

MARISA LIRA DE SOUZA CAMACHO SOARES

**SPEEDING UP WITH SUSTAINABLE MOBILITY: UM
ESTUDO EXPLORATÓRIO
DA POPULAÇÃO PORTUGUESA**

Orientadora: Prof. Dra. Ana Loureiro

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Psicologia e Ciências da Vida

Lisboa

2019/2020

MARISA LIRA DE SOUZA CAMACHO SOARES

**SPEEDING UP WITH SUSTAINABLE MOBILITY:
UM ESTUDO EXPLORATÓRIO
DA POPULAÇÃO PORTUGUESA**

Dissertação defendida em provas públicas para obtenção do grau de Mestre em Psicologia Social e das Organizações, conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias com o despacho de nomeação de júri nº 229/2021 com a seguinte composição de júri:

Presidente: Prof. Doutor Mauro Bianchi

Arguente: Prof. Doutor Jerônimo Soro

Orientadora: Prof.^a Doutora Ana Loureiro

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Psicologia e Ciências da Vida

Lisboa

2020

AGRADECIMENTOS

Ao longo deste trabalho tive o apoio de várias pessoas que guardarei com carinho nas minhas memórias, em particular à minha orientadora nesta tese de mestrado, a Professora Dra. Ana Loureiro. Além de iluminar minhas ideias com seu conhecimento e manter-me no caminho da clareza, também pelo seu lado humano de uma compreensão e flexibilidade, em que eu, particularmente necessitei pela natureza dos tempos e evidenciado pelas limitações e adaptações do momento de pandemia.

Não posso deixar de referenciar todos os professores que partilharam seus saberes ao longo destes anos de curso, pois nesta tese existe um pedacinho de cada um deles.

Agradeço à Vanda Garcia, pela amizade incondicional e cujo suporte me impulsionou para que eu não me desviasse do caminho e que ao longo deste se fez e se “deu” presente.

Tenho também que referenciar minha mãe que sempre estimulou que o saber nunca é demais independentemente da idade que se tenha.

Por fim, agradeço ao meu filho que com sua serenidade e sabedoria me ensinou a portar-me como “gente grande” e nunca temer as mudanças.

Meu coração será sempre grato.

Resumo

Este estudo exploratório tem como objetivo comparar o papel das variáveis sociodemográficas nomeadamente género, idade, classe social e zona de residência e a sua influência nas atitudes e comportamentos na mobilidade sustentável da população portuguesa, através dos dados recolhidos do Questionário do Observatório do Consumo Consciente de 2018.

Os resultados revelam que os portugueses de Portugal Continental se preocupam com as questões ambientais e demonstram que algumas vezes são adotados comportamentos de mobilidade sustentável.

Quanto ao género e status social não se encontraram diferenças significativas. No entanto o estudo revelou diferenças significativas quanto à idade e região de residência.

Estes resultados exigem uma reflexão profunda sobre as estratégias de sensibilização da população portuguesa utilizadas até o momento, nomeadamente estratégias diversificadas de acordo com as perceções, hábitos e contextos das diferentes camadas sociodemográficas para que se atinja uma mobilidade sustentável que realmente colmate os impactes ambientais e seja referência a nível mundial.

Palavras – chave: comportamentos, atitudes, mobilidade sustentável.

Abstract

This exploratory study aims to compare the role of sociodemographic variables, namely gender, age, social class and area of residence and their influence on attitudes and behaviors in the sustainable mobility of the Portuguese population, through data collected from the Questionnaire from the Observatory of Conscious Consumption - 2018.

The results reveal that the Portuguese population are concerned with environmental issues and demonstrate that sustainable mobility behaviors are sometimes adopted.

As for gender and social status, no significant differences were found. However, the study revealed significant differences in terms of age and region of residence.

These results require an in-depth reflection on the population awareness strategies used so far, namely diversified strategies according to the perceptions, habits and contexts of the different socio-demographic layers in order to achieve sustainable mobility that really overcomes environmental impacts and to become a reference worldwide.

Keywords: behaviors, attitudes, sustainable mobility.

ABREVIATURAS E SIGLAS

PTc	Portugal Continental
OCC	Observatório do Consumo Consciente
APA	Agência Portuguesa para o Ambiente
ZE	<i>Zero Emissions</i> – Zero Emissões
VEs	Veículos Elétricos
EDP	Energias de Portugal
VBN	Values Beliefs Norms – Valores Crenças Normas
NPE	Novo Paradigma Ecológico
ABC	Affect, Behavior and Cognition – Afeto Comportamento e Cognição
INSG	Gradiente de Inclusão da Natureza em Si Mesmo
INE	Instituto Nacional de Estatística
GfK Metris	Empresa de estudos AD-HOC - Portugal
GEE	Gases de Efeito Estufa
COVID-19	<i>Coronavirus Disease</i>
M	Média
DP	Desvio Padrão
N	Número total da população
n	Número da amostra
<i>p</i>	Probabilidade calculada
<i>r</i>	Coefficiente de Pearson
F	Valor do teste F (ANOVA)
t	Estatística do teste

SÍMBOLOS

%	Percentagem
---	-------------

Índice

Introdução.....	9
Capítulo 1 - Sistemas de Mobilidade Sustentável.....	11
1.1. - Mobilidade suave.....	11
1.2. - Veículos com baixas emissões de CO2.....	13
1.3.- Transportes públicos.....	13
Capítulo 2 - Atitudes e Comportamentos de Mobilidade Sustentáveis	
Sustentável.....	14
Capítulo 3 -- Fatores que Influenciam as Atitudes os Comportamentos de	
Mobilidade.....	17
3.1. - O género.....	17
3.2. - A Idade.....	19
3.3. - O Status Social.....	20
3.4. - A região de residência.....	21
3.5. - Objetivo.....	21
Capítulo 4 – Método.....	22
4.1. - Participantes.....	22
4.2. - Instrumento.....	23
4.3. - Procedimento.....	23
Capítulo 5 – Resultados.....	24
5.1. - Índice de atitudes e preocupações ambientais.....	24
5.2. - Índice de comportamentos de participação pública.....	24
5.3. - Índice de comportamentos de mobilidade.....	24
5.4. - Correlações inter - índices.....	25
5.5. - Os índices e o género.....	25
5.6. - Os índices e a idade	25
5.7. - Os índices e a região de residência.....	25
5.8. - Os índices e o status social.....	26
5.9. Análise das questões de comportamentos de mobilidade.....	27
Capítulo 6 – Discussão.....	28
Referências.....	32

Apêndices.....	I
 Apêndice I – Questionário do Consumo Consciente.....	I

Introdução

O problema das alterações climáticas parece ter atingido dimensões que nem o mais ardid capitalista pode negar a gravidade da situação e a urgência de medidas sustentáveis em variados setores tornou-se imperativa para o problema global.

Não se trata aqui de um problema novo e desconhecido.

A revolução industrial é um marco no impacto ambiental decorrente do crescimento e das ações consistentemente autocentradas do ser humano em relação ao ambiente. Houve um aumento significativo das atividades económicas, impelindo o consumo exacerbado de água e energia, do uso de combustíveis fósseis, intensificação da produção agrícola e o aumento decorrente dos níveis de poluição atmosférica.

Por outro lado, o desenvolvimento das descobertas científicas na área da saúde e políticas afins reduziram a mortalidade e aumentaram a expectativa de vida, o que proporcionou um crescimento demográfico exponencial em todo o mundo.

A partir dos anos 20, a utilização do carro começou a ser cada vez mais importante e o seu rápido crescimento tornou-se um problema que requer respostas à desafios sistemáticos de sustentabilidade. À medida que os locais de trabalho, residência e de lazer se tornaram cada vez mais dispersos espacialmente, a mobilidade passou a ser tema de destaque na sociedade e tornou-se fundamental dar resposta à competitividade do mundo moderno, ao desenvolvimento dos meios de transportes cada vez mais rápidos, numerosos e confortáveis.

Através das possibilidades de mobilidade motorizada, as populações conectaram-se e colmataram o distanciamento espacial, o que produz padrões de comportamentos mutáveis ao longo dos tempos adaptados às formas de trabalho e socialização da sociedade.

Os compromentimentos que se vislumbravam anteriormente deixaram de ser apenas um problema para as gerações futuras, pois este futuro que parecia longínquo na década de 70 com o despertar de uma consciência ambiental, é a realidade de hoje.

Nesse momento a humanidade já vivenciou muitos agravantes que surgiram com a dependência do carro: o controlo petrolífero do Oriente Médio, as implicações de saúde pública derivadas da má qualidade do ar, o ruído, as fatalidades, congestionamento e centros urbanos em colapso pela sua expansão que levam a urgência de respostas para uma mobilidade sustentável.

Foram então propostas diversas ações no sentido de conseguir controlar a situação e neste contexto.

O *World Business Council for Sustainable Development* definiu mobilidade sustentável como “a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, transacionar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje e no futuro.” (www.imtt.pt)

Portanto, quando utilizamos o termo sustentável não falamos apenas de melhorias no uso de insumos não-renováveis, mas em iniciativas que tragam benefícios para todos a longo prazo.

Segundo a Agência Portuguesa para o Ambiente (APA) em seu inventário nacional realizado em abril/maio de 2019, o sector dos transportes, em grande parte dominado pelo tráfego rodoviário, apresenta o maior crescimento de emissões de gases de efeito de estufa no período 1990-2017: 68% e de que as emissões sectoriais de dióxido de carbono equivalentes, em Portugal, em 2017 eram de 24.3%. A solução passa por enquadrar medidas que obriguem as populações a terem comportamentos sustentáveis, e a encarar a mobilidade como um tópico, onde a sustentabilidade tem de fazer parte do principal racional. www.apambiente.pt

O Acordo de Paris, em 4 de novembro de 2016 e ratificado por Portugal a 30 de setembro do mesmo ano, estabelece o objetivo de limitar o aumento da temperatura média global a menos de 2°C comparativamente à era pré-industrial e prosseguir esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5°C, o que requer ação conjunta de governos, cidades, regiões, empresas, e cidadãos na adoção de medidas e a cumprir programas para alcançar essa meta.

Em Portugal, a mobilidade sustentável é tema de destaque nas agendas sociopolíticas, cujas estratégias passam por melhorar a vida nas cidades e garantir a praticidade de ir e vir sem prejudicar o ambiente.

Ao dimensionar os desafios vividos na capital portuguesa, tomamos consciência da magnitude do problema. Em 2018, o Presidente da Câmara Municipal da cidade de Lisboa Fernando Medina, durante o *Lisbon Mobi Summit* reportou estudo feito pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes onde foi detetado a entrada 370 mil veículos diariamente na capital. (<https://www.dinheirovivo.pt/economia/fernando-medina-lisboa-luta-contra-370-mil-carros-por-dia/>).

É bem verdade que se todos os veículos fossem elétricos, seria possível descarbonizar a cidade, mas o problema estaria longe de ser resolvido, pois ainda teríamos a questão da mobilidade relacionada ao fluxo de trânsito.

A implementação de medidas sustentáveis na mobilidade está dependente de um grande conjunto de estratégias referentes a melhoria do serviço de transporte público coletivo, promoção do modo de mobilidade suave (a pé ou de bicicleta), promoção da mobilidade multimodal e através de construção de infraestruturas capacitadas para responder às demandas do público. Assim, a mobilidade sustentável passa por uma ação integrada de ordem política, económica, social, fiscal e ambiental no desenvolvimento urbano e do uso do solo (Plano de Mobilidade Sustentável de Ponta Delgada, 2008).

Portanto, são necessários os mais variados estudos para que se tenham indicadores que facilitem a compreensão do problema e respetiva implementação de respostas adequadas, pois investir na mobilidade se trata de ações a longo prazo, cujas vantagens vão desde o aumento da qualidade de vida da população, à ajuda no desenvolvimento das regiões e à proteção do ambiente.

Esta tese foca-se no estudo exploratório relativo às atitudes e ao comportamento de mobilidade na população portuguesa e a relação com a preocupação ambiental. Além disso, pretender-se-á analisar atitudes ambientais e os comportamentos de mobilidade. Para tal serão utilizados dados obtidos através de Questionário do Observatório de Consumo Consciente aplicado em 2018.

Com toda a propriedade, para Maloney e Ward (1973) a resolução dos problemas ambientais associados às atividades humanas passa inevitavelmente por compreender a psicologia por detrás das mudanças do comportamento humano e a seguir esta primícia, este trabalho busca a compreensão de atitudes e comportamentos referentes a população portuguesa, com o intuito de clarificar alguns aspetos que possam contribuir conhecer melhor os fatores associados ao comportamento sustentável.

