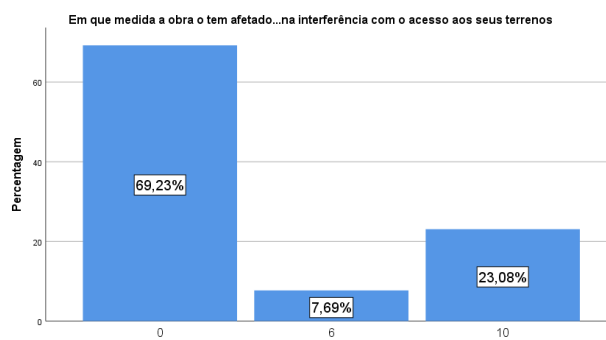


Figura 5.1.5.3 - Distribuição de respostas relativas à questão “Em que medida a obra o tem afetado na interferência com o acesso aos seus terrenos” (M=2,77; DP=4,44).

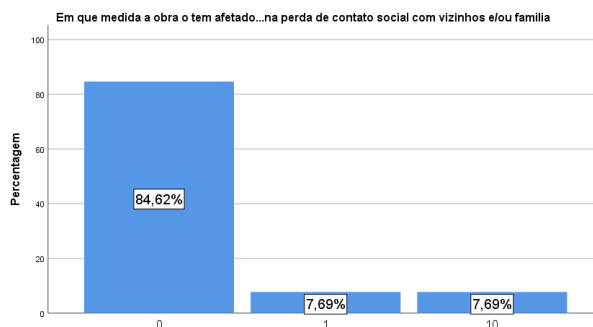


Figura 5.1.5.4 - Distribuição de respostas relativas à questão “Em que medida a obra o tem afetado na perda de contacto social com vizinhos e/ou família” ($M=0,85$; $DP=2,76$).

Face às respostas anteriores, os indivíduos que referiam sentirem-se incomodados pela obra, foram convidados a dar sugestões que pudessem melhorar ou resolver a situação, tendo sido apresentadas três sugestões:

- Utilização de camiões Joper ou arranjo das estradas
- Colocação de passagens agrícolas para os animais e para a maquinaria na zona de obra
- Vedar melhor a obra (uma vez que os animais passam as vedações atuais da obra)

Nenhum dos inquiridos referiu existirem danos nas habitações provocados pela obra.

Contrariamente aos problemas causados pela obra, foi questionado se os inquiridos sentiram melhorias na comunidade e na envolvente desde que começou a obra. Os resultados a esta questão apresentam-se na figura que se segue, onde se verifica que cerca de 46% dos inquiridos discorda ou discorda totalmente, existindo, no entanto, cerca de 23% que concorda com esta afirmação.

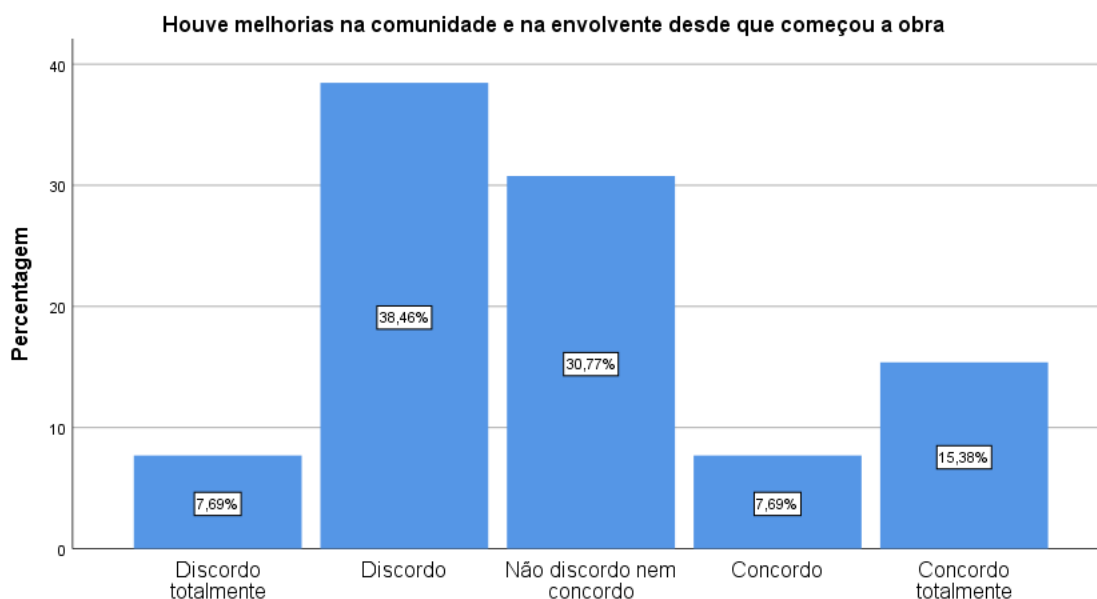


Figura 5.1.5.5 – Percentagens de respostas à questão “Houve melhorias na sua comunidade e na envolvente desde que começou a obra” ($M=2,85$; $DP=1,21$).

5.1.5.1. Estratégias de *Coping*

A análise que se segue baseia-se nos resultados das questões colocadas durante o inquérito de incómodo ambiental e que permitiram medir estratégias de *coping*, ou seja, estratégias adaptativas que permitem as pessoas lidar melhor com estímulos stressores.

Comparação Social

A estratégia de *coping* de comparação social foi aferida através da questão 24, alínea g) do inquérito (“Há muita gente que está pior do que eu”), apresentado no Questionário de avaliação de incómodo ambiental- Anexo I. Os resultados a esta questão apresentam-se na figura que se segue.

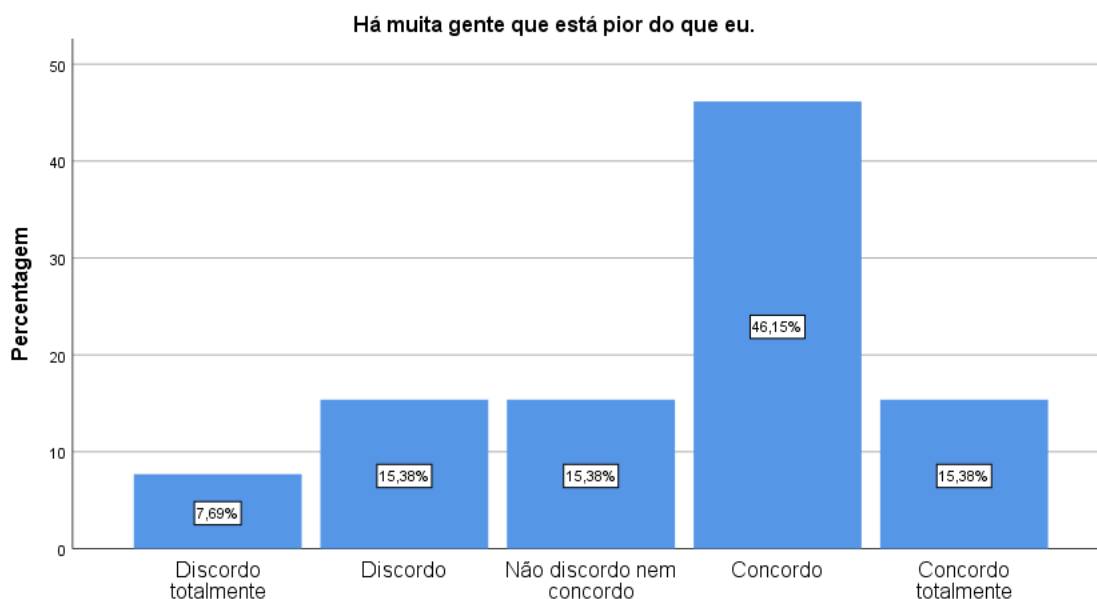


Figura 5.1.5.1.1 – Percentagens de respostas à questão “Há muita gente que está pior do que eu” ($M=3,46$; $DP=1,20$).

Da análise da figura apresentada pode aferir-se que cerca de 62% concorda ou concorda totalmente que há muita gente que está pior do que o próprio inquirido. O que significa que a estratégia de comparação social estará disponível e pode até estar a ser utilizada com sucesso considerando os baixos níveis de incómodo registados. No entanto, apesar dos baixos níveis, deve continuar-se a monitorização dos restantes dado que 15% nem concorda nem discorda e cerca de 23% discorda ou discorda totalmente.

Perceção de controlo

No que se refere à perceção de controlo dos inquiridos, foram colocadas questões que permitem medir este fator, nomeadamente as questão 24 alínea l) (“Consigo proteger-me contra os riscos da obra”) e alínea o) (“Consigo evitar os problemas associados à obra”), sendo os resultados a estas questões apresentados nas figuras que se seguem.

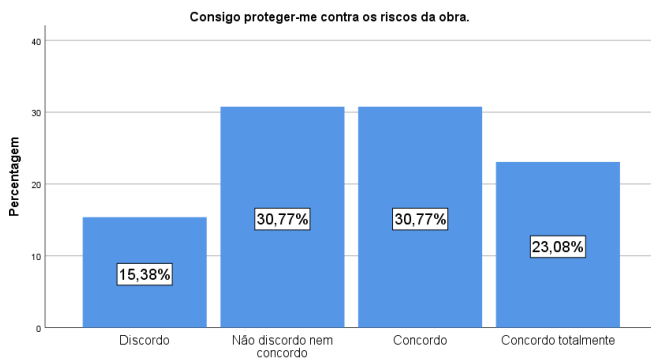


Figura 5.1.5.1.2 – Percentagens de respostas à questão “Consigo proteger-me contra os riscos da obra” ($M=3,62$; $DP=1,04$).

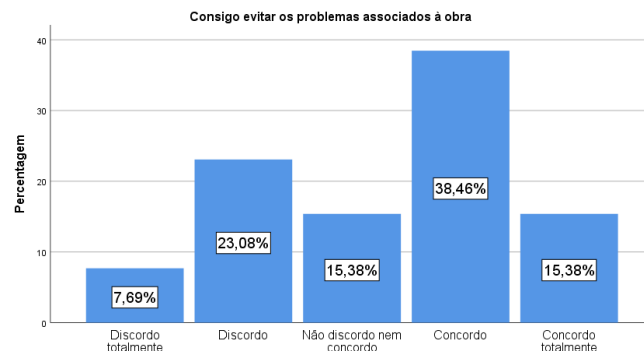


Figura 5.1.5.1.3 – Percentagem de respostas à questão “Consigo evitar os problemas associados à obra” ($M=3,31$; $DP=1,25$).

Relativamente aos dados constantes nas figuras apresentadas, verifica-se que nas duas questões existiu um elevado grau de concordância. Nas duas questões, 54% concorda ou concorda totalmente que consegue proteger-se contra os riscos da obra e evitar os problemas associados à obra.

Estes resultados indicam que existe uma elevada perceção de controlo por parte da maioria da população inquirida, o que é um bom indicador para a redução dos potenciais impactos psicossociais desta obra uma vez que significa que os cidadãos percecionam que têm meios para se protegerem contra os impactos. É, no entanto, de notar que 15% afirma não se conseguir proteger e 31% que não consegue evitar os problemas, valores cuja evolução deve ser acompanhada no próximo relatório.

Perceção do papel das entidades

No que concerne à perceção do papel das entidades, foram introduzidas três questões acerca do assunto, sendo que as primeiras duas questionam sobre a confiança na fiscalização (questão 24, alíneas n) e t “Confio na fiscalização da obra” e “Confio nas entidades locais para a resolução de problemas associados à obra” e a terceira a confiança nas entidades locais (questão 24 alínea u) “As entidades locais deveriam estar mais envolvidas e dar assistência”, traduzindo simultaneamente a perceção de controlo (figuras que se seguem).

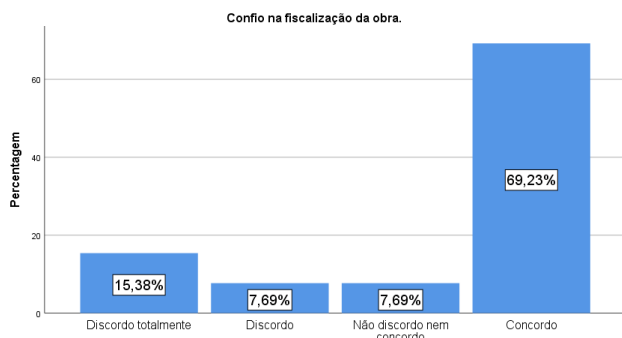


Figura 5.1.5.1.4 – Percentagem de respostas à questão “Confio na fiscalização da obra” ($M=3,31$; $DP=1,18$).

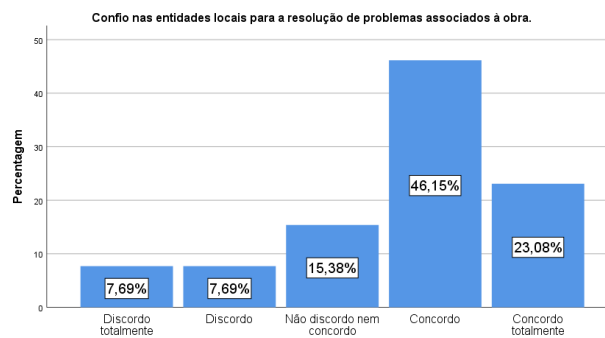


Figura 5.1.5.1.5 – Percentagem de respostas à questão “Confio nas entidades locais para a resolução de problemas associados à obra” ($M=3,69$; $DP=1,18$).

