



UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
FACULDADE DE MOTRICIDADE
HUMANA



CONSCIENCIALIZAÇÃO AMBIENTAL E CONSUMO SUSTENTÁVEL NO DESPORTO: UTILIZADORES DE BICICLETA E NÃO UTILIZADORES DE BICICLETA

Dissertação elaborada com vista à obtenção do Grau Mestre em Gestão de Desporto – Gestão de Organizações Desportivas

Orientadora: Professora Doutora Maria Margarida Ventura Mendes Mascarenhas

Júri:

Presidente

Professor Doutor Carlos Jorge Pinheiro Colaço

Vogais

Professor Doutor Vitor Manuel dos Santos Silva Ferreira

Professor Doutor Paulo Alexandre Correia Nunes

Professor Doutor Rui Jorge Bertolo Lara Madeira Claudino

Professora Doutora Maria Margarida Ventura Mendes Mascarenhas

Pedro Miguel Feiteira dos Santos

2012



Agradecimentos

Ao finalizar mais esta etapa da minha vida, mesmo com diversas dificuldades, olho para trás e vejo que nenhuma delas ficou por ultrapassar. A todos aqueles que, das mais variadas formas, me apoiaram e acreditaram em mim, dirijo os meus sinceros agradecimentos.

Agradeço em primeiro lugar, à Professora Margarida Mascarenhas pois, sem a sua orientação, conselhos e experiência todo este trabalho teria sido muito mais difícil.

Agradeço ao Professor Carlos Colaço que, não só durante toda a Licenciatura, como também na realização deste estudo, sempre se disponibilizou para dar a sua ajuda e partilhar conhecimentos.

Agradeço à Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, em especial ao Presidente José Manuel Caetano, pela oportunidade que me deu em colaborar e desenvolver projectos com a federação. Sem esta oportunidade o meu gosto pelas bicicletas nunca seria o mesmo.

Agradeço do fundo do coração à minha família, em especial aos meus pais e ao meu irmão, pela importância que têm na minha vida e por todas as coisas boas que já me deram e continuam a proporcionar: a educação, o carinho, a formação e acompanhamento em todas as minhas etapas importantes.

Para a Sara, não encontro palavras para descrever a enorme gratidão que sinto e a importância que tem na minha vida. Um muito obrigado por toda a força e inspiração que me tem dado!

Índice

Agradecimentos	2
Índice	3
Índice de Quadros	5
Índice de Figuras	6
Resumo.....	9
Abstract	10
Introdução.....	11
Objectivo Geral.....	14
Revisão Bibliográfica	15
1. História da relação Homem-Ambiente	15
2. Acção	21
2.1 Resíduos	24
2.1.1. Reciclagem.....	25
2.1.2. Limpeza das florestas e dos percursos	26
2.2. Utilização inteligente da água	29
2.3. Energia.....	31
2.3.1. Painéis Solares	32
2.3.2. Lâmpadas Economizadoras	34
3. Consumo	37
4. Consumidor	39
4.1. Consumidor Verde	40
5. Desporto e Ambiente	43
5.1. Infra-estruturas e iniciativas para o uso da bicicleta em meio urbano.....	46
6. Metodologia	53
6.1. Caracterização do estudo.....	53
6.2. Delimitações do estudo.....	56

6.3.	Questões de pesquisa	56
7.	Apresentação e Discussão de Resultados	58
7.1.	Caracterização geral da amostra	58
7.2.	Caracterização da amostra em relação à modalidade	66
7.3.	Dimensão da Atitude/Comportamento na perspectiva Geral	75
7.3.1.	Nível de Preocupação Ambiental	75
7.3.2.	Acção Ambiental	78
7.3.3.	Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental	81
7.4.	Dimensão Atitude/Comportamento na perspectiva do Consumo	84
7.4.1.	Aquisição de Produtos Ecológicos	84
7.4.2.	Atenção aos rótulos de informação ambiental	87
7.4.3.	Disposição para pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico	90
7.5.	Dimensão Atitude/Comportamento na perspectiva Desportista	93
7.5.1.	Aplicação de uma taxa às actividades desportivas ambientalmente nocivas	93
7.5.2.	Influência da prática da modalidade na atitude face aos problemas ambientais..	96
7.5.3.	Disposição para alterar algo na prática da modalidade, em prol do ambiente	98
7.6.	Correlações.....	101
7.6.1.	Correlações influentes para as Hipoteses de estudo	101
7.6.2.	Outras correlações.....	107
8.	Análise dos dados e considerações finais	111
10.	Bibliografia	115
11.	Anexos.....	121
11.1.	Questionário Aplicado.....	121
11.2.	Correlações.....	123

Índice de Quadros

QUADRO 1 – MOTIVAÇÃO VS JUÍZO ÉTICO	22
QUADRO 2 – EXCEDÊNCIAS DE OZONO O ₃	22
QUADRO 3 – ESVAZIAMENTO DE CURSOS DE ÁGUA (RAIN BIRD, 2006)	30
QUADRO 4 – ALFA DE CRONBACH.....	54
QUADRO 5 – ANÁLISE DESCRITIVA DAS IDADES DA AMOSTRA.....	58
QUADRO 6 – ANÁLISE ESTATÍSTICA, MODALIDADE	61
QUADRO 7 - NÍVEL DE PA E ACÇÃO EM PROL DO AMBIENTE	62
QUADRO 8 - PARTICIPAÇÃO EM ACÇÕES AMBIENTAIS.....	63
QUADRO 9 - CARACTERIZAÇÃO GERAL DA AMOSTRA, TROCAR AUTOMÓVEL PELA CAMINHADA	65
QUADRO 10 - FREQUÊNCIA DA TROCA AUTOMÓVEL PELA CAMINHADA.....	65
QUADRO 11 – MODALIDADE VS ACÇÃO	68
QUADRO 12 – ANÁLISE ESTATÍSTICA, MODALIDADE VS ACÇÕES AMBIENTAIS MAIS PRATICADAS.....	69
QUADRO 13 - ANÁLISE ESTATÍSTICA, QUI-QUADRADO MODALIDADE VS AQUISIÇÃO FREQUENTE.....	71
QUADRO 14 - ANÁLISE ESTATÍSTICA, MODALIDADE VS FONTES DE INFORMAÇÃO	74
QUADRO 15 - MODALIDADE VS FONTES DE INFORMAÇÃO	74
QUADRO 16 - UB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS FREQUÊNCIA DA PRÁTICA.....	77
QUADRO 17 – CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - CONVÍVIO COM OS AMIGOS.....	102
QUADRO 18 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - RELAXAMENTO PSÍQUICO DURANTE A PRÁTICA	102
QUADRO 19 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - POSSIBILIDADE DE DESFRUTAR DA NATUREZA	103
QUADRO 20 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - CONTRIBUIR ACTIVAMENTE PARA A REDUÇÃO DA EMISSÃO DE CO ₂	104
QUADRO 21 - EXCERTO DO QUESTIONÁRIO APLICADO (AQUISIÇÃO DE PRODUTOS AMBIENTAIS E ESCALA APLICADA).....	105
QUADRO 22 - CORRELAÇÕES: NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL	105
QUADRO 23 - CORRELAÇÕES: APLICAÇÃO DE UMA TAXA ECOLÓGICA ÀS ACTIVIDADES DESPORTIVAS PREJUDICIAIS AO AMBIENTE	106
QUADRO 24 - CORRELAÇÕES: ATENÇÃO AOS RÓTULOS DE INFORMAÇÃO AMBIENTAL DOS PRODUTOS ADQUIRIDOS.....	106
QUADRO 25 - CORRELAÇÕES: DISPOSIÇÃO EM PAGAR MAIS POR SERVIÇO DESPORTIVO ECOLÓGICO..	107
QUADRO 26 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - PRAZER DA PRÁTICA DESPORTIVA	108
QUADRO 27 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - O DESAFIO QUE A MODALIDADE COLOCA	108
QUADRO 28 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - ESTABELECEM NOVOS CONTACTOS SOCIAIS	109
QUADRO 29 - CORRELAÇÕES: FACTOR DE AGRADABILIDADE - REDUÇÃO DAS DESPESAS DE TRANSPORTE	109
QUADRO 30 - CORRELAÇÕES: DISPOSIÇÃO EM ALTERAR ALGO NA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA EM PROL DO AMBIENTE	110

Índice de Figuras

FIGURA 1 - DESTINO FINAL DOS RESÍDUOS URBANOS BIODEGRADÁVEIS EM 2009 (APA, 2010)	26
FIGURA 3 - INCÊNDIOS FLORESTAIS EM PORTUGAL CONTINENTAL (AFN, 2010).....	28
FIGURA 4 - CAUSAS DOS INCÊNDIOS FLORESTAIS EM 2009 – (AFN, 2010)	29
FIGURA 5 - EVOLUÇÃO DA ÁGUA CONTROLADA E DE BOA QUALIDADE (APA, 2009)	31
FIGURA 6 - TAXA DE DEPENDÊNCIA ENERGÉTICA - FONTE DGEG	32
FIGURA 7 - POTENCIAL FOTO VOLTAICO DOS PAÍSES EUROPEUS.....	33
FIGURA 8 – A) UTILIZAÇÃO PEDONAL DAS CICLOVIAS; B) PASSEIO OBSTRUÍDO. HTTP://ANOSSATERRINHA.BLOGSPOT.COM/2009/10/CICLOVIA-DE-OEIRAS.HTML	48
FIGURA 9 – A) AUTOMÓVEL EM CICLOVIA; B) AUTOMÓVEL ESTACIONADO EM CICLOVIA. FONTE: HTTP://ANOSSATERRINHA.BLOGSPOT.COM/2009/10/CICLOVIA-DE-OEIRAS.HTML	48
FIGURA 10 - MAPA DE CICLOVIAS NA MURTOSA E RIA DE AVEIRO	50
FIGURA 11 - DESENHO DE EDGAR MARTIN, PLANEAMENTO URBANO (HTTP://VIMEO.COM/16550469)	51
FIGURA 12 - ESCALÕES ETÁRIOS.....	58
FIGURA 13 - ESCOLARIDADE	59
FIGURA 14 - PROFISSÕES	60
FIGURA 15 – ANOS DE PRÁTICA	61
FIGURA 16 - FREQUÊNCIA DE PRÁTICA	61
FIGURA 17 – FACTORES DE AGRADABILIDADE NA MODALIDADE.....	62
FIGURA 18 - DICOTOMIA CE VS QA	63
FIGURA 19 – ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS	63
FIGURA 20 – AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS	64
FIGURA 21 - DISPOSIÇÃO PARA PAGAR MAIS POR UM SERVIÇO DESPORTIVO MAIS ECOLÓGICO.....	64
FIGURA 22 - APLICAÇÃO DE TAXA ÀS ACTIVIDADES DESPORTIVAS MAIS NOCIVAS PARA O AMBIENTE ...	65
FIGURA 23 - CARACTERIZAÇÃO GERAL DA AMOSTRA, FONTES DE INFORMAÇÃO	66
FIGURA 24 - MODALIDADE VS GÉNERO	66
FIGURA 25 - MODALIDADE VS ESCALÃO ETÁRIO	67
FIGURA 26 - CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA, MODALIDADE VS ESCOLARIDADE	67
FIGURA 27 - MODALIDADE VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL.....	68
FIGURA 28 - MODALIDADE VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL	69
FIGURA 29 - MODALIDADE VS RÓTULOS.....	70
FIGURA 30 - MODALIDADE VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS	70
FIGURA 31 - UTILIZADORES DE BICILETA VS TROCA DO AUTOMÓVEL PELA BICICLETA.....	71
FIGURA 32 - MODALIDADE VS TROCA DO AUTOMÓVEL PELA CAMINHADA	72
FIGURA 33 - MODALIDADE VS PAGAR MAIS POR UM SERVIÇO DESPORTIVO ECOLÓGICO	72
FIGURA 34 - MODALIDADE VS APLICAÇÃO DE UMA TAXA ÀS ACTIVIDADES QUE PREJUDIQUEM O AMBIENTE	73
FIGURA 35 - MODALIDADE VS INFLUÊNCIA DA MODALIDADE NA ATITUDE E COMPORTAMENTOS AMBIENTAIS.....	73
FIGURA 36 - DISPOSIÇÃO PARA ALTERAR ALGO NA SUA UTILIZAÇÃO DE BICICLETA.....	73
FIGURA 37 - UB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS GÉNERO	75
FIGURA 38 - NUB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS GÉNERO	75
FIGURA 39 - UB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS ESCALÃO ETÁRIO	76
FIGURA 40 - NUB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS ESCALÃO ETÁRIO	76
FIGURA 41 - UB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS ESCOLARIDADE.....	76
FIGURA 42 - NUB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS ESCOLARIDADE	77
FIGURA 43 - UB VS NÍVEL DE PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL VS TEMPO DE PRÁTICA.....	77
FIGURA 44 - UB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS GÉNERO.....	78
FIGURA 45 - NUB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS GÉNERO	78

FIGURA 46 - UB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS ESCALÃO ETÁRIO	79
FIGURA 47 - NUB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS ESCALÃO ETÁRIO	79
FIGURA 48 - UB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS ESCOLARIDADE.....	79
FIGURA 49 - NUB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS ESCOLARIDADE	79
FIGURA 50 - UB VS ACÇÃO AMBIENTAL VS TEMPO DE PRÁTICA.....	80
FIGURA 51 - ACÇÃO AMBIENTAL VS FREQUÊNCIA DA PRÁTICA.....	80
FIGURA 52 - UB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS GÉNERO	81
FIGURA 53 - NUB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS GÉNERO	81
FIGURA 54 - UB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS ESCALÃO ETÁRIO.....	82
FIGURA 55 - NUB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS ESCALÃO ETÁRIO	82
FIGURA 56 - UB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS ESCOLARIDADE	82
FIGURA 57 - NUB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS ESCOLARIDADE	83
FIGURA 58 - UB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS TEMPO DE PRÁTICA ...	83
FIGURA 59 - UB VS CRESCIMENTO ECONÓMICO OU QUALIDADE AMBIENTAL VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA	84
FIGURA 60 - UB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS GÉNERO.....	84
FIGURA 61 - NUB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS GÉNERO	84
FIGURA 62 - UB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS ESCALÃO ETÁRIO.....	85
FIGURA 63 - NUB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS ESCALÃO ETÁRIO	85
FIGURA 64 - UB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS ESCOLARIDADE.....	86
FIGURA 65 - NUB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS ESCOLARIDADE	86
FIGURA 66 - UB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS TEMPO DE PRÁTICA	86
FIGURA 67 - UB VS AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ECOLÓGICOS VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA	87
FIGURA 68 - UB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS GÉNERO.....	88
FIGURA 69 - NUB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS GÉNERO	88
FIGURA 70 - UB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS ESCALÃO ETÁRIO.....	88
FIGURA 71 - NUB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS ESCALÃO ETÁRIO	88
FIGURA 72 - UB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS ESCOLARIDADE.....	89
FIGURA 73 - NUB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS ESCOLARIDADE	89
FIGURA 74 - UB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS TEMPO DE PRÁTICA	89
FIGURA 75 - UB VS ATENÇÃO AOS RÓTULOS ECOLÓGICOS VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA	90
FIGURA 76 - UB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS GÉNERO	90
FIGURA 77 - NUB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS GÉNERO	90
FIGURA 78 - UB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS ESCALÃO ETÁRIO	91
FIGURA 79 - NUB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS ESCALÃO ETÁRIO.....	91
FIGURA 80 - UB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS ESCOLARIDADE	92
FIGURA 81 - NUB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS ESCOLARIDADE	92
FIGURA 82 - UB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS TEMPO DE PRÁTICA.....	92
FIGURA 83 - UB VS PAGAR MAIS POR SERVIÇO ECOLÓGICO VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA.....	93
FIGURA 84 - UB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS GÉNERO	93
FIGURA 85 - NUB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS GÉNERO.....	93
FIGURA 86 - UB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS ESCALÃO ETÁRIO	94
FIGURA 87 - NUB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS ESCALÃO ETÁRIO	94
FIGURA 88 - UB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS ESCOLARIDADE	94
FIGURA 89 - NUB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS ESCOLARIDADE.....	94
FIGURA 90 - UB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS TEMPO DE PRÁTICA	95
FIGURA 91 - UB VS APLICAÇÃO DE TAXA ECOLÓGICA VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA.....	95
FIGURA 92 - UB VS MODIFICAÇÃO DA ATITUDE FACE A PROBLEMAS AMBIENTAIS VS GÉNERO	96
FIGURA 93 - UB VS MODIFICAÇÃO DA ATITUDE FACE A PROBLEMAS AMBIENTAIS VS ESCALÃO ETÁRIO.....	96
FIGURA 94 - UB VS MODIFICAÇÃO DA ATITUDE FACE A PROBLEMAS AMBIENTAIS VS ESCOLARIDADE ...	97

FIGURA 95 - UB VS MODIFICAÇÃO DA ATITUDE FACE A PROBLEMAS AMBIENTAIS VS TEMPO DE PRÁTICA	97
FIGURA 96 - UB VS MODIFICAÇÃO DA ATITUDE FACE A PROBLEMAS AMBIENTAIS VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA	98
FIGURA 97 - UB VS DISPOSTO A MODIFICAR ALGO UTILIZAÇÃO DA BICICLETA VS GÉNERO	98
FIGURA 98 - UB VS DISPOSTO A MODIFICAR ALGO NA PRÁTICA DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA VS ESCALÃO ETÁRIO	99
FIGURA 99 - UB VS DISPOSTO A MODIFICAR ALGO NA PRÁTICA DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA VS ESCOLARIDADE	99
FIGURA 100 - UB VS DISPOSTO A MODIFICAR ALGO NA PRÁTICA DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA VS TEMPO DE PRÁTICA	100
FIGURA 101 - UB VS DISPOSTO A MODIFICAR ALGO NA PRÁTICA DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA VS FREQUÊNCIA DE PRÁTICA	100

Resumo

Palavras – Chave: Conscientização Ambiental, Consumo Sustentável, Desporto, Ambiente, Actividades Desportivas Ecológicas, Utilização da bicicleta, Cicloturismo, Mobilidade Urbana Sustentável.

O objectivo desta investigação é identificar as diferentes perspectivas e preocupações ambientais entre os praticantes de uma determinada actividade física, a utilização da bicicleta, e o cidadão não praticante desta actividade física.

Seja num contexto estritamente lúdico, de lazer, turismo, ou numa situação onde a bicicleta sirva como veículo transportador, substituindo outro meio de transporte (e.g. automóvel), serão comparados estes dois grupos quanto às razões e ao desenvolvimento de uma consciência ambiental, bem como os seus comportamentos no dia-a-dia e as suas atitudes ecológicas.

Abstract

Keywords: Environmental Awareness, Sustainable Consumption, Sport, Environment, Ecological Sports, Cycling, Cycle-Tourism, Sustainable Urban Mobility.

The aim of this research is to identify the different perspectives and environmental concerns among bicycle users, and the normal citizen, non-practicing this physical activity.

Whether in a strictly recreational situation, tourism, or in a act where the bike will serve as main vehicle, replacing other means of transportation (e.g. car), this two groups will be analysed regarding the reasons and the development of environment awareness, as well as their behavior in the day-to-day and their environmental attitudes.

Introdução

Este trabalho foi realizado no âmbito do II Mestrado em Gestão de Desporto – Gestão de Organizações Desportivas 2010/11, com vista à obtenção de grau de Mestre em Gestão do Desporto e das Organizações Desportivas.

O primeiro estudo desta linha de investigação, Consciencialização Ecológica e Consumo Sustentável no Desporto, foi elaborado por Baptista (2006). Nessa investigação foi traçado o perfil ecológico dos consumidores de golfe, tendo sido auscultadas as suas preocupações ecológicas (diversidade e intensidade), bem como as suas eventuais interferências reveladas ao nível dos comportamentos de consumo, dentro e fora do contexto da referida modalidade desportiva.

Dos resultados alcançados (Baptista, 2006), sobressaiu uma notável dificuldade por parte dos golfistas para efectuarem uma ancoragem das suas elevadíssimas preocupações ambientais ao consumo dentro dos campos de golfe, e em atribuírem qualquer tipo de conotação ecológica negativa às infraestruturas da modalidade. Na generalidade, contudo, mostraram-se muito permeáveis para a adopção de medidas por parte dos gestores dos campos de golfe com vista à obtenção de um maior grau de sustentabilidade ecológica da própria modalidade, tais como a angariação de rótulos ecológicos. Verificou-se ainda uma grande predisposição para a realização de sacrifícios pessoais em prol da preservação do ambiente pelo consumo do golfe, tais como uma maioritária anuência quanto ao pagamento de taxas de preservação ambiental a acrescer ao preço do serviço do consumo de golfe.

Esta linha de investigação foi mais tarde seguida por Martins (2010), onde foram analisados numa aceção comparativa dois tipos de desportos: natureza (*Surf*) e urbano (*Fitness*). Desta forma, este estudo tenta interpretar da mesma forma que o estudo anterior, a relação existente entre três áreas temáticas importantes no contexto actual e social, a saber: o desporto, o ambiente e o consumo. Os resultados deste estudo mostraram que 80% da população inquirida está predisposta a alterar algo na prática da sua modalidade em prol do meio ambiente; 83% considera importante pagar uma taxa ambiental; e 66% considera importante pagar mais por um serviço ecológico. Os resultados mostraram ainda que a maioria (52%) dos inquiridos adquire produtos “verdes” ou “ecológicos”. Contudo, foram encontradas diferenças significativas para os dois grupos estudados: um maior nível de preocupação ambiental foi conferido ao grupo dos surfistas que, em acréscimo, considerou que a Natureza

é em si mesma uma razão para o gosto pela prática desportiva e que a prática da actividade física (surf) é um motivo de alteração das respectivas atitudes/comportamentos ambientais.

O objecto de estudo da presente investigação vão ser os utilizadores de bicicleta e não utilizadores de bicicleta, tentando identificar, se existem ou não, diferenças na consciência ambiental entre os dois grupos e, de que forma, a prática desta actividade influencia (ou não) os níveis de preocupação ambiental, os comportamentos ecológicos do dia-a-dia e o ecoconsumo desportivo.

A escolha deste tema teve como factor principal o facto de ter estado recentemente a colaborar com a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), o que me despertou o interesse e o conhecimento para o “mundo” das bicicletas, bem como sensibilidade para com o trabalho desempenhado pela FPCUB na defesa do Ambiente e promoção de mobilidade sustentável. Assim, decidi associar o meu interesse por esta área à minha vontade de contribuir para o estudo da consciência ambiental e do consumo sustentável no desporto, na linha de investigação montada pela Professora Margarida Mascarenhas.

O presente trabalho está estruturado em três partes distintas, a saber:

- I. A primeira parte contempla a revisão bibliográfica sobre os principais temas em torno da pergunta de partida da investigação. Deste modo, foi feito um enquadramento teórico da consciencialização ambiental, do consumo sustentável e da relação do desporto com o ambiente.
- II. Na segunda parte é analisada a questão principal e é exposto o modelo gráfico de análise deste estudo, apresentando os objectivos e hipóteses que configuram não só as possíveis diferenças entre os dois grupos de estudo, como também a identificação e caracterização dos consumidores ecológicos e dos praticantes de actividade física com preocupações ambientais.
- III. Por fim, na terceira parte, são apresentadas as conclusões face aos dados discutidos e os objectivos inicialmente propostos.

Apesar da crescente mediatização dos meios de comunicação sobre as questões ambientais e deste tipo de informação captar cada vez mais a atenção do público, ao nível académico, mais concretamente no âmbito da relação do consumo desportivo e da consciência ambiental, ainda existe muito por investigar.

Uma vez que existem poucos estudos sobre esta relação, este estudo tem como objectivo ajudar a conhecer o comportamento do praticante desportivo enquanto consumidor ecologicamente consciente e fazer a comparação e integração com resultados existentes.

A relevância deste estudo vai, precisamente, no sentido de aprofundar temáticas como o consumo desportivo e a sua relação com o ambiente, contribuindo não só para o desenvolvimento do mercado, como também para futuros estudos académicos, permitindo uma maior integração deste fenómeno.

A partir do século XX, a responsabilidade social (RS) e o desenvolvimento sustentável assumiram um papel mais relevante no mundo empresarial, não só pela crescente exigência por parte dos governos, através de normas e legislação específica, mas também pelas exigências do mercado. Desta forma, as empresas vêem-se obrigadas a criar novas estratégias de produção e marketing, a implementarem uma imagem “amiga do ambiente” e uma maior transparência de negócio.

No entanto, segundo (Afonso, 2010, página 14), actualmente as empresas encontram o desafio de “prever, com rigor, a reacção dos consumidores face aos produtos verdes de forma a poder desenvolver novas estratégias com elevado grau de fiabilidade”.

Desta forma, este estudo pretende averiguar, se o indivíduo consumidor de desporto é também ele, um cidadão consumidor ecologicamente consciente, traçando um perfil de atitudes/comportamentos de compra enquanto consumidor ecológico e um praticante desportivo. Este estudo, contribui, simultaneamente, para a melhoria dos processos de Marketing, nomeadamente na construção de estratégias de segmentação de mercado mais apropriadas e no desenvolvimento de produtos e serviços que melhor correspondem às tendências, atitudes e necessidades deste tipo de consumidores, aperfeiçoando o processo de planeamento estratégico das empresas em relação ao desenvolvimento sustentável. Em conjunto com conclusões de outros estudos na mesma linha de investigação, pode até ser importante para a definição dos tipos de desporto a delinear em políticas capazes de promover uma cidadania de superior qualidade ambiental.

Objectivo Geral

Este estudo, com carácter de continuidade no que diz respeito ao seguimento dos dois estudos anteriormente mencionados, bem como de cariz exploratório, no sentido de abrir as portas para o estudo da consciência ambiental dos utilizadores de bicicleta, tem como objectivo geral contribuir para o aumento e aprofundamento do conhecimento sobre a consciência ecológica e práticas de consumo mais sustentáveis dos dois grupos em análise.

Segundo Barbie (1989) as finalidades de um estudo exploratório, são tipicamente conhecidas por três propósitos:

1. Simplesmente para satisfazer a curiosidade do pesquisador e desejo de uma melhor compreensão;
2. Para testar a viabilidade de realizar um estudo mais cuidadoso;
3. Para desenvolver os métodos a serem empregues num estudo mais cuidadoso.

Em suma, esta pesquisa permite um conhecimento mais completo e mais realista sobre a temática em referência, Conscientização Ambiental e o Consumo Sustentável no Desporto, e facilita o alcance dos objectivos delineados.

Revisão Bibliográfica

1. História da relação Homem-Ambiente

A primeira grande mudança no modo de vida do homem, até então marcado particularmente pelas actividades de caça e pesca para a sobrevivência, foi o desenvolvimento da agricultura. A sua expansão, juntamente com o aumento populacional, contribuiu para os primeiros desmatamentos, não apenas para a obtenção de terras cultiváveis como também para a utilização de árvores como combustível (Junqueira, 2002).

O filósofo, economista e socialista alemão Karl Marx (1981) afirmou que a história da relação homem-natureza, pode ser encarada de dois lados e dividida em História da Natureza e História dos Homens. No entanto, os dois lados não podem ser separados do tempo, enquanto houver homens, a História da Natureza e História dos Homens será sempre reciprocamente influenciada.

Segundo (Leimgruber, 2003), os grupos humanos vão constituindo a sua própria história, criando as suas marcas no espaço. Este é o processo de transformação da paisagem, contínuo e impulsionado pelas previsões e esperanças, o imaginário e a representação, as visões do mundo e os valores que nos animam. Segundo Ponting (1995), a vida na terra depende de como os seres humanos se relacionam com o seu ambiente, na medida em que a existência dos mesmos depende de um complexo sistema de inter-relações entre processos físicos, químicos e biológicos.

Ao nos depararmos com estas afirmações, somos lembrados da degradação ambiental causada pelo Homem, através do uso abusivo e descontrolado dos recursos naturais e dos problemas decorrentes deste processo, como a extinção de algumas espécies animais, a desflorestação em grande escala, o degelo, o efeito de estufa, o aquecimento global. Realçando um excerto do (UNESCO, 1972, p. 1), “O Património Cultural e Património Natural estão cada vez mais ameaçados, não só pelas causas tradicionais de degradação, mas também pela evolução da vida social e económica que as agrava através de fenómenos de alteração e de destruição ainda mais temíveis”, percebemos que a degradação ambiental encontra fundamental raiz na actividade humana.

Segundo Andrade, Tachizawa & Carvalho (as cited in Borges & Tachibana, 2007), a internacionalização do movimento ambientalista ocorreu definitivamente no século XX com a

Conferência Científica da ONU sobre a Conservação e Utilização de Recursos, em 1949, e com a Conferência sobre Biosfera, realizada em Paris, em 1968. No mesmo século, embora com mais intensidade desde os anos 60, surgiram também os primeiros apelos à consciencialização ecológica e também à procura e desenvolvimento de soluções ecológicas, tais como, a adopção de tecnologias limpas e o desenvolvimento de processos de fabrico e de produtos ecológicos (Baptista, 2006).

Segundo Neto (2007), a grave crise ecológica que a humanidade atravessa é o resultado da crise moral e espiritual que se vem acentuando há séculos pelo afastamento do homem de valores essenciais à sua natureza, como o respeito para consigo mesmo e para com os outros seres humanos seus irmãos.

Se tivermos em conta que Neto (2007) está correcto, então, para que possamos ter uma atitude ecológica precisamos primeiro de resolver os problemas dos valores éticos que estão incutidos na nossa sociedade. O ambientalismo, considerado por muitos autores um verdadeiro movimento social, encontra na sua estrutura um conjunto de vários agentes promotores muito importantes, tais como partidos políticos, instituições supra governamentais e supra nacionais, Organizações Não governamentais, entre outros, que através de manifestações e projectos para conservação e protecção ambiental contribuem para o desenvolvimento da consciencialização ambiental e promoção de hábitos ecológicos.

De acordo com o anexo B, elaborado pela Rede Nacional de Consumo Responsável (RNCR), estas organizações exercem uma cidadania participativa, actuando com o objectivo de satisfazer necessidades ainda existentes nos diferentes domínios da sociedade (e.g. saúde, educação, ambiente, direitos humanos). No entanto, existe uma parca clareza quanto ao significado do conceito de cidadania, podendo variar com outros certo tipo de acontecimentos/conceitos, tais como, eleições, respeito, tolerância, amizade, compreensão, diálogo, respeito pela diferença, integração, inclusão, entre outros. Ou seja, a cidadania surge normalmente como inerente ao sistema de valores de uma sociedade, geralmente de cariz humanitário e sempre dirigidos aos próprios cidadãos enquanto membros de uma sociedade, sendo raras as situações em que a cidadania é associada a deveres que todos nós – cidadãos - temos em relação ao desenvolvimento de uma vida em conjunto.

Em 1972, teve lugar em Estocolmo, a Conferência das Nações Unidas sobre o Homem e o seu Meio Ambiente, que se destacou por ser a primeira do tipo à escala mundial. Após a discussão sobre os problemas da poluição regional e das chuvas ácidas, surgiu desta conferência não só a criação de um Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUE),

como também, a declaração de Estocolmo, que identificou pela primeira vez os princípios da biosfera e um documento onde foram definidos os pressupostos básicos das ações a desenvolver pelas várias instituições internacionais, tais como a Organização das Nações Unidas (ONU).