Capítulo 1 - Sistemas de Mobilidade Sustentável

1.1. Mobilidade suave

Caminhar é um modo simples de movimento e é o meio de transporte mais antigo e inseparável do comportamento humano (Pooley et al., 2013). Caminhar para fins de lazer, saúde ou trânsito, proporcionam mobilidade, exercício físico e prazer, adequados para todos desde que não tenham limitações físicas (Pooley et al., 2013). O mesmo autor refere que distâncias curtas a pé de 1 a 2 km dentro de áreas urbanas são mais adequadas. A propensão

para andar a pé em área urbana tem um efeito direto no nível de saúde e qualidade de vida (Blecic et al., 2017; Klicnik & Dogra, 2019; Woodward & Wild, 2020)

Outro meio de transporte ativo comum é o ciclismo (Zhao et al., 2013), pois é 3 vezes mais rápido do que caminhar, sendo ideal para viagens de distância média e igualmente saudável para seus praticantes (Grimes & Baker, 2020), e apoio dos sistemas de transporte público (Karanikola et al., 2018; Rastogi, 2011).

Projetos de compartilhamento de certos meios de transporte como bicicletas, trotinetes, motociclos elétricos incluem esquemas de aluguer de curto prazo que permitem que o equipamento seja retirado em qualquer estação de auto atendimento e devolvido a qualquer outra estação, ou através de aplicações em telemóveis são deixadas em diversos locais e recolhidas pelos serviços que recolocam numa estação. O Departamento de Urbanismo de Nova York apresentou um projeto para bicicletas e apontou que o compartilhamento das mesmas seria ideal para viagens ponto a ponto (cidade de Nova York Departamento de Urbanismo, 2009).

A partir de 2000 foram implementados projetos de “*bike-sharing*” em cinco países (Dinamarca, França, Alemanha, Itália e Portugal) com uma frota total de 4.000 bicicletas (a maior foi Copenhague com 2.000 bicicletas). Em 2010 já existiam cerca de 375 projetos de compartilhamento e serviços de utilização de bicicletas através de aplicativo operando em 33 países em quase todas as regiões do mundo usando cerca de 236.000 onde a taxa de crescimento em esquemas de compartilhamento de bicicletas acelerou consideravelmente desde 2008 e provavelmente ultrapassou o crescimento em todas as outras formas de transporte (Midgley, 2011). No entanto é de se notar que vários projetos foram fechados devido a má utilização, o abandono do equipamento em qualquer lugar da via pública sem acautelar o mesmo, vandalismo ou roubo.

A justificativa para a introdução do compartilhamento de bicicletas e mais tarde outros meios de mobilidade suave foi aumentar as opções de mobilidade, melhorar a qualidade do ar e reduzir o congestionamento. No caso da trotinetes e bicicletas, como meio de promover a viabilidade do transporte público, fornecendo um facilitador para a "primeira / última milha" - distância esta que por vezes é muito longa para caminhar entre transporte doméstico e público e / ou transporte público e local de trabalho (Shaheen, Guzman & Zhang, 2010).

De acordo com o país e até mesmo cidades específicas, a topografia, as ciclovias e o clima refletem uma variação da distância de viagem por modo. A maioria das pessoas está disposta a caminhar até 10 minutos. As distâncias de bicicleta geralmente ficam entre 1km a

5km (Midgley, 2011). O compartilhamento de bicicletas pode, portanto, preencher um nicho importante no sistema de transporte urbano em termos de duração e custos da viagem (Quay Communications Inc., 2008)

A topografia é um ponto importante e pode ser um fator limitante para os ciclistas que não gostam de subir inclinações de mais de 4 por cento e evitam inclinações superiores a 8 por cento (Midgley, 2011). Planos de mobilidade urbana tem sido implementados para a promoção do uso de transporte público, construções de ciclovias, melhorias dos circuitos pedonais e restrição do uso do carro em diversos locais de maior circulação para garantir a acalmia do tráfego e fornecer um ambiente favorável à mobilidade suave e multimodal.

1.2.Veículos com baixas emissões de CO₂

Outra alternativa para uma mobilidade sustentável são os veículos com *zero emissions* (ZE), nomeadamente os veículos elétricos (VE), pois os veículos com células de combustível, que convertem hidrogénio em eletricidade, ainda não são viáveis em Portugal por não haver postos de abastecimento.

Apesar dos VEs não emitirem CO₂, surge a questão se devemos ter em consideração as emissões de CO₂ durante o uso do veículo ou também as emissões causadas pela sua produção e disposição. (Parlamento Europeu, 2019). Tendo em consideração a média da energia produzida em Portugal, que de acordo com Energias de Portugal (EDP), 54% da energia elétrica fornecida no primeiro trimestre de 2019 teve origem em fontes renováveis, valores semelhantes ao ano de 2018, os VEs conseguem provar que são mais eficientes em termos ambientais que os automóveis com motores de combustão interna.

Os veículos de gás natural também apresentam um baixo rácio de carbono-hidrogénio resultando em menores emissões de CO₂, para além da significativa redução de fuligem e partículas com origem na conjugação de moléculas de carbono (Cowan, 2006).

1.3.Transportes públicos

Devido as vantagens associadas a este tipo de transportes em termos económicos e em termos ambientais, tem havido um esforço governamental para o estímulo da utilização dos mesmos. Muitos elegem os transportes públicos como principal forma de mobilidade nas deslocações diárias. Estão também presentes vantagens associadas ao ambiente e à sua sustentabilidade uma vez que a utilização deste meio de transporte implica uma redução do

número de veículos nas cidades e, consequentemente, contribui para a redução da poluição, melhorando também a qualidade de vida nas mesmas.

No entanto, apesar do investimento em transportes públicos nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto ser muito significativo, a vasta maioria dos seus habitantes e utentes continuam a privilegiar o transporte próprio como principal forma de deslocação urbana, pois consideram que a rede de transportes públicos nas áreas metropolitanas é ineficiente (Oliveira, 2006).

Um investimento mais efetivo em melhorias que vão ao encontro das expectativas e necessidades dos utilizadores conseguiria eventualmente alterar esta tendência. Contudo verificámos que fatores como conforto, segurança e tempo de viagem, também têm um peso significativo nos padrões de mobilidade e explicam perspetivas opostas de acordo com o utente nas escolhas e opções ao nível dos modos de vida metropolitanos (Oliveira & Cruz, 2008).

Capítulo 2 - Atitudes e Comportamentos de Mobilidade Sustentáveis

Popularmente as atitudes são vistas como a forma como nos comportamos e agimos perante uma situação. No entanto, para a psicologia, as atitudes são uma “disposição relativamente estável, avaliativa, que faz uma pessoa pensar, sentir ou comportar-se, positiva ou negativamente em relação a determinada pessoa, grupo ou problema social” (Gleitman, Fridlund & Reisberg, 2007).

A atitude para a psicologia social na visão de Allport (1935) é o conceito multidimensional mais distinto e indispensável.

Este construto multidimensional é descrito como tendo três componentes: afeto, comportamento e cognição (Katz & Stotland, 1959; Rosenberg & Hovland, 1960); mais conhecido, pela sua versão inglesa, como o modelo ABC. Para Gifford e Sussman (2012), as atitudes ambientais denotam uma preocupação com o ambiente ou a importância atribuída pelo indivíduo aos problemas ambientais. Assim, ao abordarmos o tema, as atitudes estão no centro da preocupação global sobre sustentabilidade e o comportamento de mobilidade.

Na psicologia social e ambiental os problemas ambientais e a crise energética impulsionaram as investigações sobre se as atitudes seriam um preditor de comportamentos. Assim, os estudos sistemáticos das atitudes pró-ambientais para a análise estatística sobre o

construto definido como preocupação ambiental dos indivíduos têm sido realizados, através de medidas de atitudes dos sujeitos perante ao tema.

De maneira geral as atitudes ambientais são estudadas através de uma perspectiva dual. Por vezes em construtos unidimensionais como a Escala de Preocupação Ambiental (Weigel & Weigel, 1987) e o novo paradigma ecológico (NPE) de Dunlap, Van Liere, Mertig e Jones (2000); em outros estudos com dimensões opostas que enfatizam o antropocentrismo versus ecocentrismo como nos estudos de Thompson e Barton (1994); ou o utilitarismo versus o preservacionismo de Milfontt e Duckitt (2004).

No entanto, merecem também atenção os trabalhos que analisam crenças egoístas, sócio-altruístas e biosféricas e respectivas consequências advindas de problemas ambientais como os de Stern e Dietz (1994; Stern, 2000). Daqui surge um fio condutor de pesquisas posteriores de autores como Schultz (2001); De Groot e Steg (2010); ou Hansla, e colaboradores (2008).

Não se pode negar a pluralidade de variáveis que influenciam as atitudes de preocupação ambiental, sem declinar a influência das variáveis sociodemográficas, a ideologia política e nível de educação constatadas na revisão de literatura de Van Lier e Dunlap (1981) e na revisão de literatura de Milfont (2012), que faz uma análise transcultural e da evolução da crise ambiental, onde novas abordagens sobre a questão ambiental estão representadas por múltiplas realidades que vão além de uma conceituação dual e oposta.

Esta perspectiva é corroborada por Côrtes e Moretti (2013), em estudo comparativo com jovens da Argentina, Brasil, Chile, Espanha, México e Portugal, onde há uma tendência de conciliar o desenvolvimento económico com a preservação do ambiente e mais tarde confirmada pelo estudo de Côrtes et al. (2016). Ainda no estudo de Côrtes e Moretti (2013) em Portugal e Espanha existe forte tendência de conciliar o crescimento económico com a preservação do meio ambiente, revelando uma perspectiva holística, porque a distribuição da riqueza é mais equitativa e a qualidade dos serviços sociais é melhor (Amérigo, García & Côrtes, 2017).

Tendo em conta a progressão dos estudos, Amérigo, Aragonês e García (2012) propõem um modelo que incorpora as relações entre o Gradiente de Inclusão da Natureza em Si Mesmo (INSG) Schultz (2001); as várias categorias de comportamentos ecológicos e as dimensões atitudinais: 1) Apatia ambiental, considerada uma atitude que mostra indiferença ou desinteresse por questões ambientais; 2) Antropocentrismo, que reflete o valor

instrumental da conservação ambiental como recurso para melhoria da qualidade de vida humana; 3) Conectividade, representativa das crenças sobre o grau em que os indivíduos estão conectados ao meio ambiente natural; e 4) afinidade emocional, que segundo Altman e Rogoff (1987), o indivíduo e o ambiente natural são percebidos como “um todo transacional” (Amérigo & García, 2014). Além disso, também consideram aspetos sociodemográficos, como variáveis de controle, buscando maior robustez empírica. Através de controle, também avaliaram o efeito de pertencer a uma associação ambiental nas dimensões de comportamentos atitudinais e pró-ambientais.

Assim, ao considerar a diversificação de conteúdos das atitudes, baseado em fatores instrumentais ou simbólico-afetivos, (Steg, Vlek e Slotegraaf, 2001), assumem que a mobilidade individual passa por processos de planeamento intencionais e relevantes (como conforto, segurança, velocidade e outros) e que os comportamentos são moldados por nossas atitudes sobre modos específicos de transporte. Por conseguinte, as atitudes têm um efeito direto sobre o planeamento intencional de mobilidade sustentável.

Podemos dizer que as atitudes são uma vertente psicológica de um comportamento.

Ao contrário das representações individuais da psicologia, muitos modelos psicológicos de comportamento reconhecem que este é moldado por fatores "internos", tais como atitudes, compreensão e conhecimento; e fatores "externos", tais como contexto e normas sociais que ativam e inibem as escolhas. Os modelos clássicos em psicologia, como a teoria do campo de Lewin (1951) afirmam que o comportamento é uma função da pessoa e do ambiente.

Modelos sócio- psicológicos mais recentes como a Teoria do Comportamento Planeado (Ajzen, 1991) e o modelo de VBN - *Values, Beliefs, Norms* (Stern, 2000) postulam que o comportamento é resultado de fatores atitudinais, sociais e estruturais (Whittle, C., Whitmarsh, L., Haggard, P., Morgan, P., & Parkhurst, G., 2019). Como a mobilidade é uma parte importante do comportamento humano, pode-se esperar que seja também influenciado por diferentes fatores psicológicos (Schoenau & Mueller, 2017).

O autor Gifford, (2008) destaca que numa escala macro há fatores não psicológicos que também influenciam os comportamentos pró-ambientais, tais como fatores geofísicos, condições e influências políticas. Quanto aos comportamentos de mobilidade, esse conceito ganha dimensão no artigo de Hanson (2010), que reforça a impossibilidade de se pensar sobre a mobilidade sem considerar simultaneamente o social, o cultural e contexto geográfico - as especificidades de lugar, tempo e pessoas.

É clara a relação intrínseca entre atitudes e comportamentos sendo um pilar basal entre vários autores, cujos valores significativos apontam para a relação entre os dois conceitos, colocando-se a possibilidade de as atitudes predizerem os comportamentos (Kroesen, M., Handy, S. e Chorus, C.,2017).