Na questão “Confio nas entidades locais para a resolução de problemas associados à obra”, 69% dos inquiridos concorda ou concorda totalmente, e apenas 15% discorda ou discorda totalmente. No que se refere à questão sobre a confiança na fiscalização da obra, 69% dos inquiridos responderam confiar na fiscalização.

De salientar que a confiança nas entidades pode também constituir uma estratégia de adaptação e redução da perceção de risco, através da ativação do locus de controlo externo.

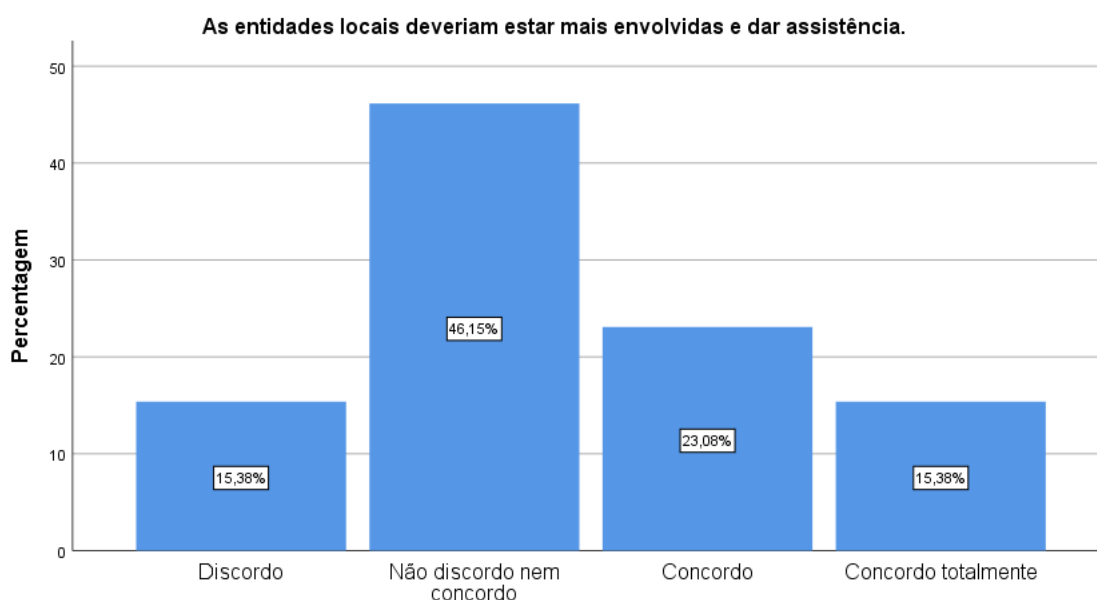


Figura 5.1.5.1.6 – Percentagem de respostas à questão “As entidades locais deveriam estar mais envolvidas e dar assistência” ($M=3,38$; $DP=0,96$).

No que concerne à questão “As entidades locais deveriam estar mais envolvidas e dar assistência” (figura anterior), 38% concorda ou concorda totalmente com esta afirmação, e apenas 15% discorda ou discorda totalmente. No entanto existe uma grande percentagem (46%) que não concorda, nem discorda.

Com base nas respostas apresentadas, verifica-se que existe confiança nas entidades, mas uma perceção de que poderia ser feito mais pelas mesmas.

Ações para mitigar o incómodo

Na figura seguinte apresentam-se as respostas dos inquiridos acerca do que referem fazer (estratégias de *coping* primário) quando se sentem incomodados por algum dos problemas identificados no âmbito da questão 10.

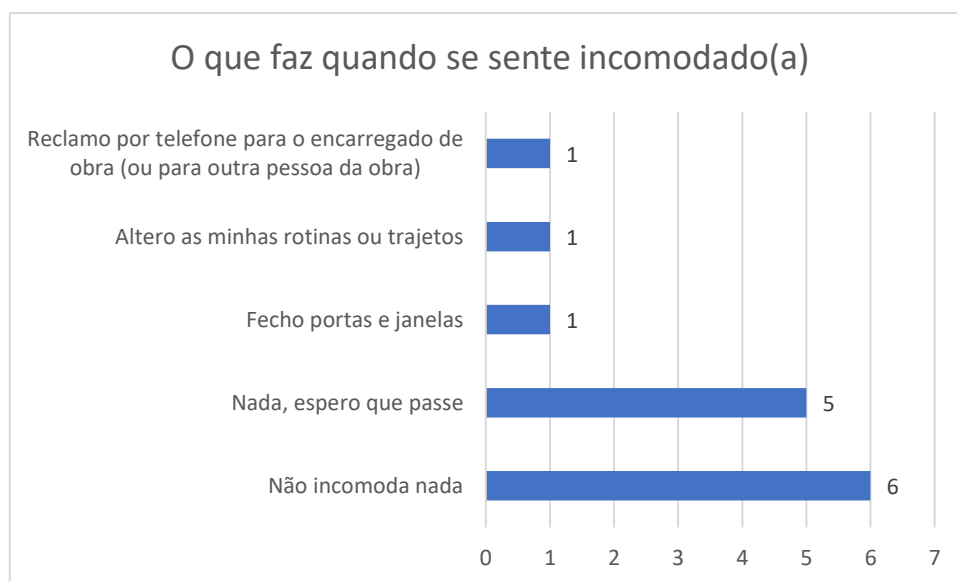


Figura 5.1.5.1.7 - Respostas dos inquiridos ao que referem fazer quando se sentem incomodados.

Relativamente a esta questão a maioria dos inquiridos referem que nada os incomodam, sendo que 5 admitem nada fazer e esperar que passe. Outras respostas dadas ainda que em menor quantidade (1 pessoa), passam por fechar as portas e janelas, alterar as rotinas e trajetos e reclamar por telefone para o encarregado de obra (ou para outra pessoa da obra).

5.1.6. Reclamações

Apenas um inquirido referiu ter feito reclamações (3 reclamações), tendo obtido sempre resposta. Indica que alguns problemas foram resolvidos, sempre por parte da Mota -Engil, através de *“consenso e bom senso de ambas as partes”*.

Apesar de não ter feito reclamação formal, houve ainda um outro inquirido que referiu ter-se queixado diretamente ao pessoal da obra pela poeira efetuada pelos camiões e pela deterioração da via em terra batida que passa em frente à sua residência. Esse mesmo inquirido referiu que o construtor resolveu os problemas através da passagem de um *joper* aquando da passagem de camiões e da *“colocação de brita para tapar os buracos”*.

No que se refere à linha dedicada de contato telefónico formal para reclamações foi-nos comunicado pelo Empreiteiro que até à data de 30 de março não existia qualquer reclamação feita por essa via.

5.1.7. Perceção de Risco

Com base numa análise fatorial efetuada em diversos estudos anteriores, foi criada uma escala de perceção de risco (que revelou elevada consistência interna) que agrupou várias questões. As afirmações incluídas no inquérito que permitem avaliar esta perceção de risco das populações referem-se às alíneas b) “Esta obra causa-me muita preocupação”, o) “Esta obra perturba-me” e p) “Esta obra está a ter graves consequências para mim e para a minha família” da questão 24 do inquérito. A escala apresenta-se na figura que se segue.

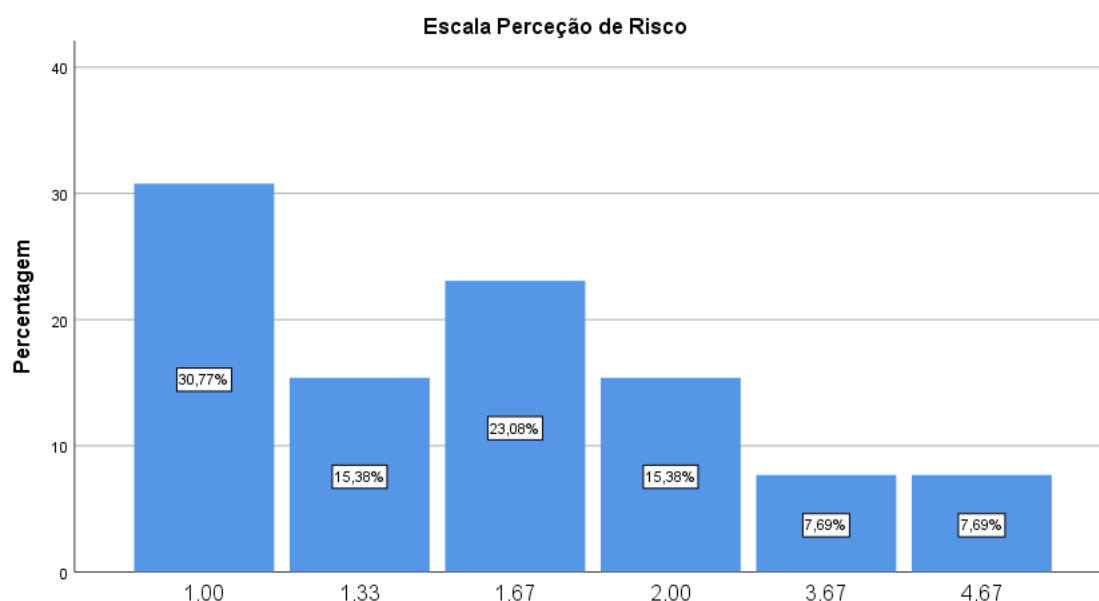


Figura 5.1.7.1- Escala de percepção de risco (M=1,85; DP=1,11).

A escala de percepção de risco apresenta uma média de 1,85 , o que corresponde à alternativa de resposta denominada “Discordo” no conjunto de afirmações relacionadas com a percepção de risco e indica que o risco é sentido como baixo. Registou-se que quase 85% da população apresentou percepções de risco baixas ou muito baixas. No extremo oposto observa-se que apenas 15% da população que apresenta percepções de risco elevadas.

O quadro que se segue apresenta as classes de resposta média às questões consideradas na escala da percepção de risco. Pela informação apresentada é possível verificar que a média de respostas corresponde à mesma categoria (“Discordo”), manifestando baixa percepção de risco / preocupação.

Quadro 5.1.7.1 – Média de respostas às questões que compõem a escala de percepção de risco.

Questão	Média de respostas – Categoria correspondente
Esta obra causa-me muita preocupação	Discordo (M=1,77)
Esta obra perturba-me	Discordo (M=1,92)
Esta obra está a ter graves consequências para mim e para a minha família	Discordo (M=1,85)

Ao analisar detalhadamente a distribuição das respostas às questões que constituem a escala é possível concluir que existe uma grande predominância de respostas nas opções “Discordo” e “Discordo totalmente”, variando entre os 85 % em “Esta obra causa-me perturba-me” e “Esta

obra está a ter graves consequências para mim e para a minha família e 92% em “Esta obra causa-me muita preocupação” (ver próximas figuras).

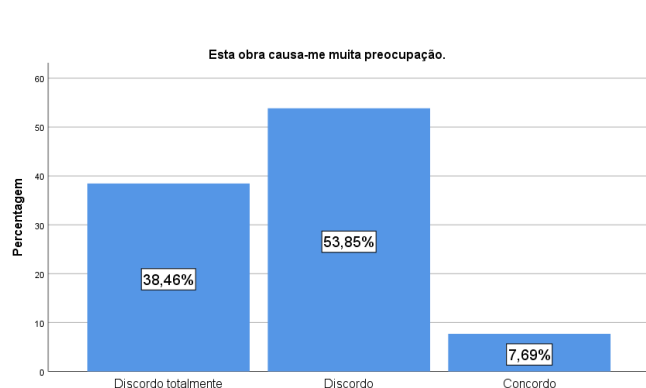


Figura 5.1.7.2 – Percentagens de respostas à pergunta “Esta obra causa-me muita preocupação” ($M=1,77$; $DP=0,83$).

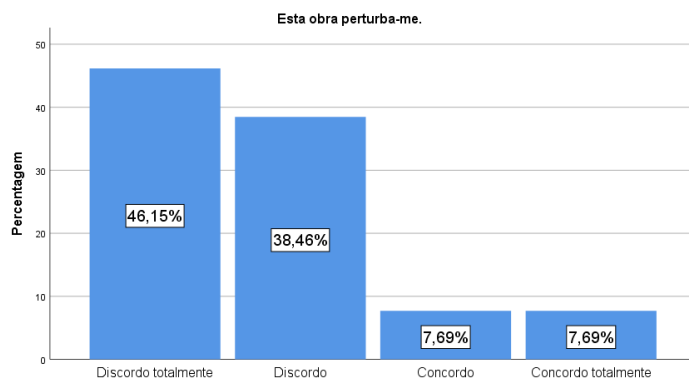


Figura 5.1.7.3 – Percentagens de respostas à pergunta “Esta obra perturba-me” ($M=1,92$; $DP=1,26$).