Na Dinamarca, na cidade de Aalborg, em 1994, foi aprovada pelos participantes na Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis, a Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade. O significado de sustentabilidade ambiental apresentado nesta carta refere que a taxa de consumo de recursos renováveis (água e energia), não deve exceder a respectiva taxa de reposição, e ainda que o grau de consumo de recursos não renováveis, não deve ultrapassar a capacidade de desenvolvimento de recursos renováveis sustentáveis. A sustentabilidade ambiental significa ainda que a taxa de emissão dos agentes poluidores não deverá ser superior à capacidade de absorção e transformação por parte da biosfera e ecossistema global.

Na ficha C, referente à sustentabilidade (RNCR), é referido que nos últimos anos a dimensão ambiental tem ganho cada vez mais peso e uma maior abrangência. A RNCR considera ainda que as questões ambientais, embora estivessem sempre no cerne do conceito de sustentabilidade, bem como sempre que se verificaram perigos iminentes para a sobrevivência da espécie humana, este conceito está presentemente alargado tendo passado a englobar a sobrevivência de todas as espécies e a preservação da biodiversidade e dos ecossistemas. Assim, são apresentados os quatro princípios fundamentais associados à sustentabilidade ambiental:

- A restrição ao uso de energias não renováveis (como o petróleo) que só devem ser usadas mediante o compromisso de criação proporcional de fontes de energia alternativas;
- O uso cuidadoso das energias renováveis que nunca devem ser consumidas de forma a exceder a sua capacidade de regeneração;
- A limitação de descarga de substâncias nocivas no meio ambiente que não deve ultrapassar a capacidade de assimilação do mesmo;
- Os riscos e o perigo para a vida humana provocados pelo Homem devem ser evitados.

A preocupação ambiental do cidadão, infelizmente, nem sempre se traduz na prática de comportamentos e hábitos de consumo em conformidade com a preocupação apregoada. Segundo um estudo apresentado pelo Instituto Regulador de Água e Resíduos (IRAR, 2007), denominado *“Percepção pública e disponibilidade para pagar por melhorias na qualidade dos*

serviços de águas e resíduos”, 78% dos inquiridos considera que quem produz mais lixo devitaria pagar uma tarifa mais elevada. Contudo, quando chega à hora de contribuir para a preservação do ambiente, os comportamentos não são coerentes com estas boas intenções. Os inquiridos deste estudo assumiram que decisivamente não contribuem de forma regular para a reciclagem e cerca de 16% admite mesmo que é rara a sua deslocação até ao ecoponto.

Segundo Dunphy (as cited in Sardinha 2005), a inovação em termos de desenvolvimento sustentável tem de ocorrer a três níveis: primeiro, na ligação que temos com a biosfera, ou seja, na mudança das premissas científicas que utilizamos de não responsabilização perante os recursos naturais; segundo, a nível social, permitindo activar a governação sistemática e a nova relação ética com a natureza e os outros. Por fim, o terceiro nível de inovação deve ocorrer na produção e nos produtos, de modo a que haja um processo de reaproveitamento dos desperdícios, em que o conceito “deitar fora” deixa de existir, porque já não há o “fora”.

O conceito de responsabilidade social pode ser entendido a dois níveis. O nível interno, que se relaciona com os trabalhadores e mais genericamente, com todas as partes interessadas (*stakeholders*) afectadas pela empresa e que, por sua vez, podem influenciar os resultados. O nível externo, que tem em consideração as consequências das acções de uma determinada organização sobre os seus elementos externos, nomeadamente, o ambiente e o meio envolvente (Cabral-Cardoso, 2002).

Em 2001 surgiu na Europa uma peça fundamental na evolução da Responsabilidade Social das Empresas (RSE), que consistiu na elaboração de um Livro Verde (COM, 2001) por parte da Comissão Europeia. Segundo este, a RSE é um conceito que pode ser seguido pelas empresas, numa base de participação voluntária, de forma a contribuir para uma sociedade mais ecológica e por conseguinte, para um ambiente mais limpo. Com base nesse conceito, a gestão das organizações não deve ser direccionada apenas para os interesses dos seus proprietários, mas também pelos outros detentores de interesses, tais como, os colaboradores, as comunidades locais, os clientes, os fornecedores, as organizações públicas e a sociedade em geral.

Na sua comunicação de relançamento da Estratégia de Lisboa (Barroso, 2005), a Comissão Europeia afirmou que a RSE podia representar um papel chave para o desenvolvimento sustentável, ao mesmo tempo que fomenta a competitividade e o potencial de inovação na União Europeia. No ano seguinte, a Comissão adoptou uma nova comunicação

sobre a RSE, destacando o contributo do mundo empresarial para a Estratégia de Crescimento e Emprego e do Desenvolvimento Sustentável.

Segundo um estudo elaborado em 2002 pelo Observatório Europeu das Pequenas e Médias Empresas (PME), Portugal apresentava cerca de 60% de PME com práticas socialmente responsáveis, sobretudo na dimensão externa de envolvimento com a comunidade, ganhando desta forma, uma posição de destaque relativamente à generalidade dos outros países membros.

No entanto, o caminho ainda é longo a percorrer e Sardinha (2005) sugere que é necessário fazer alterações para se passar para a prática de responsabilidade inovadora, dinâmica e coerente com os interesses de melhoria da competitividade nacional. Esta investigadora defende que ao reconhecermos a ligação entre a Inovação, Responsabilidade Social e Desenvolvimento Sustentável, será possível pensar num sistema sócio-tecnológico nacional de Responsabilidade Social e de inovação. Sardinha (2005), explica ainda que não seria uma revolução a curto prazo, mas seria possível, através do poder do diálogo e da reflexão, estruturar um sistema que pudesse gerar políticas e programas horizontais/transversais, estimulando os empresários e o sector público a apresentar responsabilidades, transparência e inclusividade.

Fazendo a transposição para a prática, com base nas afirmações da investigadora em RS, estas políticas iriam promover a formação de gestores especializados e a troca de experiências entre organizações, sendo capazes de gerar acções que demonstrassem os benefícios das actividades ambientais e sócio-económicas das empresas e organizações desportivas. Seria também possível criar meios para a melhoria do marketing social e ambiental, processos que fossem favoráveis ao desenvolvimento de mercados, onde a RS contribuísse para a melhoria de activos. Estes projectos seriam um ponto de partida para a promoção da segurança da comunidade e dos investidores, no sentido da estimulação da investigação e do desenvolvimento de inovação sustentável, segundo determinadas áreas de intervenção, tais como, a energia, os transportes, o turismo, a ecologia e os incentivos para as empresas que formam parcerias de cooperação melhorando a RS.

É importante referir que não basta ser possuidor de uma elevada consciência ambiental; também é necessário que haja uma prática no sentido da acção, da mobilização e da capacidade de iniciativa dos cidadãos, sendo fulcral a promoção da sua participação activa, impulsionando a sua capacidade de reivindicação de direitos e deveres com vista a um ambiente mais saudável e equilibrado.

De acordo com a carta de Aalborg, está firmado um compromisso por parte das cidades em melhorar as acessibilidades, promovendo o bem-estar e os modos de vida urbanos, diminuindo a necessidade de mobilidade. As cidades assumem também o compromisso no que se refere à redução da mobilidade forçada e o uso desnecessário de veículos motorizados, dando prioridade aos meios de transporte ecológicos, nomeadamente andar a pé, utilização de bicicleta ou mesmo transportes públicos.

Almeida e Abranja (2009), num artigo sobre Turismo e Sustentabilidade, afirmam que é possível confirmar que o turismo, quando devidamente planeado, é um mecanismo que ajuda à subsídio e conservação das áreas naturais e da protecção da vida selvagem, bem como do resto do património histórico e cultural. No entanto, é também possível constatar que a poluição da água e do ar, a poluição sonora, o congestionamento de veículos e grandes aglomerados de pessoas e o desequilíbrio ecológico das áreas naturais são algumas das consequências patentes quando não é atribuído o devido planeamento aos fluxos turísticos. Para evitar esta incompatibilidade entre o Turismo, o Ambiente, a Ecónomia e a Sociedade, os autores respondem com a aplicação das medidas de protecção ambiental, apresentadas pela Organização Mundial de Turismo (2003).

Todas as nações devem visar um tipo de desenvolvimento que integre na produção estratégias de conservação e ampliação dos recursos e que vincule os objectivos de dar a todos uma base adequada de subsistência e um acesso equitativo aos recursos (Portal da Sustentabilidade, n.d.).

2. Acção

Frequentemente ouvimos falar sobre o consumo sustentável e até são divulgados vários conselhos para a adopção de um consumo mais sustentável, como são exemplos os conselhos dados através do programa de televisão, minuto verde, da Quercus. Contudo, por vezes, os comportamentos das pessoas são incoerentes face às informações ecológicas de que dispõem e contrários ao conhecimento sobre aquilo que seria a atitude correcta. Esta observação é também partilhada por Gardyn (as cited in Afonso, 2010), que conduziu um estudo nos Estados Unidos da América e provou que, embora muitos dos consumidores afirmem que se importam com o ambiente, o seu comportamento de compra nem sempre reflecte essa preocupação.

Segundo Ramos (2010), deparamo-nos com um conflito interno, entre a mente racional e o corpo emocional, irracional e inconsciente. O indivíduo tem consciência que a sua atitude é errada e que o prejudica, mas no entanto não muda. Esta aparente incoerência é melhor entendida se reflectirmos sobre alguns exemplos: fumar, conduzir em excesso de velocidade, consumo de drogas); todos estes se constituem exemplos de casos “Eu sei que faz mal, mas”.

É ainda importante referir que, conforme Leite (n.d.) afirma, existe uma relação entre a acção individual e a acção colectiva. É o caso do exemplo da pessoa que ao ver que existem vários carros estacionados em cima do passeio, estaciona também o seu, agindo de forma inconsciente de que se os outros o fazem, ela também o pode fazer, embora tenha consciência de que é um comportamento errado.

De acordo com a revista Impactus (2009), o comportamento do consumidor tem uma dimensão ética que se manifesta nos dois níveis seguintes:

1. Nas práticas quotidianas de consumo, isto é, no âmbito das escolhas pessoais de rotina que reflectem determinados valores, formados a partir dos sentimentos morais relativamente a si mesmo e aos próximos (familiares, vizinhos, etc.);
2. No consumo ético, isto é, a adesão a um campo emergente de práticas comerciais e de políticas públicas que explicitamente desenvolvem as disposições éticas implícitas nas práticas quotidianas de consumo – o que podemos genericamente designar por consumo sustentável.

No Quadro 1 é apresentada uma tabela que espelha o cruzamento entre a motivação para o comportamento ético no consumo, com a capacidade de formular juízos éticos bem determinados, beneficiando desta forma o consumo sustentável.

Quadro 1 – Motivação vs Juízo Ético (Impactus, 2009)

Motivação	Juízo Ético Determinado	Juízo Ético Indeterminado
Alta	Consumo sustentável	Dilema ético
Baixa	Conformismo	Laxismo

Segundo o estudo elaborado pela Agência Europeia de Ambiente (citado em Portal Ambiente Online, 2009), a cidade de Lisboa tem os segundos piores níveis de partículas inaláveis da atmosfera quando comparada com outras 27 capitais europeias. No entanto, não é só a zona de Lisboa que existem problemas de poluição. De acordo com os dados da Agência Portuguesa de Ambiente (APA, 2009), as excedências do valor Limiar de informação à população e de alerta à população na zona de Oeiras foram as seguintes:

Quadro 2 – Excedências de Ozono O₃

Número de Excedências de O ₃	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Limiar de alerta à população	0	0	0	0	0	0	3	0
Limiar de informação à população	2	2	2	17	2	3	6	0
Limiar de Protecção da vegetação (número de dias)	179	152	153	160	146	146	166	24

É de realçar os dados do ano 2003, onde existem três excedências do valor limite de alerta da população, sendo o valor limite de concentração 240µg/m³ e o valor máximo detectado 274 µg/m³. As elevadas concentrações de Ozono, também detectadas em outros concelhos, mereceu a atenção da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDR-C), afirmando que “podem provocar danos na saúde humana”, em particular nos “grupos mais sensíveis da população” e “pessoas com outras doenças respiratórias ou cardíacas”. A CCDR-C vai mais longe e alerta que “a actividade física intensa ao ar livre deve ser

reduzida ao mínimo” e que devem ser evitados outros factores de risco, “tais como fumar ou utilizar/contactar produtos irritantes contendo solventes na sua composição”, como o caso da gasolina, tintas e vernizes (Geraldes, 2010).

É tanto ou mais preocupante, a quantidade de dias em que existe excedências no valor limiar de protecção da vegetação. Seria racional que nos preocupássemos com a vegetação do nosso planeta, uma vez que este tem uma importância fundamental na biosfera; para além de servir de sistema de regulação dos fluxos de água, carbono e nitrogénio, é também a principal fonte de oxigénio na atmosfera, permitindo a existência da vida terrestre.

O único aspecto positivo, que se pode retirar dos dados da APA é que, para além do ano 2003, não houve mais registos de níveis tão elevados de O₃ na zona de Oeiras.

De acordo com o Geraldes (2010), a Comissão Europeia quer levar Portugal e outros estados membros ao Tribunal de Justiça Europeu, pelo incumprimento dos valores fixados de micropartículas conhecidas como PM₁₀ conforme estipulado pelo Parlamento Europeu e do Conselho (2008). Estas partículas podem, segundo a Comissão Europeia, causar asma, problemas cardiovasculares, cancro do pulmão e morte prematura. O Instituto Nacional de Saúde Ricardo Jorge, alerta ainda que o aumento súbito de pequenas partículas poluentes na atmosfera contribui para elevar o risco relativo de morte (Silva, 2009). O Governo, com o objectivo de melhorar a qualidade do ar para as regiões de Lisboa e Vale do Tejo e para o Norte, aprovou em Setembro de 2009 a execução de dois planos. No entanto, segundo Geraldes (2010), a Quercus afirma que estes planos não saíram do papel ou que tardam em ser implementados.

Grande parte do problema trazido pela construção urbana, segundo o Programa do XV Governo Constitucional, é a urbanização indisciplinada, a irracional ocupação do solo, a tendência para a especulação imobiliária, as deficiências e insuficiências nas infra-estruturas urbanas que deveriam suportar o crescimento das cidades e forte pressão para recuo dos limites de protecção das redes ecológicas fundamentais.

Segundo a APA (2002, p. 13), *“A forte litoralização verificada, caracterizada por uma intensa urbanização, com a inerente concentração de tráfego e aumento de densidade populacional, é fruto de uma gestão do território que nem sempre coincide com as orientações expressas na legislação aplicável. Este facto reflecte-se numa redução dos níveis de qualidade de vida dos cidadãos, frequentemente associada ao incumprimento de valores limite estipulados na legislação, como por exemplo os existentes a nível da qualidade do ar, da qualidade da água e do ruído em zonas urbanas.”* Ainda segundo a Associação Portuguesa do Ambiente, Portugal apresentava em 2001 uma capitação de CO₂ das

mais baixas da União Europeia; no entanto, era um dos países cuja produção de riqueza estava associada a elevadas emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE). Acima de Portugal só se encontrava a Grécia e a Espanha.

Em resposta a esta situação, Portugal adoptou em 2001 a primeira versão do Programa Nacional para as Alterações Climáticas - PNAC (RCM, 2001) que pretende estabilizar os valores das emissões nacionais de GEE, de modo a respeitar os compromissos de Portugal no âmbito do Protocolo de Quioto.

O Relatório do Estado do Ambiente de 2009, da APA, já apresenta resultados positivos das medidas de integração das questões ambientais nas actividades industriais, onde o valor acrescentado bruto (VAB) nos sectores da energia e dos transportes se apresenta dissociado do aumento das emissões dos GEE.

De acordo com Schulenkorf (2011), o *Australian Bureau of Statistics* refere que a participação em actividades desportivas e culturais pode fornecer às pessoas e grupos um sentimento de união, integração e suporte durante a interação. Nesta sequência, o mesmo autor sugere que as actividades físicas podem configurar-se como um verdadeiro agente de mudança, em direcção a uma comunidade mais sustentável.

2.1 Resíduos

“Os resíduos são quaisquer substâncias ou objectos de que o detentor se desfaz, ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer. A classificação dos resíduos é efectuada de acordo com a sua origem e, ou características físicas, químicas e biológicas” (Valor Ambiente, n.d.)

Os resíduos são classificados em quatro grandes tipos (DL n.º 178/2006), a saber:

- **Resíduos Urbanos:** Este tipo de resíduos é proveniente de habitações, bem como outros resíduos que pela sua natureza e composição sejam semelhantes aos resíduos provenientes das habitações;
- **Resíduos Industriais:** Tal como o nome indica, este grupo inclui os resíduos gerados em processos produtivos industriais, bem como os que resultem de actividades de produção e distribuição de electricidade, gás e água;
- **Resíduos Hospitalares:** Os resíduos provenientes de actividades médicas desenvolvidas em unidades de prestação de cuidados de saúde, diagnóstico, tratamento, reabilitação, relacionada com seres humanos ou animais, em farmácias,

em actividades médico-legais, de ensino e em quaisquer outras que envolvam procedimentos invasivos (e.g. acupunctura, tatuagens) são incluídos neste grupo.

- **Resíduos Agrícolas:** Este tipo de resíduos são todos os que resultantes das explorações agrícolas e/ou pecuárias ou similares.

Devido ao desenvolvimento socioeconómico e tecnológico, os resíduos constituem nos dias de hoje uma enorme fonte da poluição, o que o torna numa forte problemática de carácter Nacional. Para reduzir os seus efeitos sobre o ambiente e saúde pública, é necessário garantir a sua adequada gestão. Um dos processos mais conhecidos de gestão de resíduos é a Reciclagem, consistindo no “reprocessamento de resíduos com vista à recuperação e ou regeneração das suas matérias constituintes em novos produtos a afectar ao fim original ou a fim distinto” (DL n.º 178/2006, Artigo 3.º alínea S).

2.1.1. Reciclagem

Os custos crescentes associados à eliminação e tratamento de resíduos e produtos que chegam ao seu fim de vida são também um facto que relaciona o interesse económico e a preocupação com o meio ambiente. Facto este que gera novas obrigações ambientais relativamente aos sistemas de produção, distribuição e comercialização. Os programas de eco-etiquetagem, as regras de empacotamento ecológico e os programas de reciclagem exemplificam a implementação deste ciclo de vida.

A reciclagem em Portugal, segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE), ainda só corresponde a 57% da média da União Europeia. Os dados revelam ainda que, entre 2004 e 2009, a quantidade de resíduos recolhidos foi crescendo 3% ao ano (Catarino, 2010). Em média, cada português produz 511 quilos de resíduos por ano, no entanto, apenas 13% desses resíduos são separados e enviados para a reciclagem. Segundo o INE, as embalagens destacam-se com uma taxa média de crescimento superior aos resíduos como o vidro, o papel e o cartão. Segundo Catarino (2010), entre 2004 e 2010 a economia portuguesa gerou 172 milhões de toneladas de resíduos, entre os quais, 19 milhões de toneladas eram resíduos perigosos, o que corresponde a 11% em termos globais.



Figura 1 - Destino Final dos Resíduos urbanos Biodegradáveis em 2009 (APA, 2010)

Com o auxílio da ilustração patenteada pela Figura 1 é possível conhecer qual foi o destino final dos resíduos urbanos biodegradáveis, em Portugal, no ano de 2009. Nesta matéria, um dos grandes desafios será encontrar medidas alternativas à deposição de resíduos em aterros, bem como estimular a valorização de determinados resíduos e incentivar a reciclagem que detém a menor percentagem de destino. Ainda relativamente ao ano de 2009, de acordo com o Relatório do Estado do Ambiente da APA, o total de resíduos perigosos e não perigosos que foram sujeitos a movimentação transfronteiriço atingiu um total de 62.504 toneladas, que equivale aproximadamente a menos 68% em relação ao ano anterior. A razão pela qual se verificou esta significativa diminuição foi o decréscimo de resíduos encaminhados para eliminação, em cerca de 145 mil toneladas em relação a 2008.

Com a constituição dos dois Centros Integrados de Recuperação, Valorização e Eliminação de Resíduos Perigosos (CIRVER), na segunda metade de 2008, ficaram reunidas as condições para que Portugal ficasse praticamente auto-suficiente em termos de eliminação de resíduos perigosos (APA, 2010).

2.1.2. Limpeza das florestas e dos percursos

O sector florestal é um dos mais dinâmicos e competitivos da nossa economia, representando cerca de 3% do PIB nacional e de 11% das exportações, assegurando mais de 260 mil postos de trabalho (Floresta para Todos, 2011).

As florestas constituem desta forma um recurso natural renovável que produz bens e serviços de valor incalculável para o Homem, tais como:

- Renovam o oxigénio do ar e absorvem o carbono atmosférico reduzindo o efeito de estufa;
- São um importante regulador climatérico que minimiza os efeitos das alterações climáticas;
- Facilitam a infiltração das águas das chuvas, alimentando e melhorando a qualidade dos aquíferos;
- Regularizam os caudais de rios e ribeiras, diminuindo o risco e a intensidade das cheias;
- Contribuem para a formação dos solos, protegendo-os e defendendo-os da erosão;
- Compartimentam e valorizam a paisagem, potencializando a grande beleza natural;
- Proporcionam os melhores locais de recreio e lazer, longe do ruído e da poluição;
- São uma fonte produtora de matérias-primas que abastecem as mais diversas indústrias, cujos produtos são alvo de uma procura crescente nos mercados internacionais.

É sobejamente conhecido os efeitos nocivos para a saúde pública e para o ambiente provocados pelo fumo de uma floresta a arder, contribuindo drasticamente para elevar os níveis de poluição. Um estudo do Laboratório Nacional do Noroeste Pacífico refere que pequenas partículas do fumo dos incêndios florestais contêm vários compostos orgânicos de nitrogénio e que uma “fracção substancial” desses compostos são alcalóides de plantas que podem ser tóxicos (Fountain, 2009).

Mas não é só o perigo ambiental que o incêndio provoca, mas também a devastação que deixa. Após um incêndio, o que fica para trás são áreas ardidas que demoram muito tempo a renascer. A biodiversidade outrora existente desaparece e poucos são os casos onde existem programas de reflorestação de áreas ardidas. Algumas das áreas são vendidas para construções industriais ou futuras habitações e outras são deixadas à mercê do tempo.

Segundo Alves (2010), a falta de incentivos para a limpeza das matas e a pouca ou quase nula punição pelas infracções cometidas a este nível, constituem-se como factores que levam ao descuido e desinteresse da população. Tanto os bombeiros como os ambientalistas pediram um cadastro da floresta, benesses para os pequenos proprietários e acima de tudo,

mais consciência cívica. Medidas e mecanismos de segurança que foram aprovadas em 2011 (Barreiro, 2011).

Durante o ano 2009, segundo os dados da APA, em Portugal foram contabilizadas 26.136 ocorrências de incêndios, correspondendo a 86.674 hectares de área ardida. O Parque Nacional da Peneda Gerês, o Parque Natural de Montesinho e o Parque Natural da Serra da Estrela foram as áreas protegidas mais fustigadas pelos incêndios no ano de 2009, correspondendo a 80% do total da área ardida da Rede Nacional de Áreas Protegidas.

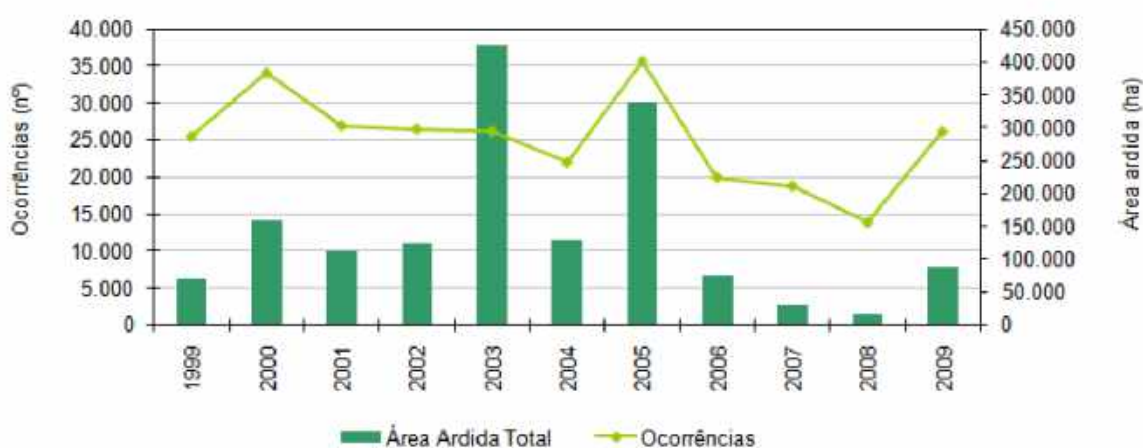


Figura 2 - Incêndios Florestais em Portugal Continental (AFN, 2010)

A Figura 2 ilustra-nos mais em pormenor a contabilização do total das ocorrências registadas em Portugal durante um período de 10 anos (1999-2009). Do total das ocorrências registadas no último ano em análise (ano 2009: 26.136 ocorrências), 5.862 corresponderam a incêndios florestais e 20.274 a fogachos¹. A área ardida de 2009 corresponde a cerca de cinco vezes a área ardida registada em 2008, ultrapassando ainda os totais de área ardida nos dois anos anteriores. Quanto à origem dos incêndios, cuja investigação é da competência da Guarda Nacional Republicana – Serviço de Protecção da Natureza (GNR/SEPNA), foi apurado que a principal causa dos incêndios encontrou origem em comportamentos negligentes, cerca de 33%, mais 11% do que a ignição por incendiários. É ainda de salientar que estes dados podem não espelhar a realidade, uma vez que 39% das causas ficaram por apurar (Figura 3).

¹ Incêndios cuja área total ardida é inferior a 1 hectare

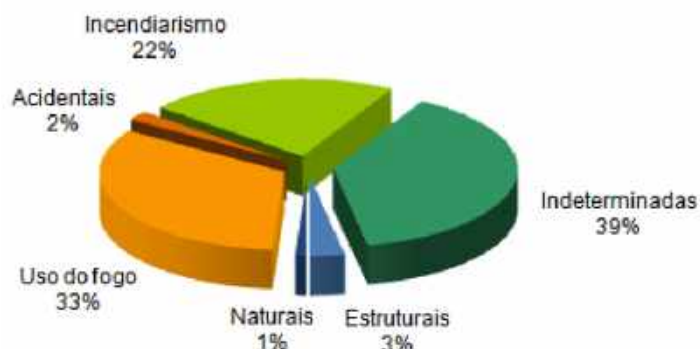


Figura 3 - Causas dos Incêndios Florestais em 2009 – (AFN, 2010)

Em 2009 o Governo lançou uma campanha de prevenção dos incêndios florestais para sensibilizar a população e promover a limpeza das áreas de floresta e mato, alertando que “a maior parte dos incêndios florestais começa com um acto negligente e mato por limpar” (Lusa, 2009). Ascenso Simões, antigo Secretário de Estado das Florestas em declarações à rádio TSF, afirmou que as multas para quem não limpa os terrenos têm vindo a aumentar, bem como o número de contra-ordenações levantadas pelas forças de segurança têm vindo a ser aplicadas pelos municípios, apesar de haver muitos municípios que ainda não tratam desta questão com a atenção merecida.

Rui Ribeiro, antigo Presidente da Associação de Técnicos de Segurança e Protecção Civil e actual Secretário de Estado das Florestas, sublinhou a importância da prevenção na luta contra os incêndios florestais e segundo a agência Lusa, em Março de 2011, lembrou os 750 milhões de euros disponíveis no Programa Financeiro Proder para as Florestas (Expresso, 2011).

Embora a zona florestal tenha registado o maior valor em termos de crescimento absolutos (118 413 ha), em termos percentuais, apenas cresceu 4%, dado que esta é a classe mais abundante no país (ocupando cerca de 39% do território, em 2006). Contudo, as maiores alterações em termos de área, têm ocorrido nas zonas florestais, o que é bastante representativo da dinâmica deste sector, muito à custa e influência dos inúmeros incêndios florestais que anualmente ocorreram no país e que causaram profundas alterações na paisagem e na ocupação do solo (APA, 2010).

2.2. Utilização inteligente da água

Grande parte do problema do abastecimento de água potável reside no conflito entre o aumento do consumo de água em consequência do crescimento populacional e o facto do fornecimento global de água ser fixo.

Embora a água pareça ser o elemento mais abundante do nosso planeta, a realidade é que 97% de toda a água é salgada, 2% está contida na neve e em icebergs e apenas 1% da água global é doce. Esta pequena percentagem representa a única fracção de água utilizável para o consumo humano.

Segundo Barlow (as cited in Rain Bird, 2006), as melhorias em tecnologia e estilo de vida fizeram com que o consumo de água duplicasse a cada 20 anos. Este aumento no consumo de água tem vindo a drenar os lençóis aquíferos subterrâneos² no mundo inteiro, em ritmo superior ao que podem ser repostos. Como resultado, verificamos uma sobreutilização das barragens (aumentando em grande escala a respectiva construção), enquanto muitos mares e lagos de água doce se transformaram em pântanos salgados tóxicos, nomeadamente alguns dos rios mais influentes e conhecidos da Terra (e.g. Nilo no Egipto, Ganges na Índia e Amarelo na China). O Quadro 3 mostra o esvaziamento de alguns dos maiores cursos de água do mundo.

Quadro 3 – Esvaziamento de cursos de água (Rain Bird, 2006)

Curso	Local	Problemas
Lago de Owens	Califórnia, Estados Unidos	Drenado para servir Los Angeles, 235km a sul, este lago é agora um leito salgado seco de partículas tóxicas, que polui o ar local.
Rio Colorado	Sete Estados dos Estados Unidos e México	Caudal reduzido ao mínimo no final, com o próximo desaparecimento do delta do rio Colorado no norte do México.
Aquífero Ogallala	Sul do Dakota a Texas Panhandle – U.S.	4 Triliões de toneladas de água originalmente estão esgotados a 50%. Os níveis de água caíram 99cm desde 1991, até 33 metros em alguns locais.
Aquífero de Gaza	Médio Oriente	Até 19,8 metros de redução nas tabelas de água na Arábia Saudita, Kuwait, Qatar, Bahrain e Emirados.
Mar Aral	Uzbequistão	Redução de mais de 60% do volume de lago, o triplo da salinidade do lago, desaparecimento de 24 espécies de peixes nativos, terras agrícolas na região abandonadas devido à salinidade do solo, até 40 milhões de toneladas de metais tóxicos e sais poluindo o ar.

² Um aquífero é uma formação geológica com suficiente permeabilidade e porosidade interconectadas para armazenar e transmitir quantidades significativas de água sob gradientes hidráulicos naturais

Nem tudo são más notícias em relação à água para consumo humano no nosso país. A Agência Portuguesa do Ambiente divulgou que a percentagem de análises realizadas à qualidade da água destinada ao consumo humano foi de 99,84%, sendo que 97,84% destas análises estiveram em cumprimento com os valores paramétricos de qualidade de água (REA 2009).

Como é possível de observar no gráfico exibido na Figura 4, tem sido verificada uma evolução da percentagem de água controlada e de boa qualidade, entre 1993 e o ano de 2009.