Capítulo 3 - Fatores que Influenciam as Atitudes os Comportamentos de Mobilidade Sustentável

Há dificuldades de consenso quando discutimos a mobilidade sustentável. Até mesmo as definições sobre o tema tendem a apresentar diferentes perspectivas, devido às inúmeras propostas no setor, que é consistido por uma série subsistemas técnicos e sociais. Não é realista analisar fatores isolados que influenciam a mobilidade sustentável, tendo em conta que esta impacta a evolução e a transformação em todo o sistema socioeconómico de uma sociedade (Gudmundsson, 2004).

Desta forma, este trabalho apenas analisa alguns fatores sociodemográficos que podem influenciar a aderência a comportamentos de mobilidade sustentável.

3.1. Género

Com o intuito de reduzir os impactos do transporte nas mudanças climáticas, novas formas de mobilidade têm sido estudadas com o intuito de facilitar a implementação de transportes mais sustentáveis. Consequentemente, pesquisas extensivas têm sido feitas em relação às perceções e comportamentos do público relativo aos VEs (veículos elétricos a bateria) (Coman et al., 2017).

Seguindo o raciocínio de Hanson (2010), no caso da mobilidade, os contextos geográficos, culturais e sociais são essenciais para a compreensão dos significados e práticas das diversas variáveis, nomeadamente o género.

Na revisão de literatura de Gifford e Nilsson (2014) mencionam estudos de (Blocker & Eckberg, 1997; Scannell & Gifford, 2013; Tikka et al., 2000; Zhang, 1993), cujos resultados apontam que as mulheres denotam atitudes, comportamentos e preocupações ambientais mais fortes do que os homens. Também se verificaram diferenças de em que as mulheres não só apresentam maior preocupação ambiental, bem como uma maior pro-atividade em relação aos problemas ambientais.

Vários estudos destacam que os 'adotantes iniciais' dos VEs têm maior probabilidade de ser do sexo masculino, com maior renda e educação e mais motivados por compromissos ambientais do que os principais consumidores de veículos (Liao, F., Molin, E., & van Wee, B., 2017).) ;(Whittle, C., Whitmarsh, L., Haggan, P., Morgan, P., & Parkhurst, G.,2019).

Ao obter resultados semelhantes, Tam (2013) veio a concluir que os níveis mais altos de empatia nas mulheres pela natureza do que os homens apresentam uma relação positiva com o comportamento pró-ambiental. Além de que as mulheres são comparativamente mais abertas à opinião de pessoas significativas do que os homens (Brinzendine, 2006). Todos esses fatores, como resultado, podem causar um efeito diferente dos agentes sociais em homens e mulheres.

Os autores Casaló e Escario (2016) tiveram indicadores de que a preocupação dos pais com o meio ambiente tem um efeito maior nas meninas em comparação aos meninos (Nazneen, L., & Asghar, M.,2018).

Na mobilidade espacial as mulheres demonstram menor atividade em comparação aos homens. As análises de gênero na mobilidade indicam que as mulheres apresentam uma maior propensão a trabalhar em casa, viajam distâncias mais curtas para o trabalho, bem como uma menor propensão para viagens noturnas relacionadas ao trabalho (Cristaldi 2005; Polk 2004, Crane 2007). Além disso vários estudos, Rosenbloom, (2006); Vance e Iovanna, (2007) destacam que, em vários países, as mulheres apresentam uma maior tendência de realizar deslocamentos a pé, realizam mais viagens de transporte público e uma menor utilização do carro comparativamente aos homens. Tais descobertas são válidas internacionalmente, independentemente da idade, escolaridade, renda ou estado civil.

A pesquisa Eurobarometer (EC, 2007), que fornece dados desagregados por gênero sobre a divisão modal na União Europeia, descreve uma clara diferença de gênero em relação à utilização de diferentes modos de transporte. E ainda destaca uma proporção maior de homens a viajar de carro e moto em relação às mulheres, que por sua vez andam e usam mais o transporte público e a bicicleta do que os homens.

De acordo com van Rooijen e Quak, (2014), as mulheres em comparação com os homens tendem a ter valores mais focados no meio ambiente, além de respeitarem mais os limites de velocidade e taxas de congestionamento, além de outras iniciativas voltadas para a promoção de um sistema de transporte mais sustentável. Se consideramos as diferenças de gênero nas condições socioeconômicas e demográficas percebemos uma menor capacidade das mulheres de possuir e usar um carro, além de viajarem em carros com mais frequência

como passageiras do que como motoristas (Basarić, V., Vujičić, A., Simić, J. M., Bogdanović, V., & Saulić, N., 2016)

As estatísticas apresentadas por van Rooijen e Quak, (2014), demonstram que as mulheres tendem a viajar menos para o trabalho (deslocamento e negócios) do que os homens. Essas diferenças são mais pronunciadas nos países caracterizados por maiores disparidades de gênero no nível de participação no mercado de trabalho. Por outro lado, as mulheres tendem a viajar com mais frequência para fins de compras, e na gestão e escolta familiar; enquanto os homens geralmente exibem padrões de viagem padrão e linear (de e para o local de trabalho, sem interrupções), as mulheres apresentam um maior padrão de viagens mais curtos e cadeias de viagem mais complexas.

3.2. A idade

Vários estudos destacam a importância de compreender como as tendências de atitudes e comportamentos ambientais se desenvolvem ao longo da vida (e.g. Otto et al., 2019).

Como o comportamento ambiental responsável se estabiliza na idade adulta, é fundamental perceber como a propensão a agir pró-ambientalmente vai ganhando forma durante a infância e a idade adulta e em que momento se começa a consolidar como uma característica (Otto et al., 2019).

Segundo os mesmos autores e com base em estudos transversais ao longo de três décadas notaram que há uma tendência curvilínea e respetivo aumento dos comportamentos ambientais entre as idades de dez e doze anos e que a seguir atinge um ponto mais baixo entre os 13 e os 18 anos. Contudo esta parece aumentar novamente com a idade adulta.

Não se crê que este efeito etário seja resultado de maturação, mas de aquisição de conhecimento sobre as questões ambientais e seus respetivos impactos. É percebido que a atitude ambiental é consolidada maioritariamente entre os 10 aos 14 anos, cuja explicação pode ser explicada devido a um padrão geral de desenvolvimento de raciocínio moral pró-social que flutuam em diferentes graus na infância e adolescência. Desta forma se percebe o quão é fundamental a educação pró ambiental de base (Otto, S., Evans, G. W., Moon, M. J., & Kaiser, F. G. 2019).

Os estudos sobre consumismo verde em crianças e adolescentes, mostrou que os pais sempre têm uma função importante na transmissão de conhecimento ambiental para a geração subsequente por meio de processos de influência social (Matthies & Wallis, 2015).

No que toca a fase adulta, *millennials* são mais propensos a usarem transporte público ou transporte ativo que outras gerações usaram na mesma fase de vida, entretanto a tendência indica que estes índices declinem ao longo dos anos. Uma explicação é a preferência por viver em áreas urbanas, que exigem menos deslocações, o aumento da consciência ecológica e fatores financeiros (Klein & Smart, 2016).

Ao envelhecerem nota-se uma maior dependência de carros com uso limitado de transporte público (Collia et al. 2003; Turcotte, 2012).

De acordo com padrões de sustentabilidade e mobilidade, as pessoas maiores geralmente são menos móveis e seu número e duração das viagens diárias tendem a declinar após os 60 anos de idade e, principalmente, após os 75 anos (Turcotte, 2012).

3.3. O status social

Segundo vários estudos, os indivíduos que mais se preocupam com os problemas ambientais, que se afirmam como consumidores com consciência ambiental e moral pertencem a classe média ou média alta, no entanto, é irónico que estes sejam os que mais utilizam os transportes aéreos (Balderjahn, 1988; Howard et al., 1993; Laidley, 2011; Young, Higham, Reis, 2014).

Na questão particular do turismo, segundo Feinberg e Willer, (2012), há uma resistência do público na sua generalidade em mudar o comportamento neste aspeto em particular e do transporte apelando a consciência dos impactos ambientais, resultado do conforto, velocidade e baixos custos que os transportes de baixa sustentabilidade oferecem (Higham et al., 2013).

O estudo de Franzen (2003) demonstra que a preocupação ambiental tem uma relação positiva com o produto interno bruto per capita. Este resultado reforça o estudo de Inglehart (1995), que confirma que em média, cidadãos de países mais ricos denotam maior preocupação ambiental.

De acordo com Franzen (2003) isto pode dever-se ao facto de que o aumento da receita também aumenta as exigências de maior conforto e qualidade de vida o que implica um bom ambiente, e assim as medidas político-económicas para a sustentabilidade ambiental alocam maiores recursos para o efeito.

Ao considerar que as necessidades materiais básicas estão garantidas, ocorre uma mudança de valores que transitam dos valores atribuídos a importância de bens materiais para uma valorização do autodesenvolvimento e bem-estar (Inglehart, 1997). Contudo, ao

comparar nações industrializadas e em desenvolvimento encontram-se várias discrepâncias nos resultados de diferentes estudos. Segundo Gifford et al (2009), as diferenças na preocupação ambiental versus economia podem também depender da preocupação ambiental global versus local.

3.4. A região de residência

A mobilidade sustentável está fortemente ligada às relações que se estabelecem entre transporte e uso do solo, pelo que se justifica perceber as relações entre mobilidade e zona de residência. A sua relevância se prende ao facto que de acordo com as atividades desenvolvidas e a forma dos diferentes usos e acessibilidade condicionam a necessidade de efetuar viagens entre os diferentes locais em que se realizam.

A compactação e a combinação de funções facilitam a mobilidade entre as casa e trabalho a pé ou transporte público e, portanto, mobilidade de baixo impacto (Ewing & Rong, 2008; Hillman, 1996; Newman & Kenworthy, 1999). Segundo Rosa, Martins, & Rodrigues, (2017) a localização dos equipamentos públicos em uma cidade podem potencializar a mobilidade suave e coletiva, em detrimento dos modais motorizados individuais.

A implementação de mobilidade sustentável em Portugal não é propriamente simples.

Além da topografia variada e a disposição geográfica é comum uma malha viária pouco regular. Os aglomerados urbanos de pequenas dimensões possuem estrutura e funcionamento nos modos de transporte com especificidade peculiar, nomeadamente em relação aos utilizados nas deslocações diárias da população residente. Devido ao isolamento e grandes distâncias, as funções urbanas de mobilidade e acessibilidade são direcionadas para o melhoramento das condições de circulação do tráfego motorizado, em detrimento das oferecidas aos modos suaves.

3.5. Objetivo

Este estudo exploratório tem como objetivo comparar o papel das variáveis sociodemográficas nomeadamente género, idade, classe social e zona de residência e a sua influência nas atitudes e comportamentos na mobilidade sustentável da população portuguesa.

Capítulo 4 – Método

O presente estudo utiliza dados recolhidos em Portugal Continental referentes ao ano de 2018, do Observatório do Consumo Consciente (OCC), (Loureiro, Rousseau Rosa & Gomes, 2017).

4.1. Participantes

A amostra é selecionada através do método de quotas, proporcional em relação à população portuguesa (INE, 2011), com base nas variáveis: Género, Idade, Região de Residência e Status Social dos agregados populacionais.

A amostra é composta por um total de 1001 indivíduos residentes em Portugal Continental, com idades entre os 15 e os 65+ ($M = 3,78$; $DP = 1,639$), sendo 466 do sexo masculino (46,6%), e 535 do sexo feminino (53,4%). Estes também foram organizados por região GfK Metris e status social.

Quanto aos grupos por idades, o grupo dos 15 – 24 anos representa 9,6% ($n = 96$); o grupo dos 25 – 34 anos representa 16,6% ($n = 166$); o grupo dos 35– 44 anos representa 18,6% ($n = 186$); o grupo dos 45 – 54 anos representa 18,1% ($n = 181$); grupo dos 55 – 64 anos representa 15,6% ($n = 156$); o grupo 65+ anos representa 21,6% ($n = 216$).

Quanto a organização por Região GfK Metris. Os indivíduos residentes no Norte Litoral representam 19,4% ($n = 194$); os residentes no Grande Porto representam 13,1% ($n = 131$); os residentes no Interior representam 14,1% ($n = 141$); os residentes no Centro Litoral representam 16% ($n = 160$); os residentes no Grande Lisboa representam 27,7% ($n = 277$); os residentes no Alentejo representam 5,3% ($n = 53$); os residentes no Algarve representam 4,5% ($n = 45$).

Em relação ao status social, os participantes foram divididos em grupos. O status social A é o mais elevado e status social E o mais baixo. Consideram-se os seguintes grupos: Status A: classe alta; Status B: classe média alta; Status C: classe média; Status D: classe média baixa; Status E: classe baixa.

Os participantes de Status Social A representam 2,7% ($n = 27$); os participantes de Status Social B representam 16% ($n = 160$); os participantes de Status Social C representam 23,7% ($n = 23$); os participantes de Status Social D representam 42,9% ($n = 429$); os participantes de Status Social E representam 14,8% ($n = 148$).