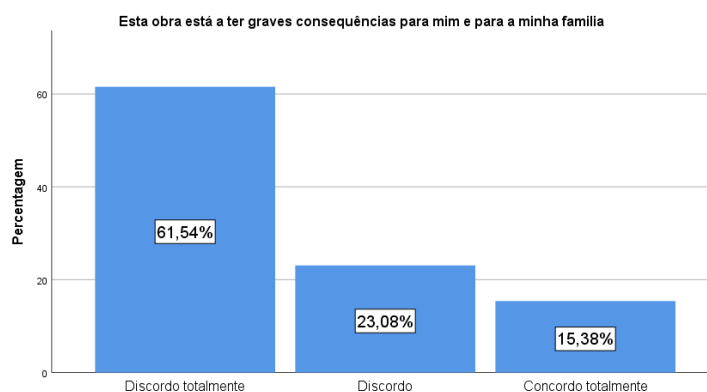


Figura 5.1.7.4– Percentagem de respostas à pergunta “Esta obra está a ter graves consequências para mim e para a minha família” ($M=1,85$; $DP=1,46$)

A maioria dos inquiridos considera que a obra é segura, estimando como baixa ou muito baixa a probabilidade de ocorrência de um grande acidente. Verifica-se ainda que na eventualidade de ocorrer um acidente a população não considera ser afetada pelo mesmo, pois apesar de 38% concordarem com a afirmação “Se um dia há um acidente muita gente vai ser afetada” referem-se aos trabalhadores da obra.

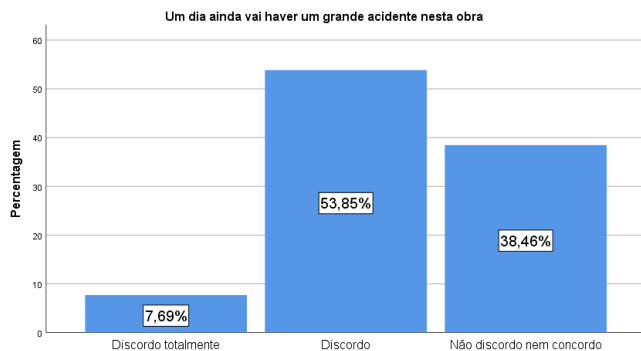


Figura 5.1.7.5 – Percentagem de respostas à pergunta “Um dia ainda vai haver um grande acidente nesta obra” ($M=2,31$; $DP=0,63$).

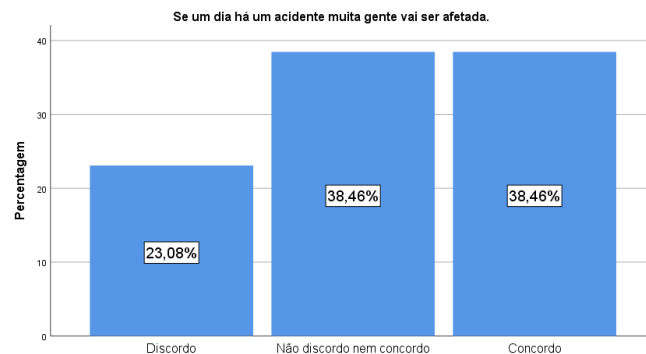


Figura 5.1.7.6 – Percentagem de respostas à pergunta “Se um dia há um acidente muita gente vai ser afetada” ($M=3,15$; $DP=0,80$).

Questões adicionais relacionadas com a perceção de risco, foram analisadas separadamente. Estas questões estão também incluídas na pergunta número 24 do questionário de Avaliação de Incómodo Ambiental- Anexo I. De seguida apresentam-se as análises a essas questões.



Figura 5.1.7.7 – Percentagens de respostas à questão “Os riscos desta obra são os habituais da construção” ($M=4,08$; $DP=2,78$).

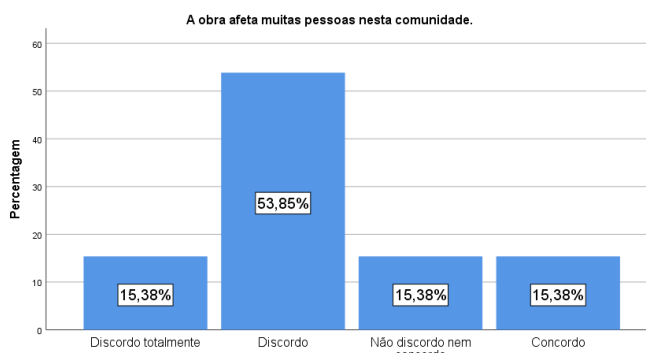


Figura 5.1.7.8 – Percentagens de respostas à questão “A obra afeta muitas pessoas nesta comunidade” ($M=2,31$; $DP=0,95$).

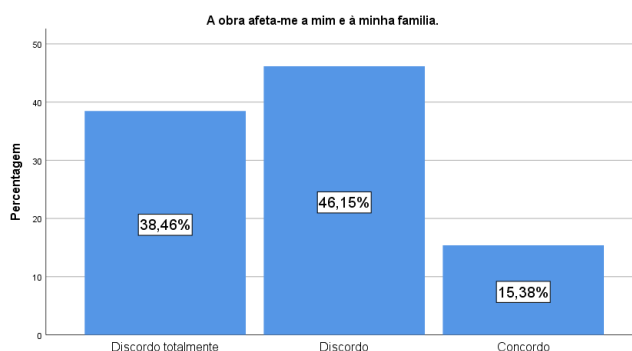


Figura 5.1.7.9 – Percentagens de respostas à questão “A obra afeta-me a mim e à minha família” ($M=1,92$; $DP=1,04$).

Face à afirmação “Os riscos desta obra são os habituais da construção”, constata-se uma concordância da totalidade da amostra.

Nas afirmações “A obra afeta muitas pessoas nesta comunidade”, 69% discordam ou discordam totalmente, enquanto que apenas 15% discorda, existindo ainda 15% de inquiridos que não concorda nem discorda. Já quando a afirmação é dirigida ao próprio inquirido e à sua família, quase 85% discorda ou discorda totalmente e apenas 15% tende a concordar. Estes resultados estão de acordo com o detetado nas estratégias de *coping*, onde boa parte dos inquiridos (62%) considera que existe quem esteja pior que ele.

Por último, quando questionados sobre se consideram as obras seguras para quem passa (próxima figura), 77% concordaram ou concordaram totalmente. Ou seja, existe uma diminuta perceção de risco para quem passa perto da obra.

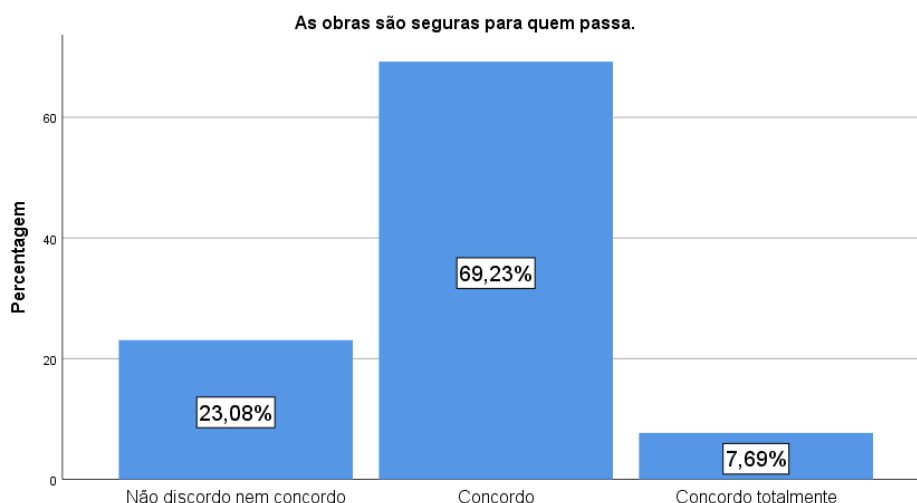


Figura 5.1.7.10 – Percentagem de respostas à questão “As obras são seguras para quem passa”($M=3,85$; $DP=0,55$).

5.2.Dimensão ‘Uso de explosivos no desmonte de formações rochosas’

No quadro que se segue encontram-se descritas as ocorrências do uso de explosivos no desmonte de formações rochosas durante os meses de fevereiro e março de 2020, bem como as medidas de segurança aplicadas, de acordo com comunicação do empreiteiro.

Quadro 5.2.1 - Ocorrências do uso de explosivos no desmonte de formações rochosas nos meses de fevereiro e março e respetivas medidas de segurança.

Datas da ocorrência	Medidas de segurança aplicadas
18/02/2020	• Perímetro de Segurança • Sinalização • Procedimento de Toques de aviso e toque de fim de pega; • Aviso às unidades industriais mais próximas
20/02/2020	
27/02/2020	
03/03/2020	
06/03/2020	
11/03/2020	
17/03/2020	
24/03/2020	
31/03/2020	

Dos 13 residentes entrevistados apenas 2 inquiridos referiram ter-se apercebido da realização de detonações, sendo que o incómodo associado ao ruído das detonações e às vibrações das detonações, numa escala de 0 a 10 (em que zero corresponde a nada incomodado e dez a extremamente incomodado) não passou de 1.

Nenhum entrevistado referiu ter problemas na habitação provocados pela obra.

5.3. Dimensão ‘Impactes temporários na propriedade’

Não foram referidos pelos residentes impactes temporários da obra na propriedade. Salienta-se apenas os aspetos já anteriormente referidos de danificação de um caminho de terra batida e levantamento de poeira resultantes dos camiões afetos à obra, tendo estes problemas sido mitigados pela passagem de um *joper* e pela colocação de brita no caminho de terra batida.

Outro aspeto referido foi a qualidade da vedação da zona de obra, uma vez que os animais conseguiam passar as atuais vedações; mas, mais uma vez, foi referido por parte do próprio entrevistado que tem havido um esforço do empreiteiro em melhorar este aspeto.

5.4. Dimensão ‘Processos de expropriação’

Como referido anteriormente, devido à demora na aprovação do questionário a aplicar aos expropriados bem como à atual contingência do país, que se encontra em Estado de Emergência Nacional desde o dia 18 de março e com os serviços bastante reduzidos, só na última semana

de março se conseguiu enviar os questionários aos expropriados, sendo que até ao momento não obtivemos qualquer resposta. A apresentação dos resultados dos questionários que sejam entretanto recebidos será efetuada no próximo relatório.

No entanto aquando da aplicação dos Questionários de Avaliação de Incómodo Ambiental, foram entrevistados alguns expropriados que se mostraram pouco satisfeitos com o processo de expropriação, referindo *‘o modo abrupto e sem negociação como decorreu todo o processo’*.

5.5. Dimensão ‘Efeito de barreira físico’

Ao nível do efeito de barreira físico, 4 dos entrevistados queixaram-se da afetação de caminhos e redução da sua mobilidade, sendo que 3 deles referiram o grau máximo de incómodo (10, numa escala de 0 a 10 em que 0 é nada incomodado e 10 extremamente incomodado) e o restante referiu um grau 7 de incómodo. Esses mesmos 4 inquiridos demonstraram ainda um elevado grau de incómodo com a perturbação do acesso aos seus terrenos (3 deles referiram grau 10 e 1 grau 6), sendo que um deles chegou mesmo a referir que com o seccionamento do terreno não poderia fazer mais criação de animais, uma vez que a zona de pastagem ficava de um lado e a zona onde os animais bebiam ficava do outro lado da obra.

A perda de contato social com vizinhos e/ou família foi referida por apenas 2 pessoas, sendo que para uma delas o grau de incómodo foi classificado como mínimo (1) e para a outra como máximo (10).

5.6. Dimensão ‘Infraestruturas e equipamentos’

De acordo com informação providenciada pelo Empreiteiro, durante o período da presente monitorização não ocorreram quaisquer afetações de infraestruturas ou equipamentos; sendo que cruzando esta informação com os dados recolhidos junto da população, existiria apenas a registar os danos causados à estrada de terra batida, e de alguma forma corrigida temporariamente, conforme referido por um inquirido.

5.7. Dimensão ‘Presença dos trabalhadores na obra’

A presença dos trabalhadores na obra e o seu relacionamento com a população local, foram avaliados através da questão 7 do Questionário de Avaliação de Incómodo Ambiental (Anexo I), sendo que as categorias médias de resposta se apresentam no quadro que se segue.

Questão	Média de respostas – Categoria correspondente
Tenho uma boa opinião sobre os construtores desta obra	Concordo (M=3,69)
Os trabalhadores da obra preocupam-se com as pessoas	Não discordo, nem concordo (M=3,46)
Os trabalhadores da obra incomodam-se	Discordo (M=1,85)
Os trabalhadores da obra causam muitos desacatos	Discordo (M=1,62)
Tenho um bom relacionamento com os trabalhadores da obra	Concordo (M=3,67)

Como se pode constatar pela análise do quadro anterior os inquiridos têm uma opinião positiva sobre os construtores da obra e admitem ter um bom relacionamento com os trabalhadores da obra, não se sentindo incomodados pelos mesmos. Também não acham que os trabalhadores causem desacatos.

A distribuição de respostas a estas questões apresentam-se nas figuras que se seguem. Como se pode observar cerca de 62% dos inquiridos referiram ter uma opinião positiva sobre os construtores da obra e apenas cerca de 8% detêm uma opinião negativa. Já em relação aos trabalhadores, 54% dos inquiridos acham que eles demonstram preocupação pelas pessoas, enquanto que 15% discorda. Cerca de 42% dos entrevistados confirma manter um bom relacionamento com os trabalhadores, enquanto que 50% não concordam, nem discordam e 8% discordam, sendo que nesta questão muitos indivíduos referiram não ter qualquer relacionamento, nem bom nem mau.