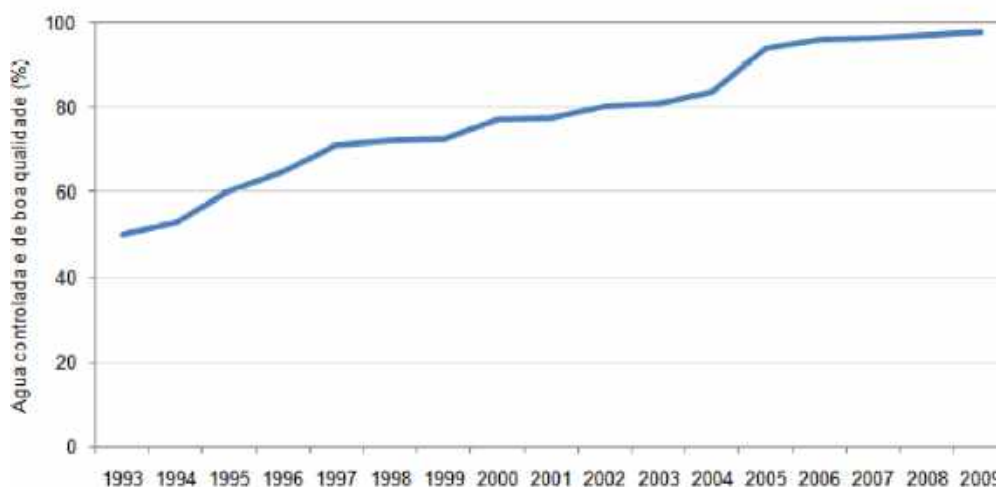


Figura 4 - Evolução da água controlada e de boa qualidade (APA, 2010)

2.3. Energia

De acordo com a caracterização energética de Portugal (Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG, n.d.)), o país tem poucos recursos energéticos endógenos, sobretudo aqueles que asseguram a generalidade das necessidades energéticas da maioria dos países desenvolvidos, tais como o petróleo, o carvão e o gás. Esta elevada escassez de recursos fósseis acarreta uma dependência da importação energética, conforme é visível na Figura 5.

De acordo com o Guia Prático da Eficiência Energética (EDP, 2006), existem 7 fontes de energia renováveis (ou alternativas), que se consideram inesgotáveis ou que podem ser repostas a curto ou médio prazo, de uma forma espontânea ou por intervenção humana.

- 1) **Hídrica** – É obtida a partir dos cursos de água e pode ser aproveitada por meio de um desnível ou queda de água.

- 2) **Eólica** – Provém do vento. Tem sido aproveitada desde a antiguidade para navegar ou para fazer funcionar moinhos. É uma das grandes apostas para a expansão da produção de energia eléctrica.
- 3) **Solar** – Provém da luz do sol, que depois de captada pode ser transformada em energia eléctrica ou térmica.
- 4) **Geotérmica** – Provém do aproveitamento do calor do interior da Terra, permitindo gerar electricidade e calor.
- 5) **Marés** – É obtida através do movimento de subida e descida do nível da água do mar.
- 6) **Ondas** – Consiste no movimento ondulatório das massas de água, por efeito do vento. Pode aproveitar-se para produção de energia eléctrica.
- 7) **Biomassa** – Trata-se do aproveitamento energético da floresta e dos seus resíduos, bem como dos resíduos da agro-pecuária, da indústria alimentar ou dos resultantes do tratamento de efluentes domésticos e industriais. A partir da biomassa podem ser produzidos o biogás e o biodiesel.

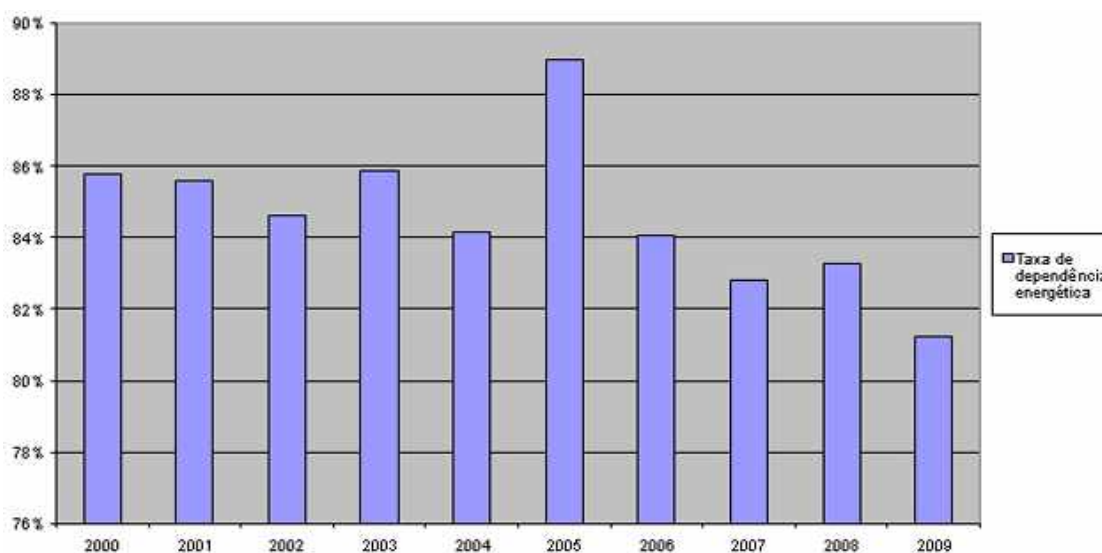


Figura 5 - Taxa de dependência energética - Fonte DGEG

2.3.1. Painéis Solares

O Sol é a principal fonte de energia do nosso planeta e é responsável pela manutenção das várias formas de vida existentes na Terra. A energia por si produzida é um recurso praticamente inesgotável e constante, em comparação com outras fontes de energia.

De acordo com os dados da DGGE (n.d.), o Sol fornece anualmente, para a nossa atmosfera, uma quantidade enorme de energia, cerca de $1,5 \times 10^{18}$ KWh, o que correspondente a cerca de 10.000 vezes o consumo mundial. Contudo, esta fonte é considerada demasiado dispersa e impõe uma necessidade de grandes superfícies de captação para o seu aproveitamento. É uma energia repartida equitativamente e amiga do ambiente.

Ainda segundo a DGGE, Portugal tem um elevado potencial para o aproveitamento desta energia. Portugal é um dos países da Europa com maior número médio anual de horas de Sol, conforme é possível verificar na Figura 6. Os valores em Portugal continental variam entre 2200 e 3000, e nos arquipélagos dos Açores e da Madeira, entre 1700 e 2200. A Alemanha, que é mundialmente considerada a precursora na área da geração de energia solar, e que em 2010 conseguiu crescer a respectiva produção de energia solar em 75%, graças aos incentivos dados para a produção de fontes renováveis de energia, apresenta um indicador de horas de sol por ano que apenas varia entre 1200 e 1700 horas (As Energias Renováveis, n.d.), portanto, muito inferior ao obtido no território nacional.

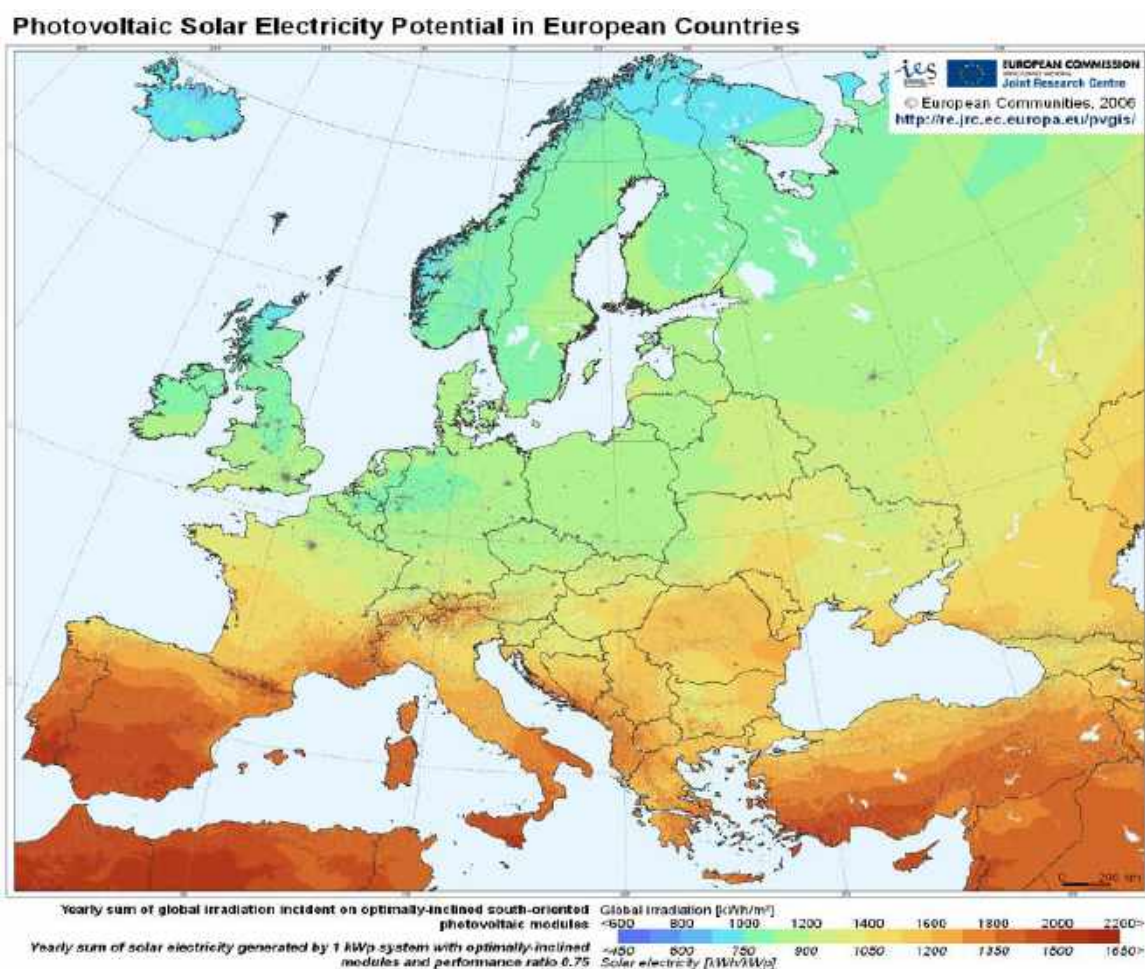


Figura 6 - Potencial Foto voltaico dos Países Europeus

(<http://re.jrc.ec.europa.eu/pvgis/> PVGIS © European Communities, 2001-2008)

Normalmente é possível encontrar três tipos de painéis solares (CEEETA, n.d.):

1. Painéis de baixa voltagem / baixa potência: A voltagem encontra-se entre 1,5 a 6 V, e a potência é de alguns miliwatts. O uso deste tipo de módulos é frequente em relógios e calculadoras.
2. Pequenos painéis: Entre 1-10 W e 3-12 V; a utilização principal destes módulos é feita em rádios, jogos e pequenas bombas de água.
3. Grandes painéis: Com potências entre 10 até 60 W, com uma tensão de 6 a 12 V. A utilização principal é feita essencialmente em grandes bombas de água, para responder às necessidades eléctricas e fornecimento de água quente em caravanas, casas, industria e agropecuária.

2.3.2. Lâmpadas Economizadoras

Segundo Newton (2007), especialista Inglês em iluminação e aquecimento eléctrico, menos de 20% da energia utilizada pelas lâmpadas convencionais resulta em luz, correspondendo a restante energia a calor. Desta forma, os diferentes tipos de lâmpadas convencionais (incluindo halogéneos) apresentam uma baixa eficiência, no que concerne à finalidade para a qual foram concebidas.

As lâmpadas de poupança de energia, tradicionalmente conhecidas por lâmpadas fluorescentes compactas, são mais eficientes e estão disponíveis há muitos anos. No entanto, tiveram de ser aperfeiçoadas, pois demoravam demasiado tempo a alcançar a luminosidade total e eram demasiado dispendiosas.

A próxima geração de lâmpadas de energia será a denominada "*Light Emiting Diode*", ou mais conhecida por LED.

Segundo a Deco Proteste (n.d.), o valor de venda das lâmpadas economizadoras cria alguma resistência na aquisição deste produto. Enquanto uma lâmpada incandescente pode custar cerca de 1 euro, as lâmpadas economizadoras podem custar mais de 5 euros. Contudo, o seu uso representa uma poupança significativa de energia, o que se irá traduzir em poupança económica. Ainda segundo a Deco, a partir do ano de 2016, só poderão ser vendidas lâmpadas fluorescentes compactas, LEDs e halogéneas de classe energética B, antevendo-se assim uma poupança de energia eléctrica para a nação portuguesa.

Segundo Newton (2007), existem **potenciais vantagens** e **desvantagens** das **lâmpadas economizadoras**, a saber:

Vantagens:

- Usam cerca de um quinto da electricidade das lâmpadas de incandescência (ainda menos no caso das LEDs);
- Duram pelo menos seis vezes mais do que as lâmpadas de incandescência;
- Não aquecem tanto e como tal, não danificam tanto os acessórios em comparação com as lâmpadas de incandescência. Desta forma, o débito de luz de uma lâmpada que tenha no máximo 60W de incandescência, terá como equivalente uma lâmpada de 18W de energia ou mais baixo, dando o equivalente a 100W (ou mais) de iluminação;
- Ao longo da duração do bulbo da lâmpada haverá uma economia considerável nas contas de electricidade e, por conseguinte, as emissões de carbono associadas ao consumo de electricidade também diminuem.

Desvantagens:

- Normalmente têm um custo acrescido na compra. No entanto, o mesmo é rapidamente recuperado;
- As lâmpadas fluorescentes compactas estão disponíveis apenas em branco ou colorido;
- Não existe por enquanto controlo de iluminação (excepto o novo tipo de lâmpadas dimmable);
- Não são muito aconselháveis como luzes de emergência ou de segurança, uma vez que demoram um pouco mais a acender, onde por vezes todos os segundos são importantes.

De acordo com a definição simplificada de Leonelli (2008), **eficiência energética** é obtida através da relação entre a energia consumida ou recebida e a energia produzida. No entanto, uma definição mais abrangente interpreta a eficiência energética como práticas de optimização das transformações, do transporte e do uso dos recursos energéticos, desde a sua

fonte até ao seu aproveitamento, traduzindo-se desta forma, numa fonte de energia mais sustentável.

Segundo os dados da EDP (2006), a iluminação é responsável por cerca de 10 a 15% do consumo de electricidade total da habitação, reforçando a ideia de que é necessário reduzir este consumo de energia.

A aprovação do Plano de Acção para a Eficiência Energética (PNAEE), veio reforçar as medidas de sensibilização à comunidade e implementar medidas que potenciem as mudanças de hábitos de consumo (RCM n.º80/2008). No que se refere à iluminação, para além da substituição gratuita de 40 mil lâmpadas menos eficientes por outras de baixo consumo e a implementação de uma taxa para as lâmpadas de baixa eficiência energética, o PNAEE tem como objectivo até 2015 substituir 1/5 dos semáforos com tecnologia LED e substituir 300 mil lâmpadas de mercúrio instaladas na via pública.

3. Consumo

“O Comércio é feito de uma linguagem inesgotável: sobra de um lado, falta de outro”

(Tavares, 2010).

A Sociologia do Consumo, procura responder a questões como: consumir porquê? o quê? para quê? por quem? para quem? Há autores que dão maior ênfase à vontade do indivíduo, enquanto outros destacam imperativos sociais.

Observando a evolução da Sociologia do Consumo, são identificadas três perspectivas principais (Ribeiro, 2008):

- 1) A primeira é uma teoria da acção racional aplicada ao consumo, em que a ideia principal é a de que o consumidor, consciente das vantagens e desvantagens inerentes às opções que estão à sua disposição, irá optar pela opção que lhe possa trazer maior benefício.
- 2) A segunda perspectiva considera o consumo como um produto social, realçando o papel da estrutura social, segundo diversos factores (e.g. família, amigos, sistema educativo, etc.) na determinação das escolhas de consumo. Nesta perspectiva, encontrarmos duas ideias distintas. Uma ideia estruturalista, em que os indivíduos são conduzidos, conscientes ou não das suas acções, aos impulsos sócias. Outra ideia, assume que o consumidor cria uma identidade/relação através dos bens consumidos e valoriza mais o seu significado simbólico do que a sua função propriamente dita.
- 3) Por fim, a terceira perspectiva, denominada por pós-modernismo, considera o consumo como um instrumento de afirmação individual, realçando o poder criativo e libertador que o consumo pode representar para o indivíduo, face ao esparrilho da sociedade.

Segundo Beja Santos (2005), o advento da Sociedade de Consumo dá-se na segunda metade do século XX, entre 1950 e 1968. E após as duas Guerras Mundiais, a década de 50 apresenta em muitos países condições ideais para a recuperação económica, demográfica e cultural, criando condições para a massificação do consumo e o surgimento do conceito de consumo enquanto verdadeiro projecto e objectivo social (Oliveira, 2007).

É neste panorama, que surge a ideia da tomada de consciência do consumidor, inculcando responsabilidades. Barciotte (2002), considera que consumo ético é a capacidade de cada pessoa ou instituição, pública ou privada, escolher e/ou produzir serviços e produtos que

contribuam, de forma ética e de facto, para a melhoria de vida de cada um, da sociedade e do ambiente.

Já de acordo com o Relatório da ONU (1998), mais do que sensibilizar e informar a população, é necessário aprendermos a mudar agora os nossos padrões de consumo, ou deixaremos uma pesada herança para a próxima geração. Não podemos deixar de realçar a seguinte citação de autores que reflectem sobre este assunto: *“A cultura do “conforto a qualquer custo” vem se mantendo graças a uma superestrutura, poderosa e influente. Satélites, computadores, fortunas direccionadas para a pesquisa biotecnológica, abertura de novas regiões de produção, destruição de outras, lobbies sobre governos, marcas, produtos ampliados, inovadores, reduzidos ou aperfeiçoados, enfim, tudo é usado para que o consumidor estenda a mão sobre a prateleira do supermercado e compre, sem pensar na necessidade real, ou mais, nas consequências e na amplitude de seu gesto.”* (Zerbini & Barciotte & Pistelli, 2003, para. 5).

Em Portugal surgiu, em 1974, a associação DECO e em 1981 foi criada a legislação específica em parceria com o Instituto Nacional de Defesa do Consumidor. Com o desenvolvimento desta associação e com a tomada de conhecimento da realidade sobre o problema das desigualdades sociais, com sistemas de produção assentes na exploração dos trabalhadores, com os resíduos e contaminações químicas de rios e solos ou a falta de segurança alimentar, o consumidor, adquiriu não só a consciência de que têm direitos, mas também responsabilidades.

O **Comércio Justo** (CJ), é um circuito de comercialização alternativo ao comércio convencional e que tem como objectivo principal proporcionar uma aproximação entre os consumidores aos produtores dos bens, revelando de uma forma transparente todas as fases de fabrico e comercialização dos produtos até chegarem à mão do consumidor. Desta forma, procura-se uma acrescida sensibilização dos consumidores relativamente às injustiças e desequilíbrios do comércio Internacional (CIDAC, n.d.). O CJ nasceu de várias iniciativas espalhadas por diversos países que quiseram deixar a tradicional caridade e oferecer verdadeiras oportunidades de desenvolvimento através do comércio a populações e países mais carenciados. Foi em 1964 que assim o reclamaram na ONU. Deste então, o CJ provou que o lucro necessário para a sustentabilidade de qualquer actividade económica não é incompatível com o respeito pelos direitos dos trabalhadores e pelo meio ambiente. No entanto, esta rede eco-solidária, não só comercializa como também coopera no desenvolvimento junto dos produtores e sensibilização de todos nós (Cadernos de Consumo Justo, 2007).

4. Consumidor

“Considera-se consumidor todo aquele a quem sejam fornecidos bens, prestados serviços ou transmitidos quaisquer direitos, destinados a uso não profissional, por pessoa que exerça com carácter profissional uma actividade económica que vise a obtenção de benefícios” (Lei n.º 24/96, de 31 de Julho).

Segundo o estudo realizado pela TNS Worldpanel (as cited in New@this, 2008) intitulado “O que se passa no grande consumo em Portugal?”, os portugueses procuram cada vez mais o produto com o melhor preço, visitando em média quatro insígnias diferentes. Estes resultados demonstram que a atitude dos portugueses tem vindo a ser alterada, uma vez que anteriormente, para economizarem tempo, os portugueses faziam as compras todas na mesma insígnia. O estudo evidencia ainda que o orçamento dos portugueses é cada vez mais absorvido na alimentação em detrimento de produtos de higiene e drogaria. Foi também revelado que, em relação ao primeiro trimestre de 2008, cada família portuguesa gastou em média mais 5,5% do que em igual período de 2007.

O Centro de Informação e Documentação Anti-Colonial (CIDAC) considera que *“a instabilidade do nosso sistema económico e financeiro em vindo a realçar assimetrias sociais entre ricos e pobres, fazendo emergir uma nova classe média, mas também os novos pobres”* (CIDAC – Cadernos de Comércio Justo, 2007, p. 16). Neste caderno é ainda apresentado pelo CIDAC um conjunto de nove principais características do consumo português:

1. Poder de compra dependente da conjuntura sócio-económica – aumento da taxa de endividamento;
2. A população envelhecida coloca problemas aos sistemas de saúde social;
3. Prioridades do consumidor: reduzir custos na alimentação, calçado, vestuário e equipamentos domésticos; apostas na habitação, transportes que comunicações;
4. Sectores da cosmética, automóveis e produtos de luxo com um consumo igual à média europeia (também no sector dos automóveis de luxo); mais baixo para o equipamento informático, comércio electrónico e alimentos processados; bem acima nos telemóveis;

5. Alimentação: o segmento da “fast food” estabilizou, enquanto se registou um tímido aumento no sector da alimentação saudável; grande aceitação dos conceitos de promoção, redução e *outlet*;
6. Saúde: diminuiu a procura dos medicamentos pela população idosa, mas aumentou perigosamente a auto-medicação com anti-depressivos, analgésicos e anti-inflamatórios;
7. Habitação: o crédito para compra baixou, o mobiliário e decoração estabilizaram, embora os equipamentos domésticos tivessem aumentado;
8. Cultura e lazer cresceram, desde os jogos electrónicos e o vídeo à democratização no sector das viagens;
9. Por último, a poupança deu lugar à aquisição de produtos financeiros, possivelmente devido à insegurança dos cidadãos quanto ao Estado-Providência.

De acordo com o estudo “*The Next Best Brand*” (as cited in Durães, 2010), a internet é considerada uma ferramenta vital no relacionamento das marcas com o consumidor pós- crise. Este estudo conclui que quem não está na Rede, não existe e apresenta um novo tipo de consumidor, o “*Persumer*”, que surge da fusão de “*Persona*” (pessoa) com “*Consumer*” (consumidor). Este novo tipo de consumidor é “*alguém que reclama um relacionamento diferente com as marcas, às quais exige uma comunicação directa e sem rodeios, muito mais próxima dos seus problemas e quotidiano*” (Jorge, 2010, p.2). Este estudo retrata ainda o “*Persumer*” como um consumidor mais maduro, exigente e com elevado espírito crítico, o que levará as marcas a apostar na clareza, caso queiram alcançar este novo tipo de consumidor.

4.1. Consumidor Verde

O consumidor verde é segundo Hailes (as cited in Afonso, A., 2010), aquele que associa o acto de comprar ou o consumo de produtos à possibilidade de agir em conformidade com a preservação ambiental.

De acordo com Ottman (as cited in Afonso, 2010), a oferta de produtos verdes tem vindo a ocorrer com maior intensidade a partir dos anos 90. No entanto, ainda não existem métodos comprovados capazes de medir eficazmente o impacto ambiental de um produto em relação a outro. Desta forma, denomina-se por produtos “verdes”, aqueles que causam menos impacto no meio ambiente do que os seus alternativos mais poluentes.

À medida que o ambiente se tem vindo a tornar uma maior preocupação para a população do planeta, os consumidores iniciaram uma alteração nos seus hábitos de consumo. Conforme Afonso (2010), em Julho de 1989, uma sondagem da MORI (*Market and Opinion Research International*) revelou que a proporção de clientes que seleccionavam produtos com base na performance ambiental aumentou de 19% para 42% em menos de um ano (Elkington, as cited in Afonso, 2010), e, em 1992, um estudo da Nielsen revelou que 4 em cada 5 consumidores expressaram as suas opiniões sobre o ambiente através do seu comportamento de compra (Marketing, as cited in Afonso A., 2010).

Segundo um estudo de Lambin (2000), no que respeita ao marketing, o acto de compra engloba todo um conjunto de actividades que precedem, acompanham e seguem as decisões de aquisição do produto, e ao longo das quais o consumidor intervém activamente com o objectivo de efectuar as suas escolhas com conhecimento de causa e não de forma errada ou aleatória.

Plonsky (as cited in Pereire (2003), por sua vez, caracteriza o **Marketing Verde** ou **Ambiental** como todas as actividades que tenham o propósito de gerar e facilitar quaisquer mudanças que venham a satisfazer as necessidades e desejos humanos, contando que a satisfação destas necessidades e desejos ocorra com um impacto mínimo no meio ambiente. Assim, de acordo com Callado (as cited in Medeiros, 2007), o marketing verde surgiu para melhorar a imagem institucional, garantindo não só lucratividade no processo produtivo como também a protecção do meio ambiente, visando um equilíbrio ecológico, com especial interesse no uso de recursos não poluentes, reciclagem de materiais, replaneamento de produtos, expansão da tecnologia de recuperação e reciclagem de detritos de consumo e de industria.

É importante referir que, embora o marketing verde promova simultaneamente os materiais degradáveis e biodegradáveis como bons para o meio ambiente, muitos investigadores apontam diferenças bastante significativas entre degradável e biodegradável. Enquanto os materiais degradáveis são criados a partir de fontes não renováveis (e.g. petróleo), os materiais biodegradáveis são feitos a partir de matérias-primas renováveis, tais como madeira, milho, leguminosas; neste caso, há um aumento de bactérias em busca de oxigénio que pode interferir no ecossistema (Cardoso, 2008).

Afonso (2010) afirma que relativamente ao processo de compra de produtos verdes, é fundamental compreender também os determinantes de compra dos referidos consumidores verdes. Schlegelmilch, Bohlen e Diamantopoulos (1996) defendem que ser ecologista

pressupõe que os consumidores compreendam as consequências dos seus actos, e que as atitudes são a razão mais consistente de um comportamento de compra pró-ambiental. Segundo Ottman (as cited in Santos & Abreu, n.d.), as pessoas estão agindo de acordo com os seus valores, por meio do poder das suas decisões de compra. O mesmo autor, afirma ainda, que numa tentativa individual de autoprotecção e protecção do meio ambiente, esses consumidores estão a criar uma nova tendência denominada consumerismo ambiental, comprando apenas produtos que considerem “verdes” e deixando produtos não verdes nas prateleiras.

Num estudo com o objectivo de identificar o perfil do consumidor verde, Shrum, MacCarty & Lowrey (1995) concluíram que este tipo de consumidor é bastante cuidadoso e procura informar-se sobre o produto que está comprando, inclusive informação sobre a sua propaganda. Segundo estudos sobre o mesmo perfil, de Lages & Neto (2002), constatou-se que também existe uma ausência de relação directa entre consciência ecológica e o comportamento de compra. Nesta perspectiva, o conhecimento sobre questões ambientais, embora seja considerado como um indicador da possibilidade de acção consciente do consumidor, não significa que haja obrigatoriamente um comportamento de compra ecologicamente correcto (Severino, n.d.).

No entanto, segundo Engel & Blackwell & Miniard (as cited in Severino, n.d.), as atitudes podem ser utilizadas para prever comportamentos, mas também o comportamento pode ser usado para inferir atitudes. O que significa que os comportamentos dos consumidores ecológicos podem influenciar as atitudes de outros consumidores em relação à escolha dos produtos/serviços disponibilizados para consumo pelos diferentes mercados.

5. Desporto e Ambiente

A necessidade de proteger a natureza e os seus recursos, vem de há muito tempo e em Portugal é possível encontrar nas leis mais antigas, compiladas em códigos, as denominadas *Ordenações do Reino*, mais propriamente, no livro V das *Ordenações Filipinas*, que estipulavam que uma “*pessoa alguma lance nos rios e lagoas, trovisco, basbasco, coca, cal, nem outro material com que o peixe se mate, e quem o fizer, sendo fidalgo ou escudeiro, é degradado para África e, sendo de menor qualidade, é açoutado*” (Milaré, as cited in Baptista, 2006).

Hoje em dia, de acordo com a Constituição da República, incube ao Estado, “promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo (...)” bem como, “proteger e valorizar o património cultural do povo português, defender a natureza e o ambiente, (...)” e segundo o artigo 79º, nº1, “todos têm direito à cultura física e ao desporto”.

Gomes (2008), defende que o Homem é um ser sofisticadamente natural e que por isso a expressão da sua personalidade procura de uma forma contínua diversos campos de expansão. O mesmo autor afirma ainda que a prática desportiva é uma dessas vias de expansão, seja por razões das tendências actuais da procura do corpo perfeito ou pela percepção do conhecimento da relação que se tem estabelecido entre a actividade física e a saúde.

A relação entre o desporto e o ambiente torna-se de certa forma simbiótica, o que traz vantagens e desvantagens para a própria natureza (Teixeira, n.d.). Conforme Falt (2006) afirma, o desporto já tem uma grande pegada ambiental, dando o exemplo do calçado desportivo, que é utilizado pela maioria de crianças e adultos. Uma das medidas de sustentabilidade da *Nike*, foi a implementação do programa “*Reuse-a-shoe*”, criando novos produtos, tais como campos de tennis e de basketball, através da reciclagem dos ténis velhos, o que é bem melhor do que enviá-los para os aterros, conforme muitos outros materiais com similares potencialidades.

São infelizmente inúmeros os casos de situações onde o desporto tem um impacto negativo no meio ambiente, principalmente quando se trata de situações periódicas, onde a competição, o afluxo de grandes massas, a utilização de estruturas, mesmo que amovíveis e outros agentes emissores de substâncias poluentes (e.g. geradores) se reflectem em perturbações nos comportamentos animais, alterações de rotas migratórias, exploração e alterações dos cursos de água e o depósito de lixo por parte dos praticantes e espectadores.

Segundo um estudo de sobre a relação entre asma infantil e a poluição (MacConnell *et al.*, 2010), em algumas zonas da Califórnia onde a qualidade do ar deixa muito a desejar, as crianças que praticam mais actividade física têm três vezes mais probabilidades de ter asma do que os seus pares que não praticam exercício físico.

Eric Falt (2006), acredita que é por estas razões que tanto o Comité Olímpico Internacional (COI) como determinadas organizações desportivas como a NFL (*National Football League*) e a Nike, reconhecem cada vez mais a importância da ligação entre o desporto e ambiente e procuram incorporar os princípios da sustentabilidade e responsabilidade ambiental na estrutura das suas organizações.