4.2. Instrumento

O questionário (Apêndice 1) é constituído por um conjunto de 125 questões, de forma a permitir a avaliação de um conjunto de categorias e tópicos de informação identificadas como relevantes para a avaliação dos comportamentos de sustentabilidade e atitudes associadas. As questões incluem também a avaliação do perfil sociodemográfico da amostra alargado às características de habitação e meios de transporte dado que estes elementos são relevantes para a avaliação do carácter sustentável dos comportamentos individuais distribuídos por categorias e tópicos do consumo Consciente.

Na categoria atitudes e participação pública foram identificados 16 itens como relevantes para este estudo exploratório; 9 itens que avaliam comportamentos de preocupação ambiental; e 7 itens relacionados com os comportamentos de mobilidade/ meios de transporte. O questionário é também composto por questões que incluem a avaliação do perfil sociodemográfico da amostra, incluindo elementos considerados relevantes para este estudo.

As questões seleccionadas do questionário são de diferentes tipos de escala de resposta. As questões de caracterização sociodemográfica que incluem género, idade, status social e região de residência são de resposta categorial (escolha múltipla). Além destas, as questões para avaliar as atitudes e os comportamentos têm maioritariamente uma escala de frequência tipo Likert de 5 pontos (1 = Discordo totalmente a 5 = Concordo totalmente).

4.3. Procedimento

A informação foi recolhida através de entrevista direta e pessoal na residência dos inquiridos, em total privacidade, com base em questionário estruturado, com uma duração de cerca de 10 minutos. As entrevistas foram realizadas entre 16 de junho e 13 de julho de 2018 e os trabalhos de campo foram realizados por 43 entrevistadores, recrutados e treinados pela GfK Metris (Empresa de estudos AD-HOC – Portugal), que receberam uma formação adequada às especificidades do questionário.

A partir do questionário é possível fazer uma seleção das variáveis que consideramos relevantes para este estudo exploratório, nomeadamente os dados sociodemográficos Género, Idade, Região de Residência (GfK Metris) e Status Social dos participantes, bem como questões pertinentes ao estudo das atitudes e comportamentos de mobilidade sustentável.

Capítulo 5 – Resultados

5.1. Índice de atitudes e preocupações ambientais

O índice das atitudes e preocupações ambientais ($M = 3,89$; $DP = .60$) foi obtido a partir de 9 itens do questionário referentes à afirmações sobre atitudes ambientais, composto pelas médias dos itens “Estou preocupado(a) com os problemas ambientais”; “Estou preocupado(a) com as alterações climáticas”; “Estou preocupado com o aumento da população mundial”; “As pessoas a minha volta encorajam-me a ser mais responsável para com o ambiente”; “Os problemas ambientais vão ter impacto na minha vida”; “Como sociedade, precisamos de reduzir muito os níveis de consumo para melhorar o ambiente para as gerações futuras”; “Estou disposto a pagar mais por um produto com menos impacto ambiental ou a pagar uma taxa”; “A natureza tem valor só por si”; e “Os seres humanos formam parte do ecossistema da mesma forma que os outros animais”. O alfa de Cronbach para os 9 itens selecionados do índice de atitudes e preocupações ambientais é .603. A média demonstra que os portugueses de Portugal Continental (PTc) se preocupam com as questões ambientais.

5.2. Índice de comportamentos de participação pública

O índice de comportamentos de participação pública ($M = 1,55$; $DP = 1,56$) foi composto pelas médias de 7 itens selecionados a partir do questionário “apoiei uma ONG ambiental”; “assinei uma petição por uma causa ambiental”; “assinei uma petição por uma causa social”; “fiz voluntariado”; “participei numa causa ambiental”; apoiei uma ONG social”; “participei numa causa social”. O alfa de Cronbach para os 7 itens do índice de comportamentos de mobilidade é de .959. A média revela que os portugueses de PTc quase nunca demonstram ter comportamentos de participação pública de preocupação ambiental.

5.3. Índice de comportamentos de mobilidade

O índice de comportamentos de mobilidade ($M = 3,31$; $DP = 1,17$) foi composto pelas médias de 7 itens selecionados a partir do questionário “Conduzi a velocidade moderada para poupar combustível”; Usei transportes públicos nas deslocações diárias”; “Usei o meu automóvel nas deslocações diárias”; “Apanhei boleia/partilhei viatura nas deslocações diárias”; “Andei a pé nas minhas deslocações diárias”; Utilizei a bicicleta nas minhas deslocações diárias”; Fiz a pé (ou de bicicleta) trajetos curtos (ex: na zona de

residência) ‘. O alpha de Cronbach para os 7 itens do índice de comportamentos de mobilidade é de .605. A média revela que os portugueses de PTc demonstram que algumas vezes tem comportamentos de mobilidade sustentável.

5.4. Correlações inter-índices

Foram analisadas as correlações entre os três índices. Verificou-se que as atitudes e preocupações ambientais estão positivamente associadas aos comportamentos de mobilidade ($r = .224$; $p < .001$) e aos comportamentos de participação pública ($r = .185$; $p < .001$). O índice de comportamento de mobilidade está positivamente associado ao índice de comportamentos de participação pública ($r = .158$; $p < .001$).

5.5. Os índices e o género

Foram analisados os índices de atitudes de preocupações ambientais, comportamentos de mobilidade e comportamentos de participação pública por género. Quanto ao índice de comportamentos de mobilidade foram verificadas diferenças significativas ($t = -4,430$; $p < .001$) sendo que, as mulheres apresentam uma maior média ($M = 3,46$; $DP = .05$) comparativamente aos homens ($M = 3,13$; $DP = .05$).

Quanto ao índice de atitudes e preocupações ambientais não se verificaram diferenças significativas ($t = -2,121$; $p = .244$), bem como nos comportamentos de participação pública ($t = -.341$; $p = .711$).

5.6. Os índices e a idade

Quanto à idade não se verificaram diferenças significativas quanto aos índices de atitudes de preocupações ambientais e comportamentos de participação pública ($F(995,5) = .905$; $p = .477$). No entanto encontraram-se diferenças significativas nos comportamentos de mobilidade por idade ($F(995,5) = 3,733$; $p = .002$), especificamente verificou-se que os indivíduos com idades superiores a 65 anos adotam mais comportamentos de mobilidade sustentáveis ($M = 3,54$; $DP = 1,35$) comparativamente aos indivíduos com idades entre 35 e 44 anos ($M = 3,10$; $DP = 0,94$).

5.7. Os índices e a região de residência

Quanto a análise dos índices de atitudes preocupações ambientais, comportamentos de mobilidade e comportamentos de participação pública por região (GfK Metris), verificaram-se

diferenças significativas quanto aos índices de atitudes e preocupações ambientais ($F(994,6) = 3,379$; $p = .003$), especificamente verificou-se que os indivíduos do Norte Litoral adotam mais atitudes e preocupações pró-ambientais ($M = 3,99$; $DP = 0,608$) comparativamente aos indivíduos do Centro Litoral ($M = 3,73$; $DP = 0,53$); e comparativamente aos indivíduos do Algarve ($M = 3,77$; $DP = 0,43$). Também se verificaram que os indivíduos da Grande Lisboa ($M = 3,92$; $DP = 0,64$) tem mais atitudes e preocupações pró-ambientais do que os indivíduos do Centro Litoral ($M = 3,73$; $DP = 0,53$).

Também se verificaram diferenças significativas no comportamento de mobilidade por região ($F(994,6) = 20,141$; $p < .001$), em particular verificou-se que os indivíduos do Norte Litoral adotam mais comportamentos de mobilidade sustentável ($M = 3,27$; $DP = 0,93$) comparativamente aos indivíduos do Centro Litoral ($M = 2,94$; $DP = 1,01$) e Algarve ($M = 2,38$; $DP = 0,37$). No entanto, os indivíduos do Norte Litoral ($M = 3,27$; $DP = 0,928$) adotam menos comportamentos de mobilidade sustentável do que os indivíduos da Grande Lisboa ($M = 3,80,32$; $DP = 0,80$), verificando-se que o mesmo ocorre com os indivíduos do Interior ($M = 3,11$; $DP = 1,16$), Centro Litoral ($M = 2,94$; $DP = 1,01$), Alentejo ($M = 2,91$; $DP = 0,93$) e Algarve ($M = 2,38$; $DP = 0,37$). Aliás, verificou-se que o Algarve adota menos comportamentos de mobilidade sustentável comparativamente a todas as outras regiões.

Também se verificaram mais comportamentos de mobilidade sustentável dos indivíduos do Grande Porto ($M = 3,52$; $DP = 1,06$) comparativamente aos indivíduos do Interior, Centro Litoral, Alentejo e Algarve (ver Tabela 5).

Quanto ao índice de comportamentos de participação pública também se verificaram diferenças significativas quanto à região (GfK Metris) ($F(994,6) = 17,980$; $p < .001$). Em concreto, os indivíduos da região do Algarve ($M = 1,03$; $DP = .088$) adotam menos comportamentos de participação pública comparativamente com os indivíduos da Grande Lisboa ($M = 2,33$; $DP = 2,52$), Norte Litoral ($M = 1,21$; $DP = 0,67$), Interior ($M = 1,32$; $DP = .66$) e Centro Litoral ($M = 1,22$; $DP = .61$). Os indivíduos da região da Grande Lisboa adotam mais comportamentos de participação pública, comparativamente às regiões citadas anteriormente, incluindo também Grande Porto ($M = 1,26$; $DP = 1,04$) e Alentejo ($M = 1,48$; $DP = 1,24$).

5.8. Os índices e o status social

Quanto ao status social, não se verificaram diferenças significativas quanto ao índice de atitudes e de preocupações ambientais. No que respeita ao índice de comportamentos de

participação pública, verificaram-se diferenças significativas ($F(996,4) = 5,499; p < .001$), mais especificamente o grupo de status social E ($M=1,23; DP=.77$) apresentam menos comportamentos de participação pública comparativamente aos grupos B ($M= 1,74; DP= 1,56$) e C ($M=1,79; DP= 2,00$). Quanto ao índice de comportamento de mobilidade verificaram-se diferenças significativas ($F(996,49) = 5.261; p < .001$), mais especificamente, o grupo de status A ($M=2,77; DP= ,901$) adotam menos comportamentos de mobilidade sustentável comparativamente com os grupos D ($M=3,44; DP= 1,25$) e E ($M=3,43; DP=1,06$) e o grupo de status C ($M=3,14; DP=1,10$) apresentam menos comportamentos de mobilidade comparativamente com o grupo D.

5.9. Análise das questões de comportamentos de mobilidade

Também foram analisadas individualmente as correlações de Spearman entre as questões propostas de comportamentos de mobilidade por género, idade, região e status social.

A questão “Conduzi a uma velocidade moderada para poupar combustível” apresentou correlações positivas quanto ao género ($\rho = .140; p < .001$), idade ($\rho = .120; p = .003$) e status social ($\rho = .145; p < .001$) e correlação negativa quanto a região ($\rho = - .183; p < .001$).

A questão “Usei transportes públicos nas deslocações diárias” apresentou correlações positivas quanto ao género ($\rho = ,170; p < .001$) e status social ($\rho = .164; p < .001$); e correlações negativas quanto a idade ($\rho = -,013; p = ,687$) e a região ($\rho = -,055; p = ,082$).

A questão “Usei transportes públicos nas deslocações diárias” apresentou correlação positiva apenas para a região ($\rho = ,069; p = ,095$) e correlações negativas para o género ($\rho = - .162; p < .001$), a idade ($\rho = -.090; p = .028$) e status social ($\rho = -0.22; p < .586$).

A questão “Apanhei boleia/partilhei viatura nas deslocações diárias” apresentou correlação positiva para o género ($\rho = .096; p = .002$), idade ($\rho = .006; p = .843$) e status social ($\rho = .196; p < .001$) e correlação negativa quanto a região ($\rho = - .098; p = .002$).

A questão “Andei a pé nas minhas deslocações diárias” apresentou correlação positiva para o género ($\rho = .165; p < .001$), idade ($\rho = .091; p = .004$) e status social ($\rho = .123; p < .001$); e correlação negativa quanto ao e região ($\rho = -.034; p = .285$).

A questão “Utilizei a bicicleta nas minhas deslocações diárias” apresentou correlações positivas quanto ao género ($\rho = .018; p = .579$), a região ($\rho = .067; p = .033$) e status social ($\rho = .038; p = .229$) e correlação negativa quanto idade ($\rho = -0.66; p = .860$).

A questão “Fiz a pé (ou de bicicleta) trajetos curtos (ex: na zona de residência)” apresentou correlações positivas quanto ao género ($\rho = .105$; $p < .001$), idade ($\rho = .017$; $p = .598$) e status social ($\rho = 0.54$; $p = .088$) e correlação negativa quanto a região ($\rho = -0.18$; $p = .562$).