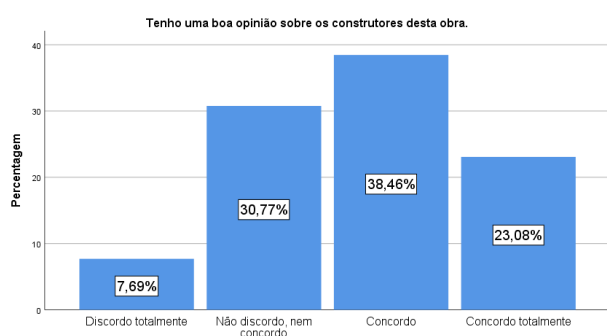


Figura 5.7.1 – Percentagens de respostas à questão “Tenho uma boa opinião sobre os construtores desta obra” (M=3,69; DP=1,11).

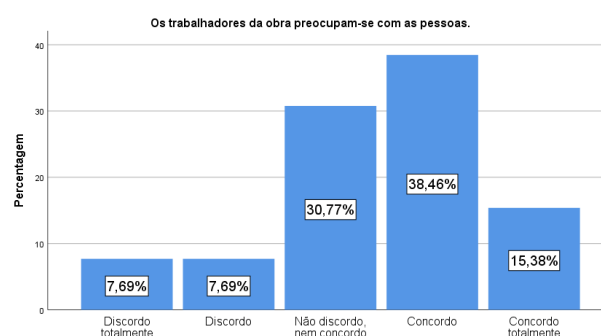


Figura 5.7.2 – Percentagens de resposta à questão “Os trabalhadores da obra preocupam-se com as pessoas” (M=3,46; DP=1,13).

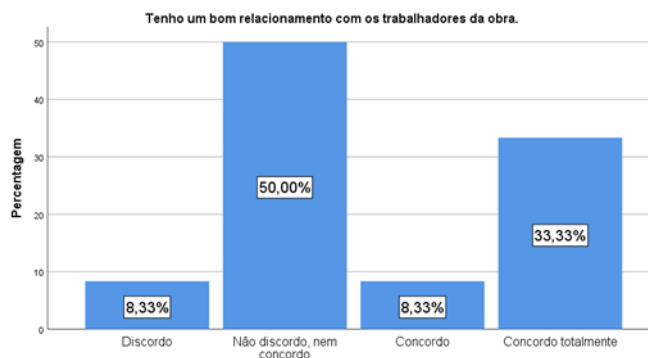
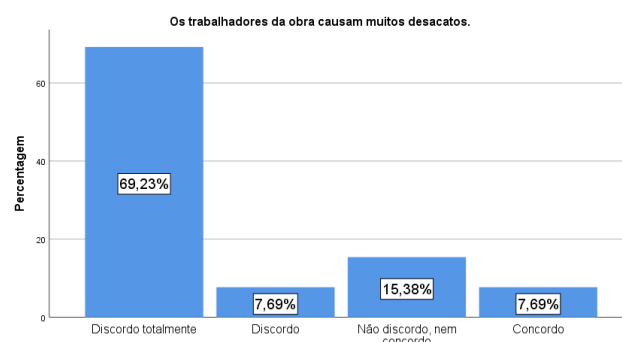
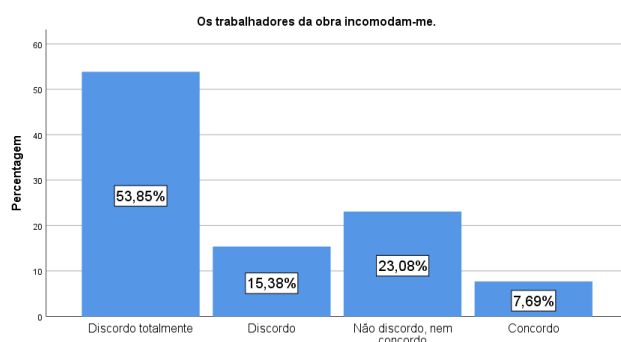


Figura 5.7.3 – Percentagem de respostas à questão “Tenho um bom relacionamento com os trabalhadores da obra” ($M=3,67$; $DP=1,07$).

Ainda em relação aos trabalhadores, a grande maioria dos entrevistados demonstra não se importar com a sua presença e refere que os mesmos não causam desacatos, respetivamente cerca de 69% e 77%.



5.8.Dimensão ‘Efeitos diretos da obra no emprego’

No final do mês de março de 2020 existiam 351 trabalhadores, sendo 313 destes trabalhadores externos e 38 locais, representando os últimos cerca de 11% do total de trabalhadores afetos à obra.

Se cruzarmos este valor com os últimos dados estatísticos disponíveis de desempregados nos concelhos afetos a este troço (recolhidos durante os censos de 2011), verificamos que corresponde a cerca de 3% do total de desempregados dos 3 concelhos (ver próximo quadro).

Quadro 5.8.1 – População desempregada nos concelhos afetos ao projeto à data dos censos de 2011.

Concelho	População desempregada (nº) à data dos censos de 2011
Alandroal	381
Redondo	409
Vila Viçosa	436
Total dos 3 concelhos	1226

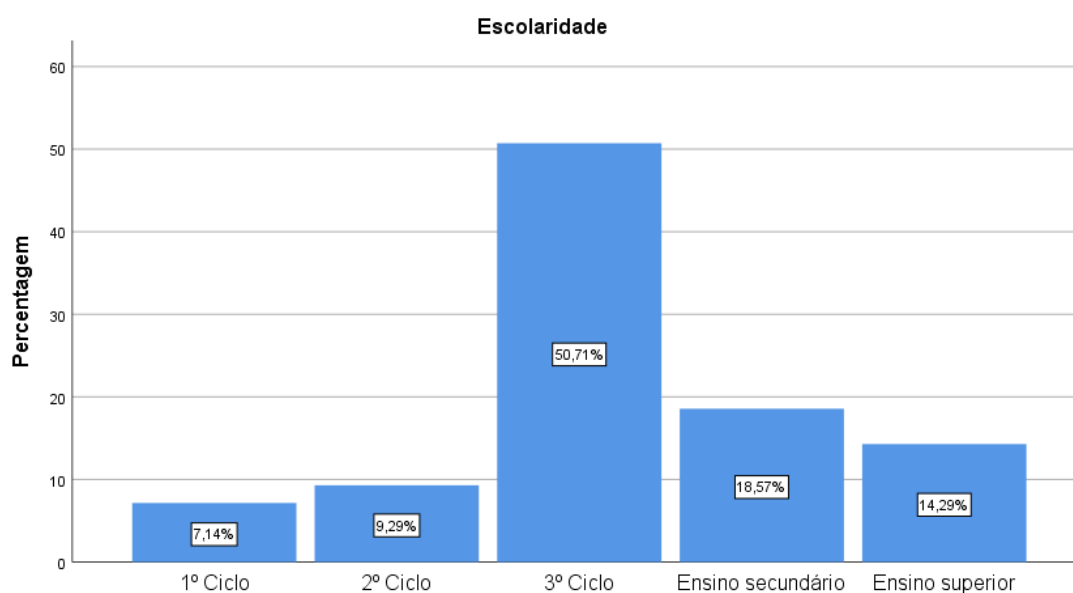
5.9. Dimensão ‘Efeitos da obra na economia local’

5.9.1. Efeitos resultantes dos consumos dos trabalhadores não residentes

5.9.1.1. Perfil dos inquiridos

Como referido anteriormente, responderam ao questionário 143 dos 313 trabalhadores do subtroço Freixo-Alandroal da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, representando uma taxa de resposta de 45,69%.

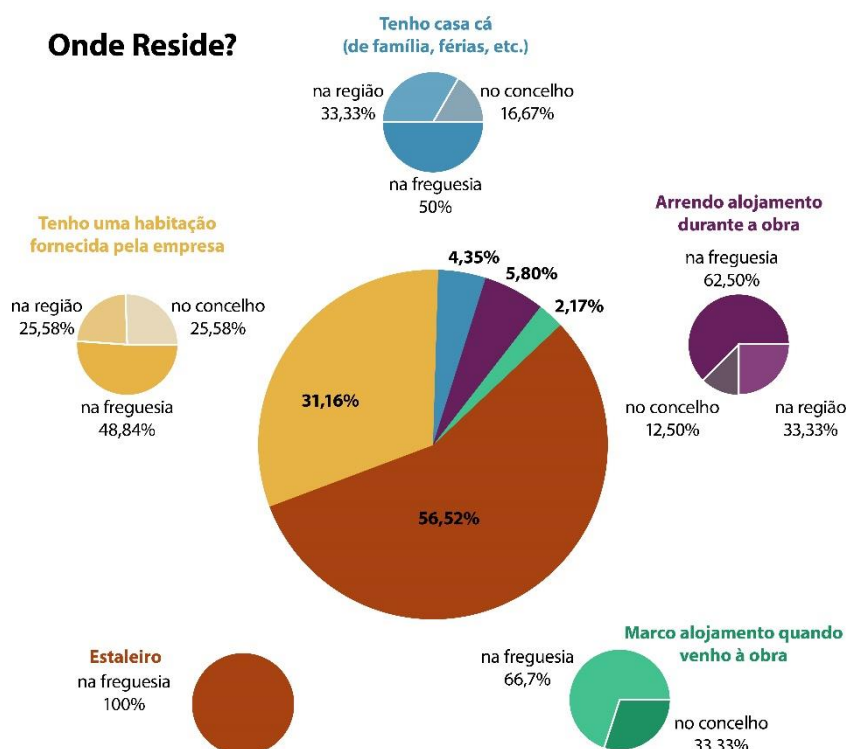
A amostra foi composta por 134 homens (94%) e 9 mulheres (6%); com idades compreendidas entre os 18 e os 66 anos ($M=41,56$; $DP=18$); e a média de permanência na obra é de 4 meses, sendo que os mais antigos trabalhavam há 12 meses na obra e o mais recente há 1 mês. Verificava-se ainda que a maioria dos trabalhadores possuía estudos ao nível do 3º Ciclo do Ensino Básico (51%), seguindo-se a percentagem de trabalhadores com estudos secundários (19%), como se pode observar pela figura que se segue.



Quadro 5.9.1.1.1 – Distribuição da escolaridade dos trabalhadores da amostra.

5.9.1.2. Hábitos de consumo – Alojamento

A figura que se segue apresenta o tipo de alojamento dos trabalhadores não residentes bem como a sua localização geográfica.



Ao analisarmos a figura anterior é possível constatar que a maioria dos trabalhadores (57%) fica alojado no Estaleiro da obra, localizado numa das freguesias afetadas, existindo também uma grande percentagem (31%) destes trabalhadores que ficam alojados numa habitação fornecida pela empresa. Destes últimos, a maior parte (49%) fica alojado numa habitação localizada na freguesia e os restantes repartem-se equitativamente pelo concelho ou pela região.

5.9.1.3. Hábitos de consumo – Refeições

Como se pode constatar pelas figuras que se seguem, a maioria dos trabalhadores inquiridos tomam o pequeno almoço na cantina (63%), existindo também uma grande percentagem dos quais que preferem fazer esta refeição em casa (28%). Apenas cerca de 4% refere não gastar dinheiro nesta refeição, sendo a empresa a pagar. A grande maioria dos inquiridos (93%) gasta até 10 euros nesta refeição, sendo que 47% gastam menos de 5 euros e cerca de 43% gastam entre 5 a 10 euros.

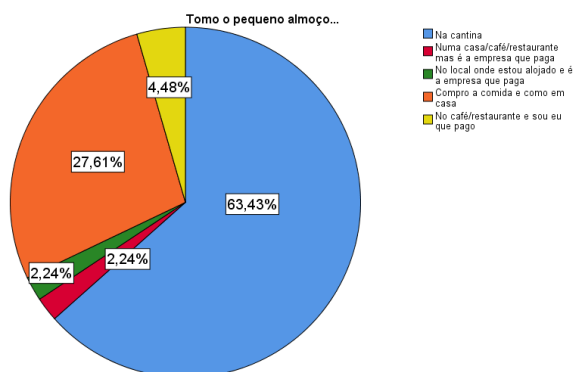


Figura 5.9.1.3.1 – Percentagens de respostas à questão sobre onde os trabalhadores tomam o pequeno almoço.



Figura 5.9.1.3.2 – Distribuição da percentagem de respostas sobre quanto gastam os trabalhadores ao pequeno almoço.

Em relação ao almoço (próximas figuras), mais uma vez a maioria dos trabalhadores refere fazer esta refeição na cantina, sendo que 14% almoça num café ou cafetaria pagando do seu próprio bolso e 13% compra comida para almoçar em casa. Mais uma vez apenas 4% não gasta dinheiro, sendo a empresa a pagar. A maioria dos inquiridos (79%) gasta entre 5 a 10 euros ao almoço.

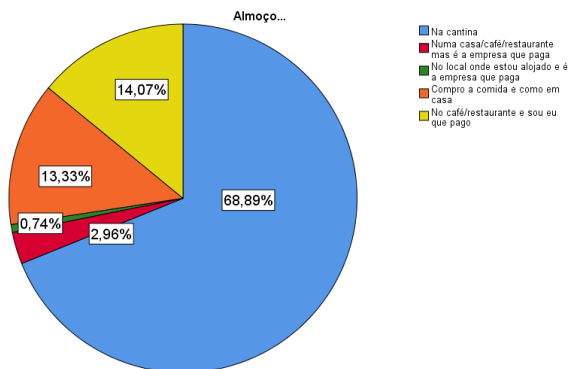


Figura 5.9.1.3.3- Percentagens de respostas à questão sobre onde os trabalhadores almoçam.