A respeito da realização de provas desportivas no meio natural, Gomes (2008) acredita que o quadro jurídico é disperso e insuficiente. Afirma ainda que a Lei de Bases do Desporto (LBD), se resume ao disposto no artigo 21^a/1: “*A actividade física e a prática desportiva em espaços naturais devem reger-se pelos princípios do respeito pela natureza e da preservação dos seus recursos*”. Apresenta contudo, seis Decretos-lei (DL) que contribuem com significativa importância para o controlo de eventos de natureza desportiva em contexto ambiental:

1. DL 69/00, de 3 de Maio, referente ao regime da Avaliação de Impacto Ambiental, estabelecendo o “regime jurídico da avaliação do impacte ambiental dos projectos públicos e privados susceptíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente”;
2. Artigo 9^o/2/i) e J) do DL 140/99, de 24 de Abril (alterado e republicado pelo DL 49/05, de 24 de Fevereiro), referente ao regime de Sítios da Rede Natura 2000. É objectivo deste documento, “(...) contribuir para assegurar a biodiversidade, através da conservação e do restabelecimento dos habitats naturais e da flora e fauna selvagens num estado de conservação favorável no território nacional, tendo em conta as exigências económicas, sociais e culturais, bem como as particularidades regionais e locais”;
3. No âmbito da Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), criado pelo DL 19/93, de 23 de Janeiro, apresenta o DL 142/08, de 24 de Julho;
4. No que concerne ao regime de Protecção de áreas integradas em zonas costeiras (praias, dunas, falésias, estuários), em zonas de protecção definidas e Planos de Ordenamento da orla Costeira (POOC), em zonas integradas na RNAP, e ainda em zonas cobertas por Planos de ordenamento dos Estuários (POE), apresenta o DL

129/08, de 21 de Julho e como complemento o DL 218/95, de 26 de Agosto, referente à circulação rodoviária;

5. No âmbito dos condicionamentos à emissão de ruído, nos termos da legislação sobre produção de ruído, temos os artigos 2º/1/f e 3º/b) do DL 9/07, de 17 de Janeiro. No entanto, este diploma apenas abrange como zonas sensíveis, ou seja, sujeitas a protecção, zonas habitacionais, escolas, hospitais e similares. Isto significa que as actividades desportivas, quando realizadas fora destas áreas, não se sujeitam a medidas de controlo de ruído;
6. Por fim, referente ao Código da Estrada, temos como principal documento o DL 114/94, de 3 de Maio, com alterações e objecto de republicação por parte do DL 44/05, de 23 de Fevereiro.

Com base nestes documentos e em conformidade com as conclusões de Gomes (2008), temos como principal apontamento, as provas desportivas realizadas fora das áreas protegidas, bem como nos espaços não abrangidos pelo regime da Rede Natura 2000 (Silva, n.d), e fora das zonas de protecção definidas pelo POOC e pelo POE, que são totalmente livres de constrangimentos relacionados com a preservação e protecção do meio ambiente.

Em relação a grandes eventos desportivos, um dos mais massivos e possíveis de criar maior impacto ambiental é a realização dos Jogos Olímpicos (JO). No entanto, Lamartine & Almeida (2006), defendem que os JO de Inverno de Turim em 2006, tornaram-se numa experiência de protecção do meio ambiente, e que graças a iniciativas como a “Agenda 21 dos JO de Turim”, foi possível implementar intervenções em diversas matérias, tais como a energia, o lixo, as estradas, os meios de transporte, o ajustamento das construções referentes ao centro de mídia e ainda de ordem paisagística.

O mundo desportivo, mais propriamente o movimento Olímpico, é um dos muitos parceiros do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), que tem como funções coordenar as acções internacionais de protecção ao meio ambiente e de promoção do desenvolvimento sustentável, alertar os parceiros no governo, negócios e da sociedade civil para os perigos e ajudá-los a identificar as respostas mais eficazes do ponto de vista da preservação do ambiente e dos recursos naturais.

Conforme Falt (2006) refere, tem sido cada vez mais comum ver figuras do desporto dispostas a defender as causas ambientais. A sua preocupação advém de que os problemas

ambientais também prejudicam a sua saúde e desempenho profissional. Um dos exemplos dados pelo autor é a afirmação do atleta Frankie Fredericks, *“I breathe at least twice as deeply when I’m running. Air pollution is a threat to my health and my physical performance”* (UNEP 2005, para. 9). Outro exemplo da intervenção do desporto no meio ambiente consubstanciou-se nas recentes medidas impostas à organização dos JO em Pequim. Sendo a China um dos países com maior índice de poluição (France Press, 2011), foi necessário um grande esforço por parte do governo chinês para a resolução desta situação. Pequim banuiu cerca de 3,4 milhões de carros das ruas (entre outras medidas implementadas), o que permitiu que os 17 milhões de habitantes de Pequim usufruíssem do menor nível de poluição dos últimos 10 anos (Cortez, 2008). Já de acordo com alguns especialistas, a qualidade do ar em Pequim está melhor um ano após a realização dos JO (Bristow, 2009).

5.1. Infra-estruturas e iniciativas para o uso da bicicleta em meio urbano

“Encorajar o uso da Bicicleta, além de contribuir para uma redução de poluentes e seus efeitos, ajuda igualmente a cumprir objectivos das agendas 21 em muitos países: salvaguarda de recursos, cooperação, envolvimento e participação pública, respeito pelas necessidades sociais, económicas e ambientais” (FPCUB, 2010, para. 3).

Foi publicado no Diário da República, a resolução de um Plano para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves (RAR, 2009), recomendando ao Governo a criação de um grupo de trabalho. Segundo o ponto 2 da Resolução da Assembleia da República nº3/2009, este plano é dirigido a entidades públicas e privadas, associações bem como ao cidadão individual e deve apresentar *“estratégias inovadoras, propostas e recomendações, tendo como objectivo fundamental a promoção dos modos de mobilidade suave, entendidos como os meios de deslocação e transporte de velocidade reduzida, ocupando pouco espaço e com pouco impacte na via pública e sem emissões de gases para a atmosfera como a simples pedonabilidade ou a deslocação com recurso a bicicletas, patins, skates, trotinetas ou quaisquer outros similares, encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel”*.

Contudo, a questão que se coloca é: será que este plano conseguirá mudar os hábitos dos portugueses e torná-los adeptos de uma deslocação mais amiga do ambiente? Com um olhar mais atento, é possível verificar que é cada vez mais frequente encontrar carros com suporte de bicicletas no tejadilho, encontrar ciclovias nas cidades ou nos seus arredores. Realçamos, no entanto, a afirmação de Oliveira (as cited in CIDAC, n.d), que apesar do negócio

de venda de bicicletas ir de “vento em popa”, a utilização da bicicleta é feita maioritariamente ao fim-de-semana. Segundo os dados apresentados, a rede *Sport Zone* duplicou as vendas de bicicletas nos últimos três anos, bem como as lojas *Decathlon* de algumas zonas do país, que também têm registado um aumento do volume de vendas das bicicletas.

Talvez a crise económica que se vive neste momento seja uma boa influência neste processo; na verdade, cada vez mais surgem blogs, eventos e instituições que ajudam a promover o uso de transportes suaves. Um destes casos é a *Carris* que em Outubro de 2009, lançou o movimento “Menos um Carro” e rapidamente contou com o apoio e adesão de várias organizações, agências e entidades públicas, tais como a Polícia de Segurança Pública, a Direcção-Geral de Saúde, o Metropolitano de Lisboa, a Quercus, a Agência Portuguesa do Ambiente, o Instituto Português da Juventude, a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO), a Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) e a Universidade católica, entre outros.

De acordo com o Automóvel Club de Portugal (ACP), 4% da população portuguesa tem uma bicicleta e cerca de 270 mil utilizam-na todos os dias. Constatam-se ainda que em Portugal existem cada vez mais cidadãos a pedalar nas estradas, no entanto, é referido que “a escassez de infra-estruturas dedicadas a bicicletas e a falta de um código da Estrada adequado à nova realidade não contribuem para uma convivência pacífica entre automobilistas, peões e ciclistas” (ACP, 2011, p. 12).

No que se refere a percursos próprios para andar de bicicleta, existe hoje em dia um que apresenta a grande maioria, se não todas as ciclovias, ecovias e ecopistas em Portugal (Ciclovia, n.d.). Segundo este, existem no total 198 ciclovias, que perfazem mais de mil e quatrocentos quilómetros de ciclovias espalhadas por todo o país. No entanto, a maioria das zonas cicláveis existentes em Portugal, demonstra uma clara aposta dos municípios em trajectos de turismo e de lazer, percursos estes que não se encaixam propriamente numa mudança de paradigma em relação à mobilidade urbana (Oliveira, 2010). O movimento Massa Crítica é um passeio feito em transportes de modos suaves, realizado no meio da cidade, sempre à última sexta-feira do mês, faça chuva ou faça sol. O termo massa crítica surgiu na China, onde é comum um utilizador da bicicleta ter de esperar que se junte a ele um grupo numeroso de outros utilizadores de bicicleta que queira ir no mesmo sentido, para atravessar a linha de tráfego intenso que se verifica nos centros urbanos daquele país. Desta forma, a circulação em massa reduz o risco de acidente possível de acontecer entre o utilizador de bicicleta e o automobilista. Em muitos outros países é utilizado o termo de bicicletada para

designar o passeio massa crítica, uma vez que a maior parte dos participantes se desloca de bicicleta.

Para além do facto das ciclovias existentes estarem inseridas em trajectos mais vocacionados para o lazer e turismo, como já referimos, não promovendo a utilização da bicicleta como meio de transporte alternativo ao automóvel, muitas das vezes, é constatada a má utilização e preservação destas mesmas infra-estruturas. É frequente ver pessoas a andar a pé pelas ciclovias, mesmo quando o passeio ao lado está livre, conforme é evidenciado pela Figura 7A. O agravamento desta situação em muito se deve ao facto das ciclovias serem frequentemente feitas de um modo que retira espaço ao peão e não ao automóvel, deixando, desta forma, pouco espaço a circular pedonalmente (Figura 7B). Quem sai prejudicado será sempre o utilizador de bicicleta ou o peão. Mesmo sendo as ciclovias zonas restritas, conforme contemplado no artigo 78º do Código da Estrada, existem frequente e reiteradamente, casos de infracção por parte dos automobilistas (Figuras 8A e 8B).



Figura 7 – A) Utilização pedonal das ciclovias; B) Passeio obstruído.
<http://anossaterrinha.blogspot.com/2009/10/ciclovia-de-oeiras.html>

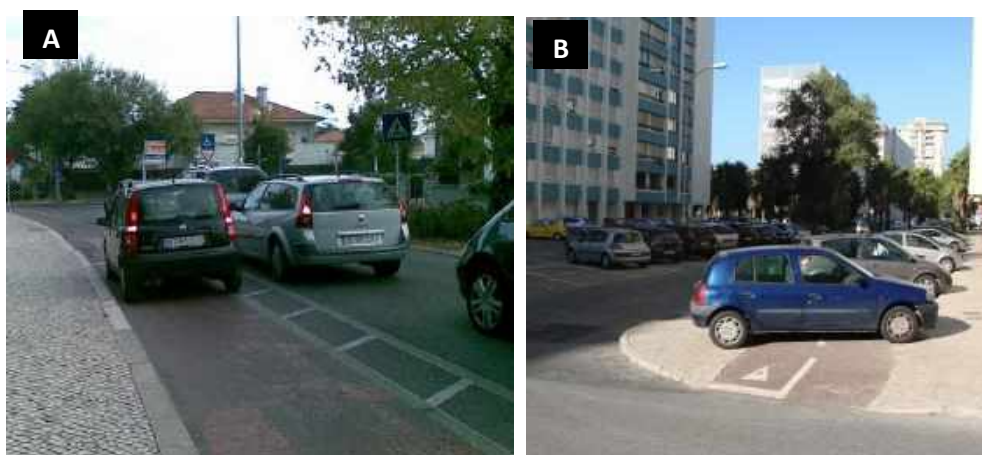


Figura 8 – A) Automóvel em ciclovia; B) Automóvel estacionado em ciclovia. Fonte:
<http://anossaterrinha.blogspot.com/2009/10/ciclovia-de-oeiras.html>

Segundo um estudo relativo ao impacto de infra-estruturas sobre os acidentes e lesões em circulação em bicicleta (Reynolds & Harris & Teschke & Cripton & Winters, 2009), há evidências que as infra-estruturas concebidas para o efeito da circulação em bicicleta, (e.g. ciclovias, ciclofaixas, percursos de bicicleta em rotundas) reduzem o risco de acidentes em relação à circulação em bicicleta com tráfego ou fora de estrada com peões. A iluminação de rua, superfícies pavimentadas e passeios de ângulo reduzido são também referidas como medidas adicionais que auxiliam na prevenção e melhoramento da segurança do utilizador de bicicleta.

Em Portugal, existem também exemplos de municípios onde há uma clara aposta em mobilidade sustentável, como é o caso do Município da Murtosa. Neste município, estima-se que cerca de 60% da população utilize a bicicleta como meio principal de transporte. Este valor sobe para 90% quando se refere apenas à população em idade escolar (Mobilidade Sustentável no Concelho da Murtosa in www.cm-murtosa.pt).

Após o reconhecimento do enorme potencial do município quanto ao uso e promoção da bicicleta, a Câmara Municipal da Murtosa, conjuntamente com a APA e com a Universidade de Aveiro, parceiras no Projecto Mobilidade Sustentável, criou em 2007, o Projecto “Murtosa Ciclável”. No mesmo pode ler-se que o projecto visa *“a utilização da bicicleta: nas deslocações do dia-a-dia, como meio de transporte suave, amigo da saúde e do ambiente e o seu uso como meio privilegiado de descoberta e fruição do riquíssimo património natural e cultural local. Desta segunda vertente, destaca-se a implementação do Percurso Visitável da Natureza - NaturRia, entre o Cais do Bico e a Ponte da Varela (percurso nascente) e entre a Ponte da Varela e a Pousada da Ria, no Muranzel (percurso poente)”* (Projecto Murtosa Ciclável in www.cm-murtosa.pt).

No âmbito do mesmo projecto, foi construída uma rede de ciclovias, que inclui infra-estruturas já existentes e infra-estruturas a construir no futuro. Não só foram constituídos corredores *“Bike friendly”* dentro da cidade, como o projecto também contemplou a promoção e a descoberta do património natural e cultural do Concelho da Murtosa.

O mapa seguinte exposto pela Figura 9 mostra a implementação da rede de percursos cicláveis do projecto “Murtosa Ciclável”, diferenciada por cores, consoante o estado de implementação e os materiais a usar, conforme a legenda.

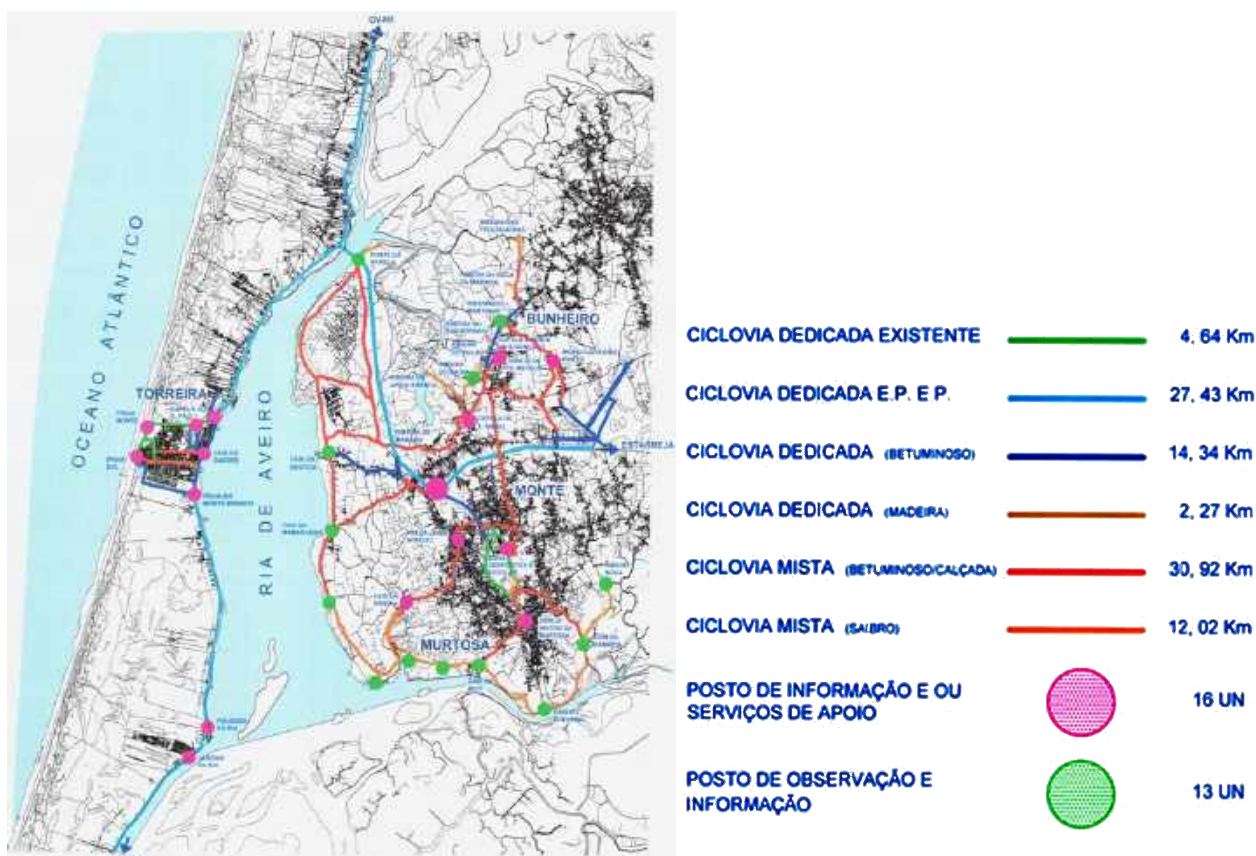


Figura 9 - Mapa de ciclovias na Murtosa e ria de Aveiro
(<http://www.cm-murtosa.pt/bicicleta/include/rede.htm>)

Com o objectivo de intervir nas vertentes urbanísticas e ambientais das cidades, o Programa Polis surgiu no ano 2000 (RCM, 2000), através da associação entre o Estado e as Câmaras Municipais das várias cidades.

O Projecto Polis Litoral – Ria de Aveiro contempla a construção de uma Via Ecológica Ciclável (VEC), através da criação de novas infra-estruturas (ciclovias) e a adaptação de alguns percursos existentes, bem como a colocação de sinalização vertical e informativa (turística e ambiental). A VEC será um percurso, associado ao desporto, lazer e turismo na envolvente da Ria de Aveiro. Com uma extensão de cerca de 107 km, este percurso contínuo ao longo da Ria de Aveiro, ligará os vários concelhos fronteiros à Ria e também os concelhos fronteiros às Pateiras de Fermentelos e de Frossos, contribuindo desta forma, para o desenvolvimento de uma oferta ambiental e turística dos vários municípios e para a promoção e desenvolvimento da mobilidade suave.

De acordo com o estudo, *“Promoting Safe Walking and Biking to School: The Marin County Success Story”* (Staunton & Hubsmith & Kallins, 2003), há evidências de que, através do levantamento e criação de rotas seguras para fazer a viagem casa-escola a pé ou de bicicleta, é possível mudar hábitos e estilos de vida da população. Este estudo relata que, a partir do segundo ano da implementação do programa, as viagens a pé aumentaram em 64%, de bicicleta (114%) e carpooling (boleia) em cerca de 91%, reduzindo desta forma o elevado número de viagens por veículos particulares que transportavam apenas um aluno em cerca de 39%.

Durante a apresentação da 8-80 Cities o Director executivo, na sua conferência do 8º Congresso Ibérico *“A Bicicleta e a Cidade”* (Peñalosa, 2010), fez uma referência a um levantamento de opiniões de crianças sobre como seria o lugar ideal em que gostariam de viver. Estas opiniões, foram retratadas em desenhos. É impressionante o desenho do Edgar Martin (Figura 10), um adolescente com apenas 13 anos, parece saber mais sobre planeamento urbano do que muitos engenheiros, arquitectos e políticos. Tal como afirma Peñalosa, em tão tenra idade, esta criança já sabe que se juntar bicicletas e peões, os peões podem sair magoados, se juntar bicicletas e carros, os utilizadores de bicicletas podem sair magoados, e por isso, é necessário cada um ter o seu espaço.

No seu extraordinário desenho, é possível reparar que a cidade, para além de ter parques infantis e edifícios baixos, existe uma via para peões, uma para utilizadores de bicicleta, uma para carros, outra para camiões e outra para transportes públicos.



Figura 10 - Desenho de Edgar Martin, planeamento urbano
(<http://vimeo.com/16550469>)

A rede 8-80 Cities tem como ideais criar cidades que sejam apropriadas para pessoas dos 8 aos 80 e não cidades direccionadas sobretudo para uma faixa etária entre os 20 e os 40 anos. A rede tem como missão trazer mais vida às comunidades, onde os moradores possam viver com mais alegria e harmonia. Promove actividades como andar a pé e a utilização da bicicleta em espaços públicos, com o intuito de melhorar o ambiente, promover o desenvolvimento económico, aumentar e complementar os sistemas de transporte, criar uma vida recreativa melhor para todos e melhorar a saúde pessoal e pública (8-80 Cities, <http://www.8-80cities.org/>).

6. Metodologia

Para objecto do presente estudo, foi escolhida uma modalidade que tem tido uma crescente manifestação dentro do contexto social e desportivo actual e que corresponde aos requisitos de contacto e ausência de contacto com a natureza. Assim, foi escolhido a utilização de bicicleta, que engloba todas as actividades de ciclismo, cicloturismo, btt, utilização da bicicleta como meio de transporte ou apenas como meio recreativo e de lazer.

Dos objectivos específicos, destacam-se a identificação dos aspectos relacionados com a prática desportiva, em concreto a utilização da bicicleta. Foram também objectivados o contexto e o período durante o qual é realizada esta actividade.

No que concerne aos aspectos referentes ao consumidor e ao ambiente, foram identificados os níveis de preocupação face ao ambiente, as acções praticadas e a opinião face a algumas medidas a adoptar em benefício da qualidade ambiental, bem como as fontes de informação ambiental normalmente consultadas.

6.1. Caracterização do estudo

Para responder às questões de pesquisa, foi adaptado um questionário, já anteriormente validado que aborda as três diferentes áreas: Ambiente, Desporto e Consumo. Desta forma o questionário é constituído pela seguinte forma:

- **Parte I – Identificação do Inquirido**

Esta parte é constituída por cinco perguntas, das quais duas são de resposta aberta (idade e profissão) e três são de resposta fechada (género, zona de residência e grau de escolaridade).

- **Parte II – Aspectos da Prática Desportiva**

Constituída por cinco perguntas, das quais quatro são de resposta fechada (modalidade, tempo de utilização de bicicleta, frequência de utilização e agradabilidade na prática da modalidade). Nesta última pergunta, é utilizada uma escala de *Likert*, com 5 parâmetros (0 a 4: 0 corresponde a sem opinião, 1 corresponde a nada agradável e 4 muito agradável). A quinta pergunta é de resposta aberta e refere-se à prática de outras modalidades.

- **Parte III - O Consumidor e o Ambiente**

A terceira e última dimensão do questionário é constituída por treze questões, das quais sete utilizam a escala de *Likert*, sendo estas questões formuladas com o propósito de medir o nível de preocupação ambiental, a disposição em alterar algo na utilização da bicicleta com vista a um melhor meio ambiente, concordância na aplicação de uma taxa ecológica, atenção prestada aos rótulos ecológicos, frequência de aquisição de produtos ecológicos, disposição em pagar mais por serviço ecológico e por fim, o grau de modificação de atitudes face aos problemas ambientais desde que passou a usar a bicicleta.

Relativamente ao **tratamento de dados**, foi utilizado o software estatístico *IBM SPSS versão 19*. Foram realizadas tabelas de frequência, descritivas e cruzamento de dados e foram realizados testes estatísticos tais como, *t-student*, qui-quadrado e correlações de *Pearson*.

Como forma de estimar a confiabilidade do questionário aplicado, foi medido o coeficiente do alfa de Cronbach, que resultou em 0,774 (Quadro 4). Este valor representa um bom índice de confiança do instrumento de pesquisa face às variáveis que se pretendem avaliar.

Quadro 4 – Alfa de Cronbach

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach Baseado em itens standardizados	Número de Items
,774	,782	18

Foi também analisado qual o item que, se fosse eliminado do questionário, aumentaria o grau de confiabilidade do questionário. Foi verificado que ao eliminar o item “Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?”, aumentaria o alfa para 0,804, o que não justificaria tal eliminação.

Relativamente ao item das idades, para facilitar a interpretação dos dados, foi criada um item novo, chamado **escalões idades**, com as seguintes características:

- Escalão 1 – Até aos 19 anos
- Escalão 2 – Entre os 20 e os 29 anos
- Escalão 3 – Entre os 30 e os 39 anos

- Escalão 4 – Entre os 40 e os 49 anos
- Escalão 5 – Entre os 50 e os 59 anos
- Escalão 6 – 60 ou mais de 60 anos

De acordo com o estudo elaborado por Martins (2010), foram agrupadas as variáveis dependentes com as mesmas características, da seguinte forma:

DIMENSÃO DA ATITUDE/COMPORTEAMENTO AMBIENTAL GERAL

- 1) Nível de preocupação ambiental (“PA”);
- 2) Acção ambiental (“Acção”);
- 3) Benefício do crescimento económico ou da qualidade ambiental (“CE ou QA”);

DIMENSÃO DA ATITUDE/COMPORTEAMENTO AMBIENTAL NA PERSPECTIVA DO CONSUMO

- 1) Frequência da aquisição de produtos ecológicos (“Aquisição PE”)
- 2) Atenção aos rótulos ecológicos (“Rótulos”);
- 3) Disposição para pagar mais por um serviço ecológico (“Pagar Serviço Ecológico - PSE”);

DIMENSÃO DA ATITUDE/COMPORTEAMENTO AMBIENTAL NA PERSPECTIVA DESPORTIVA

- 1) Pagamento de taxa ambiental por actividades desportivas prejudiciais (“Taxa”);
- 2) Influência da prática desportiva na alteração de comportamentos ambientais (“Modificado”);
- 3) Disposição para alterar algo na prática da modalidade em prol do ambiente (“Disposição”)

De seguida, na apresentação de resultados, foram realizadas duas caracterizações da amostra. Primeiramente, foi realizada uma caracterização geral da amostra, seguida de uma caracterização da amostra em relação à modalidade. Nesta caracterização mais específica da amostra, foram realizados vários cruzamentos de tabelas, através da opção “*crosstabs*”. As análises realizadas foram agrupadas nas três dimensões de atitude/comportamento anteriormente referidas.

A aplicação do teste de t-student, teve como objectivo analisar a diferença entre as duas médias dos dois grupos analisados e o teste do qui-quadrado, foi aplicado para avaliar em

que medida os valores observados se desviam do valor esperado. Quanto maior for o valor do qui-quadrado, maior é a relação entre a variável dependente e a variável independente. Por fim, foi realizado um estudo de correlações de Pearson, que mede o grau de correlação e a direcção desta relação, se positiva ou negativa, entre duas variáveis (Murteira, Ribeiro, Silva & Pimenta, 2002).

6.2. Delimitações do estudo

Este estudo tem como principal objecto de análise, a comparação entre determinados praticantes de uma actividade física, os utilizadores de bicicleta e os não praticantes dessa actividade física, ou seja, os não utilizadores de bicicleta.

Os sujeitos analisados são residentes do Concelho de Oeiras à data de 2011, num universo de cerca de 170.000 habitantes (CMO, n.d.). Esta abordagem tem também como delimitação, os itens relativos ao consumo e sensibilização ecológica, práticas e hábitos de vida sustentáveis. Foram também discutidos e analisados aspectos relativos à prática desportiva dos inquiridos.

6.3. Questões de pesquisa

- **H1:** O nível de preocupação ambiental de um cidadão utilizador de bicicleta é maior do que o nível de preocupação ambiental de um cidadão não utilizador de bicicleta?
- **H2:** Um utilizador de bicicleta com mais anos de prática é um sujeito com maior nível de preocupação ambiental do que um utilizador de bicicleta com menos anos de prática?
- **H3:** Um utilizador de bicicleta mais regular é um sujeito com maior nível de preocupação ambiental do que um utilizador de bicicleta menos regular?
- **H4:** Um utilizador de bicicleta é mais participativo em acções em prol do ambiente do que um sujeito não utilizadores de bicicleta?
- **H5:** Tendo em conta o Crescimento Económico e a Qualidade Ambiental, os utilizadores de bicicleta terão maior tendência para beneficiar a Qualidade Ambiental em detrimento do Crescimento Económico do que os não utilizadores de bicicleta?

- **H6:** Um utilizador de bicicleta é um consumidor mais frequente de produtos ecológicos do que um não utilizador de bicicleta?
- **H7:** Os utilizadores de bicicleta têm por norma mais atenção aos rótulos ecológicos do que os não utilizadores de bicicleta?
- **H8:** Os utilizadores de bicicleta estão mais dispostos a pagar mais por um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável do que os não utilizadores de bicicleta?
- **H9:** Um utilizador de bicicleta com mais anos de prática tem atitudes/comportamentos de consumo ecológico mais evidenciados do que um praticante menos experiente?
- **H10:** Um utilizador de bicicleta mais regular tem atitudes/comportamentos de consumo ecológico mais evidenciados do que um praticante menos regular?
- **H11:** A aplicação de uma taxa a reverter para a preservação do ambiente sobre a actividades desportivas que o prejudiquem é mais apoiada pelos utilizadores de bicicleta do que pelos não utilizadores de bicicleta?
- **H12:** Os utilizadores de bicicleta trocam mais frequentemente o uso do automóvel pela caminhada?
- **H13:** Os factores motivacionais que levam à prática desportiva (utilização da bicicleta) conduzem também a atitudes e comportamentos mais ecológicos?
- **H14:** Os utilizadores de bicicleta estão disponíveis para alterar algo na sua modalidade em prol da preservação do ambiente e dos recursos naturais?
- **H15:** Os utilizadores de bicicleta consideram que mudaram a sua atitude face aos problemas ambientais desde que passaram a utilizar a bicicleta?

7. Apresentação e Discussão de Resultados

7.1. Caracterização geral da amostra

A **amostra** deste estudo é composta por **241 indivíduos** residentes no concelho de Oeiras. De acordo com os CENSOS (2001), residem no mesmo concelho, um total de 162.128 habitantes. Dos 241 indivíduos inquiridos, 107 (44%) são do género masculino e 134 (56%) são do género feminino.

Relativamente aos **escalões etários** (Figura 11), a maior parte dos inquiridos está situada na faixa etária dos 20 aos 29 anos, representando quase metade da amostra (48,5%); segue-se o intervalo da faixa etária dos 30 aos 39 anos com 20,7% e a faixa etária entre os 40 e os 49 anos agrupa 16,2% da amostra. Por fim, os três grupos com menos percentagem são os que constituem a faixa etária mais nova e os dois grupos de faixa etária mais avançada; quanto ao máximo e mínimo referente à idade dos indivíduos, o inquirido mais novo tem 16 anos e o inquirido mais velho tem 66 anos (Quadro 5).