Capítulo 6 - Discussão

Este estudo exploratório teve como objetivo estudar a relação entre as atitudes e preocupações ambientais e os comportamentos de mobilidade da população de PTc com dados recolhidos em 2018, pelo Observatório de Consumo Consciente. Contudo, é necessário registar que houve a impossibilidade de utilização de dados mais atualizados devido ao momento histórico pandémico por COVID-19.

Não é uma novidade que as atitudes de participação pública e preocupação ambiental, bem como os comportamentos pró-ambientais são influenciados por diversos fatores (Gifford, 2014) e que os comportamentos de mobilidade seguem a mesma primícia.

Vários trabalhos como o de Hinkeldein, et al. (2015), apoiam a ideia principal da segmentação sociodemográfica com a intenção de notar a variação de comportamento entre grupos diferentes, e ao mesmo tempo viabilizar a diminuição de diferenças dentro de cada grupo. Na pesquisa de comportamento de mobilidade, a segmentação pode ser usada para identificar grupos-alvo para implementação de serviços de mobilidade, informação, bem como um método para aplicar medidas de política de transporte flexível e eficiente.

No que refere às diferenças por idades nos estudos de (Gilg, Barr, & Ford, 2005; Pinto et al. 2011; Swami, Chamorro-Premuzic, Snelgar, & Furnham, 2011) demonstraram que as pessoas com mais idade praticam mais comportamentos pró-ambientais do que os mais jovens. No entanto, relativamente aos dados recolhidos a população Portuguesa de PTc, existem diferenças significativas, mas especificamente para os indivíduos com idades superiores a 65 anos comparativamente aos indivíduos com idades entre 35 e 44 anos, no mesmo sentido que os estudos indicados.

Um das explicações para estas diferenças comportamentais entre gerações podem ser exploradas no trabalho de Schmidt, Nave e Guerra (2010), que apontam a progressão histórica da Educação Ambiental em Portugal. Estes autores destacam o protagonismo dos

problemas ambientais evidenciados após a revolução de 25 de Abril de 1974 e o respetivo alargamento das atividades educativas e de informação aos jovens da época. No entanto a partir de 2001, a autonomia curricular concedida pela reestruturação educativa, carenciou os recursos especializados e fontes para a Educação Ambiental e esta tornou-se dependente de iniciativas pessoais dos professores refletindo uma escassez de orientação estratégica.

Quanto ao género vários estudos reportam que as mulheres têm comportamentos e atitudes mais significativos do que os homens (Luchs & Mooradian, 2012; Scannell & Gifford, 2013; Tikka et al., 2000). Contudo, os autores Zelezny, Chua e Aldrich (2000), apontaram diferenças de atitudes e comportamentos entre géneros, mas estas diferenças são mais significativas para os comportamentos do que para as atitudes pró-ambientais.

Seguindo uma mesma tendência, em relação a população de PTc não se verificaram diferenças significativas em relação às atitudes, mas se verificaram quanto aos comportamentos de mobilidade.

Uma explicação para esta diferença no comportamento pode dever-se ao fato de Portugal, a semelhança de outros países Europeus (Itália, Espanha), tradicionalmente caracterizados por maiores disparidades de género no nível de participação no mercado de trabalho, leva que as mulheres tenham uma menor tendência em viajar para trabalhar (deslocamento e negócios) do que os homens que apresentam um padrão linear de viagens sem interrupções. Por contraste, a população feminina tende a deslocar-se com mais frequência demonstrando um padrão serial de viagens curtas para fins de compras, acompanhamento de familiares, administração da casa e assim por diante (CIVITAS, 2014).

Quanto a análise dos índices de atitudes preocupações ambientais e comportamentos de mobilidade por região segundo os critérios do GfK Metris, verificaram-se diferenças significativas quanto aos índices de atitudes e preocupações ambientais e comportamentos de mobilidade segundo a região de residência, onde os indivíduos das regiões populacionais de maior densidade apresentam mais atitudes pró-ambientais e comportamentos de mobilidade, mais especificamente a Grande Lisboa, Grande Porto e Norte Litoral em oposição aos indivíduos do Interior, Centro Litoral, Alentejo e Algarve.

Estes resultados podem dever-se ao fato da proximidade, bem como a distância entre locais de atividades, e os facilitadores de meio de transporte tais como distribuição e localização de serviços; comodidades inerentes aos transportes nomeadamente estações,

locais de estacionamento, arruamentos, sistemas de transportes públicos; topografia e classe social maioritária da região, no sentido de minimizar o esforço empregado nas deslocações.

O estudo de Kenworthy, Newman e Lyons (1989), incluiu 46 cidades em escala mundial e concluiu que a densidade demográfica importa após o controle de algumas outras variáveis, notavelmente o preço dos combustíveis e os rendimentos dos agregados. Esta concentração de instalações e infraestruturas também aumentam a possibilidade para o indivíduo realizar várias tarefas dentro de uma pequena área geográfica, que por si só aumenta a competitividade da área urbana (Naess,2003).

Os autores Albino e Portugal (2017) estudaram a variável rendimento, que reflete diretamente o status social, como um fator capaz de influenciar o padrão de mobilidade. Os trabalhos de Pucher et al. (2011) e Dill e Voros (2007), demonstraram que possuir um carro afeta negativamente a utilização de bicicleta, contrariamente ao de possuir uma bicicleta. Esta análise vai de encontro aos resultados obtidos onde o grupo de status A (classe alta) adotam menos comportamentos de mobilidade comparativamente com os grupos D (classe média baixa) e E (classe baixa) e o grupo de status C (classe média) apresentam menos comportamentos de mobilidade comparativamente com o grupo D (classe média baixa).

Ao não se verificar diferenças significativas quanto ao índice de atitudes e de preocupações ambientais para a população de PTc, denota a necessidade de programas de sensibilização que possam realmente contribuir para as mudanças de atitudes.

Em relação aos resultados obtidos sobre os comportamentos de mobilidade por região é interessante perceber que os indivíduos do Norte Litoral adotam mais comportamentos de mobilidade comparativamente aos indivíduos do Centro Litoral. Quando olhamos para a formação geográfica do país bem como as infraestruturas alinhadas em cada região podemos encontrar justificativas para estas diferenças. A região Norte Litoral é muito bem servida de rede de transportes públicos e as povoações tem uma maior proximidade física comparativamente a região Centro Litoral. Isso pode ser um fator facilitador para os comportamentos de mobilidade pró ambientais. Quando falamos das regiões do Interior, Algarve, Alentejo, pela dimensão ou características, maioritariamente é difícil chegar de um ponto ao outro dos aglomerados habitacionais recorrendo a um meio de transporte alternativo ao automóvel o que marginaliza outras opções de transporte mais rápidas, económicas e sustentáveis.

Sempre serão necessários estudos mais aprofundados que possam incluir importantes influências não psicológicas, como as condições atmosféricas, climatéricas, forças naturais,

fatores económicos, inovação tecnológica, desenvolvimento físico da área estudada, instrumentos de governança (por exemplo, Gifford, 2006) e mais recentemente notamos uma enorme mudança no comportamento de mobilidade devido a pandemia, que provocou a alteração de comportamentos em várias áreas da sociedade, nomeadamente na mobilidade, que levou os cidadãos a se manterem em regime de confinamento ou obrigados a deslocações com grandes medidas restritivas, além disso prevê-se que muitas empresas passarão a teletrabalho mesmo depois da pandemia devido ao custo-benefício. As prioridades mudaram e vários hábitos foram implementados e não sabemos, neste exato momento, até que ponto isto afeta o nível de preocupação ambiental e respetivas atitudes e comportamentos de mobilidade.

Além disso, se parte do pressuposto que o comportamento relatado reflete o real comportamento dos respondentes. No entanto, pode haver uma imprecisão. As respostas podem refletir a desejabilidade social, tendo em conta que as atitudes e comportamentos pró-ambientais são amplamente aceitos e estimulados. Segundo Gidford, (2014) respostas que refletem a desejabilidade social não são isentas de sinceridade, mas defeituosas por erros de memória. Uma meta-análise de Kormos e Gifford (2014), apontou a correlação entre o comportamento intencional e comportamento real de 0.45, o que significa que a sobreposição entre as intenções e a ação real é de cerca de 20%.

Segundo Gatersleben (2012), a mudança de comportamento, mesmo em circunstâncias ideais, pode exigir mais esforço do que o expectável e a força do hábito pode ter um papel fundamental na mudança, pois muitos dos nossos comportamentos são atos reflexos. Segundo a mesma autora, existe a possibilidade de que os indivíduos podem até achar fácil e atrativo mudar a atitude, mas não o comportamento quando se trata de realmente de por em prática, o que pode causar a dissonância cognitiva (Gatersleben, 2012).

É necessário ressaltar que este questionário considera o fenómeno da desejabilidade social dos participantes ao responderem o questionário. É sabido que vários fatores podem influenciar o respondente neste sentido, inclusive associar sentimentos de obrigação moral para os comportamentos pró-ambientais como é descrito na teoria de ativação da norma de Schwartz (1977) e corroborado por Gifford e Nilsson (2014) onde encontraram uma forte correlação entre a norma-comportamento traduzindo-se numa forte obrigação moral.

Este questionário foi então baseado nos autores Aragonés e Américo (1991) que propõe uma escala preocupação ambiental composta por um conjunto de afirmações que devem ser respondidas de modo favorável ou desfavorável. Assim, a escala Likert é uma das

mais utilizadas para medir atitudes ambientais com base na apresentação aos respondentes de duas ou três alternativas de resposta favoráveis e duas ou três desfavoráveis intercaladas por uma resposta neutra, as quais é acrescentado um valor numérico. A pontuação final da atitude é obtida através da soma das pontuações em cada item.

Para evitar que os respondentes fiquem constrangidos de admitir que não se preocupam com a degradação ambiental, pois este é um tema de grande relevo na atualidade, os autores perceberam a necessidade de incluir na relação de afirmações algum item que explore o sacrifício da comodidade e bem-estar do respondente em prol da proteção do meio ambiente. Assim, pode-se verificar se há variação nos níveis de preocupação ambiental (Aragonés & Amérigo, 1991).

O estudo das atitudes e comportamentos de mobilidade de PTc no seu todo, bem como por região, pode enriquecer o conhecimento sobre esta temática e potenciar estratégias adequadas a realidade portuguesa.

Claramente existe um grande empenho por parte dos órgãos executivos dos grandes aglomerados urbanos em um investimento de infraestruturas para dinamizar e potenciar os transportes públicos, alternativos e sustentáveis. No entanto, há um grande trabalho por fazer em relação às regiões mais interiores, cujas opções de deslocação são escassas em termos de transportes públicos ou infraestruturas facilitadoras para os transportes alternativos.

É fundamental incutir a importância das ações individuais no plano de sustentabilidade para com o todo. Desta forma, para a sensibilização dos habitantes, são necessárias estratégias específicas que possam inspirar, motivar e tornar habituais os comportamentos sustentáveis de acordo com as perspetivas dos diferentes grupos etários, género e status social.

A realidade passa obrigatoriamente por adequar as estratégias de sensibilização até a sua implementação das formas sustentáveis de mobilidade a considerar a sua adequação às características culturais e cívicas da população portuguesa, que diferem dependendo dos contextos e distribuição geográfica e respetivas realidades, para que as medidas e políticas de mobilidade sustentável sejam eficazes para a real redução da emissão de GEE.