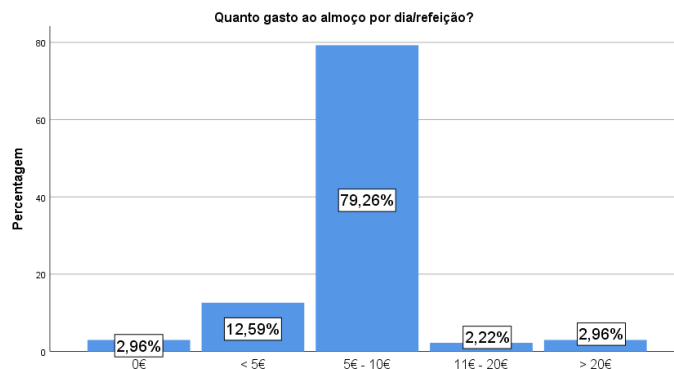


Figura 5.9.1.3.4 - Distribuição da percentagem de respostas sobre quanto gastam os trabalhadores ao almoço.

Ao jantar, mais uma vez, a maioria dos inquiridos janta na cantina (69%), sendo que a percentagem que janta em cafés e restaurantes (14%) sobe face ao almoço e 13% continua a preferir comprar comida para jantar em casa. Ao jantar a percentagem de inquiridos cuja empresa paga esta refeição sobe um ponto percentual face às outras duas refeições (5%). Semelhante ao almoço, a maioria (72%) dos inquiridos gasta entre 5 a 10 euros ao jantar, existindo no entanto cerca de 17% dos mesmos que afirmam gastar menos de 5 euros nesta refeição.

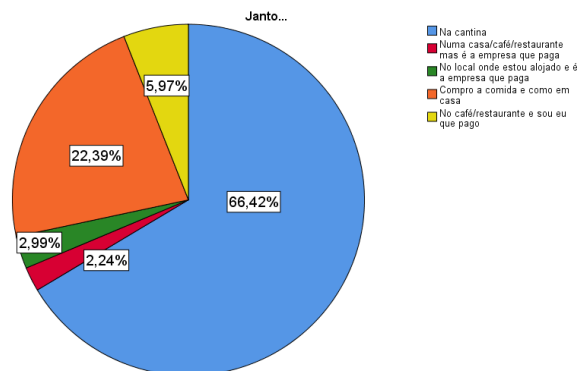


Figura 5.9.1.3.5 - Percentagens de respostas à questão sobre onde os trabalhadores jantam.

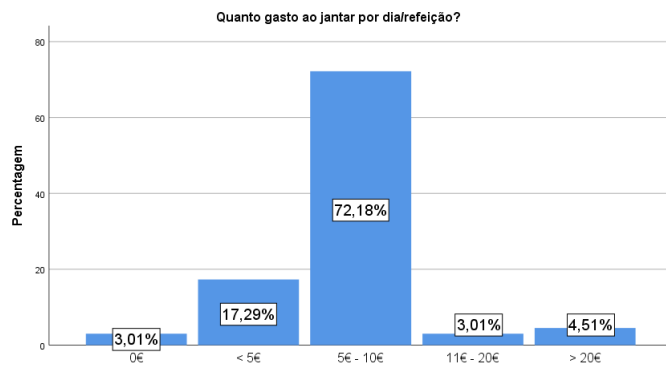


Figura 5.9.1.3.6 - Distribuição da percentagem de respostas sobre quanto gastam os trabalhadores ao jantar.

5.9.1.4. Hábitos de consumo bens e serviços

Quando questionados sobre que produtos adquirem regularmente, verifica-se que a quase totalidade dos inquiridos refere adquirir comida (cerca de 94% do total de inquiridos). O segundo produto mais consumido são as bebidas (45% do total de inquiridos), seguindo-se o tabaco (25%), como se pode observar pela figura que se segue.

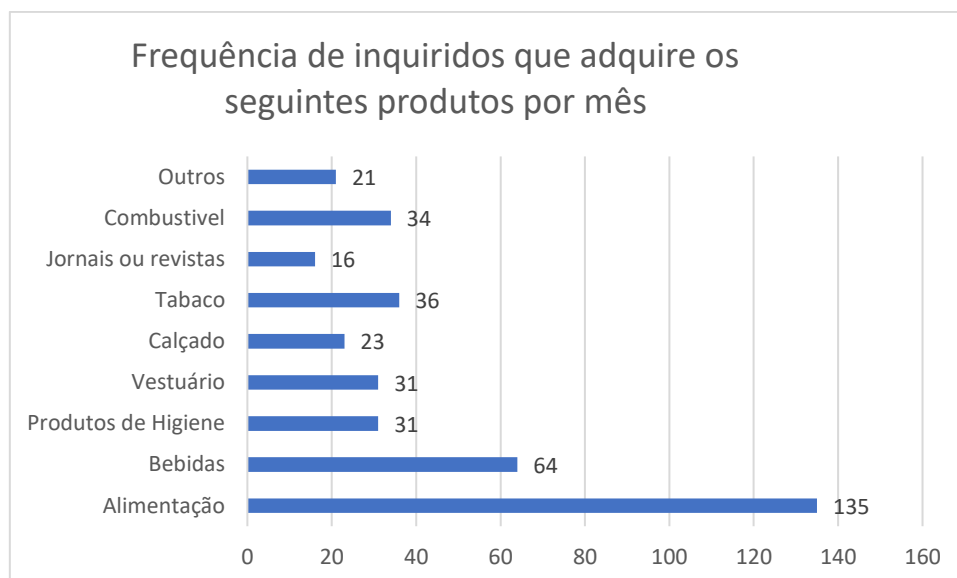


Figura 5.9.1.4.1 – Número de inquiridos que refere consumir mensalmente cada um dos produtos alimentares.

No quadro que se segue podem ser consultados os intervalos de valores que os inquiridos indicam gastar mensalmente em cada um dos produtos. Como era de esperar os produtos onde os inquiridos gastam mais dinheiro são a alimentação, as bebidas, o combustível e os produtos de higiene.

Quadro 5.9.1.4.1 – Dinheiro gasto em cada uma das categorias de produtos alimentares.

Produtos	0 €	< 5€	5-10€	11-20€	21-50€	51-100€	>100€
Alimentação	3,57%	0,00%	0,71%	2,86%	2,86%	7,86%	82,14%
Bebidas	54,29%	1,43%	3,57%	11,43%	10,71%	15,00%	3,57%
Produtos de Higiene	50,00%	1,43%	7,14%	16,43%	16,43%	5,00%	3,57%
Vestuário	77,86%	0,00%	1,43%	6,43%	6,43%	5,71%	2,14%
Calçado	83,57%	0,71%	0,71%	4,29%	5,71%	3,57%	1,43%
Tabaco	74,29%	0,71%	2,86%	2,14%	3,57%	8,57%	7,86%
Jornais ou revistas	88,57%	2,14%	5,71%	1,43%	1,43%	0,71%	0,00%
Combustível	75,71%	0,00%	0,71%	0,71%	5,71%	3,57%	13,57%
Outros	84,89%	1,44%	0,00%	2,88%	5,04%	2,16%	3,60%

Por último os inquiridos foram questionados sobre que tipo de serviços/estabelecimentos comerciais utilizavam regularmente e quanto gastavam nesses serviços. A figura que se segue apresenta o número de trabalhadores que usa regularmente determinado serviço por mês.

Pode-se constatar que os cafés são os estabelecimentos mais usados (cerca de 64% da totalidade dos inquiridos), seguindo-se os supermercados (cerca de 43% do total de inquiridos).

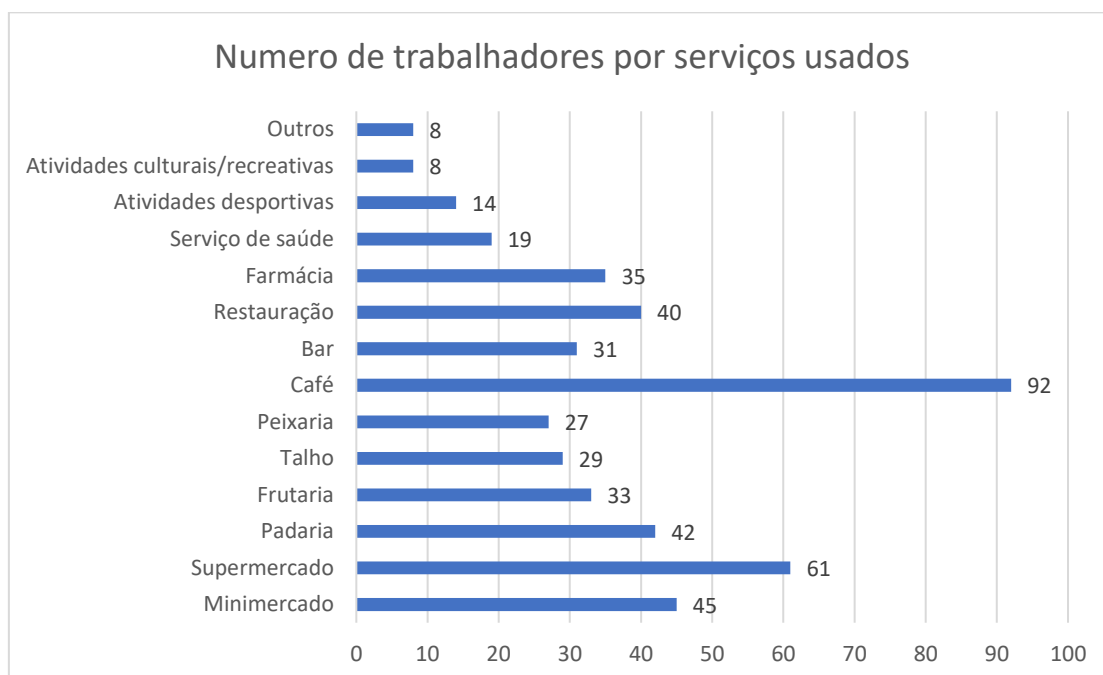


Figura 5.9.1.4.2 – Número de trabalhadores que usa regularmente por mês determinado serviço/estabelecimento comercial.

O quadro seguinte apresenta a percentagem de inquiridos por intervalos de dinheiro gasto em cada um dos serviços/estabelecimentos comerciais. Como era de esperar, os Minimercados e os Supermercados são os estabelecimentos que movimentam a maior quantidade de dinheiro dos inquiridos.

Figura 5.9.1.4.3 – Intervalos de quantidade de dinheiro gasto mensalmente pelos inquiridos em cada um dos serviços/estabelecimentos comerciais.

Serviços	0 €	< 5€	5-10€	11-20€	21-50€	51-100€	>100€
Minimercado	66,67%	0,00%	0,74%	4,44%	3,70%	10,37%	14,07%
Supermercado	54,81%	0,00%	0,74%	2,22%	5,93%	10,37%	25,93%
Padaria	68,89%	1,48%	2,96%	11,11%	7,41%	7,41%	0,74%
Frutaria	75,56%	0,74%	0,00%	10,37%	4,44%	8,89%	0,00%
Talho	78,52%	0,00%	0,00%	4,44%	2,96%	10,37%	3,70%
Peixaria	80,00%	0,74%	0,74%	5,93%	3,70%	8,15%	0,74%
Café	31,85%	31,85%	8,15%	9,63%	8,89%	9,63%	0,00%
Bar	77,04%	2,22%	2,96%	5,19%	5,19%	7,41%	0,00%

Serviços	0 €	< 5€	5-10€	11-20€	21-50€	51-100€	>100€
Restauração	70,37%	0,74%	4,44%	2,96%	7,41%	2,96%	11,11%
Farmácia	74,07%	1,48%	4,44%	9,63%	4,44%	4,44%	1,48%
Serviço de saúde	85,93%	0,74%	3,70%	1,48%	5,93%	2,22%	0,00%
Atividades desportivas	89,63%	0,00%	0,74%	2,22%	6,67%	0,74%	0,00%
Atividades culturais/recreativas	94,07%	0,00%	0,74%	2,22%	1,48%	1,48%	0,00%

5.9.2. Aquisição de bens e serviços por parte da obra

Como se pode verificar pelos subcapítulos anteriores, a obra possui uma cantina onde os trabalhadores podem usufruir de refeições. De acordo com o responsável da cantina, os produtos confeccionados nesta cantina provêm geralmente no mercado abastecedor da região de Évora, com o valor médio de 10.000,00€/mês. No entanto os responsáveis da cantina têm demonstrado interesse em comprar produtos a fornecedores dos concelhos afetados pela obra, nomeadamente no Alandroal onde já compram alguns produtos no valor de cerca de 1 000,00€/mês.

Por outro lado, verificou-se também que muitos trabalhadores se alojavam em casa ou hotel pagos pela empresa para qual trabalham. No caso do empreiteiro geral (Mota-Engil, Engenharia e Construção, SA) o valor do mês de Março gasto em alojamento para esta obra foi de 17 530,00 euros.

6. Discussão dos resultados

Os resultados recolhidos através do Questionário de Incómodo Ambiental permitem constatar que a maioria da população apresenta atitudes positivas face ao projeto e aos trabalhadores da obra. As atitudes positivas são simultaneamente acompanhadas por baixas perceções de risco, bem como regista um baixo nível de incómodo (54 % da população regista níveis nulos de incómodo); sendo que, no entanto, 38% da população apresenta níveis de incómodo acima do valor moderado e, destes, 15%, i.e. apenas 2, assinalam o valor máximo na escala de incómodo.