Quadro 5 – Análise descritiva das idades da amostra

	N	Mínimos	Máximos	Média	Desvio padrão
Idade	241	16,00	66,00	32,3651	11,06343
Números validos	241				

Escalões etários

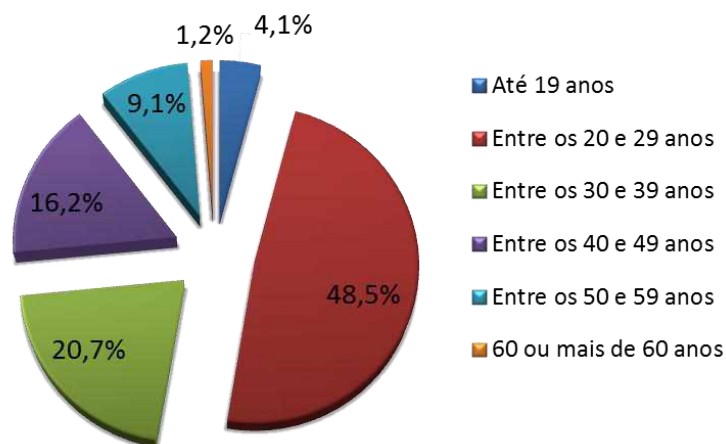


Figura 11 - Escalões etários

Relativamente ao nível de escolaridade, existe uma predominância no grupo de pessoas com o secundário (53,9%), seguido do grupo com uma Licenciatura (27,8%). O gráfico de barras patenteado pela Figura 12 espelha de forma mais detalhada os diferentes graus de escolaridade e a sua distribuição pelos inquiridos.



Figura 12 - Escolaridade

Os 241 inquiridos que constituem a amostra foram agrupados de acordo com as suas profissões, tendo como base a Classificação Portuguesa das Profissões (INE, 2011). Às mencionadas profissões, foram ainda acrescentados três grupos: “Estudantes”, “Desempregados” e “Reformados”. A seguinte amostra revela uma significativa representação do grupo dos trabalhadores dos serviços pessoais, de protecção e segurança e vendedores, com 48,13%; os grupos dos estudantes e dos representantes do poder legislativo e de órgãos executivos, dirigentes, directores e gestores executivos apresentam resultados muito próximos: de 14,52% e 14,11%, respectivamente. Não foi obtida nenhuma resposta para o grupo de operadores de instalação e máquinas e trabalhadores da montagem (Figura 13).

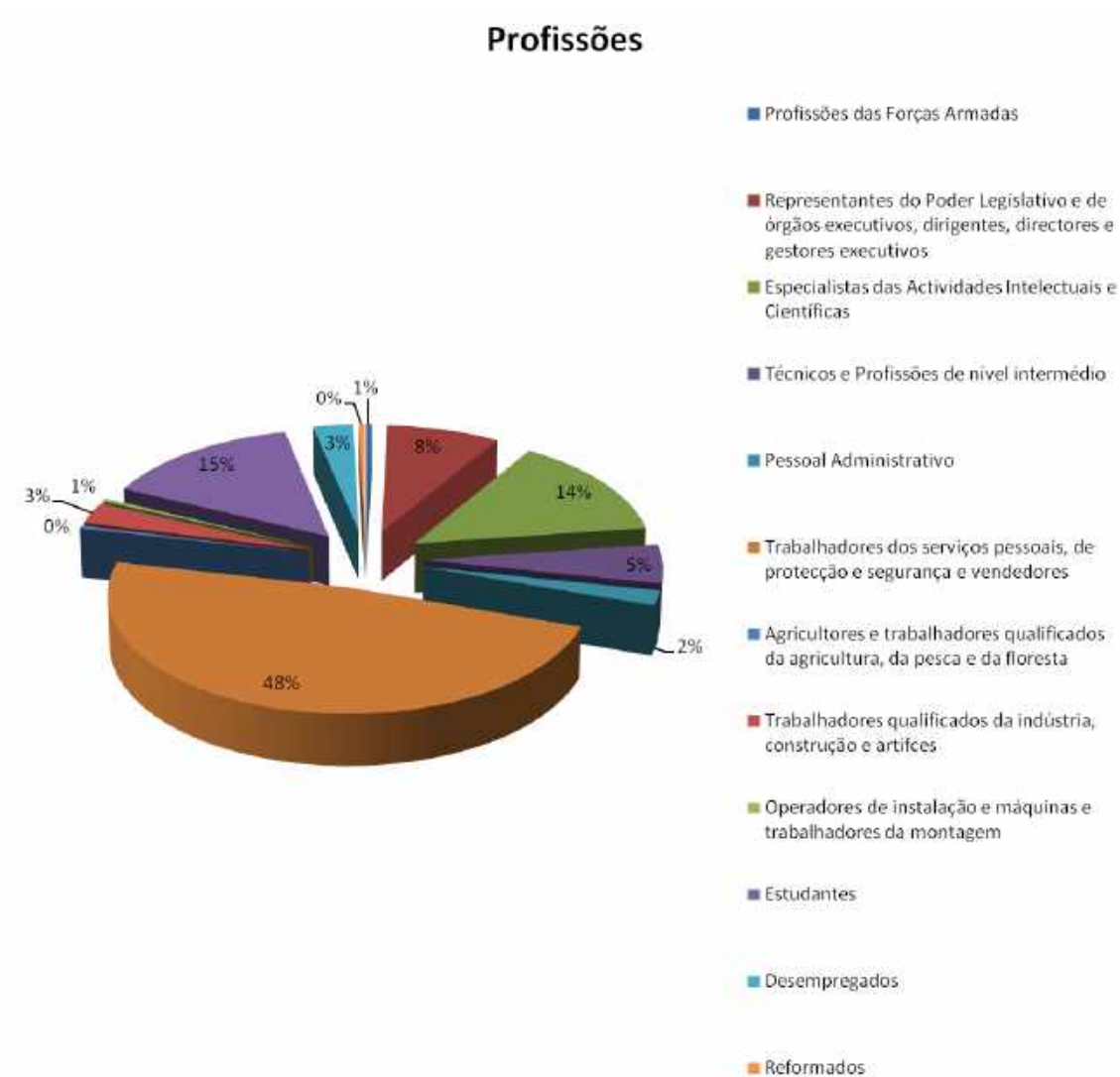


Figura 13 - Profissões

Em relação à zona de residência, a maioria dos inquiridos (85,06%), respondeu que residia em zona urbana e os restantes inquiridos (7,47%) afirmaram residir em zona rural ou mista.

Para finalizar a caracterização geral da amostra, foi realizada uma tabela de frequências sobre a modalidade desportiva em estudo (Quadro 6), através da qual se pode verificar que 115 inquiridos responderam positivamente à utilização da bicicleta (47,7%), face a 126 inquiridos que declararam como não utilizadores de bicicleta (52,3%).

Quadro 6 – Análise estatística, Modalidade

		Frequência	Percentagem	Percentagem Valida	Percentagem acumulada
Validos	Utilizador de Bicicleta	115	47,7	47,7	47,7
	Não Utilizador de Bicicleta	126	52,3	52,3	100,0
Total		241	100,0	100,0	

No que concerne ao tempo de prática dos utilizadores de bicicleta, tal como pode ser analisado pelos resultados ilustrados na Figura 14, a classe dos utilizadores que praticam há mais de 10 anos (53,9%) constitui-se como a de maior destaque. No entanto, relativamente à frequência da prática (Figura 15), verifica-se que o número de utilizadores de bicicleta diminui à medida que aumenta o número semanal de utilizações da bicicleta.



Figura 14 – Anos de prática

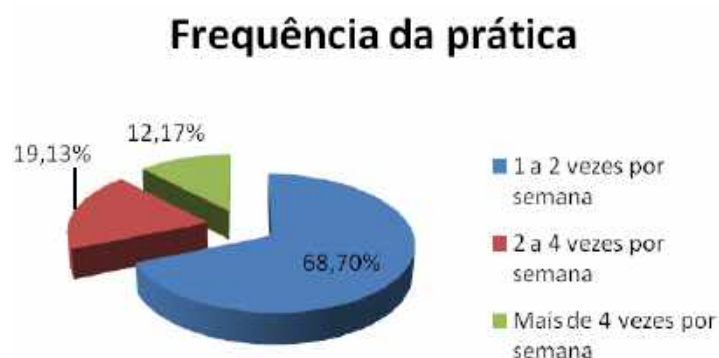


Figura 15 - Frequência de prática

Dos factores que mais agradam os utilizadores de bicicleta (Figura 16), destacam-se dois grupos. Uma maioria de 71,30% de inquiridos atribui a classificação de “Muito Agradável” ao factor ligado à “Melhoria da Condição Física”; uma maioria ligeiramente inferior (67,83%) surge logo de seguida associando o “Muito Agradável” ao factor designado “Desfrutar da Natureza”. Realça-se ainda que os restantes aspectos ligados aos aspectos ambientais são todos classificados com elevada agradabilidade por uma maioria dos inquiridos: “Redução de CO2” e “Viver num Ambiente de Qualidade”. Por último, os factores que tiveram uma conotação menos positiva foram os pontos relativos à possibilidade de “Estabelecer novos contactos sociais” e ao “Desafio que a modalidade coloca”.

O que mais lhe agrada na modalidade

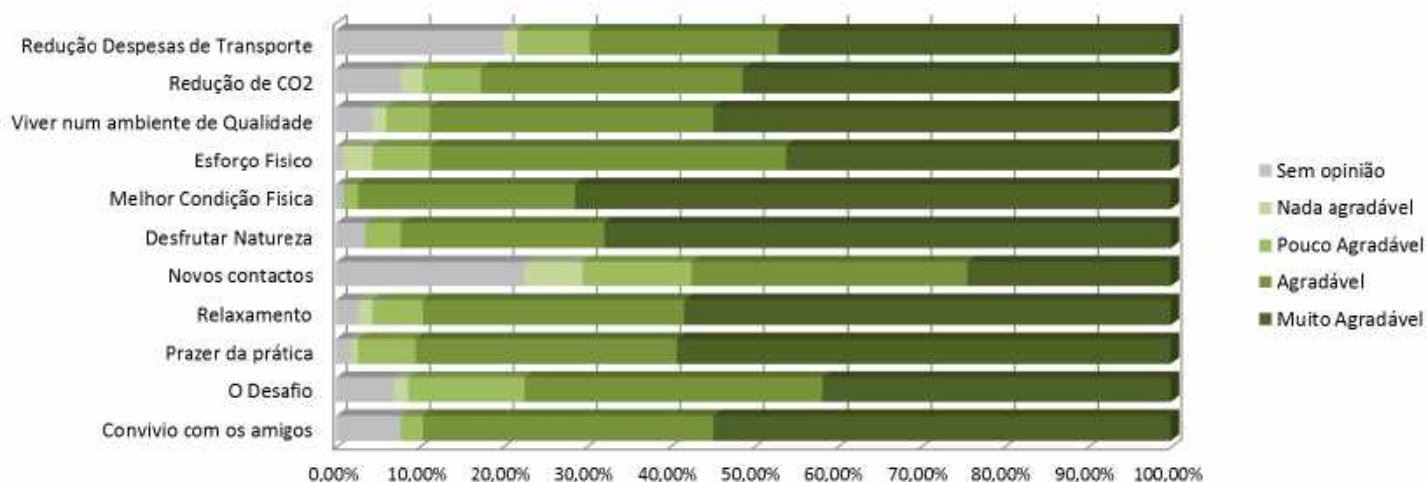


Figura 16 – Factores de agradabilidade na modalidade

Analisando de uma forma geral o Nível de Preocupação Ambiental (PA) dos inquiridos, há uma notória inclinação para respostas de interesse ambiental, uma vez que 50,6% afirmam estar preocupados com o ambiente e 41,9% declaram mesmo estar muito preocupados com o ambiente (Quadro 7).

Foi ainda possível constatar que 92,5% toma, ou já tomou, alguma acção em prol do ambiente; neste âmbito, a acção mais praticada pelos inquiridos é a de utilização das lâmpadas de baixo consumo (84,23%), seguida da reciclagem do lixo doméstico (76,76%). Dos poucos inquiridos que afirmam nunca terem praticado nenhuma acção em prol da defesa do ambiente, a maioria (66,67%) alega como elemento justificativo o factor “Falta de tempo” (Quadro 8).

Quadro 7 - Nível de PA e Acção em prol do ambiente

		Frequência	Percentagem
Nível de PA	Sem opinião	5	2,10%
	Nada Preocupado	2	0,80%
	Pouco Preocupado	11	4,60%
	Preocupado	122	50,60%
	Muito Preocupado	101	41,90%
Acção	Sim	223	92,50%
	Não	18	6,50%

Quadro 8 - Participação em acções ambientais

	Limpezas de florestas e percursos	Reciclagem do lixo doméstico	Lâmpadas de baixo consumo	Utilização de painéis solares	Outra
Frequência	63	185	203	17	14
Percentagem	26,14%	76,76%	84,23%	7,05%	5,81%

Ainda no que se refere a atitudes e comportamentos, tal como se pode ver pela informação ilustrada pela Figura 17, a maioria dos inquiridos não só respondeu que beneficiaria o ambiente em detrimento do crescimento económico (64,7%), como também se mostra atento e muito atento à informação patenteada pelos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire (53,50%)³; na Figura 18 encontram-se registados os resultados relativos à atenção prestada aos rótulos ecológicos.

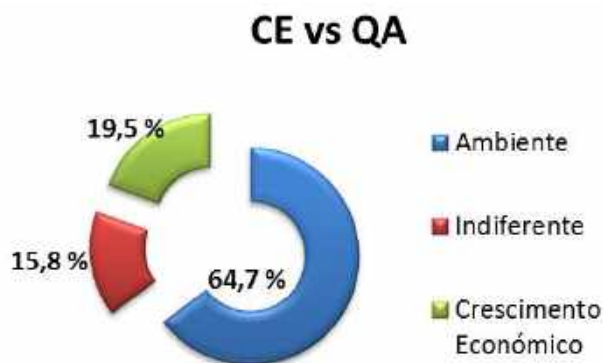


Figura 17 - Dicotomia CE vs QA

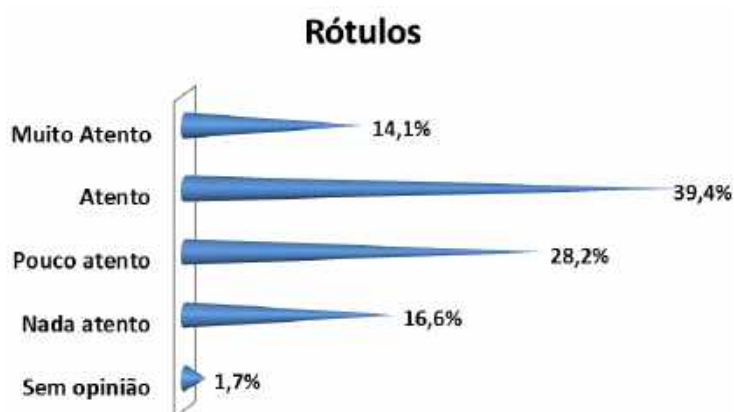


Figura 18 – Atenção aos rótulos ecológicos

³ Soma das percentagens do grupo de respostas "Atento" e "Muito Atento"

Se tomarmos em linha de conta os resultados espelhados na Figura 19, relativamente à aquisição de produtos ecológicos, também percebemos que apenas uma pequena percentagem dos inquiridos (5%) afirma nunca optar por tal tipo de consumo. No entanto, também apenas uma outra minoria o faz sempre (3,7%). Uma maioria da fatia, 54,7% dos inquiridos consome frequente e esporadicamente produtos com características benéficas para o ambiente. Por último, 36,5% dos inquiridos declara que a aquisição dos produtos verdes está condicionada pela variável preço, o que denota uma certa elasticidade da procura face à mesma variável.



Figura 19 – Aquisição de produtos ecológicos

O pagamento de um valor extra por um serviço desportivo mais ecológico é claramente aceite pela maioria da amostra: cerca de 53% do total dos inquiridos afirma estar disposto ou muito disposto a pagar mais por esse produto, enquanto apenas 13,3% declara não estar nada disposto a efectuar esse sacrifício económico em prol da preservação do ambiente e dos recursos naturais.



Figura 20 - Disposição para pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico

Na Figura 21 estão ilustrados os resultados obtidos relativamente à questão da aplicação de uma taxa adicional às actividades desportivas nocivas para o ambiente. Ao analisarmos os mesmos, verificamos que a esmagadora maioria está de acordo ou totalmente de acordo com a cobrança de uma taxa adicional que revertesse a favor da preservação do ambiente (77,2%).

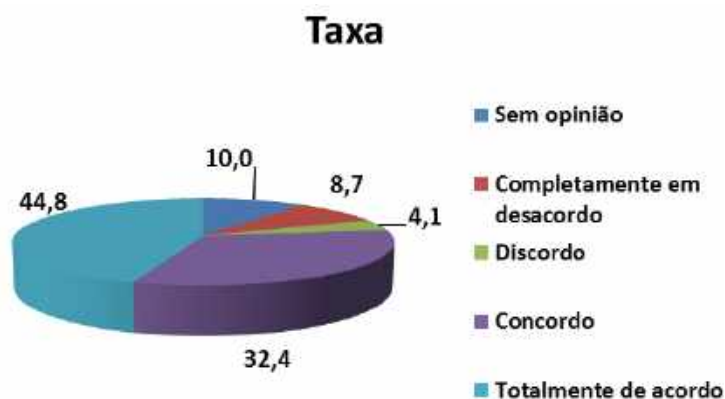


Figura 21 - Aplicação de taxa às actividades desportivas mais nocivas para o ambiente

Relativamente à opção de troca do automóvel pela caminhada (Quadro 9) verifica-se uma maior percentagem (59,8%) pela opção mais amiga do ambiente. Já no que diz respeito à frequência desta troca (Quadro 10), a maioria opta por trocar o uso do automóvel apenas uma a duas vezes por semana (48,61%).

Quadro 9 - Caracterização geral da amostra, Trocar automóvel pela caminhada

Troca frequentemente o uso do automóvel pela caminhada?				
	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem Acumulada
Sim	144	59,8	59,8	59,8
Não	97	40,2	40,2	100,0
Total	241	100,0	100,0	

Quadro 10 - Frequência da troca automóvel pela caminhada

	Frequência
1 a 2 vezes	48,61%
2 a 4 vezes	26,39%
Mais de 4 vezes	25,00%

Das fontes de informação ambiental mais recorridas por parte da amostra (Figura 22), destacam-se a Internet com (83,8%), logo de seguida e com um resultado muito próximo, a

Televisão (82,6%). A fonte a que menos pessoas recorrem, e também considerada a fonte menos credível, é a rádio (pouco mais de um quarto dos inquiridos recorre a este canal de informação).

Verificamos ainda que as respostas dos inquiridos foram coesas, na medida em que, as fontes mais recorridas foram também consideradas as fontes mais credíveis.

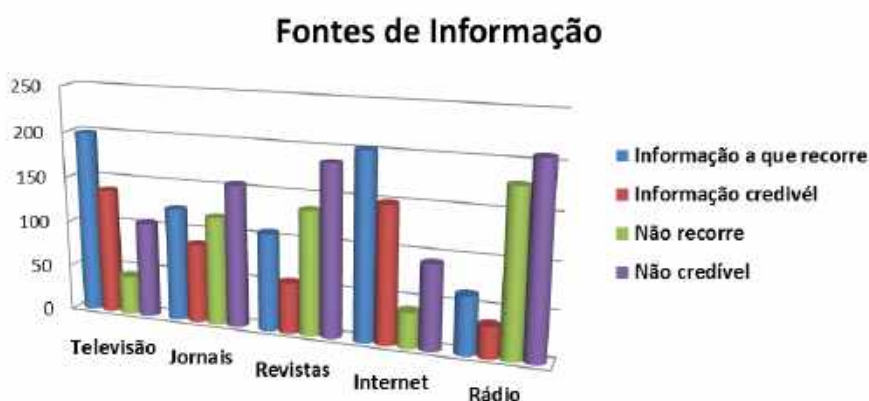


Figura 22 - Caracterização geral da amostra, Fontes de Informação

7.2. Caracterização da amostra em relação à modalidade

Analisando as características da população em relação à modalidade (Figura 23), é possível constatar que a população masculina é mais adepta da modalidade de Utilização da Bicicleta (UB) do que a população feminina. No grupo dos Não Utilizadores de Bicicleta (NUB), verifica-se o oposto, onde se destaca uma superior percentagem do género feminino.

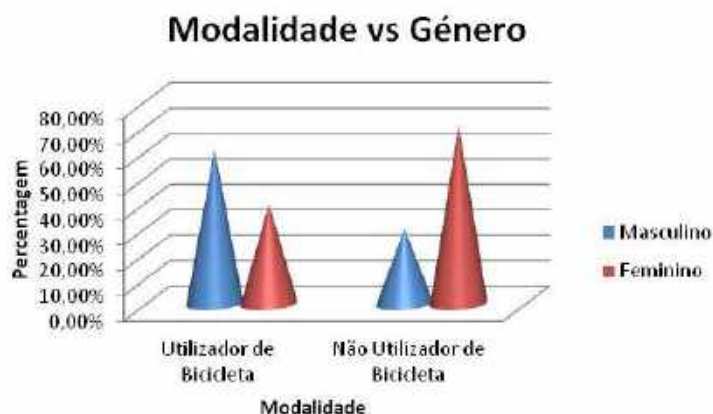


Figura 23 - Modalidade vs Género

De acordo com o escalão relativo à idade dos inquiridos, cujos resultados podem ser analisados na Figura 24, verifica-se que estamos perante uma amostra bastante equilibrada no que se refere aos dois grupos em análise: praticantes (UB) e não praticantes da modalidade (NUB). A faixa etária que engloba os indivíduos até aos 29 anos foi a mais participativa, alcançando 52,17% para os UB e 53,17% para os NUB.

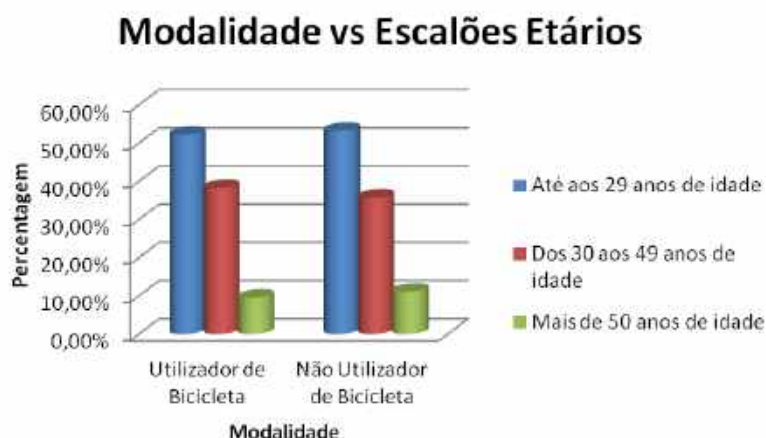


Figura 24 - Modalidade vs Escalão Etário

Em relação ao nível de escolaridade (Figura 25), verifica-se que a maior concentração dos inquiridos se agrupa no grau de escolaridade “Obrigatório e Secundário”, com destaque para os Não Utilizadores de Bicicleta, com 64,29%, valor acima dos 53,04% obtidos para os Utilizadores de Bicicleta.

Quanto ao nível intermédio (Bacharelato e Licenciatura) existe uma maior percentagem entre os Utilizadores de Bicicleta (39,13%), do que no âmbito dos Não Utilizadores de Bicicleta (29,37%).



Figura 25 - Caracterização da amostra, Modalidade vs Escolaridade

Relativamente à comparação entre a modalidade e o nível de preocupação ambiental, de uma forma ligeira, verifica-se que os praticantes da modalidade desportiva estão mais preocupados com o ambiente, com uma percentagem de 93,91% face ao valor percentual de 91,27% obtido para os Não Utilizadores de Bicicleta.

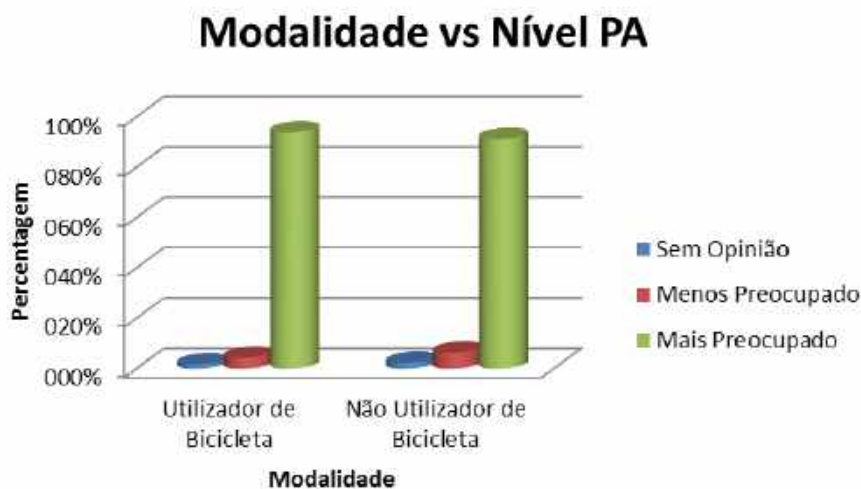


Figura 26 - Modalidade vs Nível de Preocupação Ambiental

No que se refere às acções em prol do ambiente, conforme é possível observar no Quadro 11, verifica-se uma ligeira superioridade percentual na participação dos Utilizadores de Bicicleta relativamente aos Não Utilizadores de Bicicleta, conforme é possível observar no quadro seguinte.

	Utilizador de Bicicleta	Não Utilizador de Bicicleta
Sim	93,91%	91,27%
Não	6,09%	8,73%

A aplicação do teste *t-student* revela uma diferença significativa para os casos das acções de Limpeza de florestas/percursos e da reciclagem do lixo doméstico, com valor de $p = 0,000$ e $p = 0,019$, respectivamente. A favor da prática de limpeza de florestas e percursos, encontram-se os Utilizadores de Bicicleta e no caso da reciclagem do lixo doméstico, são os não utilizadores de bicicleta que se mostram mais activos nesta acção, conforme é possível verificar no Quadro 12.

Quadro 12 – Análise Estatística, Modalidade vs Acções ambientais mais praticadas

		Teste de Levene para igualdade de variâncias		Teste t para igualdade de médias						
				t	df	Sig. (2-tailed)	Diferença de médias	Diferença de erro padrão	Intervalo de 95% de Confiança da diferença	
		F	Sig.						Inferior	Superior
Se sim, assinale quais: Limpeza de florestas/ percursos	Assumindo variâncias iguais	65,894	,000	-4,149	221	,000	-,24219	,05837	-,35722	-,12716
Se sim, assinale quais: Reciclagem do lixo doméstico	Assumindo variâncias iguais	23,839	,000	2,370	221	,019	,11844	,04998	,01995	,21693

Ao analisar as escolhas relativas ao Crescimento Económico em sacrifício da Qualidade Ambiental, ou vice-versa, é observável que, tanto dos Utilizadores de Bicicleta como os Não Utilizadores de Bicicleta, escolhem de forma claramente maioritária a Qualidade Ambiental, conforme se pode verificar pelos resultados ilustrados pela Figura 27.

No entanto, é possível verificar uma maior percentagem de UB a beneficiar a Qualidade Ambiental do que os Não Utilizadores de Bicicleta. Em relação ao benefício do Crescimento Económico em detrimento da Qualidade Ambiental, verifica-se que os NUB beneficiam mais o crescimento económico do que os UB.

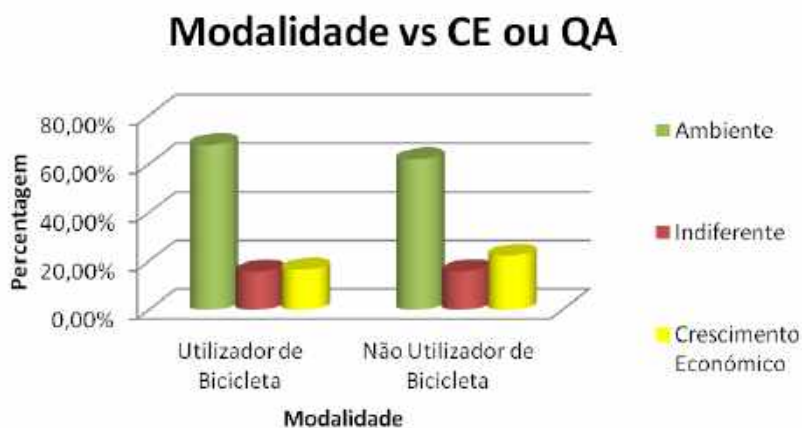


Figura 27 - Modalidade vs Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental

Ainda no que respeita às preocupações ambientais dos inquiridos, de acordo com os testes realizados, é de referir que ambos os grupos responderam em maioria que estão atentos aos rótulos de informação ambiental, não havendo desta forma grandes diferenças entre os grupos (Figura 28). Contudo, denota-se que os NUB ainda prestam maior atenção aos rótulos ecológicos do que os UB.

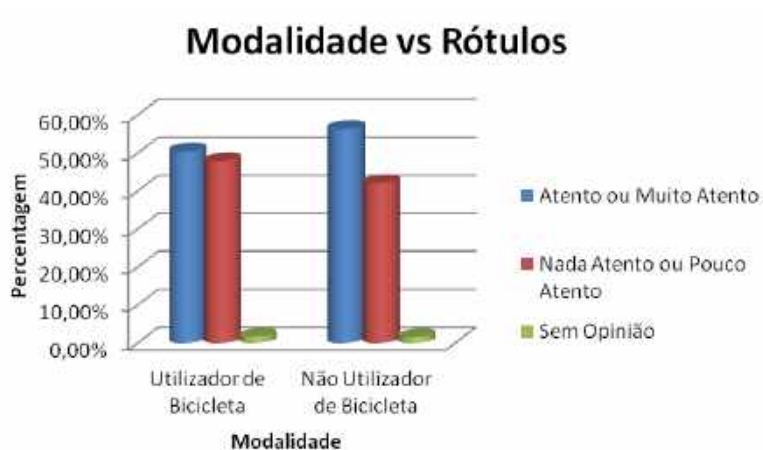


Figura 28 - Modalidade vs Rótulos

Como se pode verificar pela análise dos resultados englobados na Figura 29, os Utilizadores de Bicicleta demonstraram-se consumidores ecológicos mais frequentes, com 26,09%, face aos 15,87% dos NUB e menos dependentes da variável preço do que os NUB. O teste de Qui-Quadrado realizado evidenciou um valor significativo na opção “Frequentemente”, com um valor de Residual Ajustável de 2 a favor dos Utilizadores (Quadro 13).

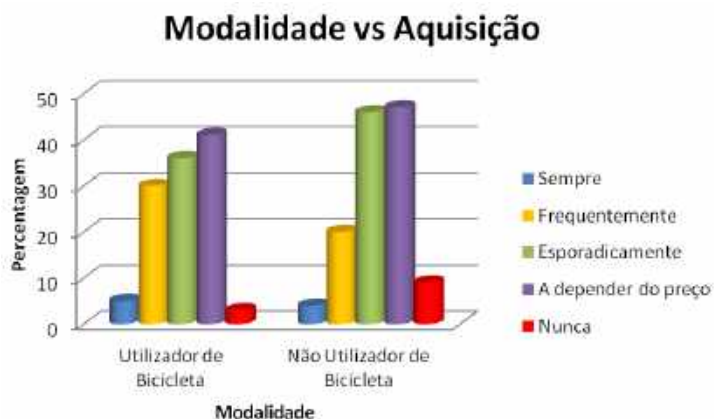


Figura 29 - Modalidade vs Aquisição de produtos ecológicos

Quadro 13 - Análise Estatística, Qui-Quadrado Modalidade vs Aquisição frequente

Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?		Frequentemente	
Modalidade	Utilizador de Bicicleta	Resultado	30
		Resultado esperado	23,9
		% dentro da Modalidade	26,10%
		% dentro de Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?	60,00%
		% do Total	12,40%
		Residual Ajustado	2
	Não Utilizador de Bicicleta	Resultado	20
		Resultado esperado	26,1
		% dentro da Modalidade	15,90%
		% dentro de Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?	40,00%
		% do Total	8,30%
		Residual Ajustado	-2

Relativamente aos utilizadores de bicicleta, 40% desta amostra afirma que troca frequentemente o uso do automóvel pela bicicleta (troca AB), como se pode verificar pelos resultados ilustrados pela Figura 30. Ainda dentro do grupo de utilizadores de bicicleta, 52,17% afirma realizar a troca 1 a 2 vezes por semana, enquanto 26,09% troca entre 2 a 4 vezes e por último, 21,74% troca mais de 4 vezes por semana.