Referências

- Abrahamse, W., Steg, L., Gifford, R., & Vlek, C. (2009). Factors influencing car use and the intention to reduce it: A question of morality? *Transportation Research Part F: Psychology and Behavior*, 12, 317–324.
- Albino, V. H. G. e Portugal, L. S. (2017) Potencialidades do uso da bicicleta em viagens de acesso a universidades: um estudo de caso na UFRN. *Anais do XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte*, 2487-2498.
- Allport, G.W. (1935). Attitudes. In C. Murchison (Ed) *Handbook of Social Psychology*, Worcester, Mass: Clark University Press.
- Ajzen, I. (2011). The theory of planned behaviour: reactions and reflections. *Psychology & Health*, 26(9), 1113-1127.
- Amérigo, M., Aragonés, J. I., & García, J. A. (2012). Exploring the dimensions of environmental concern: An integrative proposal. *Psychology*, 3, 353365. DOI 10.1174/217119712802845705
- Amérigo, M., & García, J. A. (2014). Perspectiva multidimensional de la preocupación por el medio ambiente. Relación entre dimensiones actitudinales y comportamientos. *Psico*, 45(3), 406-414.
- Amérigo, M., García, J. A., & Cortes, P. L. (2017). Análisis de actitudes y conductas pro-ambientales: un estudio exploratorio con una muestra de estudiantes universitarios brasileños. *Ambiente & Sociedade*, 20(3), 1-20.
- Amekudzi, A. A., Meyer, M. D., & Ross, C. L. (2011). *Transportation planning for sustainability guidebook*. Prepared for the Federal Highway Administration.
- Aragonés, J. I., & Amérigo, M. (1991). Un estudio empírico sobre las actitudes ambientales. *Revista de Psicología Social*, 6(2), 223-240.
- Ashford, N. A., Hall, R. P., & Ashford, R. H. (2012). The crisis in employment and consumer demand: Reconciliation with environmental sustainability. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 2, 1-22. Available at: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210422412000032>

- Bamberg, S., & Schmidt, P. (1999). Regulating transport: behavioural changes in the field. *Journal of Consumer Policy*, 22(4), 479-509. DOI 10.1023/A:1006391723214
- Balderjahn, I. (1988). Personality variables and environmental attitudes as predictors of ecologically responsible consumption patterns. *Journal of Business Research*, 17, 51–56.
- Banister, D. (2018). *Inequality in Transport*; Alexandrine Press: Oxford, UK.
- Basarić, V., Vujičić, A., Simić, J. M., Bogdanović, V., & Saulić, N. (2016). Gender and age differences in the travel behavior—a Novi Sad case study. *Transportation research procedia*, 14, 4324-4333.
- Blecic, I., Canu, D., Cecchini, A., Congiu, T., & Fancello, G. (2017). Walkability and street intersections in rural-urban fringes: A decision aiding evaluation procedure. *Sustainability*, 9(6), 883.
- Blocker, T. J., & Eckberg, D. L. (1997). Gender and environmentalism: Results from the 1993 General Social Survey. *Social Science Quarterly*, 78, 841–858.
- Campos, V. B. G., & Ramos, R. A. (2005). Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo. <http://hdl.handle.net/1822/4871>
- Casaló, L. V., & Escario, J. J. (2016). Intergenerational association of environmental concern: Evidence of parents' and children's concern. *Journal of Environmental Psychology*, 48, 65-74.
- Colia, D. V., Sharp, J., & Giesbrecht, L. (2003). The 2001 national household travel survey: A look into the travel patterns of older Americans. *Journal of safety research*, 34(4), 461-470.
- Côrtes, P. L., & do Amaral Moretti, S. L. (2013). Consumo verde: um estudo transcultural sobre crenças, preocupações e atitudes ambientais. *Revista Brasileira de Marketing*, 12(3), 45-76.
- Côrtes, P., Días, A., Fernandes, M., Pamplona, J., & Vieira, M. (2016). Comportamento ambiental: um estudo comparativo entre estudantes brasileiros e portugueses. *Ambiente & Sociedade*, 19 (3), 113-134.
- Crane, R. (2007). Is there a quiet revolution in women's travel? Revisiting the gender gap in commuting. *Journal of the American planning association*, 73(3), 298-316.
- Cristaldi, F. (2005). Commuting and gender in Italy: a methodological issue. *The Professional Geographer*, 57(2), 268-284.

- Deakin M., Curwell, S., Lombardi, P. Sustainable urban development: the framework and directory of assessment methods. *Journal Environmental Assessment Policy Management*, 4, 171–197. DOI [10.1142/S1464333202000978](https://doi.org/10.1142/S1464333202000978)
- De Groot, J. I., & Steg, L. (2010). Relationships between value orientations, self-determined motivational types and pro-environmental behavioural intentions. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 368-378.
- Dill, J. & Voros, K. (2007) Factors affecting bicycling demand: initial survey findings from the Portland, Oregon, Region. Transportation Research Record: *Journal of the Transportation Research Board*, 2031(1), 9-17. DOI 10.3141/2031-02
- Dunlap, R; Van Liere, K; Mertig, A; Jones, R (2000). Medindo o endosso do novo paradigma ecológico: uma escala NEP revisada. *Journal of Social Issues* 56, (3)425-442, Eurobarometer, F. (2007). Attitudes on issues related to EU Transport Policy Analytical report. URL: http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_206b_en.pdf [Stand: 2007-12-07].
- Feinberg, M., & Willer, R. (2012). The moral roots of environmental attitudes. *Psychological Science*, 24, 56–62. DOI 10.1177/0956797612449177
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Forward, S. (2004). The prediction of travel behavior using the theory of planned behavior. *Traffic and transport psychology*, 481-492.
- Franzen, A. (2003). Environmental attitudes in international comparison: An analysis of the ISSP surveys 1993 and 2000. *Social Science Quarterly*, 84, 297–308.
- Gardner, B., & Abraham, C. (2010). Going green? Modeling the impact of environmental concerns and perceptions of transportation alternatives on decisions to drive. *Journal of Applied Social Psychology*, 40(4), 831-849. DOI 10.1111/j.15591816.2010.00600.x
- Gatersleben, B. (2012). The psychology of sustainable transport. *Psychologist*, 25(9), 676-679.
- Gifford, R. (2008). Psychology's essential role in alleviating the impacts of climate change. *Canadian Psychology/psychologie canadienne*, 49(4), 273.
- Gifford, R. & Nilsson, A. (2014) Personal and Social Factors That Influence Pro-Environmental Concern and Behavior: A Review. *International Journal of Psychology*, 49, 141-157. <https://doi.org/10.1002/ijop.12034>

- Gifford, R., Scannell, L., Kormos, C., Smolova, L., Biel, A., Boncu, S., & Uzzell, D. (2009). Temporal pessimism and spatial optimism in environmental assessments: An 18-nation study. *Journal of Environmental Psychology*, 29, 1–12.
- Gifford, R., & Sussman, R. (2012). Environmental Attitudes. In Clayton, S. D. (Ed.). *The Oxford Handbook of Environmental and Conservation Psychology*. New York, NY: Oxford University Press.
- Gilg, A., Barr, S., & Ford, N. (2005). Green consumption or sustainable lifestyles? Identifying the sustainable consumer. *Futures*, 37, 481–504. DOI 10.1016/j.futures.2004.10.016
- Gleitman, H., Fridlund, A. J., & Reisberg, D. (2007). *Psicologia (7ª ed)*. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Goodwin, P. (1995). Car Dependence. *Transport Policy*, 2(3), 151-152.
[DOI 10.1016/0967-070X\(95\)96744-6](https://doi.org/10.1016/0967-070X(95)96744-6)
- Gudmundsson, H. (2004). Sustainable transport and performance indicators. *Issues in environmental science and technology*, 20, 35-64.
- Gudmundsson, H., Hall, R. P., Marsden, G., & Zietsman, J. (2015). *Sustainable Transportation. Indicators, Frameworks, and Performance Measurement*. DOI 10.1007/978-3-662-46924-8
- Hansla, A., Gamble, A., Juliusson, A., & Gärling, T. (2008). The relationships between awareness of consequences, environmental concern, and value orientations. *Journal of environmental psychology*, 28(1), 1-9.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Harland, P., Staats, H., & Wilke, H. A. (1999). Explaining pro environmental intention and behavior by personal norms and the Theory of Planned Behavior 1. *Journal of applied social psychology*, 29(12), 2505-2528.
- Hinkeldein, D., Schoenduwe, R., Graff, A., & Hoffmann, C. (2015). Who would use integrated sustainable mobility services—and why? In *Sustainable urban transport*. Emerald Group Publishing Limited.
- Higham, J.E.S., Cohen, S.A., Peeters, P., & Gossling, S. (2013). Psychological and behavioural approaches to understanding and governing sustainable mobility. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 949-967.

- Holden, E., Linnerud, K., Banister, D. (2003) Sustainable passenger transport: Back to Brundtland. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 54, 67–77., 2013. DOI [10.1016/j.tra.2013.07.012](https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.07.012)
- Howard, G. S., Delgado, E., Miller, D., & Gubbins, S. (1993). Transforming values into actions: Ecological preservation through energy conservation. *Counseling Psychologist*, 21, 582–596.
- Howes, Y., & Gifford, R. (2009). Stable or dynamic value importance? The interaction between value endorsement level and situational differences on decision-making in environmental issues. *Environment and Behavior*, 41, 549–582.
- Inglehart, R. (1995). Public support for environmental protection: Objective problems and subjective values in 43 societies. *PS: Political Science and Politics*, 28, 57–72.
- Inglehart, R. (1997). *Modernization and post-modernization: Cultural, economic and political change in 43 societies*. Princeton, NJ: Princeton University Press
- Katz, D., & Stotland, E. (1959). A Preliminary Statement to a Theory of Attitude Structure and Change. In S. Koch (Ed.), *Psychology: A Study of a Science* (vol.3). 423-475. New York: McGraw-Hill
- Kenworthy, J. R., Newman, P. W. G., & Lyons, T. J. (1989). Urban planning and traffic congestion. *Urban Policy and Research*, 7(2), 67-80.
- Klein, N. J., & Smart, M. J. (2017). Millennials and car ownership: Less money, fewer cars. *Transport Policy*, 53, 20-29.
- Klicnik, I., & Dogra, S. (2019). Perspectives on active transportation in a mid-sized age-friendly city: “You stay home”. *International journal of environmental research and public health*, 16(24), 4916. DOI.org/10.3390/ijerph16244916
- Kormos, C., & Gifford, R. (2014). The validity of self-report measures of pro-environmental behavior: A meta-analytic review. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 359-371.
- Klöckner, C. A., & Matthies, E. (2004). How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice. *Journal of environmental psychology*, 24(3), 319-327. DOI 10.1016/j.jenvp.2004.08.004
- Kroesen, M., Handy, S., & Chorus, C. (2017). Do attitudes cause behavior or vice versa? An alternative conceptualization of the attitude-behavior relationship in travel behavior modeling. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 101, 190-202.

- Laidley, T. M. (2011). The influence of social class and cultural variables on environmental behaviors: Municipal-level evidence from Massachusetts. *Environment and Behavior*. DOI 10.1177/0013916511416647.
- Lewin, K. (1951) *Field theory in social science; selected theoretical papers*. D. Cartwright (ed.). New York: Harper & Row.
- Liao, F., Molin, E., & van Wee, B. (2017). Consumer preferences for electric vehicles: a literature review. *Transport Reviews*, 37(3), 252-275.
- Loureiro, A., Rousseau, J., Rosa, C., & Gomes, A. (2017). *Observatório do Consumo Consciente: Relatório 2015-2016*. Fórum do Consumo.
- Luchs, M., & Mooradian, T. (2012). Sex, personality, and sustainable consumer behaviour: *Elucidating the gender effect*. *Journal of Consumer Policy*, 35, 127– 144. DOI 10.1007/s10603-011-9179-0.
- Matthies, E., & Wallis, H. (2015). Family socialization and sustainable consumption. In *Handbook of research on sustainable consumption*. Edward Elgar Publishing.
- Mattos, F. (1999). Democracia e Eco-Sustentabilidade. *Revista CREA-RJ*, 13-15.
- Midgley, P. (2011). Bicycle-sharing schemes: enhancing sustainable mobility in urban areas. *United Nations, Department of Economic and Social Affairs*, 8, 1-12.
- Milfont, T. L., & Duckitt, J. (2004). The structure of environmental attitudes: A first-and second-order confirmatory factor analysis. *Journal of environmental psychology*, 24(3), 289-303.
- Milfont, T. L., & Duckitt, J. (2010). The environmental attitudes inventory: A valid and reliable measure to assess the structure of environmental attitudes. *Journal of environmental psychology*, 30(1), 80-94.
- Naess, P. (2003). Urban structures and travel behaviour. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 3(2).
- Nazneen, L., & Asghar, M. (2018). Parental Modeling; A Determinant of Pro-Environmental Attitude and Behavior in Youth. *Peshawar Journal of Psychology and Behavioral Sciences (PJPBS)*, 4(1), 33.
- Oliveira, C. S., & Cruz, M. (2008). Urban mobility patterns and the use of public transports in Portugal. In *Clima 2008—I Congresso Nacional sobre Alterações Climáticas*.
- Otto, S., Evans, G. W., Moon, M. J., & Kaiser, F. G. (2019). The development of children's environmental attitude and behavior. *Global Environmental Change*, 58, 101947.

- Pano de Mobilidade Sustentável de Ponta Delgada (2008). *Agência Portuguesa para o Ambiente*. Câmara Municipal de Ponta Delgada. Universidade dos Açores.
- Pedro, L. M.; Silva, M. A. V.; Portugal, L. S. (2017) Desenvolvimento e mobilidade sustentáveis. In: Portugal, L. S. (Ed.). *Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- Pinto, D. C., Nique, W. M., Añaña, E. d. S., & Herter, M. M. (2011). Green consumer values: How do personal values influence environmentally responsible water consumption? *International Journal of Consumer Studies*, 35(2), 122–131. DOI 10.1111/j.1470-6431.2010.00962.x.
- Polk, M. (2004). The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 185-195.
- Pooley, C. G., Horton, D., Scheldeman, G., Mullen, C., Jones, T., Tight, M. & Chisholm, A. (2013). Policies for promoting walking and cycling in England: A view from the street. *Transport policy*, 27, 66-72. DOI:[10.1016/j.tranpol.2013.01.003](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.01.003)
- Prochaska, J.O. & DiClemente, C.C. (1984). *The transtheoretical approach: Crossing traditional boundaries of change*. Homewood IL: Dow
- Pucher, J., Buehler, T.J. & Seinen, M. (2011) Bicycling renaissance in North America? An update and reappraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research Part A*, 45, 51–475.
- Quay Communications Inc. (2008). *TransLink Public Bike System Feasibility Study*. Vancouver.
- Rosa, M. P., Martins, C., & Rodrigues, J. (2017). The development of indicators of sustainable mobility associated with an urbanism of proximity. The Case of the City of Faro. In *International Congress on Engineering and Sustainability in the XXI Century* 47-66. Springer, Cham.
- Rosenbloom, S. (2006). Is the driving experience of older women changing? Safety and mobility consequences over time. *Transportation research record*, 1956(1), 127-132.
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of behavioral medicine*, 25(2), 80-91. DOI [10.1207/S15324796ABM2502_03](https://doi.org/10.1207/S15324796ABM2502_03)
- Scannell, L., & Gifford, R. (2013). The role of place attachment in receptivity to local and global climate change messages. *Environment and Behavior*, 45, 60–85.