Esta não é apenas uma distribuição previsível em termos do modelo de stress (poucas pessoas com níveis extremamente elevados de stress), mas é também uma evidência da eficácia das medidas associadas às atividades de obra que visam a minimização do incómodo sobre as comunidades locais.

Analisando de forma concreta os 15% de inquiridos que registam níveis muito significativos de incómodo, verifica-se que a grande maioria dos mesmos exibem estratégias de *coping* e de perceção de controlo que permitem manter alguma estabilidade adaptativa.

A continuidade da monitorização permitirá acompanhar de forma cuidadosa a evolução desta fração de população, que apresenta níveis mais elevados de incómodo, de forma a garantir que se mantém, tal como atualmente, a existência de recursos individuais (estratégias de *coping*) que permitam assegurar a perceção de controlo e evitar a evolução dos mesmos para quadros depressivos ou de desamparo aprendido, que possam conduzir a comportamentos extremos.

Acresce que os poucos inquiridos que manifestaram incómodo, associam o mesmo ao ruído, a perturbação de mobilidade (decorrente de efeito barreira físico), e às expropriações; o que se encontra em linha com os impactes esperados, identificados ao nível da secção relativa aos antecedentes do projeto. Já os impactes associados ao uso de explosivos são nulos e os relativos à afetação de infraestruturas e equipamentos são praticamente nulos. Nesta fase não foram registadas referências a impactes sobre a propriedade.

As demais ferramentas de monitorização social permitiram ainda verificar uma dinamização da economia local quer pela contratação local, quer pela aquisição de bens e serviços por parte da obra e por parte dos trabalhadores que integram a mesma.

As respostas aos questionários de expropriação poderão vir a providenciar informação mais detalhada sobre a satisfação dos proprietários com o processo de expropriação.

7. Conclusões

Em função dos trabalhos executados, apresenta-se a seguir a síntese dos resultados obtidos, bem como propostas de novas medidas com vista à minimização de impactes e as propostas de revisão do Plano de Monitorização Social.

7.1. Síntese de Resultados e avaliação da eficácia das medidas de minimização

Considerando os baixos níveis de incómodo manifestados no âmbito da avaliação relativa à **‘Afetação do bem-estar’**, e que estes resultados estão em linha com os resultados que têm vindo a ser verificados ao nível dos restantes programas de monitorização em curso, nomeadamente água, ar e ruído, que não têm registado situações de incumprimento passíveis de causar impactes significativos ao nível do incómodo; considera-se que as medidas implementadas para minimizar os impactes associados ao ruído, poeiras, segurança, desorganização do espaço, circulações, acessos a edifícios e espaços estão a ser bem sucedidas; ainda que se tenham registados algumas referências pontuais a baixos níveis de incómodo pelo ruído e alguns apontamentos de incómodo elevado devido à secção de acessos e expropriações (enquanto que os primeiros são referidos abaixo no âmbito dos ‘impactes temporários na propriedade’, os incómodos relativos a expropriações serão melhor explorados no próximo relatório por não se dispor até ao momento das respostas dos expropriados aos questionários enviados para os mesmos).

Relativamente ao **‘Uso de explosivos no desmonte de formações rochosas’** as medidas de minimização aparentam ter sido bem sucedidas, uma vez que a grande maioria dos inquiridos nem se apercebeu do uso dos mesmos e os que se aperceberam relatam um grau de incómodo praticamente inexistente. Acresce que não foram relatados pelos residentes quaisquer danos associados a este tipo de atividade.

No âmbito dos **‘impactes temporários na propriedade’** considera-se que as vedações de acesso à obra devem continuar a ser revistas de modo a evitar a passagem de animais, bem como devem ser minimizados os seccionamentos das explorações agrícolas.

Relativamente ao **‘efeito de barreira físico’** o sucesso das medidas não é total uma vez que 4 inquiridos mencionaram sentir-se incomodados devido à perturbação dos acessos.

Também as medidas associadas à dimensão **‘Presença dos trabalhadores da obra’**, podem ser classificadas como bem sucedidas uma vez que não só não se verificaram quaisquer reclamações face aos mesmos, como a grande maioria da população residente inquirida manifestou uma opinião positiva face aos mesmos.

No que se refere aos **‘Efeitos diretos da obra no emprego’** verifica-se que cerca de 11% dos trabalhadores afetos à obra são trabalhadores locais, estando a ser cumprida a medida de potenciação da subcontratação de trabalhadores locais, ainda que este número apresente uma magnitude pouco expressiva. Como consequência, existem muitos trabalhadores externos, o que, como pode ser avaliado na análise de resultados da dimensão **‘Efeitos da obra na economia local’** trouxe uma dinamização com alguma dimensão à economia local.

7.2.Proposta de novas medidas

Face aos resultados obtidos com a presente monitorização, não se revela necessária uma nova proposta de medidas de minimização.

No entanto, pelo conjunto de dados recolhido e analisado e pela informação transmitida pelas pessoas na envolvente do projeto durante a realização dos inquéritos, propõe-se as seguintes recomendações, para uma melhoria das atitudes face ao projeto, conhecimento e avaliação geral do mesmo:

- 1) Promoção do projeto e das suas vantagens, reforçando a sua relevância para a promoção do emprego e dinamização da economia local;
- 2) Divulgação alargada das ações que têm sido implementadas para minimizar o impacto sobre as comunidades, e reforço da imagem da Mota-Engil no âmbito do controlo das atividades de obra suscetíveis de gerarem incómodos sobre as comunidades.

7.3.Proposta de revisão do programa de monitorização ou periodicidade dos futuros relatórios de monitorização

O Plano de Monitorização Social foi desenhado para o projeto de Ligação Ferroviária Évora-Caia na sua globalidade, e não especificamente para o subtroço Freixo-Alandroal em análise. Depois de uma análise cuidada da envolvente, bem como da primeira monitorização, sugerem-se alguns ajustes à implementação do Plano de Monitorização Social, em função das características específicas da envolvente deste troço que incluem em particular uma muito reduzida dimensão de população residente e presente.

Face à análise dos dados, os futuros relatórios de monitorização serão semestrais, sendo que se manterá a periodicidade de acompanhamento de cada dimensão tal como aprovada no Plano Geral de Monitorização do EIA.

Propõe-se alterar a amostra da dimensão 'Afetação do bem-estar' monitorizando o processo de stress e 'Efeito barreira físico' não apenas só dos residentes a menos de 500m do eixo da ferrovia, mas também dos confinantes e/ou expropriados. Daqui decorre a necessidade de efetuar ligeiras alterações ao Questionário de Avaliação de Incómodo Ambiental, ora apresentado no Anexo I, ajustando as questões relacionadas com o incómodo e efeito de barreira física também aos confinantes e/ou expropriados. Serão também incluídas questões de incómodo/perturbação decorrentes de efeitos da obra nas atividades económicas locais.

Apesar destes questionários terem uma frequência trimestral (com resultados a apresentar em relatório semestral), nos restantes meses serão elaboradas fichas técnicas de acompanhamento que resultam de entrevistas telefónicas estruturadas onde se avaliará junto da amostra alterações relativamente à afetação da obra do bem estar, mantendo a frequência de acompanhamento mensal desta dimensão. Refira-se que, consoante o resultado destas entrevistas e o conhecimento da programação de atividades do Empreiteiro, a realização dos questionários poderá ser alterada, caso se justifique.

Para a dimensão 'Processos de Expropriação' propõe-se a alteração do questionário que para além de medir a questão da satisfação com o processo de expropriação (que é pedido no Plano Geral de Monitorização da Componente Social), deverá também avaliar a perda de rendimentos do expropriados. Será mantida a frequência bimestral pedida no Plano de Monitorização, mas a amostra virá sendo reduzida gradualmente à medida que os processos de expropriação vão sendo encerrados, isto é, só vão sendo enviados questionários de monitorização para os expropriados cujos processos de expropriação ainda não estejam concluídos.

8. Referências Bibliográficas

- ALDWIN, C., & STOKOLS, D. (1988). The effects of environmental change on individuals and groups: some neglected issues in stress research. *Journal of Environmental Psychology*, 8, 57-75.
- ANTUNES, D., BERNARDO, F., & PALMA-OLIVEIRA, J. (2011). Psicologia do Ambiente. In M. Lopes, P. Palma, R. Bártolo-Ribeiro, & M. Cunha, *Psicologia Aplicada* (pp. 189-210). Lisboa: Editora RH.
- BRODY, SAMUEL D.; PECK B. MITCHELL; HIGHFIELD, WESLEY E.(2004) Examining localized patterns of air quality perception in Texas: A spatial and statistical analysis. *Risk analysis*, vol. 24, no6, pp. 1561-1574.
- ELLIOTT, Susan J. (1998) A comparative analysis of public concern over solid waste incinerators, Department of Geography, McMaster University, Hamilton, Ontano, Canada *Waste Management & Research*, Vol. 16, No. 4, 351-364.
- ELLIOTT, S. J.; Cole, D. C.; Krueger, P.; Voorberg, N.; Wakefield, S. (1999) The power of perception: health risk attributed to air pollution in an urban industrial neighbourhood. *Risk analysis: an official publication of the Society for Risk Analysis* 1999;19(4):621-34.
- IRWIN, A. (2001). *Sociology and the Environment*. Cambridge, Polity Press.
- LAZARUS, R.S. (2000) Toward Better Research on Stress and Coping. *American Psychological Association*, Vol. 55. No. 6, 665 – 673.
- LAZARUS, R.S., & COHEN, J. B. (1977). Environmental Stress. In I. Altman Wohlwill (Eds.). *Human Behavior and Environment: Advances in Theory and Research*, vol 2 (pp.89-127). New York: Plenum Press.
- LIMA, L. (1996). Individual and social determinants of attitudes towards the construction of a waste incinerator: two case studies. Paper presented to the XI General Meeting of European Association of Experimental Social Psychology, Gmunden, Austria.
- MATA, A., GASPAR DE CARVALHO, R., MOREIRA, S., MARQUES, S., ANTUNES, D. & PALMA-OLIVEIRA, J.M. (2003). Highway from hell! A case study on psychosocial impact monitoring. *Proceedings of the 2003 Environmental Psychology in the UK Conference*.

9. Anexos

Lista de Anexos

Anexo I – Questionário de avaliação de incómodo ambiental

Anexo II – Contatos Câmaras Municipais

Anexo III- Questionário de análise das expropriações

Anexo IV – Questionário dos trabalhadores não residentes

Anexo I

Questionário de avaliação de incómodo ambiental

QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO DE INCÓMODO AMBIENTAL - MONITORIZAÇÃO

Bom dia/Boa tarde

O meu nome é _____, trabalho para a Factor Social, uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o a construção da nova ferrovia. Para isso, gostaria de entrevistar uma pessoa que viva nesta casa.

Toda a informação recolhida será confidencial e tratada de forma anónima apenas pelos responsáveis do estudo. O dono de obra apenas terá acesso ao conjunto de informação global (ex. quantas pessoas se sentem incomodadas pelo ruído da obra).

Será que me pode dispensar 30 minutos do seu tempo?

Inquiridor	Data	Local

1) Sabe que ferrovia está a ser construída? (registar a resposta, **não ler** as alternativas)

a) Passageiros	
b) Mercadorias	
c) Rede ferroviária tradicional	
d) Rede ferroviária de Alta Velocidade (TGV)	
e) Outro:	

Esclarecer: Esta obra é a construção da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, que permitirá a passagem de comboios de passageiros e mercadorias.

2) Qual a sua posição acerca da Ferrovia? Está contra ou a favor?

Totalmente contra	Contra	Nem contra, nem a favor	A favor	Totalmente a favor

3) Considera a construção desta Ferrovia importante...

	Nada importante	Pouco importante	Importante	Muito importante	Extremamente importante
a) para o país?					
b) para a sua região?					
c) para a sua localidade?					
d) para si?					

4) Com a ferrovia...

	Muito pior	Pior	Nem pior, nem melhor	Melhor	Muito melhor
a) este local vai ficar:					
b) esta comunidade vai ficar:					
c) eu vou ficar					

5) Não me importo que construam o novo troço da ferrovia nesta localidade.

discordo totalmente	discordo	não concordo, nem discordo	concordo	concordo totalmente

6) De uma geral indique as principais vantagens/benefícios e desvantagens da ferrovia

Vantagens/Benefícios	Desvantagens
1-	1-

2-	2-
3-	3-

7) relação com os trabalhadores.

	Discordo Totalmente	Discordo	Não Discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente
a) Tenho uma boa opinião sobre os construtores desta obra					
b) Os trabalhadores da obra preocupam-se com as pessoas.					
c) Os trabalhadores da obra incomodam-me.					
d) Os trabalhadores da obra causam muitos desacatos					
e) Tenho um bom relacionamento com os trabalhadores da obra.					

8) Estou informado sobre:

	Não sei / Desconheço	Pouco informado	Mais ou menos informado	Bem informado	Muito bem informado
a) O projeto (visão após construção)?					
b) O dono de obra?					
c) As atividades de obra a desenvolver?					
d) Os locais onde vão decorrer as obras?					
e) O horário das obras?					
f) Os impactes das obras (corte de vias, vias provisórias, ruído...)?					
g) O cronograma das obras?					
h) Os locais de localização dos estaleiros?					
i) Locais onde obter mais informação?					
j) Processo para tratar de reclamações?					
k) Os locais onde efetuar reclamações?					