Figura 30 - Utilizadores de bicicleta vs Troca do Automóvel pela Bicicleta

No que diz respeito à troca do uso do automóvel pela caminhada, a comparação entre Utilizadores de Bicicleta e Não Utilizadores, revela que existe uma maior percentagem de UB (66%) a trocar o automóvel pela caminhada (Troca AC) do que os NUB (54%). Estes resultados podem ser observados na Figura 31.

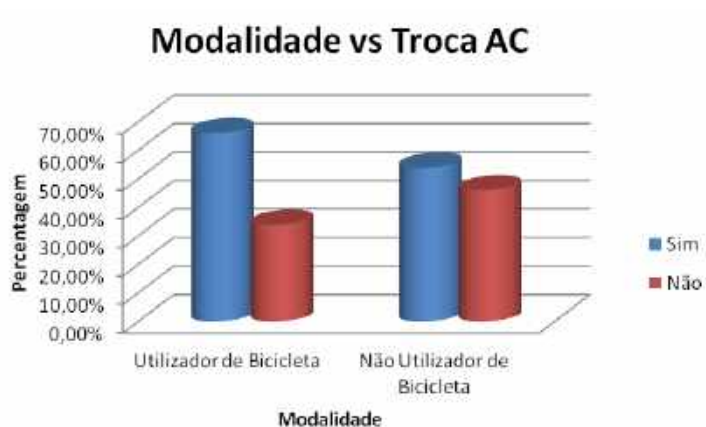


Figura 31 - Modalidade vs Troca do Automóvel pela Caminhada

Ao analisarmos a predisposição para pagar mais por um serviço ecológico, é visível que não existem grandes diferenças entre os grupos da presente amostra, apresentando ambos mais de 50% de respostas a favor do pagamento deste valor extra por um serviço desportivo mais ecológico (Figura 32).



Figura 32 - Modalidade vs Pagar mais por um serviço desportivo ecológico

No entanto, é possível notar uma maior concordância por parte dos Utilizadores de Bicicleta em taxar as actividades desportivas que prejudiquem o ambiente de forma a existir uma compensação da preservação do ambiente e dos recursos naturais, com 82% dos praticantes a concordar ou concordar totalmente, superior à percentagem obtida de 73% para os não utilizadores (Figura 33).

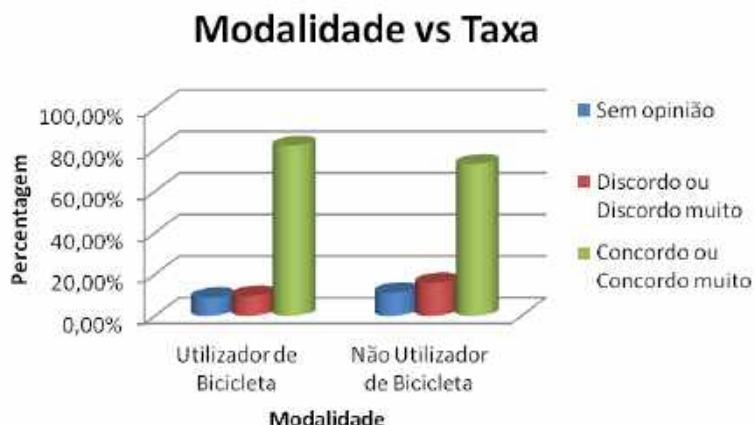


Figura 33 - Modalidade vs Aplicação de uma taxa às actividades que prejudiquem o ambiente

Os inquiridos Utilizadores de Bicicleta mostraram-se maioritariamente dispostos (91%) a alterar algo na utilização da bicicleta em prol do ambiente (Figura 35). Foi possível verificar ainda que as atitudes dos Utilizadores de Bicicleta face aos problemas ambientais foram modificadas após a utilização da bicicleta, num contínuo de pouca modificação até elevada modificação (Figura 34).

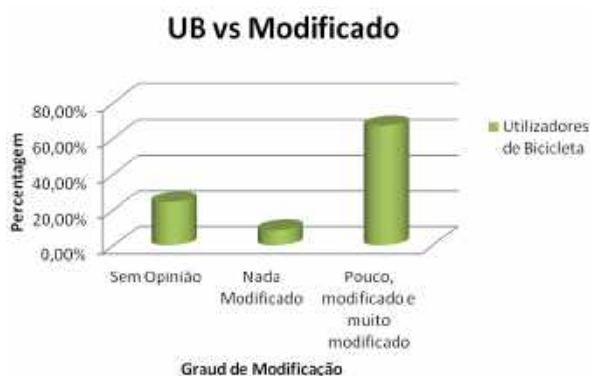


Figura 34 - Modalidade vs Influência da modalidade na atitude e comportamentos ambientais



Figura 35 - Disposição para alterar algo na sua utilização de bicicleta

Para finalizar a caracterização da amostra relativamente à modalidade, foram analisadas as opiniões e as escolhas das fontes de informação de cariz ambiental de ambos os grupos da amostra. Foi possível verificar que existe uma coerência entre a escolha da fonte de informação ambiental que é habitualmente utilizada e o nível de credibilidade atribuída à mesma (Quadro 14). Os Utilizadores de Bicicleta, consideram mais credível (68,70%) e mais utilizada (87,83%) a Internet, o mesmo não acontece com os NUB, que preferem a Televisão (90,48%), considerando a mesma fonte de informação também como a mais credível (69,05%).

É de realçar os valores referentes à credibilidade, que através do teste do Qui-Quadrado, se verifica uma forte ligação entre os Utilizadores de Bicicleta e a internet com $p = 0,036$ e valor de residual ajustável de 2,1 e os Não Utilizadores de Bicicleta relacionados com a credibilidade da Televisão, com $p = 0,000$ e valor de residual ajustável de 4,0.

Quadro 14 - Análise estatística, Modalidade vs Fontes de Informação

Quais as fontes de informação ambiental que lhe oferecem mais credibilidade		Televisão	Internet	
Modalidade	Utilizador de Bicicleta	Resultado	50	79
		Resultado esperado	65,4	71,1
		% dentro da Modalidade	43,5%	68,7%
		% dentro de Quais as fontes de informação ambiental a que lhe oferecem mais credibilidade?	36,5%	53,0%
		% do Total	20,7%	32,8%
		Residual Ajustado	-4,0	2,1
	Não Utilizador de Bicicleta	Resultado	87	70
		Resultado esperado	71,6	77,9
		% dentro da Modalidade	69,05%	55,56%
		% dentro de Quais as fontes de informação ambiental a que lhe oferecem mais credibilidade?	63,50%	46,98%
		% do Total	36,10%	29,05%
		Residual Ajustado	4,0	-2,1

Para ser mais fácil compreender todos os dados relativos à escolha das fontes de informação, foram expostos todos os valores, em percentagem, no Quadro 15.

Quadro 15 - Modalidade vs Fontes de Informação

	Fonte de Informação Ambiental normalmente recorrida		Fonte de Informação com mais credibilidade	
	Utilizadores de Bicicleta	Não Utilizadores de Bicicleta	Utilizadores de Bicicleta	Não Utilizadores de Bicicleta
Televisão	73,91%	90,48%	43,48%	69,05%
Jornais	48,70%	53,17%	33,04%	38,10%
Revistas	46,09%	42,06%	23,48%	22,22%
Internet	87,83%	80,16%	68,70%	55,56%
Rádio	22,61%	29,37%	12,17%	15,87%

A Rádio foi considerada por ambos os grupos, Utilizadores de Bicicleta e Não Utilizadores, como a fonte de informação menos recorrida. Simultaneamente, foi considerada a fonte de informação menos credível relativamente a informação ambiental. Deste modo, não se apresenta como uma fonte de informação ambiental com tão boas apetências para veicular informação por parte quer das diferentes autoridades ou dos diversos especialistas desta específica matéria.

7.3. Dimensão da Atitude/Comportamento na perspectiva Geral

7.3.1. Nível de Preocupação Ambiental

A variável independente género é a primeira a ser analisada em termos da modalidade em estudo em conjunto com o nível de preocupação com o ambiente (PA). É possível observar nas figuras 36 e 37 que existe uma diferença na preocupação ambiental entre os utilizadores de bicicleta masculinos e femininos. Neste grupo, os utilizadores do sexo feminino têm uma maior preocupação ambiental do que os utilizadores do sexo masculino.

Quanto aos não utilizadores de bicicleta, constatamos que um nível de preocupação ambiental muito semelhante entre pessoas do sexo masculino e pessoas do sexo feminino.



Figura 36 - UB vs Nível de Preocupação ambiental Vs Género

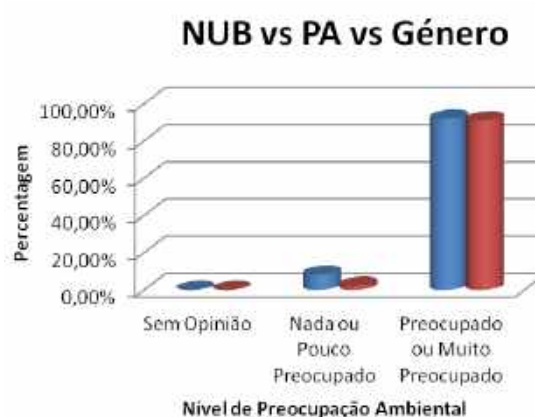


Figura 37 - NUB vs Nível de Preocupação ambiental Vs Género

Analisamos de seguida a variável dos escalões etários conjuntamente com a modalidade e o nível de preocupação, cujos resultados se encontram ilustrados nas figuras 38 e 39. Verificamos assim, que existe uma pequena relação entre a idade e o nível de preocupação dos UB. Observa-se que à medida que a idade aumenta é maior a percentagem de inquiridos

com elevado nível de preocupação para com o ambiente. Já no caso do grupo dos Não Utilizadores de Bicicleta, não é possível verificar tal facto.

UB vs PA vs Escalão Etário



Figura 38 - UB vs Nível de Preocupação ambiental vs Escalão Etário

NUB vs PA vs Escalão Etário

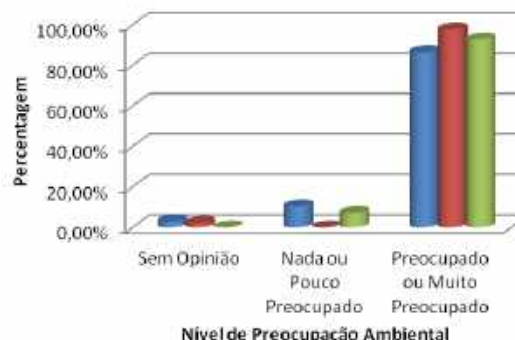


Figura 39 - NUB vs Nível de Preocupação ambiental vs Escalão Etário

Quanto à observação relativa aos níveis de escolaridade de ambos os grupos, Utilizadores de Bicicleta e Não Utilizadores de Bicicleta, no que respeita ao nível de preocupação ambiental, verificamos valores acima dos 80% para o escalão de Preocupado ou Muito Preocupado (Figuras 40 e 41).

Embora com uma diferença muito ligeira, os inquiridos do grupo de UB, com grau de Mestrado ou Douturamento, ou seja, os mais escolarizados, apresentam uma percentagem inferior aos outros dois graus de escolaridade, enquanto no grupo dos não utilizadores, verifica-se uma proporcionalidade directa com o grau de escolaridade. Muitos factores podem estar na base dessa diferença obtida, mas não descuramos uma maior preocupação da parte dos indivíduos mais escolarizados para com outras situações de crise que o nosso país actualmente atravessa.

UB vs PA vs Escolaridade



Figura 40 - UB vs Nível de Preocupação ambiental Vs Escolaridade

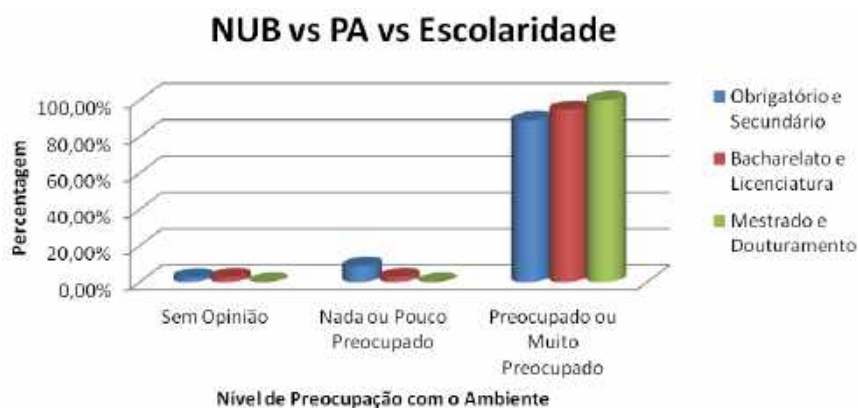


Figura 41 - NUB vs Nível de Preocupação ambiental Vs Escolaridade

Analisando em concreto só os UB e o seu tempo de prática face ao nível de Preocupação Ambiental, verifica-se que à excepção dos praticantes com 3 a 5 anos de prática, todos têm uma preocupação acentuada ou muito acentuada (Figura 42).

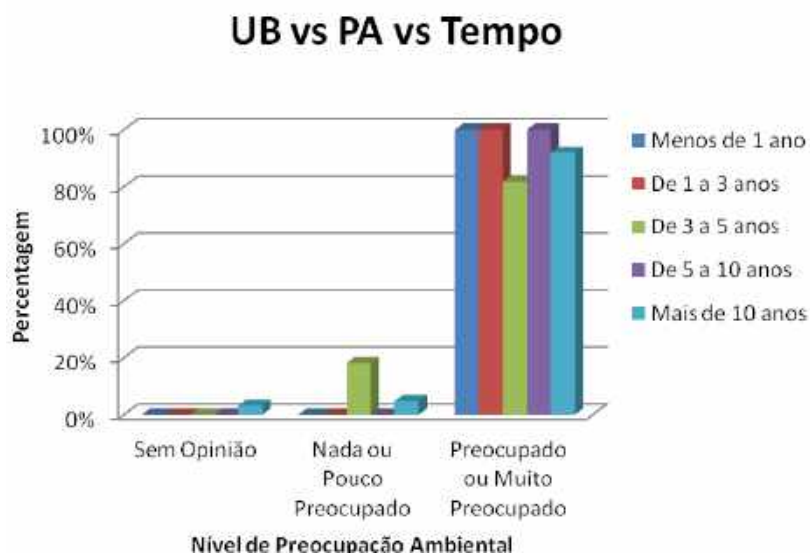


Figura 42 - UB vs Nível de Preocupação ambiental Vs Tempo de prática

No que se refere à frequência de prática, embora a diferença seja mínima, conforme expressa o quadro 16, os Utilizadores de Bicicleta com menor frequência de utilização apresentam um maior nível de preocupação face ao ambiente.

Quadro 16 - UB vs Nível de Preocupação ambiental Vs Frequência da prática

Qual o seu nível de preocupação face ao ambiente?	1 a 2 vezes	2 a 4 vezes	Mais de 4 vezes
Sem Opinião	3%	0%	0%
Nada ou Pouco Preocupado	3%	9%	7%
Preocupado ou Muito Preocupado	95%	91%	93%

7.3.2. Acção Ambiental

Ao analisar os comportamentos/atitudes ambientais no que se refere à acção propriamente dita em prol do ambiente, quer nos utilizadores de bicicleta, quer nos não utilizadores de bicicleta, é possível observar uma maior percentagem no género feminino (Figuras 43 e 44).

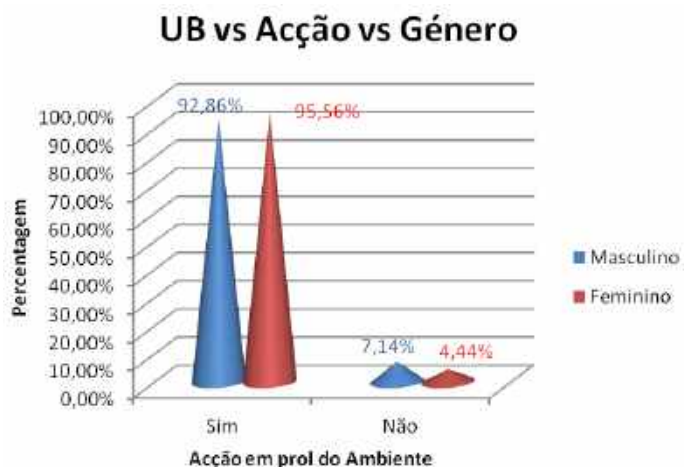


Figura 43 - UB vs Acção ambiental vs Género

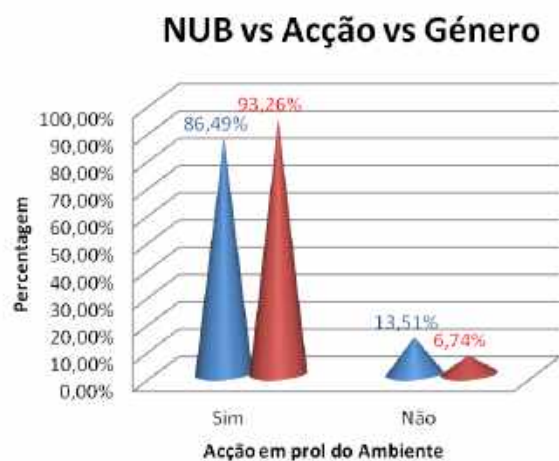


Figura 44 - NUB vs Acção ambiental vs Género

É de referir ainda que embora haja uma maior participação das mulheres em acções em prol do ambiente, é no grupo de Utilizadores de Bicicleta que se observa um maior equilíbrio, com apenas 2,7% de diferença, em comparação com os não utilizadores de bicicleta, com uma diferença percentual de 6,77%.

Relativamente à variável escalão etário (Figuras 45 e 46), verificamos que os resultados relativos aos Utilizadores de Bicicleta suscitam uma relação directa entre a acção em prol do Ambiente e os diferentes intervalos estipulados para as idades dos inquiridos. Deste modo, a percentagem de utilizadores que pratica ou já praticou acções em prol do ambiente, é maior nos grupos de idade mais avançada comparativamente com os utilizadores de bicicleta mais jovens.

No caso dos Não Utilizadores de Bicicleta, verifica-se uma relação inversa, em que os mais activos em prol do ambiente são os mais novos.

UB vs Acção vs Escalão Etário

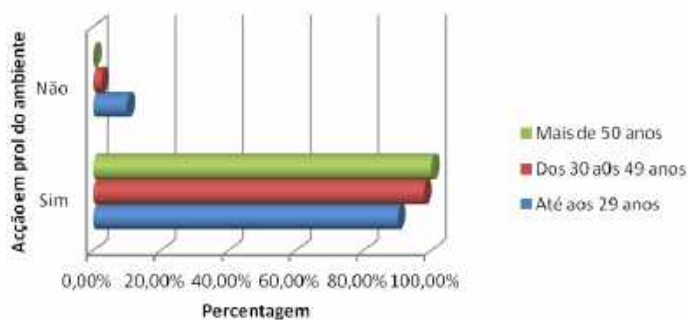


Figura 45 - UB vs Acção ambiental Vs Escalão Etário

NUB vs Acção vs Escalão Etário

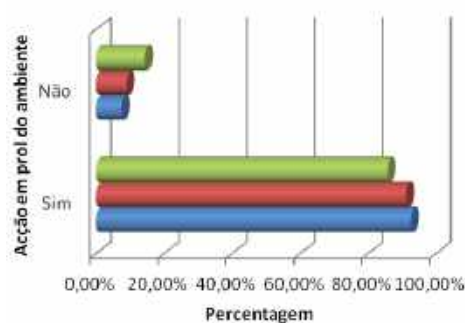


Figura 46 - NUB vs Acção ambiental Vs Escalão Etário

Ao analisar o nível de escolaridade dos dois grupos com a acção em prol do ambiente, verifica-se que ambos são muito similares, excepto no grau de Mestrado e Doutoramento. Assim, no grupo dos Utilizadores de Bicicleta, observa-se uma menor participação dos mestres e doutorados em acções em prol do ambiente do que nos restantes grupos, o que também não nos surpreende uma vez que já se tinham afirmado como ligeiramente menos preocupados com a preservação do ambiente do que os restantes escalões de escolaridade. Já no caso dos Não Utilizadores de Bicicleta, verifica-se o oposto, sendo os inquiridos com este nível que apresentam a maior participação em acções em prol do ambiente (Figuras 47 e 48).

UB vs Acção vs Escolaridade



Figura 47 - UB vs Acção ambiental Vs Escolaridade

NUB vs Acção vs Escolaridade

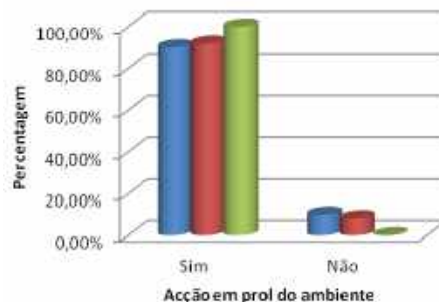


Figura 48 - NUB vs Acção ambiental Vs Escolaridade

Relativamente à análise do tempo de prática (TP) dos utilizadores de bicicleta e as acções em prol do ambiente, conforme se pode observar pelos resultados ilustrados na Figura 49, verifica-se um aumento na participação nas acções ecológicas, chegando mesmo a atingir os 100%, nos utilizadores que usam a bicicleta há mais de 3 anos e há menos de 10 anos.

UB vs Acção vs Tempo de prática



Figura 49 - UB vs Acção ambiental vs Tempo de prática

Ainda no que respeita aos Utilizadores de Bicicleta, mas avaliando as acções empreendidas em função da preservação ecológica em relação à frequência da prática, conforme se pode verificar pelos resultados ilustrados na Figura 50, são revelados casos em que há ou não participação em acções ecológicas face à frequência da prática. É possível observar que em qualquer frequência de prática, os níveis de participação em acções em prol do ambiente se registam acima dos 90%.

UB vs Acção vs Frequência da prática

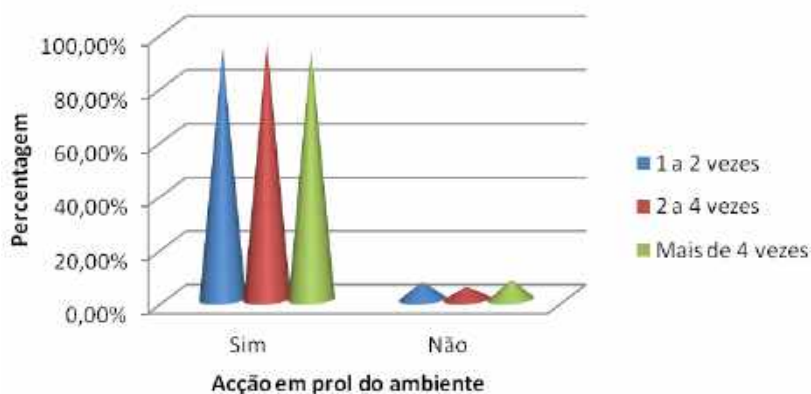


Figura 50 - Acção ambiental vs Frequência da prática

7.3.3. Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental

Ao avaliar a relação do género com a questão do benefício da Qualidade Ambiental ou Crescimento Económico, em detrimento do outro, ou mesmo a indiferença para com esta questão, foi possível observar que na modalidade de utilizadores de bicicleta, a percentagem de mulheres que beneficiam a Qualidade Ambiental é maior do que na dos homens (Figura 51).

No grupo dos NUB (Figura 52) é possível verificar o oposto. Nesta matéria, o género masculino subrepõe-se ao outro género, sendo mais os homens a declarar que preferem sacrificar o crescimento económico em prol da qualidade ambiental.

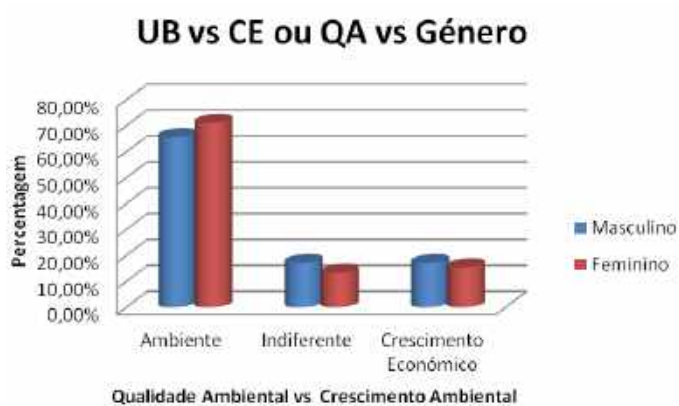


Figura 51 - UB vs Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental vs Género

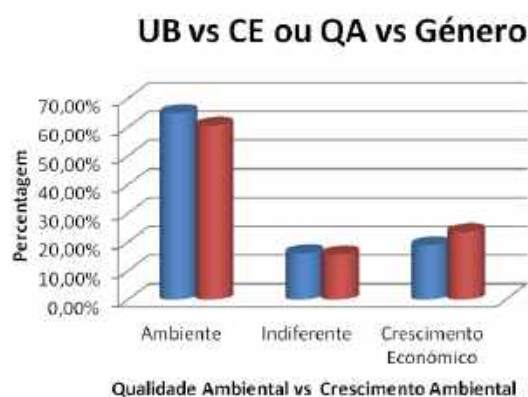


Figura 52 - NUB vs Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental vs Género

Se atendermos aos escalões etários (Figuras 53 e 54), no grupo dos UB, é possível verificar que à medida que a idade avança, diminui a percentagem de votação no benefício do Crescimento Económico em detrimento da Qualidade Ambiental.

Verifica-se ainda que, em ambas as modalidades, o grupo dos mais jovens (até aos 29 anos) é bastante similar relativamente a esta questão. No entanto, no grupo dos 30 aos 49 anos dos UB, verifica-se o valor mais elevado do benefício da Qualidade Ambiental (75%), ao contrário dos NUB que na mesma faixa etária, onde é observado um valor mais baixo (57,78%).

UB vs CE ou QA vs Escalão Etário

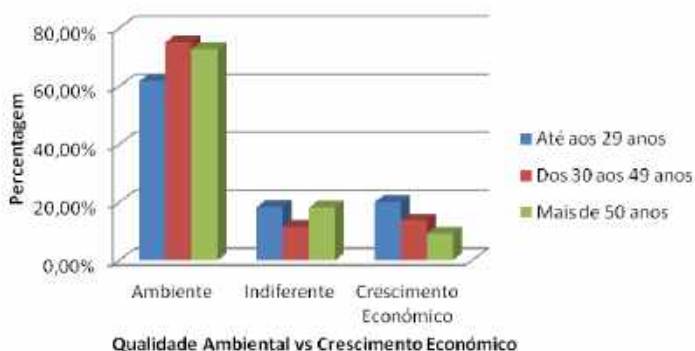


Figura 53 - UB vs Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental vs Escalão Etário

NUB vs CE ou QA vs Escalão Etário

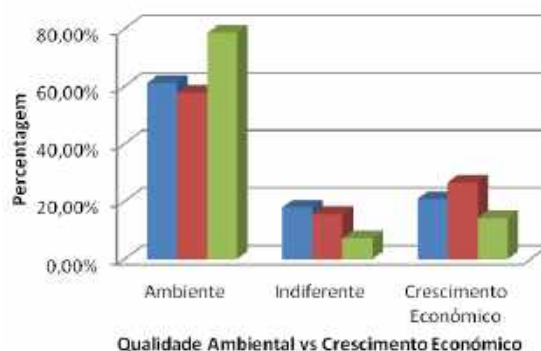


Figura 54 - NUB vs Crescimento Económico ou Qualidade Ambiental vs Escalão Etário

Ao avaliarmos a relação do nível de escolaridade dos UB e NUB com a questão em causa (Figuras 55 e 56), observa-se que no caso dos NUB, à medida que o grau de escolaridade aumenta, aumenta também a preferência pelo Crescimento Económico em detrimento da Qualidade Ambiental.

No grupo dos UB, é possível observar que, as pessoas com maior grau de escolaridade têm também a maior percentagem na benfeitoria da Qualidade Ambiental, sendo preterido o Crescimento Económico.

UB vs CE ou QA vs Escolaridade

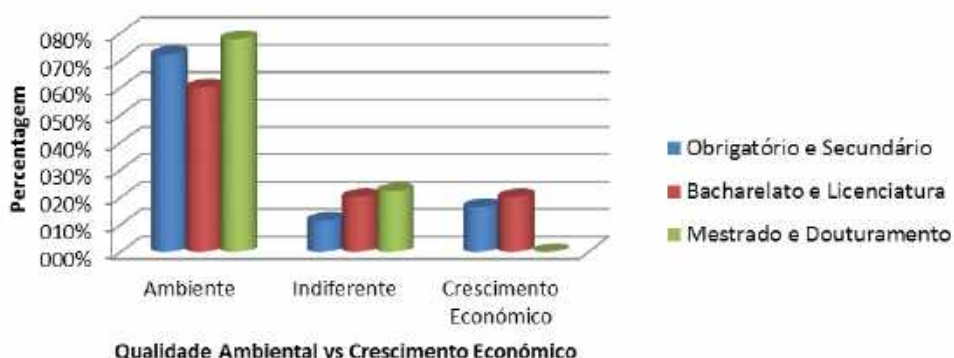


Figura 55 - UB vs Crescimento económico ou Qualidade Ambiental vs Escolaridade

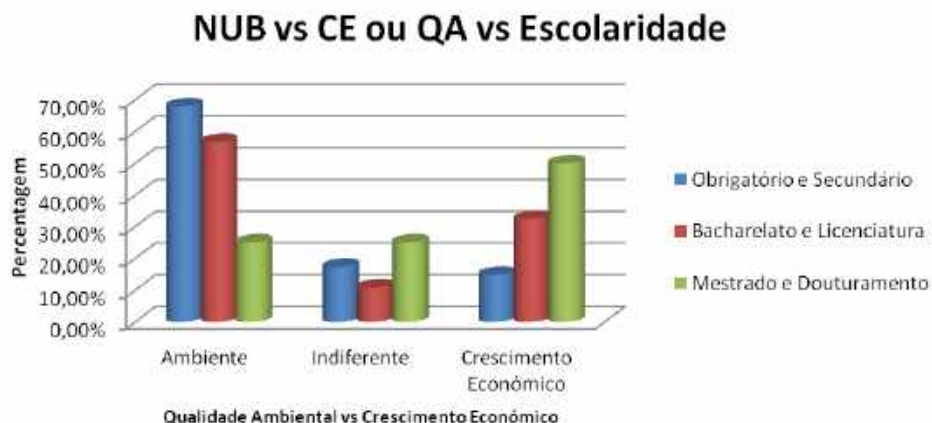


Figura 56 - NUB vs Crescimento económico ou Qualidade Ambiental vs Escolaridade

À exceção dos praticantes com 3 a 5 anos de prática, onde se verifica um equilíbrio de respostas, todos os outros grupos, têm uma percentagem maior do benefício da Qualidade Ambiental. No entanto, não se verifica uma relação de proporcionalidade relativamente ao tempo de prática com maior benefício para a causa ambiental em detrimento do Crescimento Económico ou vice-versa (Figura 57).