- Schmidt, L., Nave, J. G. & Guerra, J. (2010). *Educação Ambiental - Balanço e perspectivas para uma agenda mais sustentável*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- Schoenau, M., & Mueller, M. (2017). What affects our urban travel behavior? A GPS-based evaluation of internal and external determinants of sustainable mobility in Stuttgart (Germany). *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 48, 61-73.
- Schultz, P. W. (2001). The structure of environmental concern: concern for self, other people, and the biosphere. *Journal of Environmental Psychology*, 21, 327-339. DOI 10.1006/jevp.2001.0227
- Schwartz, S. H. (1977). Normative influences on altruism. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, 10, 221–279. New York: Academic Press.
- Shaheen, Susan., S. Guzman and H. Zhang (2010). *Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future*. Washington D.C.: Transportation Research Board Annual Meeting
- Steg, L., Vlek, C. & Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 151–169. DOI 10.1016/S1369-8478(01)00020-1
- Stern, P.C. (2000). Towards a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56, 407-424. DOI 10.1111/0022-4537.00175
- Stern, P. C., & Dietz, T. (1994). The value basis of environmental concern. *Journal of social issues*, 50(3), 65-84.
- Tagore, M. R., & Sikdar, P. K. (1995). A new accessibility measure accounting mobility parameters. In *7th world conference on transport research. The University of New South Wales, Sidney, Australia*.
- Tam, K. P. (2013). Concepts and measures related to connection to nature: Similarities and differences. *Journal of Environmental Psychology*, 34, 64-78. DOI 10.1016/j.jenvp.2013.01.004
- Tikka, P. M., Kuitnen, M. T., & Tynys, S. M. (2000). Effects of educational background on students' attitudes, activity levels, and knowledge concerning the environment. *Journal of Environmental Education*, 31(3), 12–19.
- Thompson, S. C. G., & Barton, M. A. (1994). Ecocentric and anthropocentric attitudes toward the environment. *Journal of environmental Psychology*, 14(2), 149-157.

- Turcotte, M. (2012). Profile of seniors' transportation habits. *Canadian Social Trends*, 93(2012001), 1-16.
- van Rooijen, T., & Quak, H. (2014). City logistics in the European CIVITAS initiative. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 125, 312-325.
- Vance, C., & Iovanna, R. (2007). Gender and the automobile: analysis of nonwork service trips. *Transportation Research Record*, 2013(1), 54-61.
- Verplanken, B., Walker, I., Davis, A. & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses, *Journal of Environmental Psychology*, 28 121–127. DOI 10.1016/j.jenvp.2007.10.005
- Weigel, R.; Weigel, J. (1978) Preocupação ambiental. O desenvolvimento de uma medida. *Ambiente e comportamento*, 10 (1) 3-14.
- Whittle, C., Whitmarsh, L., Hagggar, P., Morgan, P., & Parkhurst, G. (2019). User decision-making in transitions to electrified, autonomous, shared or reduced mobility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 71, 302-319.
- Woodward, A., Wild, K. (2020). Active transportation, physical activity, and health. In Nieuwenhuijsen, N. J., Khreis, H. (Eds.), *Advances in transportation and health*, 133–148. Elsevier. DOI [10.1016/B978-0-12-819136-1.00005-X](https://doi.org/10.1016/B978-0-12-819136-1.00005-X)
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*. New York: Oxford University Press.
- Young, M., Higham, J.E.S., & Reis, A. (2014). Up in the air: A conceptual critique of flying addiction. *Annals of Tourism Research*, 41, 51-64.
- Zelezny, L. C., Chua, P. P., & Aldrich, C. (2000). Elaborating on gender differences in environmentalism. *Journal of Social Issues*, 56, 443–457.
- Zhang, J. (1993). Environmental hazards in the Chinese public's eyes. *Risk Analysis*, 13, 509–513.
- Zietsman, J., & Rilett, L. R. (2002). *Sustainable transportation: Conceptualization and performance measures* (No. SWUTC/02/167403-1). Southwest University Transportation Center, Texas Transportation Institute, Texas A & M University.

APÊNDICES

Apêndice I – Questionário do Consumo Consciente

QUESTIONÁRIO Nº _____

• BOM DIA / TARDE / NOITE! SOU ENTREVISTADOR DE UMA EMPRESA DE ESTUDOS DE MERCADO, A GIK METRIS, E ESTAMOS A REALIZAR UM INQUÉRITO À POPULAÇÃO. IMPORTA-SE DE RESPONDER A UM QUESTIONÁRIO?

QUOTAS:

SEXO	IDADE	INSTRUÇÃO (Homens)	Ocupação (Mulheres)
MASC.....1	18 A 24.....2	ATE 1º CICLO.....1	ACTIVAS.....1
FEMIN.....2	25 A 34.....3	2 / 3º CICLOS.....2	NÃO ACTIVAS.....2
	35 A 44.....4	+ 3º CICLO.....3	
	45 A 54.....5		
	55 A 64.....6		
	65 A 74.....7		
	75 E MAIS.....8		

Diga-me, por favor, qual é a sua idade? _____ ANOS

REGIÃO GIK METRIS:

Norte Litoral.....1
Grande Porto.....2
Interior.....3
Centro Litoral.....4
Grande Lisboa.....5
Alentejo.....6
Algarve.....7

HABITAT:

Menos de 2.000.....1
2.000 a 9.999.....2
10.000 a 99.999.....3
100.000 e mais.....4
Cidade de Lisboa.....5
Cidade do Porto.....6

Tema X: Consumo Consciente - 15 ou + anos

ENTREVISTADOR – LER: Vamos apresentar-lhe um conjunto de questões sobre hábitos de consumo e o ambiente.

P.1. Vamos falar um pouco sobre a sua casa. Diga-me, por favor: tem elevador em sua casa? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim.....1

Não.....2

P.2. A sua casa tem aquecimento central ou ar condicionado? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim.....1

Não.....2

P.3.1. A sua casa tem painéis solares? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim.....1 → P.3.2

Não.....2 → P.3.3

P.3.2. Os painéis solares que tem em sua casa foram instalados no último ano, ou há mais tempo? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Foram instalados no último ano.....1 → P.4

Foram instalados há mais tempo.....2 → P.4

NS/NR.....9 → P.4

P.4. Quantos frigoríficos e arcaas congeladoras tem a sua casa? (REGISTAR O NÚMERO EXATO)

' ____ ' Frigoríficos e arcaas em casa

P.5. Tem máquina de lavar loiça? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim 1
Não 2

P.6. Tem máquina de lavar roupa? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim 1
Não 2

P.7.1. Trabalha ou estuda num edifício com elevador? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim, trabalha/estuda num edifício com elevador 1 → P.7.2
Não, trabalha/estuda, mas o edifício não tem elevador 2 → P.7.2
Não trabalha nem estuda 3 → P.8.1

P.7.2. Trabalha ou estuda num edifício com aquecimento central ou ar condicionado? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim 1
Não 2

P.8.1. Tem automóvel, seja particular ou da empresa? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim 1 → P.8.2
Não 2 → P.9

P.8.2. Quantos automóveis tem no agregado? (REGISTAR O NÚMERO EXATO)

' ____ ' automóveis

P.8.3. Qual é a cilindrada do(s) seu(s) automóvel(eis)? (REGISTAR EM CC – FAZER PARA O NÚMERO DE AUTOMÓVEIS REGISTADO NA P.8.2)

	NS/NR
1.	9999
2.	9999
3.	9999
4.	9999
5.	9999
6.	9999

P.8.4. Qual é o tipo de combustível do(s) seu(s) automóvel(eis)? (REGISTAR EM CC – FAZER PARA O NÚMERO DE AUTOMÓVEIS REGISTADO NA P.8.2)

	Veic. 1	Veic. 2	Veic. 3	Veic. 4	Veic. 5	Veic. 6
Gasolina.....	1.....	1.....	1.....	1.....	1.....	1
Gasóleo.....	2.....	2.....	2.....	2.....	2.....	2
GPL.....	3.....	3.....	3.....	3.....	3.....	3
Eléctrico.....	4.....	4.....	4.....	4.....	4.....	4
Híbrido.....	5.....	5.....	5.....	5.....	5.....	5
Hidrogénio.....	6.....	6.....	6.....	6.....	6.....	6
NS/NR.....	9.....	9.....	9.....	9.....	9.....	9

P.8.5. Comprou algum automóvel no último ano? (REGISTAR APENAS UMA RESPOSTA)

Sim 1
Não 2

P.9. (VER P.7.1, SE CÓD. 3, SALTA PARA P.10) Quantos quilómetros de distância percorre entre a sua casa e o seu trabalho / escola (numa só direcção)? (REGISTAR O NÚMERO EXATO – SE NS/NR, REGISTAR "999")

' ____ ' ____ ' ____ ' Km

P.10. Vou agora ler-lhe um conjunto de comportamentos do dia-a-dia. Para cada um, e tendo em conta esta lista (**MOSTRAR LISTA 1**), gostaria que me dissesse com que frequência os realizou nas últimas duas semanas. Vamos então começar por _____
(LER UMA AFIRMAÇÃO). Com que frequência realizou este comportamento nas duas últimas semanas?
(RODAR FRASES - REPETIR PARA TODAS AS FRASES)
ESCALA:
1 – Nunca
2 – Raramente
3 – Algumas vezes
4 – Muitas vezes
5 – Sempre
9 – Não se aplica

COMPORTAMENTOS	FREQUÊNCIA
(VER P.1 e P.7.1 – Só se tiver elevador) 1. Utilizei o elevador nas deslocações entre pisos	1 2 3 4 5 9
(VER P.1 e P.7.1 – Só se tiver elevador) 2. Utilizei as escadas para deslocações curtas entre pisos	1 2 3 4 5 9
(VER P.2 e P.7.2 – Só se tiver ar condicionado) 3. Liguei o ar condicionado	1 2 3 4 5 9
4. Usei os estores para controlar a temperatura	1 2 3 4 5 9
5. Desliguei o computador quando não estava a utilizá-lo	1 2 3 4 5 9
6. Desliguei as luzes ao sair das salas	1 2 3 4 5 9
7. Desliguei o carregador do telemóvel quando não estava a utilizá-lo	1 2 3 4 5 9
8. Desliguei a impressora quando parei de trabalhar	1 2 3 4 5 9
9. Desliguei a televisão utilizando o comando	1 2 3 4 5 9
10. Deixei a porta do frigorífico aberta enquanto estava a usar o pacote de leite (ou outra embalagem)	1 2 3 4 5 9
11. Imprimi só a versão final dos documentos	1 2 3 4 5 9
12. Usei os dois lados do papel nas impressões	1 2 3 4 5 9
13. Liguei a máquina de lavar roupa só quando estava cheia	1 2 3 4 5 9
14. Lavei a roupa na máquina a baixas temperaturas	1 2 3 4 5 9
15. Liguei a máquina de lavar loiça só quando estava cheia	1 2 3 4 5 9
16. Lavei a loiça na máquina a baixas temperaturas	1 2 3 4 5 9
17. Desliguei a água enquanto lavava os dentes	1 2 3 4 5 9
18. Separei o vidro para reciclagem	1 2 3 4 5 9
19. Separei as embalagens para reciclagem	1 2 3 4 5 9
20. Separei o papel para reciclagem	1 2 3 4 5 9
21. Reutilizei papel	1 2 3 4 5 9
22. Separei as pilhas para reciclagem	1 2 3 4 5 9
23. Comprei detergentes não poluentes, embora sejam mais caros	1 2 3 4 5 9
24. Reutilizei sacos para ir às compras	1 2 3 4 5 9
25. Comprei comida biológica	1 2 3 4 5 9
26. Comprei comida produzida em Portugal	1 2 3 4 5 9
27. Aproveitei restos de comida	1 2 3 4 5 9
28. Comprei alimentos frescos embalados	1 2 3 4 5 9
29. Desliguei a água durante o duche	1 2 3 4 5 9
30. Consumi frutas e legumes da época	1 2 3 4 5 9