9) Gostaria que me indicasse o quão perturbado(a) ou incomodado(a) se sente pela obra numa escala de zero a dez. Se não se sente nada incomodado escolha zero; se se sente extremamente incomodado escolha dez; se está entre nada e extremamente incomodado escolha um número intermédio.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a) Pela obra											

10) Gostaria que me indicasse quais os aspetos específicos da obra que o/a incomodam e quão perturbado(a) ou incomodado(a) se sente numa escala de zero a dez. (registar a resposta, **não ler** as alternativas))

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a) Pelos trabalhadores da obra											
b) Pelo ruído, duma forma geral											
c) Pelo ruído dos camiões											
d) Ruído das máquinas											
e) Pelas detonações											
f) Pelas poeiras											
g) Pela poluição do ar											
h) Pelo lixo											
i) Alteração dos caminhos											
j) Alteração da paisagem											
k) Pelas expropriações											
l) Pela perda de áreas agrícolas											
m) Pela perda de biodiversidade											
n) Pela perda de rendimentos											
o) Estaleiro											
p) contaminação de solos											
q) contaminação de águas											
....											

11) Alguma vez se apercebeu da realização de detonações na construção da obra?

Sim_____ Não_____

Em caso afirmativo perguntar:

12) Quão perturbado(a) ou incomodado(a) se sentiu pelas detonações numa escala de zero a dez. Se não se sente nada incomodado escolha zero; se se sente extremamente incomodado escolha dez; se está entre nada e extremamente incomodado escolha um número intermédio.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a) Pelas detonações											
b) Pelo ruído das detonações											

c) Pelas vibrações das detonações												
-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

13) Em que medida a obra o tem afetado:

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a) afetação dos caminhos, e redução da sua mobilidade											
b) interferência com o acesso aos meus terrenos											
c) perda de contacto social com vizinhos e/ou família											

14) Como pensa que a situação podia ser melhorada ou resolvida?

15) O que faz quando se sente incomodado(a) (registar a resposta, **não ler** as alternativas)?

a) Nada, espero que passe	
b) Vou para casa	
c) Fecho portas e janelas	
d) Altero as minhas rotinas ou trajetos	
e) Reclamo com os trabalhadores da obra	
f) Reclamo por telefone para o encarregado de obra (ou outra pessoa da obra)	
g) Reclamo por telefone para a Junta de Freguesia/Câmara Municipal	
h) Reclamo por telefone para os escritórios do Dono de Obra	
i) Reclamo por telefone para a linha de atendimento	
j) Reclamo por escrito para a Junta de Freguesia/Câmara Municipal	
k) Reclamo por escrito para os escritórios do Dono de Obra	
l) Reclamo por escrito no livro de reclamações localizado em _____	
m) Reclamo por escrito no site	
n) Criámos uma Comissão de moradores para resolver os problemas	
o)	
p)	
q)	
...	

16) Quantas reclamações efetuou? _____

17) Recebeu resposta? _____

18) Os problemas foram, ou têm sido resolvidos?

Nada foi feito	Alguns problemas foram resolvidos	Todos os problemas foram resolvidos

19) Quem tem resolvido os problemas? _____

20) Como? _____

21) Tem alguma sugestão para a resolução de algum problema em particular?

22) confio que os problemas vão ser resolvidos.

Nada vai ser resolvido	Quase nada vai ser resolvido	Poucos problemas vão ser resolvidos, mas não o suficiente	Alguns problemas vão ser resolvidos	Todos os problemas vão ser resolvidos

23) Tem algum problema na sua habitação provocado pela obra?

____ Não ____ Sim

(se sim, registe qual das opções abaixo; se não, passar para a pergunta seguinte)

a) Suja	
b) Tem humidade nas paredes (porque tenho sempre tudo fechado por causa do pó/ruído)	
c) Tem fissuras derivadas dos explosivos	
d) Fiquei com danos no mobiliário	
e) Terrenos: serventias e acessos, danos nas infraestruturas hidráulicas	
f) Outros: _____	

24) Gostaria agora que me indicasse se concorda ou discorda das afirmações que lhe vou ler:

	Discordo Totalmente	Discordo	Não Discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente
a) Os riscos nesta obra são os habituais da construção					
b) Esta obra causa-me muita preocupação					
c) É arriscado viver perto da obra					
d) A obra trás muitos riscos para as comunidades locais					
e) A obra afeta muitas pessoas nesta comunidade					
f) A obra afeta-me a mim e à minha família					
g) Há muita gente que está pior do que eu					
h) Um dia ainda vai haver um grande acidente nesta obra					
i) Se um dia há um acidente muita gente vai ser afetada					
j) Esta obra perturba-me					
k) Esta obra está a ter graves consequências para mim e para a minha família					
l) Consigo proteger-me contra os riscos da obra					
m) As obras são seguras para quem passa					
n) Confio na fiscalização da obra					
o) Consigo evitar os problemas associados à obra					
p) Sinto que pertenço ao local onde vivo					
q) Tenho muito boas lembranças deste local					
r) Para mim, viver aqui é muito importante					
s) Jamais abandonaria o local onde vivo					
t) Confia nas entidades locais para a resolução de problemas associados à obra					
u) As entidades locais deveriam estar mais envolvidos e dar assistência					
v) Houve melhorias na sua comunidade e na envolvente desde que começou a obra					

25) Tem algum problema de saúde? _____

26) A sua casa fica mais ou menos a que distância, em linha reta, do novo troço da ferrovia (que se encontra mais próximo de sua casa)? _____

Dados Pessoais

27) Idade: ____ anos

28) Sexo: ____ M ____ F

29) Qual a sua relação com o local?

a) Dono da casa/estabelecimento	
b) Dono do terreno	
c) Arrendatário	
d) Outro: _____	

30) Há quanto tempo reside/trabalha/frequenta este local? _____ Anos

31) Quantas pessoas residem nesta casa? _____ (Dados biográficos)

32) Tem filhos: ____ Sim ____ Não

33) Qual a idade dos seus filhos: _____

Anexo II

Contatos Câmaras Municipais



FS

REGISTO DE CONTACTOS

PROJECTO: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

DATA: 14-04-2020	REGISTO DOS CONTEÚDOS DOS CONTACTOS TELEFÓNICOS	FONTE DE INFORMAÇÃO
ENTIDADE: C.M. DO ALANDROAL	Dia 26-03-2020 – Chamada falhada Dia 13-04-2020 – Ninguém atendeu	A Câmara Municipal do Alandroal foi contactada nos dias: 26-03-2020 13-04-2020 14-04-2020
TELEFONE: 268 440 040	Dia 14-04-2020 - O senhor que atendeu disse que o melhor seria enviar diretamente para o email do presidente, que nos facultou de imediato. Foi enviado um email neste mesmo dia com aviso de receção e leitura.	
MOTIVO DO CONTACTO: Agendamento de um reunião para fazer ponto de situação da Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal		



FS

REGISTO DE CONTACTOS

PROJECTO: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

REGISTO DOS CONTEÚDOS DOS EMAIL'S

Dia 25-03-2020 foi enviado o primeiro email a solicitar uma reunião com o presidente via Skype dado o estado de emergência do país. Neste email foi dado a nossa disponibilidade de dias e ficámos a aguardar.

Dia 03-04-2020 foi enviado novamente um email a solicitar o mesmo, mas desta vez com aviso de receção e leitura. Foi enviado a dia 03-04-2020 e o email foi lido a 06-04-2020.

Dia 14-04-2020 após contacto telefónico para a Câmara Municipal do Alandroal foi nos cedido o email do próprio presidente, ao qual foi imediatamente remetido o mesmo email com o assunto a solicitar uma reunião via Skype. O email seguiu com prioridade e aviso de receção e leitura. Até ao momento continuamos a aguardar.

De: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 25 de março de 2020 15:31
Para: geral@cm-alandroal.pt; juntafregconceicao@sapo.pt
Assunto: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

Ao presidente da Câmara Municipal do Alandroal ou Presidente da Junta de Freguesia do Alandroal,

Boa tarde,

A Factor Social é uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, sobre as obras em curso entre outras coisas, avaliar o processo de expropriação e o impacto do mesmo para a população local.

No seguimento desta monitorização social que estamos a realizar nestas localidades, queríamos agendar com o presidente da Câmara Municipal do Alandroal ou com o Presidente da Junta de Freguesia do Alandroal (via Skype dado a situação do país) para discutir alguns pontos desta obra/monitorização.

Queríamos saber qual a disponibilidade e qual o presidente que nos poderia dispor de alguns minutos.

A nossa disponibilidade para os próximos dias seria:

- 31 de Março
- 2 de Abril
- 3 de Abril

Sendo que para estes dias teríamos disponibilidade total de horário.

Ficamos a aguardar um contacto da vossa parte , com a vossa disponibilidade e qual o contacto via Skype.

Muito obrigada desde já pela vossa disponibilidade e atenção prestada.

Melhores cumprimentos,

Nádia Oliveira



Madan Parque
Rua dos Inventores
2825-182 Caparica
Telem. +351 918 144 996

De: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 3 de abril de 2020 13:29
Para: geral@cm-alandroal.pt
Assunto: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

Ao presidente da Câmara Municipal do Alandroal,

Boa tarde,

A Factor Social é uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, sobre as obras em curso entre outras coisas, avaliar o processo de expropriação e o impacto do mesmo para a população local.

No seguimento desta monitorização social que estamos a realizar nestas localidades, queríamos agendar com o presidente da Câmara Municipal do Alandroal (via Skype dado a situação do país) para discutir alguns pontos desta obra/monitorização.

Queríamos saber qual a disponibilidade e se o presidente nos poderia dispor de alguns minutos.

Ficamos a aguardar um contacto/email da vossa parte , com a vossa disponibilidade e qual o melhor contacto, talvez via Skype.

Muito obrigada desde já pela vossa disponibilidade e atenção prestada.

Melhores cumprimentos,

Nádia Oliveira



Madan Parque
Rua dos Inventores
2825-182 Caparica
Telem. +351 918 144 996

De: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 14 de abril de 2020 10:49
Para: jgrilo.presidente@cm-alandroal.pt
Assunto: Agendamento de Reunião - Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

Importância: Alta

Ao presidente da Câmara Municipal do Alandroal,

Bom dia,

A Factor Social é uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, sobre as obras em curso entre outras coisas, avaliar o processo de expropriação e o impacto do mesmo para a população local.

No seguimento desta monitorização social que estamos a realizar nestas localidades, queríamos agendar com o presidente da Câmara Municipal do Alandroal (via Skype dado a situação do país) para discutir alguns pontos desta obra/monitorização.

Queríamos saber qual a disponibilidade e se o presidente nos poderia dispor de alguns minutos.

Ficamos a aguardar um contacto/email da vossa parte , com a vossa disponibilidade e qual o melhor contacto, talvez via Skype.

Muito obrigada desde já pela vossa disponibilidade e atenção prestada.

Melhores cumprimentos,

Nádia Oliveira



Madan Parque
Rua dos Inventores
2825-182 Caparica
Telem. +351 918 144 996

De: Presidente João Grilo <jgrilo.presidente@cm-alandroal.pt>
Para: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 14 de abril de 2020 21:38
Assunto: Lida:Agendamento de Reunião - Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

A sua mensagem

Para: Presidente João Grilo
Assunto: Agendamento de Reunião - Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal
Enviado: 14 de abril de 2020 10:49:11 (UTC+00:00) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres
foi lida em 14 de abril de 2020 21:37:53 (UTC+00:00) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres.

De: Geral Alandroal <geral@cm-alandroal.pt>
Para: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 6 de abril de 2020 17:03
Assunto: Lida:Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

A sua mensagem

Para: Geral Alandroal
Assunto: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal
Enviado: 3 de abril de 2020 13:29:22 (UTC+00:00) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres
foi lida em 6 de abril de 2020 17:02:28 (UTC+00:00) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres.



FS

REGISTO DE CONTACTOS

PROJECTO: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

DATA: 14-04-2020	REGISTO DOS CONTEÚDOS DE CONTACTOS TELEFÓNICOS	FONTE DE INFORMAÇÃO
ENTIDADE:	Dia 26-03-2020 – Coloquei a opção zero – A senhora que me atendeu disse para aguardar pela resposta, pois o processo iria ser tratado.	A Câmara Municipal de Redondo foi contactada nos dias:
C.M. DE REDONDO		
TELEPHONE: 266 989 210	Dia 13-04-2020 – Ninguém atendeu – Coloquei a opção zero	26-03-2020
MOTIVO DO CONTACTO:	Dia 14-04-2020 – Coloquei a opção zero - A senhora que me atendeu referiu que o processo se encontra com a Sra. Maria Cachopas e pediu para aguardarmos uma resposta por parte da Câmara. Vão agendar uma reunião de acordo com a agenda e disponibilidade do Presidente mas teremos de aguardar por um contacto da parte deles.	13-04-2020 14-04-2020
Agendamento de um reunião para fazer ponto de situação da Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal		



FS

REGISTO DE CONTACTOS

PROJECTO: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

REGISTO DOS CONTEÚDOS DOS EMAIL'S

Dia 25-03-2020 foi enviado o primeiro email a solicitar uma reunião com o presidente via Skype dado o estado de emergência do país. Neste email foi dado a nossa disponibilidade de dias e ficámos a aguardar.

Dia 03-04-2020 foi enviado novamente um email a solicitar o mesmo, mas desta vez com aviso de receção e leitura. Foi enviado a dia 03-04-2020 e o email foi lido no próprio dia pela Sra. Arminda Barradas.