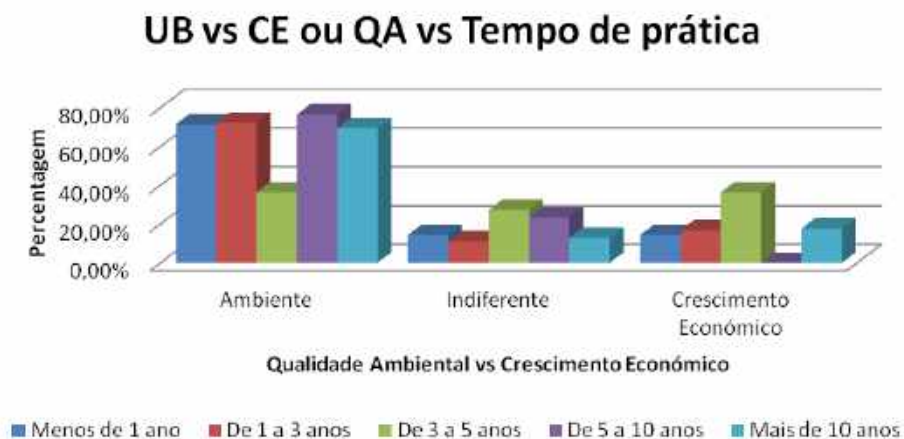


Figura 57 - UB vs Crescimento económico ou Qualidade Ambiental vs Tempo de prática

Os UB que mais frequentemente praticam a modalidade favorecem mais o crescimento económico do que os restantes (35,71%). Os UB com menor frequência de prática são os que mais beneficiam o Ambiente (70,89%). Isto é, conforme facilmente se visualiza na Figura 58), à medida que a frequência de prática aumenta, menor é a preferência pelo benefício da Qualidade Ambiental em detrimento do Crescimento Económico.

UB vs CE ou QA vs Frequência de prática



Figura 58 - UB vs Crescimento económico ou Qualidade Ambiental vs Frequência de prática

7.4. Dimensão Atitude/Comportamento na perspectiva do Consumo

7.4.1. Aquisição de Produtos Ecológicos

Separado em cinco níveis de consumo, (Nunca, A depender do preço, Esporadicamente, Frequentemente e Sempre), é possível verificar que a opção “Nunca” é no âmbito do género masculino que em ambos os grupos se manifesta em maior número. No caso dos UB, é também o género masculino que, em maior número, opta por consumir “Esporadicamente” e “Frequentemente”. O género feminino, destaca-se em ambas as modalidades, na opção “A depender do preço”. Parece-nos pois que o género feminino apresenta nesta amostra uma maior sensibilidade relativamente à variável preço na tomada de decisão de compra (Figuras 59 e 60).

UB vs Aquisição PE vs Género

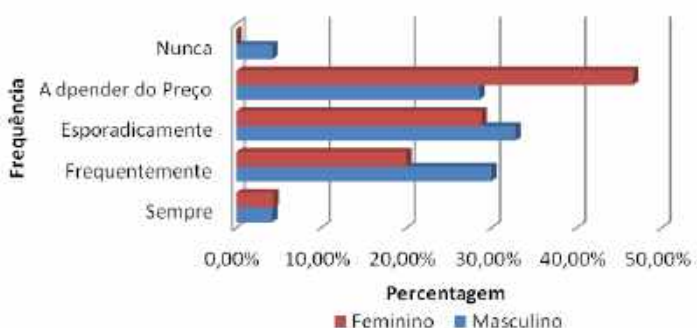


Figura 59 - UB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Género

NUB vs Aquisição PE vs Género

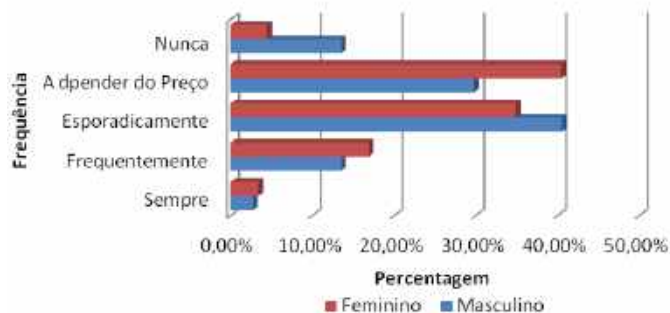


Figura 60 - NUB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Género

Relativamente à idade, a faixa etária dos mais velhos é a que apresenta uma maior percentagem de aquisição frequente de produtos ecológicos (representada na Figura 62, a verde). No entanto, ainda no grupo dos NUB a aquisição “frequentemente” é das menos escolhidas, sendo ultrapassada pela aquisição Esporádica e a Dependente do Preço. Já no que se refere ao grupo dos UB, é possível observar um equilíbrio do grupo dos 30 aos 49 anos, uma maior percentagem de aquisição “A Dependente do Preço” dos mais novos e uma elevada aquisição frequente do grupo dos mais de 50 anos de idade, conforme se pode observar na Figura 61.



Figura 61 - UB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Escalão Etário



Figura 62 - NUB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Escalão Etário

De acordo com os gráficos patenteados pelas Figuras 63 e 64, é possível observar que no grupo dos UB, os respondentes com maior grau de escolaridade (Mestrado e Doutoramento), têm um consumo maioritariamente esporádico, ao contrário dos NUB que, para o mesmo grau de escolaridade, têm um consumo mais dependente do preço. Verifica-se

ainda que em ambos os grupos, o nível de maior escolaridade corresponde à maior percentagem de consumo “Sempre”.

UB vs Aquisição PE vs Escolaridade

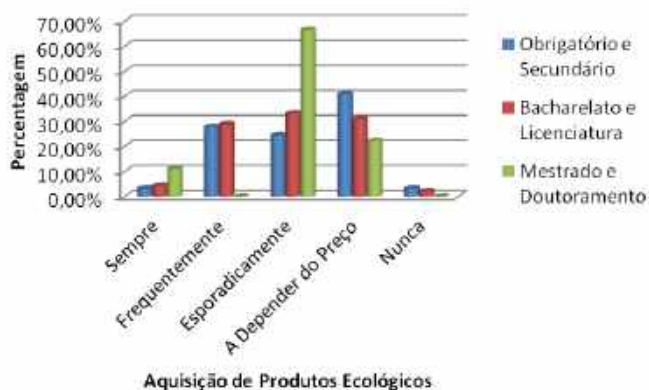


Figura 63 - UB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Escolaridade

NUB vs Aquisição PE vs Escolaridade

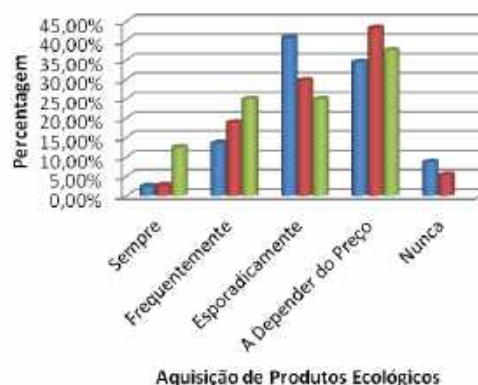


Figura 64 - NUB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Escolaridade

Os utilizadores de bicicleta que praticam há mais de 10 anos evidenciam-se em relação aos outros, no consumo “A Dependendo do Preço”; já os UB que praticam esta modalidade à menos de 1 ano, sobressaem no consumo “Esporadico” (Figura 65).

Embora se verifique um equilíbrio no consumo “Frequente”, são os Utilizadores de Bicicleta com um tempo de prática entre 5 e os 10 anos que têm uma maior percentagem.

UB vs Aquisição PE vs Tempo

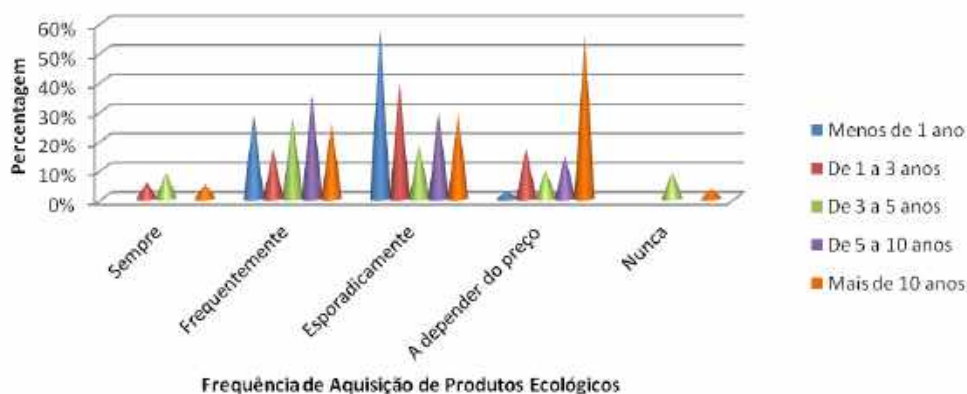


Figura 65 - UB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Tempo de prática

Os utilizadores de bicicleta com menor frequência de utilização de bicicleta (1 a 2 vezes por semana), são os que apresentam menor percentagem na opção “Sempre”, e os únicos que marcam presença na opção “Nunca”. Os UB com um tempo de prática entre 2 a 4 vezes, tem uma presença distinta no consumo Frequente (Figura 66).

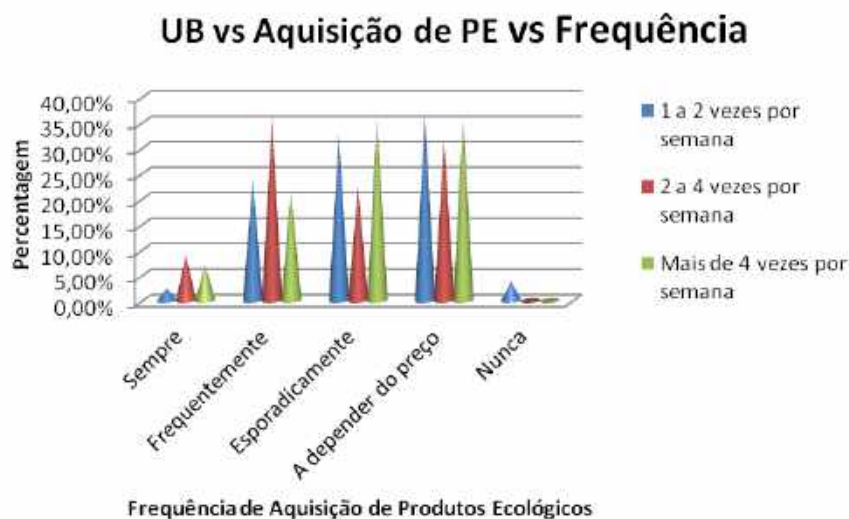


Figura 66 - UB vs Aquisição de produtos ecológicos vs Frequência de prática

7.4.2. Atenção aos rótulos de informação ambiental

No grupo dos UB verifica-se que a variável independente género parece não ser determinante na atenção aos rótulos de informação ecológica. As mulheres apresentam valores iguais para os dois níveis de preocupação, com 49%, enquanto os UB do sexo masculino apresentam uma atenção ligeiramente superior, com 51% (Figura 67).

O grupo dos NUB apresenta uma maior percentagem de atenção do género feminino à informação ecológica nos produtos, com 60%, superior ao sexo masculino, de apenas 49%. O grupo masculino, apresenta à semelhança do grupo feminino dos UB, o mesmo valor para o nível de Nada ou Pouco atento (Figura 68). Em suma, há a reter é que, no caso dos NUB, existe uma maior atenção por parte do género feminino do que do género masculino prestada à informação patenteada pelos rótulos ecológicos dos produtos.

UB vs Rótulos vs Género

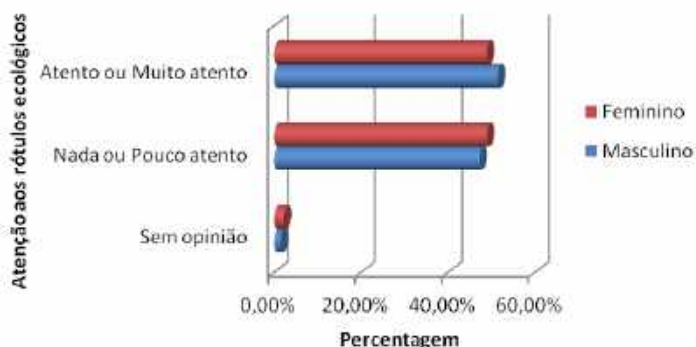


Figura 67 - UB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Género

NUB vs Rótulos vs Género

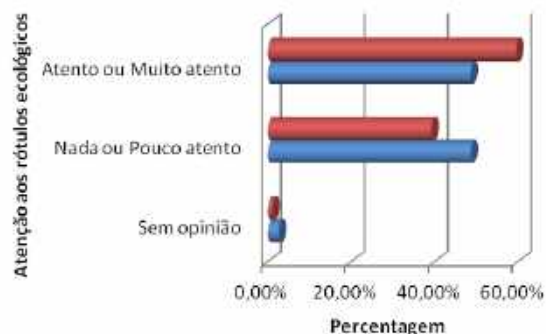


Figura 68 - NUB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Género

Na avaliação seguinte, verifica-se um registo de atenção por parte de ambos os grupos muito semelhante. É possível observar pelos resultados ilustrados nas Figuras 69 e 70, uma relação de proporcionalidade directa, isto é, quanto maior é a idade, maior é também a atenção aos rótulos de informação ambiental. Desta forma, significa que a utilização de bicicleta não se torna um factor determinante na diferenciação entre os dois grupos analisados, para este parâmetro.

UB vs Rótulos vs Escalão Etário

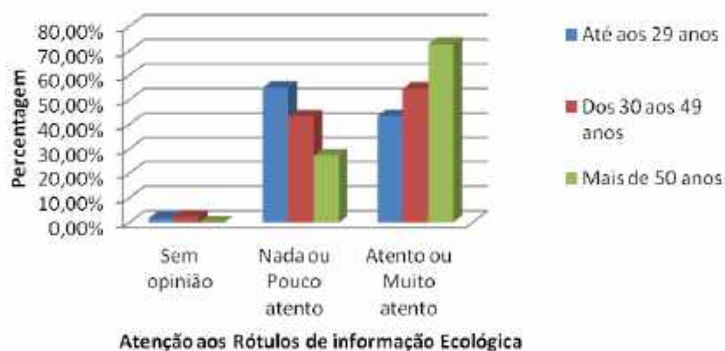


Figura 69 - UB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Escalão Etário

NUB vs Rótulos vs Escalão Etário

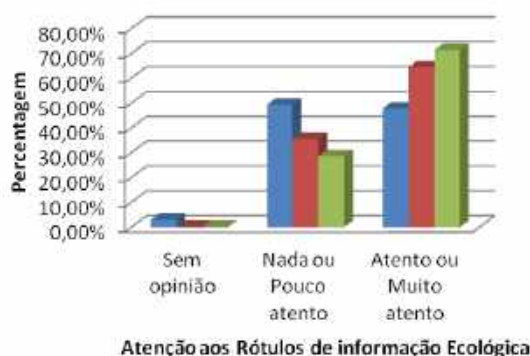


Figura 70 - NUB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Escalão Etário

Em relação ao nível de escolaridade (Figuras 71 e 72), em ambos os grupos, o nível de Bacharelato e de Licenciatura são os que têm maior percentagem de atenção aos rótulos ecológicos. No entanto, o grupo dos UB com o nível de escolaridade de Mestrado e

Doutoramento, destaca-se pela negativa, com uma percentagem elevada de Pouco atentos ou Nada atentos a esta questão, com um registo de 67%.

UB vs Rótulos vs Escolaridade



Figura 71 - UB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Escolaridade

NUB vs Rótulos vs Escolaridade

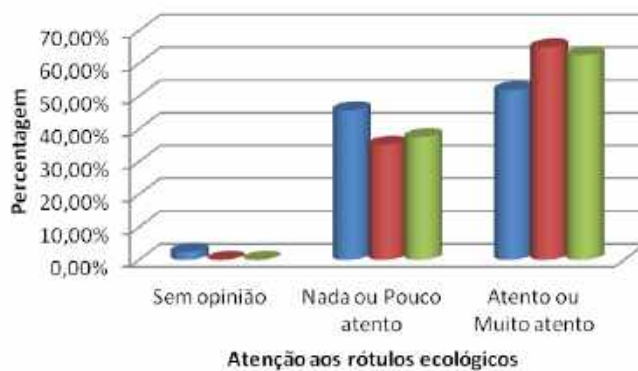


Figura 72 - NUB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Escolaridade

Não foi possível verificar nenhuma relação directa entre o tempo de prática dos Utilizadores de Bicicleta e a atenção dada aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire, conforme se pode observar nos resultados ilustrados na Figura 73.

No entanto, é possível observar que os Utilizadores de Bicicleta com tempos de prática entre 1 a 3 anos e de 5 a 10 anos, são os que apresentam menores níveis de atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquirem.

UB vs Rótulos vs Tempo

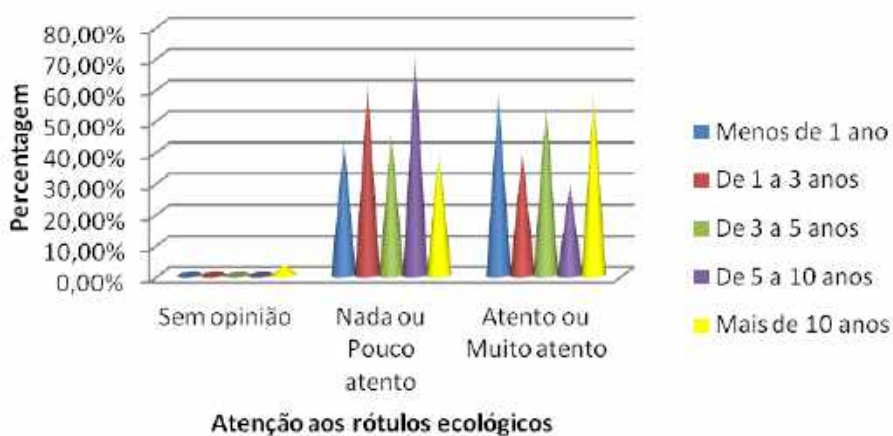


Figura 73 - UB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Tempo de prática

No que se refere à frequência da prática, podemos constatar, que dentro da amostra recolhida do grupo de UB, os praticantes que utilizam entre 2 a 4 vezes por semana a bicicleta, são os que têm maior atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquirem (Figura 74).

UB vs Rótulos vs Frequência



Figura 74 - UB vs Atenção aos rótulos ecológicos vs Frequência de prática

7.4.3. Disposição para pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico

No grupo dos UB, apenas com uma diferença ligeira, são os inquiridos do género masculino que apresentam maior aceitabilidade em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico (PSE). Contudo, no grupo dos NUB, também com uma diferença ligeira, verifica-se que o sexo feminino é o que está mais disposto em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico (Figuras 75 e 76).

UB vs PSE vs Género



Figura 75 - UB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Género

NUB vs PSE vs Género



Figura 76 - NUB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Género

Os inquiridos com idades entre os 39 e os 49 anos de idade de ambas as modalidades, obtiveram a maior percentagem na opção que denota uma maior disponibilidade para pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico. Verifica-se uma diferença mais acentuada, na faixa etária dos inquiridos com mais de 50 anos na opção Nada ou Pouco Disposto, com 27,27% para os UB e uma percentagem maior para os NUB, 50% (Figuras 77 e 78).

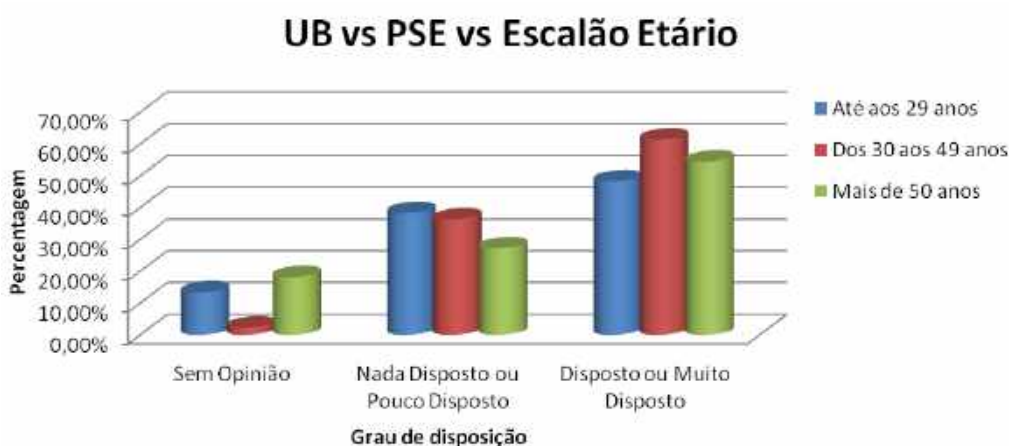


Figura 77 - UB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Escalão Etário

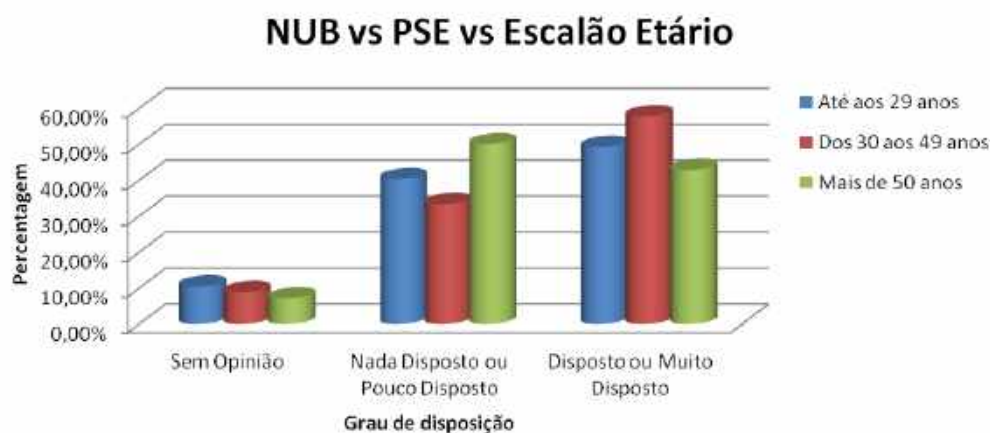


Figura 78 - NUB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Escalão Etário

Verifica-se uma relação directa entre o aumento da disposição para pagar mais por um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável e o grau de escolaridade (Figuras 79 e 80).

Em ambas as modalidades desta amostra, é possível verificar, que os inquiridos com o grau de Mestrado ou Doutoramento, têm maior disposição para o acréscimo de pagamento por serviços desportivos mais verdes. O grupo dos UB tem uma expressão maior do que os NUB, com 89% face aos 75%, respectivamente. Da mesma forma, os inquiridos com menor

grau de escolaridade (Obrigatório e secundário) têm uma menor disposição em pagar mais por este serviço.

UB vs PSE vs Escolaridade



Figura 79 - UB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Escolaridade

NUB vs PSE vs Escolaridade



Figura 80 - NUB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Escolaridade

Ao analisarmos o tempo de prática dos Utilizadores de Bicicleta e a sua disposição para pagar um valor extra por um serviço ecologicamente mais aceitável, não foi possível constatar e concluir que, para esta amostra, exista uma relação directa entre a disposição em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico e o tempo de prática dos Utilizadores de Bicicleta (Figura 81).

UB vs PSE vs Tempo

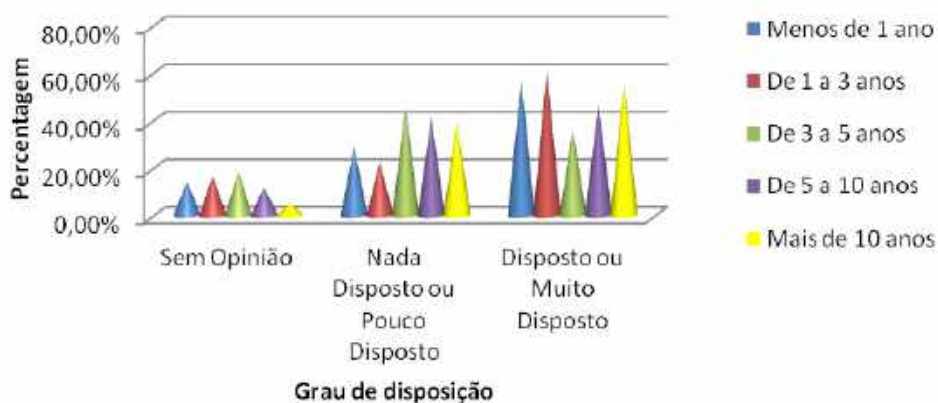


Figura 81 - UB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Tempo de prática

No entanto, para o caso da frequência de prática dos Utilizadores de Bicicleta já se verifica uma relação directa, ou seja, os que praticam mais regularmente têm uma maior disposição (78,57%) e os praticantes com menos regularidade, têm uma menor disposição para pagar mais por este tipo de serviço (48,10%), conforme aliás se pode verificar na Figura 82.

UB vs PSE vs Frequência



Figura 82 - UB vs Pagar mais por serviço ecológico vs Frequência de prática

7.5. Dimensão Atitude/Comportamento na perspectiva Desportista

7.5.1. Aplicação de uma taxa às actividades desportivas ambientalmente nocivas

A maioria dos inquiridos Utilizadores de bicicleta (Figura 83), de ambos os géneros, concorda ou concorda muito com a aplicação de uma taxa para as actividades desportivas que prejudiquem o ambiente. Para os praticantes desta modalidade, verifica-se uma percentagem de 80% para o género masculino e ligeiramente superior para o género feminino (84%).

O grupo dos Não utilizadores de Bicicleta (Figura 84), apresenta uma maior percentagem de concordância do género masculino (78,4%) do que o género feminino (70,8%). Neste grupo verifica-se também, de uma forma geral, maior percentagem de respondentes menos concordantes com esta medida taxativa.

UB vs Taxa vs Género

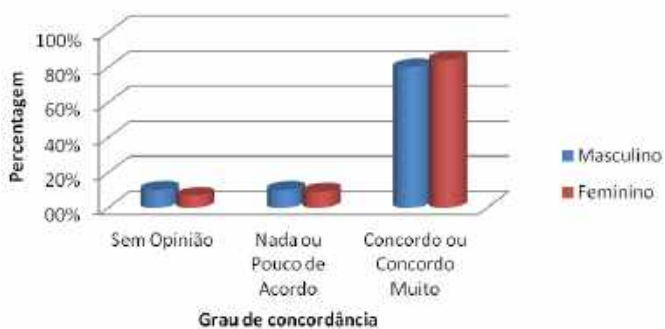


Figura 83 - UB vs Aplicação de taxa ecológica vs Género

NUB vs Taxa vs Género



Figura 84 - NUB vs Aplicação de taxa ecológica vs Género

Os UB com idade superior a 30 anos, têm a maior percentagem de concordância em aplicação da taxa ecológica, com um valor de 91%, seguido do grupo de UB com idades até aos 29 anos, com valor de 73% (Figura 85). O grupo dos NUB, apresentam valores menos elevados, sendo o mais elevado o do grupo dos não praticantes com mais de 50 anos, com uma percentagem de 79% (Figura 86).

UB vs Taxa vs Escalão Etário



Figura 85 - UB vs Aplicação de taxa ecológica vs Escalão Etário

NUB vs Taxa vs Escalão Etário

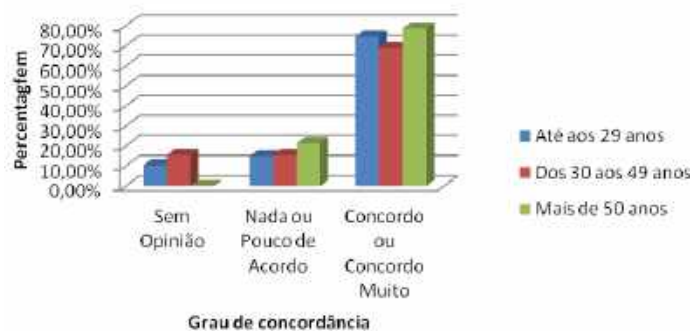


Figura 86 - NUB vs Aplicação de taxa ecológica vs Escalão Etário

A principal diferença entre os dois grupos de modalidades, na análise da variável escolaridade com a concordância ou não da aplicação da taxa ecológica, verifica-se no nível de Mestrado ou Doutoramento. Para o grupo dos NUB, este nível de escolaridade apresenta o valor mais elevado (87,50%), enquanto que no grupo dos UB, apresenta o valor menos elevado (77,78%). Estes resultados podem ser observados nas Figuras 87 e 88.

UB vs Taxa vs Escolaridade



Figura 87 - UB vs Aplicação de taxa ecológica vs Escolaridade

NUB vs Taxa vs Escolaridade



Figura 88 - NUB vs Aplicação de taxa ecológica vs Escolaridade

O grau de concordância mais elevado, Concordo ou Concordo Muito, apresenta um menor valor (71,43%) para os utilizadores de bicicleta com menos tempo de prática (Figura 89). O valor mais elevado, pertence aos praticantes entre 5 a 10 anos de prática, com um valor de 94,12%.

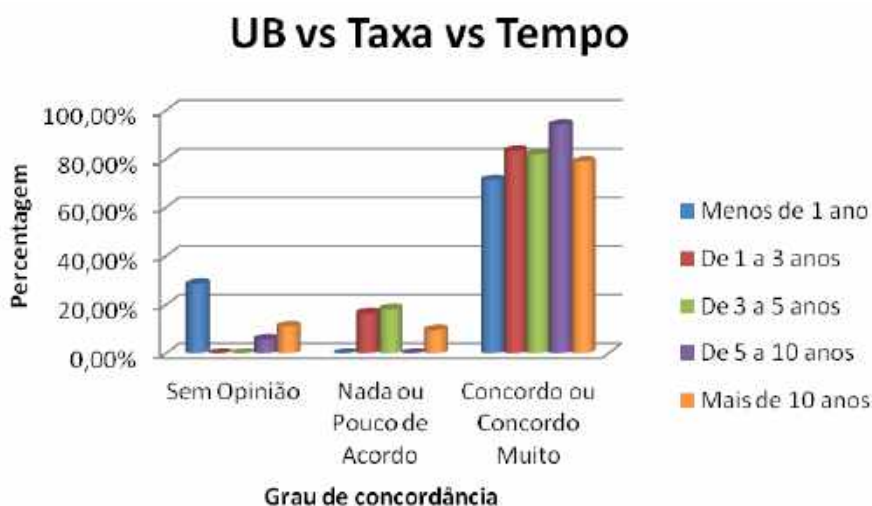


Figura 89 - UB vs Aplicação de taxa ecológica vs Tempo de prática

A análise da influência da regularidade da utilização de bicicleta, apresenta valores muito semelhantes, não sendo possível, desta forma retirar alguma conclusão significativa. No entanto, nesta amostra de Utilizadores de Bicicleta, os praticantes com uma frequência de mais de 4 vezes por semana, são os que menos concordam com esta medida taxativa, apresentando um valor de 21,43% no grau de concordância “Nada ou Pouco de Acordo” (Figura 90).