(VER P.8.1 – Só se tiver automóvel) 31. Conduzi a velocidade moderada para poupar combustível	1 2
32. Usei transportes públicos nas deslocações diárias	1 2
(VER P.8.1 – Só se tiver automóvel) 33. Usei o meu automóvel nas deslocações diárias	1 2
34. Apanhei boleia/partilhei viatura nas deslocações diárias	1 2
35. Andei a pé nas minhas deslocações diárias	1 2
36. Utilizei a bicicleta nas minhas deslocações diárias	1 2
37. Bebi água engarrafada	1 2
38. Usei amaciador de roupa	1 2
39. Usei ambientador na casa de banho	1 2
40. Aceitei os sacos de plástico para embalar as compras	1 2
41. Verifiquei se as embalagens dos produtos eram recicláveis	1 2
42. Consumi comida importada de outros países	1 2
43. Fiz a pé (ou de bicicleta) trajectos curtos (ex: na zona de residência)	1 2
44. Consumi peixe	1 2
45. Consumi carne	1 2

VER P.11 alínea 45):
Se consumiu carne pelo menos algumas vezes (cód. 3, 4 ou 5) → P.11
Caso contrário → P.12

P.11. Que tipos de carne consumiu nas últimas duas semanas? (SUGERIR - VÁRIAS RESPOSTAS POSSÍVEIS)

Bovina (vaca, vitela) 1
 Caprina (cabra, cabrito)..... 2
 Ovina (ovelha, borrego) 3
 Avícola (aves: frango, peru...) 4
 Suína (porco, leitão)..... 5
 Outras 98
 NS/NR 99

P.12. Vou agora ler-lhe outro conjunto de acções ou comportamentos. Para cada um, gostaria que me dissesse se se aplica a si.
(LER LINHA A LINHA E REGISTAR UMA RESPOSTA PARA CADA UMA)

	SIM	NÃO	NÃO SE APLICA
1) Tenho o meu computador definido para os modos de menor consumo de energia (screen save, stand-by, off, etc.) (SE NÃO TEM → 9)	1.....	2.....	9.....
2) No último ano, adquirei um crédito ao consumo.....	1.....	2.....	9.....
3) Tenho as portas e janelas calafatadas para evitar a perda de calor.....	1.....	2.....	9.....
4) (VER P.8.1 – Só se cód 1) Verifiquei os critérios ambientais quando comprei um automóvel (ex: l/100Km; emissões CO ₂ ; híbrido).....	1.....	2.....	9.....
5) No último ano, doei 0,5% do IRS a uma instituição.....	1.....	2.....	9.....

P.13. Vou ler-lhe algumas atitudes que podemos tomar no nosso dia-a-dia. Usando a lista de há pouco (**MOSTRAR LISTA 1**), gostaria que me dissesse com que frequência toma estas atitudes.

(**RODAR FRASES - REPETIR PARA TODAS AS FRASES**)

ESCALA:

- 1 – Nunca
- 2 – Raramente
- 3 – Algumas vezes
- 4 – Muitas vezes
- 5 – Sempre
- 9 – Não se aplica

ATITUDES	P.13
1. Compro lâmpadas de baixo consumo energético	1 2 3 4 5 9
2. Compro electrodomésticos de baixo consumo energético (por ex: "energy star", "classe A+", etc.)	1 2 3 4 5 9
3. Compro pilhas recarregáveis	1 2 3 4 5 9
4. Verifico, nas etiquetas, a origem dos produtos que compro	1 2 3 4 5 9
5. Viajo de avião	1 2 3 4 5 9
6. Prefiro reparar uma coisa em vez de substituir por uma nova	1 2 3 4 5 9
7. Entrego pequenos electrodomésticos para reciclar	1 2 3 4 5 9
8. Entrego grandes electrodomésticos para reciclar	1 2 3 4 5 9
9. No último ano, apoiei uma ONG ambiental	1 2 3 4 5 9
10. No último ano, assinei uma petição por uma causa ambiental	1 2 3 4 5 9
11. No último ano, assinei uma petição por uma causa social	1 2 3 4 5 9
12. No último ano, fiz voluntariado	1 2 3 4 5 9
13. No último ano, participei numa causa ambiental	1 2 3 4 5 9
14. No último ano, apoiei uma ONG social	1 2 3 4 5 9
15. No último ano, participei numa causa social	1 2 3 4 5 9

P.14. Vou agora ler-lhe algumas afirmações, e gostaria que me dissesse até que ponto concorda com cada uma delas. Para tal, peço-lhe que use a seguinte escala (**MOSTRAR LISTA 2**).

(**RODAR FRASES - REPETIR PARA TODAS AS FRASES**)

ESCALA:

- 1 – Discordo totalmente
- 2 – Discordo
- 3 – Não concordo nem discordo
- 4 – Concordo
- 5 – Concordo totalmente

AFIRMAÇÕES	P.14
1. Estou preocupado(a) com os problemas ambientais	1 2 3 4 5
2. Estou preocupado(a) com a situação económica	1 2 3 4 5
3. Estou preocupado(a) com as alterações climáticas	1 2 3 4 5
4. Estou preocupado(a) com o terrorismo	1 2 3 4 5
5. Estou preocupado(a) com o aumento da população mundial	1 2 3 4 5
6. As pessoas à minha volta encorajam-me a ser mais responsável para com o ambiente	1 2 3 4 5
7. O desenvolvimento tecnológico vai resolver os problemas ambientais	1 2 3 4 5

8. Os problemas ambientais são tão grandes que eu pouco posso fazer	15 2
9. Os problemas ambientais vão ter um impacto na minha vida	15 2
10. Como sociedade, precisamos de reduzir muito os níveis de consumo para melhorar o ambiente para as gerações futuras	15 2
11. Estou disposto a pagar mais por um produto com menos impacto ambiental ou a pagar uma taxa	15 2
12. A natureza tem valor só por si	15 2
13. Os seres humanos formam parte do ecossistema da mesma forma que os outros animais	15 2

DADOS DE CARACTERIZAÇÃO

D.1) Quantas pessoas vivem em sua casa, incluindo-se a si próprio(a), todos os adultos e crianças?

D.2) E quantas pessoas, com 15 anos ou mais, vivem actualmente no seu lar?

	D.1	D.2
	Nº TOTAL DE PESSOAS (ADULTOS + CRIANÇAS)	Nº PESSOAS COM 15 anos ou +
1	1	1
2	2	2
3	3	3
4	4	4
5	5	5
6	6	6
7	7	7
8	8	8
9 ou mais	9	9

D.3) O(a) Sr.(a) é o principal responsável pelas compras e tarefas no lar?

SIM 1
NÃO 2

D.4) O(a) Sr.(a) é, no lar, a pessoa que mais contribui para o rendimento familiar?

SIM 1 → **D.9**
NÃO 2 → **D.5**

Atenção: da D5 à D8 faz-se apenas se os inquiridos NÃO são os indivíduos que mais contribuem para o rendimento familiar

D.5) E qual o grau de instrução mais elevado que o(a) Sr(a). concluiu?

UNIVERSITÁRIO / PÓS GRADUAÇÃO /
MESTRADO / DOUTORAMENTO 1
CURSO MÉDIO / POLITÉCNICO 2
FREQUÊNCIA DE CURSO SUPERIOR/ MÉDIO 3
12º ANO (7º ANO LICEAL / 11º ANO) 4
9º ANO (5º ANO LICEAL) 5
6º ANO (2º ANO LICEAL) 6
INSTRUÇÃO PRIMÁRIA COMPLETA 7
INSTRUÇÃO PRIMÁRIA INCOMPLETA / ANALFABETO 8

D.6) Qual a sua ocupação/profissão actual?

(SE TIVER MAIS QUE UMA PROFISSÃO, FALAR NA PRINCIPAL) (UMA SÓ RESPOSTA)

TRABALHADOR POR CONTA PRÓPRIA 1 → **D.7**
TRABALHADOR POR CONTA DE OUTREM 2 → **D.7**
DESEMPREGADO 3 → **D.8**
APOSENTADO / REFORMADO 4 → **D.8**
DOMÉSTICA / RESPONSÁVEL PELAS COMPRAS E FAZ A LIDA DA CASA 5 → **D.9**
ESTUDANTE 6 → **D.9**

D.7) Importa-se de me dizer qual é exactamente a sua ocupação ou actividade profissional principal? **(INSISTA PARA QUE A RESPOSTA SEJA O MAIS DETALHADA POSSÍVEL E ASSINALE SE A ACTIVIDADE MENCIONADA É POR CONTA PRÓPRIA OU DE OUTREM E SE EXERCE OU NÃO CARGO DE CHEFIA)**

Não tem empregados/ não exerce chefia 1
Patrão / Chefe / Responsável por 1 a 5 empregados 2
Patrão / Chefe / Responsável por 6 ou + empregados 3

PASSAR PARA A D. 9

D.8) (ENTREVISTADOR: SE NÃO EXERCE ACTIVIDADE ACTUALMENTE - CÓDIGOS 3 E 4 EM D.6: Já exerceu uma actividade profissional remunerada anteriormente? Qual foi a última? (REGISTE DETALHADAMENTE, INCLUSIVE SE POR CONTA PRÓPRIA OU POR CONTA DE OUTRÉM, E SE EXERCIA OU NÃO CARGO DE CHEFIA)

REGISTE:

Conta própria..... x	Não tem empregados/ não exerce chefia 1
Conta doutrem..... x	Patrão / Chefe / Responsável por 1 a 5 empregados..... 2
	Patrão / Chefe / Responsável por 6 ou + empregados..... 3

Atenção: da D.9 à D.12 a informação diz respeito à pessoa que mais contribui para o rendimento familiar

D.9) Qual o grau de instrução mais elevado que o(a) Sr(a) / a pessoa que mais contribui para o rendimento familiar concluiu?

UNIVERSITÁRIO / PÓS GRADUAÇÃO /	
MESTRADO / DOUTORAMENTO	1
CURSO MÉDIO / POLITÉCNICO	2
FREQUÊNCIA DE CURSO SUPERIOR/ MÉDIO.....	3
12º ANO (7º ANO LICEAL / 11º ANO).....	4
9º ANO (5º ANO LICEAL).....	5
6º ANO (2º ANO LICEAL).....	6
INSTRUÇÃO PRIMÁRIA COMPLETA	7
INSTRUÇÃO PRIMÁRIA INCOMPLETA / ANALFABETO....	8

D.10) Qual a profissão actual do(a) Sr(a) / da pessoa que mais contribui para o rendimento familiar? (SE TIVER MAIS QUE UMA PROFISSÃO, FALAR NA PRINCIPAL) (UMA SÓ RESPOSTA)

TRABALHADOR POR CONTA PRÓPRIA	1 → D. 11
TRABALHADOR POR CONTA DE OUTRÉM	2 → D. 11
DESEMPREGADO	3 → D. 12
AVOSENTADO / REFORMADO	4 → D. 12
DOMÉSTICA / RESPONSÁVEL PELAS COMPRAS E FAZ A LIDA DA CASA	5 → D. 11
ESTUDANTE	6 → D. 11

D.11) Importa-se de me dizer qual é exactamente a ocupação ou actividade profissional principal do(a) Sr(a) / da pessoa que mais contribui para o rendimento familiar? (INSISTA PARA QUE A RESPOSTA SEJA O MAIS DETALHADA POSSÍVEL)

Não tem empregados/ não exerce chefia	1
Patrão / Chefe / Responsável por 1 a 5 empregados.....	2
Patrão / Chefe / Responsável por 6 ou + empregados	3

D.12) (ENTREVISTADOR: SE NÃO EXERCE ACTIVIDADE ACTUALMENTE - CÓDIGOS 3 E 4 EM D.10: Já exerceu uma actividade profissional remunerada anteriormente? Qual foi a última? (REGISTE DETALHADAMENTE, INCLUSIVE SE POR CONTA PRÓPRIA OU POR CONTA DE OUTRÉM, E SE EXERCIA OU NÃO CARGO DE CHEFIA)

REGISTE:

Conta própria..... x	Não tem empregados/ não exerce chefia 1
Conta doutrem..... x	Patrão / Chefe / Responsável por 1 a 5 empregados..... 2
	Patrão / Chefe / Responsável por 6 ou + empregados..... 3

D.12) Diga-me, por favor, é o seu estado civil?

SOLTEIRO(A)	1
DIVORCIADO(A)/SEPARADO(A)	2
VÍDUO(A).....	3
CASADO(A) OU A VIVER EM UNIÃO DE FACTO	4
RECUSA.....	5

D.13) Qual é a sua nacionalidade (UMA SÓ RESPOSTA)

PORTUGUESA.....	1
ESTRANGERA. Qual?:	2
DUPLO NACIONALIDADE. Quais?:	3
APÁTRIDA.....	4
NR.....	9