Dia 14-04-2020, após contacto telefónico, estamos a aguardar uma resposta por parte da Câmara para que nos indique uma data para agendamento da reunião.

De: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 25 de março de 2020 15:28
Para: geral@cm-redondo.pt; geral@freg-redondo.pt
Assunto: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

Ao presidente da Câmara Municipal do Redondo ou Presidente da Junta de Freguesia do Redondo,

Boa tarde,

A Factor Social é uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, sobre as obras em curso entre outras coisas, avaliar o processo de expropriação e o impacto do mesmo para a população local.

No seguimento desta monitorização social que estamos a realizar nestas localidades, queríamos agendar com o presidente da Câmara Municipal do Redondo ou com o Presidente da Junta de Freguesia do Redondo (via Skype dado a situação do país) para discutir alguns pontos desta obra/monitorização.

Queríamos saber qual a disponibilidade e qual o presidente que nos poderia dispor de alguns minutos.

A nossa disponibilidade para os próximos dias seria:

- 31 de Março
- 2 de Abril
- 3 de Abril

Sendo que para estes dias teríamos disponibilidade total de horário.

Ficamos a aguardar um contacto da vossa parte , com a vossa disponibilidade e qual o contacto via Skype.

Muito obrigada desde já pela vossa disponibilidade e atenção prestada.

Melhores cumprimentos,

Nádia Oliveira



Madan Parque
Rua dos Inventores
2825-182 Caparica
Telem. +351 918 144 996

De: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 3 de abril de 2020 13:31
Para: geral@cm-redondo.pt
Assunto: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

Ao presidente da Câmara Municipal do Redondo,

Boa tarde,

A Factor Social é uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, sobre as obras em curso entre outras coisas, avaliar o processo de expropriação e o impacto do mesmo para a população local.

No seguimento desta monitorização social que estamos a realizar nestas localidades, queríamos agendar com o presidente da Câmara Municipal do Redondo (via Skype dado a situação do país) para discutir alguns pontos desta obra/monitorização.

Queríamos saber qual a disponibilidade e qual o presidente que nos poderia dispor de alguns minutos.

Ficamos a aguardar um contacto/email da vossa parte, com a vossa disponibilidade e qual o melhor contacto, talvez via Skype.

Muito obrigada desde já pela vossa disponibilidade e atenção prestada.

Melhores cumprimentos,

Nádia Oliveira



Madan Parque
Rua dos Inventores
2825-182 Caparica
Telem. +351 918 144 996

De: Arminda Barradas <Arminda.Barradas@cm-redondo.pt> em nome de Geral Redondo <geral@cm-redondo.pt>
Para: nadiaoliveira@factorsocial.pt
Enviado: 3 de abril de 2020 13:35
Assunto: Lida:Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal

A sua mensagem

Para: Geral Redondo
Assunto: Monitorização Social da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, subtroço Freixo-Alandroal
Enviado: 3 de abril de 2020 13:30:36 (UTC+00:00) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres
foi lida em 3 de abril de 2020 13:34:41 (UTC+00:00) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres.

Anexo III

Questionário de análise das expropriações

QUESTIONÁRIO DE ANÁLISE DAS EXPROPRIAÇÕES / EXPROPRIAÇÃO AGRÍCOLA

Bom dia/Boa tarde

A Factor Social é uma empresa que foi contratada pela Mota-Engil para compreender melhor a opinião das pessoas sobre o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia e sobre as obras em curso, e entre outras coisas avaliar o processo de expropriação e o impacto do mesmo para a população local. Para tal, foi elaborado o questionário que se remete em anexo e que deverá ser preenchido por uma pessoa que tenha sido diretamente afetado(a) pela expropriação da parcela (expropriado /arrendatário).

Tempo estimado de resposta: 10 min.

Agradecemos a resposta ao mesmo que poderá efetuar através de uma das seguintes modalidades:

- Preenchimento do questionário em papel e devolução do mesmo no envelope mais pequeno onde contém já selo e destinatário preenchido para a nossa empresa ao cuidado de Cláudia Rodrigues. Este envelope é enviado juntamente com o questionário (basta apenas introduzir o questionário no envelope e colocar o mesmo no correio não sendo necessário qualquer selo, nem preencher o remetente uma vez que as respostas são totalmente anónimas)
- Preenchimento on-line através do seguinte link:
<https://forms.gle/ZJPdua2pKHWq5cN97>
- Entrando em contato connosco através do telefone: 918144996
- Digitalizando e enviando para o email: claudiarodrigues@factorsocial.pt

Toda a informação recolhida será confidencial e tratada de forma anónima apenas pelos técnicos da Factor Social responsáveis pelo estudo. O dono de obra apenas terá acesso ao conjunto de informação global (ex. quantas pessoas se sentem satisfeitas/insatisfeitas com o processo de expropriação).

Para qualquer dúvida ou esclarecimento poderá contactar a Factor Social através do número 918144996.

Agradecemos desde já a sua colaboração.

Este questionário é propriedade intelectual da empresa Factor Social.

Avaliação do processo de EXPROPRIAÇÃO E TOMADA DE TERRAS

Nota: A sigla IP representa as iniciais de Infraestruturas de Portugal.

1. Há quanto tempo foi informado que iria ser expropriado?

- ☐ Menos de 6 meses
☐ 1 ano
☐ mais de 1 ano

2. Quem o informou?

IP	Entidade representante da IP (Qual?)	Governo Local (Câmara Municipal / Junta de Freguesia)	Comissão Local	Vizinho / conhecido	Advogado	Familiar	Descobri sozinho

3. Como foi informado?

carta	telefonema	Contacto Pessoal	Reunião geral	Reunião individual	Outro: _____

4. Foi informado sobre:

	Informado de forma muito detalhada	Informado com algum detalhe	Informação genérica	Fui informado, mas havia informações incorretas	Não fui informado
a) Localização e área da parcela a expropriar					
b) Calendarização do processo de expropriação					
c) Procedimento (como o processo irá decorrer)					
d) O que é esperado de mim durante o processo (o que preciso de fazer / como devo proceder)					
e) O valor que me vão atribuir pela expropriação					

5. Concorda com o valor que lhe foi proposto ?

	Discordo Totalmente	Discordo	Não Discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente
a) Para propriedade total					

6. Aceitou o valor que lhe foi proposto?

Sim _____ Não _____

7. Já lhe pagaram o valor acordado?

Sim _____ Não _____

8. A solução foi acordada ou imposta?_

Acordada _____ Imposta _____

9. O processo de expropriação foi amigável?

Amigável e fui eu que tratei com a IP	Amigável e foi um parente/amigo eu que tratou com a IP	Amigável mas foi o meu advogado que tratou com a IP	Judicial

10. O processo de expropriação já está completamente concluído?

Sim _____ Não _____

11. Como avalia a solução de expropriação encontrada para a sua situação?

a. Adequada?	Totalmente desadequada	Desadequada	Nem adequada nem desadequada	Adequada	Muito adequada
b. Boa?	Muito má	Má	Nem boa nem má	Boa	Muito boa
c. Justa?	Muito injusta	Injusta	Nem justa nem injusta	Justa	Muito justa
d. Ficou satisfeito?	Muito insatisfeito	Insatisfeito	Nem satisfeito, nem insatisfeito	Satisfeito	Muito Satisfeito

12. Quantas parcelas lhe foram expropriadas?

Uma parcela num terreno / propriedade	Duas ou mais no mesmo terreno / propriedade	Duas ou mais em terrenos/ propriedades diferentes	Uma parcela correspondente ao total da propriedade	Várias parcelas correspondentes a mais do que uma das minhas propriedades (i.e. vou perder várias propriedades)

13. Qual a utilidade ou função da parcela (indique todas as corretas)?

	a) Confere	b) Eu usufruo de
Existe um edifício não habitacional (ex. apoio agrícola).		
Existe uma ruína.		
Existe uma exploração.		
Não existe casa nem exploração.		

14. Quantas parcelas foram expropriadas e qual a área expropriada?

Total de área expropriada? _____ ha / _____ m²

Nº de parcelas _____

15. Indique os principais pontos positivos e negativos do processo de expropriação

Positivos	Negativos
1-	1-
2-	2-
3-	3-

16. Tem alguma sugestão de melhoria para o processo de expropriação?

17. O que seria para si uma solução que satisfizesse as suas necessidades?

18. O que ainda poderia ser feito nesta fase do projecto para melhorar as suas necessidades?

19. Considera a construção desta Ferrovia importante...

	Nada importante	Pouco importante	Importante	Muito importante	Extremamente importante
a) para o país?					
b) para a sua região?					
c) para a sua localidade?					
d) para si?					

20. De uma geral indique as principais vantagens/benefícios e desvantagens da ferrovia.

Vantagens/Benefícios	Desvantagens
1-	1-
2-	2-
3-	3-

Dados Pessoais

21. Idade _____ anos

22. Sexo: M F

23. Profissão _____

24. Situação Laboral: _____ Empregado _____ Reformado _____ Desempregado

25. Escolaridade _____

26. Qual a sua relação com a parcela expropriada: 1) dono de parcela expropriado, 2) dono de parcela realojado, 3) arrendatário, 4) outros: _____

27. Há quanto tempo era proprietário/arrendatário/usufrutuário da parcela? _____ anos

28. Tempo de permanência no local (preencha apenas o que melhor se adequa ao seu caso)
____ Sempre / ____ Férias / ____ Fim de semana / ____ Nunca

Anexo IV

Questionário dos trabalhadores não residentes

QUESTIONÁRIO AOS TRABALHADORES NÃO RESIDENTES

Este questionário tem como objetivo compreender o impacto dos **trabalhadores não residentes** na economia local.

Toda a informação recolhida será confidencial e tratada de forma anónima apenas pelos responsáveis do estudo. O dono de obra apenas terá acesso ao conjunto de informação global (ex. qual o valor médio de renda mensal).

Tempo estimado de resposta: 5 min.

Alojamento

1. Reside aqui ou apenas está cá durante a obra?

	Na freguesia	No concelho	Na região
a) Tenho casa cá (de família, férias...)			
b) Arrendo alojamento durante a obra			
c) Marco alojamento quando venho à obra			
d) Estaleiro (Instalações Sociais)			
e) Tenho uma habitação fornecida pela empresa			

Se respondeu b) ou c);

2. Fica sozinho ou partilha o alojamento com outros?

Sozinho	Partilha com outros. Quantos?	Alojamento fornecido pela empresa

Se tem custos com o alojamento....

3. Pode indicar-me quanto paga...

b) _____ renda por mês

c) _____ valor por noite

Hábitos de Consumo - REFEIÇÕES

4. Tomo o pequeno almoço:

	0€	<5€	5-10€	11-20€	>20€
a) Na cantina					
b) Numa casa/café/restaurante local que tem acordo com a empresa que paga					
c) No local onde estou alojado e é a empresa que paga					
d) Compro a comida e como em casa ou cá. Em média gasto...					
e) Em instalação da empresa, mas sou eu que pago. Gasto à volta de:					
f) No café/restaurante. Gasto à volta de:					

5. Almoço

	0€	<5€	5-10€	11-20€	>20€
a) Na cantina					
b) Numa casa/café/restaurante local que tem acordo com a empresa que paga					
c) No local onde estou alojado e é a empresa que paga					
d) Compro a comida e como em casa ou cá. Em média gasto...					
e) Em instalação da empresa, mas sou eu que pago. Gasto à volta de:					
f) No café/restaurante. Gasto à volta de:					

6. Janto:

	0€	<5€	5-10€	11-20€	>20€
a) Na cantina					
b) Numa casa/café/restaurante local que tem acordo com a empresa que paga					
c) No local onde estou alojado e é a empresa que paga					
d) Compro a comida e como em casa ou cá. Em média gasto...					
e) Em instalação da empresa, mas sou eu que pago. Gasto à volta de:					
f) No café/restaurante. Gasto à volta de:					

Hábitos de Consumo – BENS E SERVIÇOS

7. Indique os produtos que adquire regularmente, e quanto gasta em média por mês

	Frequência			Valor gasto mensalmente						
	Diária	Semanal	Mensal	0€	<5€	5-10€	11-20€	21-50€	51-100€	>100€
a) Alimentação										
b) Bebidas										
c) Produtos de Higiene										
d) Vestuário										
e) Calçado										
f) Tabaco										
g) Jornais ou revistas										
h) Combustível										
Outros)										

8. Indique os serviços que utiliza regularmente, e quanto gasta em média por mês

	Frequência			Valor gasto mensalmente						
	Diária	Semanal	Mensal	0€	<5€	5-10€	11-20€	21-50€	51-100€	>100€
a) Minimercado										
b) Supermercado										
c) Padaria										
d) Frutaria										
e) Talho										
f) Peixaria										
g) Café										
h) Bar										
i) Restauração										
j) Farmácia										
k) Serviço de Saúde										
l) Atividades Desportivas										
m) Atividades Culturais/Recreativas										
n) outros:										

Dados Pessoais

9. Idade ____ anos

10. Sexo: M F

11. Profissão _____

12. Escolaridade _____

13. Há quanto tempo começou a trabalhar nesta obra (ferrovia) _____ (meses)

14. Qual a duração do seu contrato de trabalho? _____ (meses)

15. Tempo de permanência no local

a. _____ Permanente (40h semanais ou mais)

b. _____ dias por semana;