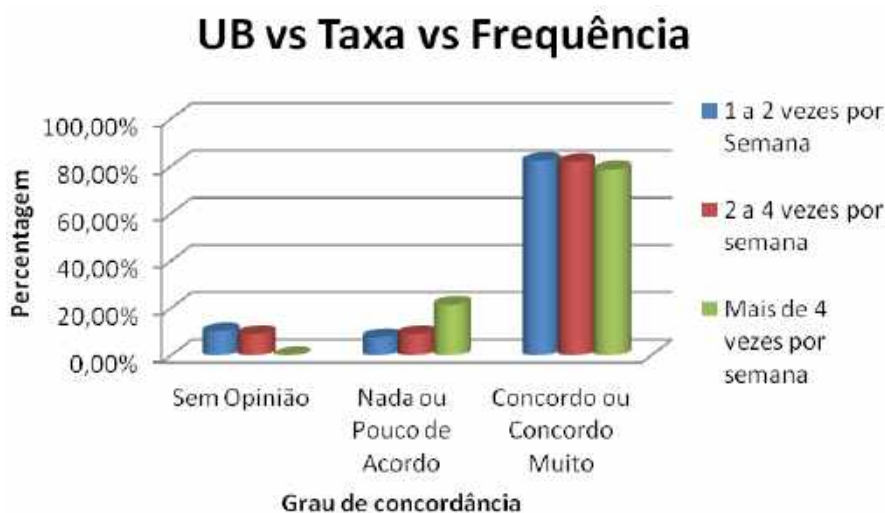


Figura 90 - UB vs Aplicação de taxa ecológica vs Frequência de prática

7.5.2. Influência da prática da modalidade na atitude face aos problemas ambientais

A percentagem de homens Utilizadores de Bicicleta que declara ter alterado a sua atitude face aos problemas ambientais após a prática da modalidade é significativamente maior (45,71%) do que a percentagem de mulheres UB (28,89%). É de referir ainda, que se verifica uma maior percentagem do género feminino na opção “Nada ou Pouco Modificado” com 46,67%, face aos 31,43% do outro género (Figura 91).

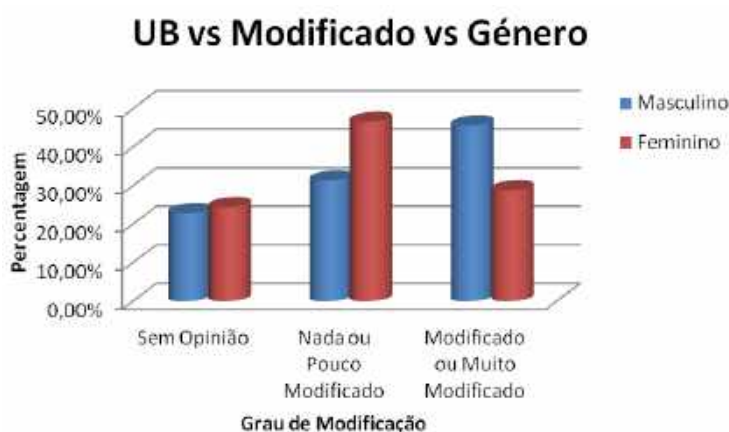


Figura 91 - UB vs Modificação da atitude face a problemas ambientais vs Género

Os Utilizadores de Bicicleta com uma idade mais avançada sentem uma maior influência da prática da modalidade na modificação das suas atitudes, face aos problemas ambientais, com 54,55% de Modificado ou Muito Modificado. Já os praticantes mais novos, apresentam a menor percentagem desta influência, com 31,67%. Para esta amostra, será possível afirmar que assistimos a uma relação directa entre o grau de modificação e a idade do praticante (Figura 92).

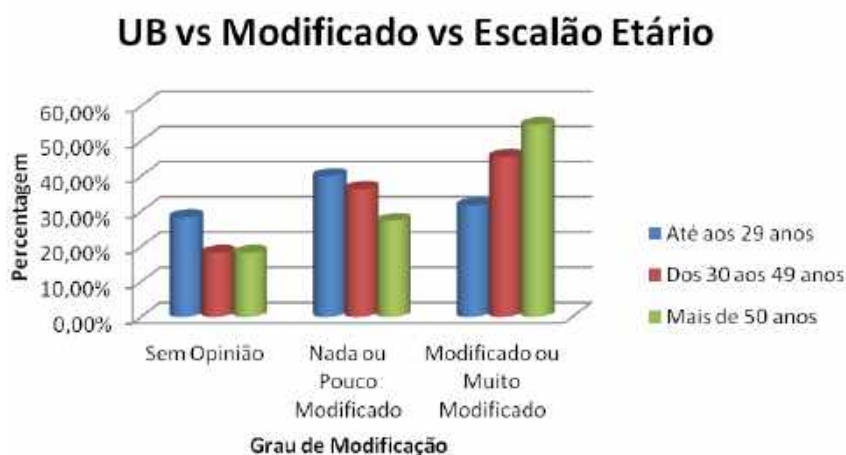


Figura 92 - UB vs Modificação da atitude face a problemas ambientais vs Escalão Etário

Os Utilizadores de Bicicleta com grau de escolaridade Mestrado ou Douturamento, apresentam um maior grau de modificação, considerando que a sua atitude face aos problemas ambientais modificou ou modificou em muito, após começarem a praticar esta modalidade, 44,44% (Figura 93).

No entanto, são os UB com o grau de escolaridade de Bacharelato ou Licenciatura que apresentam menor grau de modificação, com 42,22% de Nada ou Pouco Modificado, seguindo-se os UB com o grau de ensino Obrigatório ou Secundário, com 34,43%.

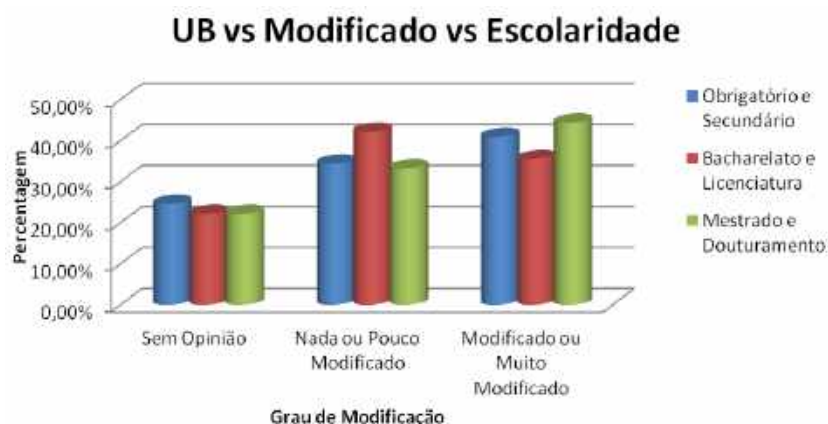


Figura 93 - UB vs Modificação da atitude face a problemas ambientais vs Escolaridade

Ao analisar o tempo de prática do Utilizador de Bicicleta e o grau de modificação, não foi possível verificar nenhuma relação directa, i.e., quanto mais tempo de prática, maior a influência da modalidade na alteração das atitudes comportamentais face aos problemas ambientais ou vice-versa (Figura 94).

Contudo, é possível verificar que os Utilizadores de Bicicleta, com menos de 1 ano de prática, apresentam a maior percentagem na opção “Nada ou Pouco Modificado”, com 71,43%. Os inquiridos que apresentam maior grau de modificação, são os UB que praticam entre 1 a 3 anos, com uma percentagem de 50% na opção “Modificado ou Muito Modificado”.

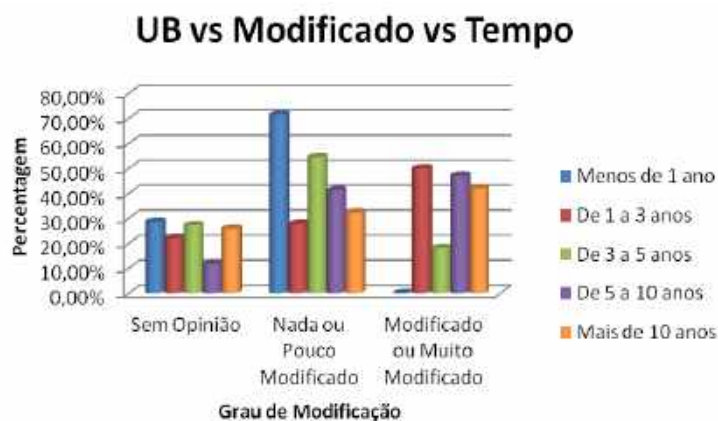


Figura 94 - UB vs Modificação da atitude face a problemas ambientais vs Tempo de prática

No que se refere à frequência da prática da modalidade (Figura 95), estamos presente uma relação directa entre frequência de prática grau de modificação.

Os UB com uma utilização mais frequente da bicicleta, mais de 4 vezes por semana, apresentam maiores valores de influência da prática da modalidade, com 57,14% de “Modificado ou Muito Modificado”. De seguida, com 40,91% os Utilizadores de Bicicleta que praticam entre 2 a 4 vezes por semana, e por último, os utilizadores menos frequentes, com 35,44%.

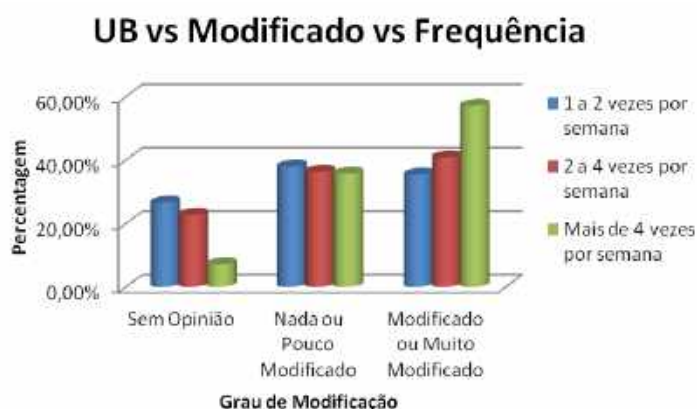


Figura 95 - UB vs Modificação da atitude face a problemas ambientais vs Frequência de prática

7.5.3. Disposição para alterar algo na prática da modalidade, em prol do ambiente

O género masculino apresenta-se como grupo mais disposto a alterar algo na utilização da bicicleta, em prol da preservação/melhoria do ambiente. Com uma percentagem superior ao sexo feminino no grau de “Disposto ou Muito Disposto”, o sexo masculino apresenta um valor de 77% (Figura 96).

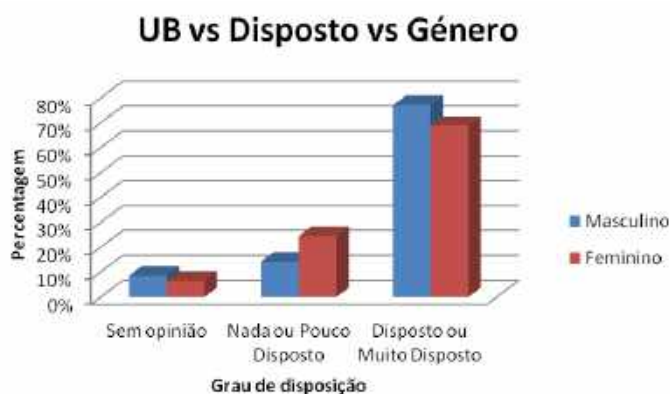


Figura 96 - UB vs Disposto a modificar algo utilização da bicicleta vs Género

Na Figura 97 é possível visualizar uma relação de proporcionalidade directa, isto é, à medida que a idade vai avançando, os inquiridos apresentam uma maior disposição para alterar algo na utilização da sua bicicleta, em prol da melhoria da qualidade ambiental. Desta forma, o valor mais elevado pertence à faixa etária dos UB com mais de 50 anos, com uma percentagem de 82% de dispostos ou muito dispostos.



Figura 97 - UB vs Disposto a modificar algo na prática de utilização da bicicleta vs Escalão Etário

A relação do grau de escolaridade com o grau de disposição dos Utilizadores de Bicicleta, apresenta, da mesma forma que o anterior, uma relação de proporcionalidade directa (Figura 98).

Os UB com o grau de Mestrado e Doutoramento, são os que apresentam uma maior percentagem de Disposição, com um registo de 89%. Os inquiridos com o nível de escolaridade Obrigatório ou Secundário, apresentam o valor mais elevado do grau de disposição “Nada ou Pouco Disposto”, com um registo de 25%.



Figura 98 - UB vs Disposto a modificar algo na prática de utilização da bicicleta vs Escolaridade

O factor tempo de utilização da bicicleta, apresenta uma relação idêntica às anteriores, ou seja, de proporcionalidade directa. Como é facilmente visível na Figura 99, na opção de disposição “Disposto ou Muito Disposto”, as colunas têm uma tendência crescente à medida que o tempo de utilização também aumenta. Os UB com tempo de utilização entre 3 a 5 anos, apresentam um valor superior ao grupo de UB com tempo de utilização entre 5 a 10 anos.

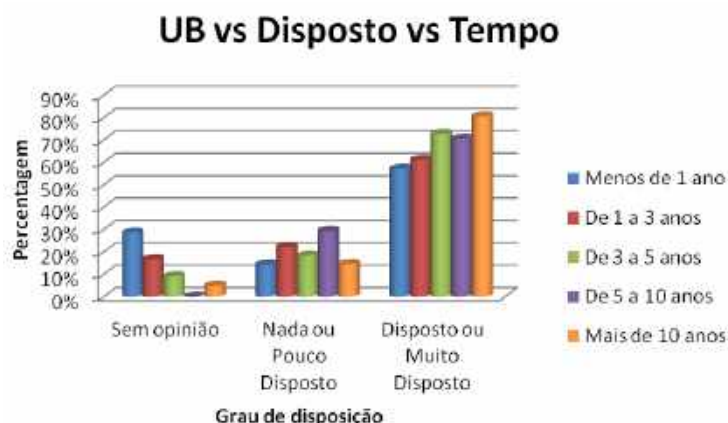


Figura 99 - UB vs Disposto a modificar algo na prática de utilização da bicicleta vs Tempo de prática

Relativamente à frequência da utilização da bicicleta, os inquiridos com uma prática entre 1 a 2 vezes por semana, apresentam uma menor disposição em alterar algo na sua modalidade em prol da qualidade ambiental. Os UB com uma frequência entre 2 a 4 vezes por semana, são os que apresentam maior percentagem no grau de Disposto ou Muito Disposto, com 82% (Figura 100).



Figura 100 - UB vs Disposto a modificar algo na prática de utilização da bicicleta vs Frequência de prática

7.6. Correlações

Neste estudo de correlações, serão apenas apresentados alguns dos resultados obtidos, uma vez que nem todos os dados apresentaram uma correlação significativa, ou não faziam sentido. No entanto poderá ser consultada o quadro completo das correlações em anexo.

Começamos desta forma por expor as correlações que são significativas para a análise das hipóteses que foram estabelecidas no início do presente estudo.

7.6.1. Correlações influentes para as Hipóteses de estudo

Analizamos, em primeiro lugar, os factores que mais agradam os praticantes Utilizadores de Bicicleta, tentando compreender se estes factores de agradabilidade estão correlacionados com atitudes e comportamentos mais ecológicos (Hipótese 13).

Neste caso, apenas se consideraram como factores de agradabilidade influentes, os sete mais votados pelos inquiridos.

- **Convívio com os amigos**

Esta variável (Quadro 17), apresentou entre várias correlações, uma fortemente positiva com a disposição em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico, com um valor de correlação de Pearson de 0,240 e um $p = 0,010$, sendo desta forma relevante para a Hipótese 8.

A relação com o factor “Possibilidade de viver num ambiente de qualidade”, também se mostrou bastante significativa, com um valor de 0,253 e um $p = 0,006$.

Retemos, deste modo, que a prática desta modalidade em convívio com os amigos, pode aumentar, não só o desejo de viver num ambiente de qualidade, como também a predisposição em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico, poupando desta forma o ambiente.

Quadro 17 – Correlações: Factor de agradabilidade - Convívio com os amigos

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Possibilidade de viver num ambiente de qualidade	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Convívio com os amigos	Correlação de Pearson	,253 ^{**}	,240 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	0,006	0,01
	N	115	115

- **Relaxamento psíquico durante a prática**

Tal como se pode verificar pela análise dos resultados referenciados pelo Quadro 18, a possibilidade de viver num ambiente de qualidade é uma variável com forte correlação com o relaxamento psíquico durante a prática, com um valor de 0,398 e $p = 0,000$.

Com uma relação menos forte, mas também importante, é a registada com a aplicação da taxa às actividades desportivas prejudiciais ao ambiente. Esta correlação apresenta um valor de 0,196 e $p = 0,035$, tornando-se significativa para a análise da Hipótese 11.

Este factor de agradabilidade, que se encontra dentro dos cinco factores mais agradáveis e por isso, mais susceptível a uma maior influência, apresenta desta forma uma relação significativa para comportamentos mais amigos do ambiente, por parte dos utilizadores de bicicleta. Num estudo futuro, seria interessante saber também, quais são os factores que induzem a este relaxamento psíquico durante a prática. Serão também factores de cariz ambiental?

Quadro 18 - Correlações: Factor de agradabilidade - Relaxamento psíquico durante a prática

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Possibilidade de viver num ambiente de qualidade	Concorda que as actividades desportivas que prejudicam o ambiente deviam pagar uma taxa a reverter para a preservação do ambiente?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Relaxamento psíquico durante a prática	Correlação de Pearson	,398 ^{**}	,196 [*]
	Sig. (2-tailed)	0	0,035
	N	115	115

- **Possibilidade de desfrutar da natureza**

Foi encontrada uma correlação forte entre a possibilidade de desfrutar da natureza, com a contribuição activa para a redução de emissão de CO₂, com um valor de 0,415 e p = 0,00 (Quadro 19).

Este factor teve ainda correlações fortemente positivas com a disposição em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico, e com a atenção prestada aos rótulos de informação ambiental dos produtos adquiridos, com valores de 0,422 e 0,214 e p = 0,000 e p = 0,022, respectivamente.

Desta forma, estas correlações são influentes para a análise das Hipoteses 8 e 7.

É de destacar que este factor de agradabilidade registou a segunda votação mais elevada dos factores com maior agradabilidade. Nesta sequência, é de ter em conta a sua ligação a atitudes e comportamentos gerais mais ecológicas, como a contribuição para a redução do CO₂ e atitudes ligadas ao consumo, como é o caso da atenção aos rótulos de informação ambiental e o pagamento de um valor acrescido por um serviço desportivo mais ecológico.

Quadro 19 - Correlações: Factor de agradabilidade - Possibilidade de desfrutar da natureza

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Contribuir activamente para a redução da emissão de CO ₂	Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Possibilidade de desfrutar da natureza	Correlação de Pearson	,415**	,214*	,422**
	Sig. (2-tailed)	0	0,022	0
	N	115	115	115

- **Contribuir activamente para a redução de emissão de CO₂**

Para além das correlações já mencionadas, destacam-se ainda, as correlações com a disposição em alterar algo na sua prática em prol da melhoria da qualidade ambiental, com valor de 0,282 e p = 0,002 e com a variável pagar mais por um serviço mais ecológico, com

valor de 0,310 e $p = 0,001$, sendo desta forma, dados importantes para a análise das Hipóteses 14 e 8 (Quadro 20).

Verificamos assim uma relação forte entre este factor de agradabilidade que só por si, já é uma atitude amiga do ambiente, com outras atitudes de semelhantes valores ecológicos.

Quadro 20 - Correlações: Factor de agradabilidade - Contribuir activamente para a redução da emissão de CO₂

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		Está disposto a alterar algo na utilização da bicicleta em prol da melhoria da qualidade do ambiente?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Contribuir activamente para a redução da emissão de CO ₂	Correlação de Pearson	,282 **	,310 **
	Sig. (2-tailed)	0,002	0,001
	N	115	115

- **Nível de preocupação ambiental**

Foram identificadas cinco correlações para com esta variável, quatro delas positivas e uma negativa, que ajudam na análise da Hipótese 1. Os resultados relativos a esta dimensão podem ser analisados no Quadro 22.

A primeira correlação, com valor de 293 e $p = 0,01$ é apenas com os inquiridos Utilizadores de Bicicleta, nomeadamente com a variável da disposição em alterar algo na prática da sua modalidade em benefício do ambiente, tornando-se importante para a verificação da Hipótese 14.

A segunda correlação encontrada foi com a variável da aplicação da taxa ecológica às actividades desportivas prejudiciais ao ambiente. Esta correlação apresentou um valor de 0,252 e $p = 0,000$. Estes dados são representativos da amostra total dos Utilizadores e Não Utilizadores de Bicicleta.

De seguida, foi encontrada a correlação com a atenção dada aos rótulos informação ecológica, com um valor também representativo da amostra geral, de 0,290 e $p = 0,000$.

Quer os Utilizadores de Bicicleta quer os Não Utilizadores de Bicicleta, verificaram uma correlação com a variável de aquisição de produtos pelas suas características ecológicas,

embora apresente um valor negativo, de -0,233 e $p = 0,000$, é representativa de uma relação positiva, uma vez que a escala no questionário é apresentada de forma inversa às restantes, conforme é visível no Quadro 21.

Quadro 21 - Excerto do questionário aplicado (aquisição de produtos ambientais e escala aplicada).

Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?				
Sempre	Frequentemente	Esporadicamente	A depender do preço	Nunca

Por fim, foi encontrada uma correlação apenas com o grupo dos Não Utilizadores de Bicicleta, com a variável da disposição em pagar mais pelo serviço ecológico. O valor desta correlação, não é tão forte como as restantes, mas não deixa de ser significativa, com valor de 0,177 e $p = 0,047$. Dados estes, que podem ser importantes para a análise da Hipótese 8.

Quadro 22 - Correlações: Nível de preocupação ambiental

Quadro de correlações Utilizadores de Bicicleta, Não Utilizadores de Bicicleta e Geral		Está disposto a alterar algo na UB em prol da melhoria da qualidade do ambiente?	Concorda com a aplicação de uma taxa ecológica?	Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Costuma adquirir produtos ecológicos?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
Qual o seu nível de preocupação face ao ambiente	Correlação de Pearson	,293**	,252**	,290*	-,233**	,177*
	Sig. (2-tailed)	0,001	0	0	0	0,047
	N	115	241	241	241	126

- **Aplicação de uma taxa ecológica, às actividades desportivas prejudiciais ao ambiente**

As correlações obtidas nesta dimensão, mostram-se influentes para a análise da Hipótese 11. Os resultados podem ser observados pela consulta do Quadro 23.

Foram encontradas várias correlações com o grupo dos Utilizadores de Bicicleta. Correlação com a variável de atenção aos rótulos ecológicos, com o valor de 0,324 e $p = 0,00$ e correlação negativa, mas conforme já explicado, com um significado positivo com a variável de aquisição de produtos ecológicos, no valor de 0,255 e $p = 0,06$. O facto de apenas ter sido verificada a correlação com o grupo dos Utilizadores, torna-se influente também para a análise da Hipótese 7.

No grupo de Não Utilizadores de Bicicleta, foi possível verificar a correlação com a disposição em pagar mais pelo serviço desportivo ecológico, com um valor de 0,292 e $p = 0,001$. Estes dados são também importantes para a discussão da Hipótese 8.

Quadro 23 - Correlações: Aplicação de uma taxa ecológica às actividades desportivas prejudiciais ao ambiente

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta e Não Utilizadores de Bicicleta		Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
Concorda que as actividades desportivas que prejudicam o ambiente deviam pagar uma taxa a reverter para a preservação do ambiente?	Correlação de Pearson	,324**	-,255**	,292**
	Sig. (2-tailed)	0	0,006	0,001
	N	115	115	126

- **Atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos adquiridos**

No caso dos Utilizadores de Bicicleta, foi possível encontrar uma correlação com a variável pagar mais por serviços ecológicos, com o valor de 0,426 e $p = 0,000$, sendo desta forma importante para a verificação das Hipóteses 7 e 8 (Quadro 24).

Para ambos os grupos em estudo, com um valor global negativo, mas com um significado positivo de 0,431 e $p = 0,000$, verifica-se a correlação entre esta variável e a aquisição de produtos ecológicos.

Quadro 24 - Correlações: Atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos adquiridos

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta e Geral		Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?	Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?
Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Correlação de Pearson	,426**	-,431**
	Sig. (2-tailed)	0	0
	N	115	241

- **Disposição em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico**

Para além das correlações já apresentadas com esta variável, destaca-se ainda, a correlação com a variável da aquisição dos produtos ecológicos, com um significado positivo, mas no valor de -0,151 e $p = 0,019$. Estes valores são representativos da amostra geral e podem ser importantes para a discussão das hipóteses 8 e 6 (Quadro 25).

Quanto mais o Utilizador de Bicicleta se sente modificado, quanto às suas atitudes perante os problemas ambientais, maior é também a sua disposição para pagar mais por um serviço desportivo ecológico. O valor desta correlação é de 0,221 e $p = 0,018$. Estes dados são importantes para a análise das hipóteses 8 e 15.

Quadro 25 - Correlações: Disposição em pagar mais por serviço desportivo ecológico

Quadro de correlações Geral e dos Utilizadores de Bicicleta		Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?	Considera que modificou a sua atitude face aos problemas ambientais desde que passou a utilizar a bicicleta?
Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?	Correlação de Pearson	-,151*	,221*
	Sig. (2-tailed)	0,019	0,018
	N	241	115

7.6.2. Outras correlações

Neste ponto, serão apresentados outras correlações, que se apresentaram como significativas. No entanto, a sua autonomia na presente secção deveu-se ao facto de não serem suficientemente influentes para análise das hipóteses de estudo ou não terem sido previstas antes da análise dos resultados no momento da definição do espectro de hipóteses de estudo.

- **Prazer da prática desportiva**

A análise desta variável apresentou uma forte correlação positiva, com o factor “Relaxamento psíquico durante a prática”, com um valor de 0,425 e um $p = 0,000$.

Verificou-se também uma forte correlação com a variável “Contribuir activamente para a redução da emissão de CO₂”, com um valor de 0,285 e um $p = 0,002$.

A correlação com a variável do primeiro factor de agradabilidade da prática da modalidade, “Convívio com os amigos”, foi também considerada muito forte, com um valor de 0,258 e um $p = 0,005$. Estes resultados podem ser verificados no Quadro 26.

Quadro 26 - Correlações: Factor de agradabilidade - Prazer da prática desportiva

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Convívio com os amigos	O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Relaxamento psíquico durante a prática	O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Contribuir activamente para a redução da emissão de CO2
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Prazer da prática desportiva	Correlação de Pearson	,258**	,425**	,285**
	Sig. (2-tailed)	0,005	0	0,002
	N	115	115	115

- **O desafio que a modalidade coloca**

A seguinte variável (Quadro 27), embora tenha sido considerada uma das menos escolhidas como factor de agradabilidade, apresenta uma forte correlação positiva, com a disposição em alterar algo na utilização da bicicleta em prol da melhoria da qualidade do ambiente, com um valor de correlação de Pearson de 0,373 e um $p = 0,000$. Estes dados podem ser significativos para a verificação da Hipótese 15 e 13.

Interessantes são também as correlações com a variável da disposição em pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico, com valor de 0,229 e $p = 0,014$ e com a variável da modificação da atitude face aos problemas ambientais, desde que passou a usar a bicicleta. Esta correlação apresentou um valor de 0,206 e $p = 0,028$. Sendo desta forma uma informação útil para a análise das Hipóteses 15, 8 e 13.

Quadro 27 - Correlações: Factor de agradabilidade - O desafio que a modalidade coloca

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		Está disposto a alterar algo na utilização da bicicleta em prol da melhoria da qualidade do ambiente?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?	Considera que modificou a sua atitude face aos problemas ambientais desde que passou a utilizar a bicicleta?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? O desafio que a modalidade coloca	Correlação de Pearson	,373**	,229*	,206*
	Sig. (2-tailed)	0	0,014	0,028
	N	115	115	115

- **Estabelecer novos contactos sociais**

A atenção para com os rótulos de informação ambiental dos produtos adquiridos, aparece correlacionada com esta variável (Quadro 28), com um valor positivo de 0,265 e $p = 0,004$. A redução das despesas de transporte tem também uma relação mútua muito forte com esta variável, apresentando um valor de 0,448 e um $p = 0,000$.

Destaca-se ainda a variável dos factores de agradabilidade da prática da modalidade, a possibilidade de viver num ambiente de qualidade, com valor de 0,414 e $p = 0,000$.

Os dados recolhidos destas correlações, podem ser importantes para a discussão das Hipoteses 7 e 13.

Quadro 28 - Correlações: Factor de agradabilidade - Estabelecer novos contactos sociais

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Possibilidade de viver num ambiente de qualidade	O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Redução das despesas de transporte	Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Estabelecer novos contactos sociais	Correlação de Pearson	,414**	,446**	,265**
	Sig. (2-tailed)	0	0	0,004
	N	115	115	115

- **Redução das despesas de transporte**

Quanto maior este factor de agradabilidade (Quadro 29), maior é a atenção aos rótulos ecológicos, segundo a correlção positiva com valor de 0,223 e $p = 0,017$. Verifica-se ainda a correlação com a disposição em pagar mais pelo serviço desportivo ecológico, com valor de 0,244 e $p = 0,009$.

Dados estes, poderão ser importantes para a avaliação das Hipoteses 7 e 8.

Quadro 29 - Correlações: Factor de agradabilidade - Redução das despesas de transporte

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
O que mais lhe agrada na prática da Modalidade? Redução das despesas de transporte	Correlação de Pearson	,223*	,244**
	Sig. (2-tailed)	0,017	0,009
	N	115	115

- **Disposição em alterar algo na utilização da bicicleta em prol da melhoria da qualidade do ambiente**

As correlações apresentadas para esta variável (Quadro 30), apenas dizem respeito à população dos Utilizadores de Bicicleta e são importantes para a análise das Hipoteses 14, 7 e 8. Com um valor de 0,275 e $p = 0,003$, foi encontrada uma correlação com a variável da atenção aos rótulos ecológicos.

A variável pagar pelo serviço ecológico também demonstrou ter uma relação muito significativa, com um valor de 0,324 e $p = 0,000$.

Por fim, a variável que representa a modificação de atitude para com os problemas ambientais, apresenta um valor de 0,235 e $p = 0,011$.

Quadro 30 - Correlações: Disposição em alterar algo na Utilização da bicicleta em prol do ambiente

Quadro de correlações dos Utilizadores de Bicicleta		Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?	Considera que modificou a sua atitude face aos problemas ambientais desde que passou a utilizar a bicicleta?
Está disposto a alterar algo na utilização da bicicleta em prol da melhoria da qualidade do ambiente?	Correlação de Pearson	,275 **	,324 **	,235 *
	Sig. (2-tailed)	0,003	0	0,011
	N	115	115	115

8. Análise dos dados e considerações finais

De uma forma geral, a amostra deste estudo é maioritariamente do sexo feminino (56%), jovem (entre os 20 e os 29 anos), com nível de escolaridade secundário (53,94%) e sobretudo profissionais da área dos serviços pessoais, de protecção e segurança e vendedores. A maioria dos inquiridos mantém-se informada através da internet e da televisão, constituindo-se igualmente estas fontes de informação como as possuidoras de maior nível de credibilidade.

Da intersecção das fontes de informação com os dois grupos da amostra, foi possível verificar uma relação forte, entre os Utilizadores de Bicicleta e a Internet como canal de informação, e uma relação entre os Não Utilizadores e a televisão. A Rádio e as Revistas, foram as fontes de informação menos recorridas e também consideradas as menos credíveis, por ambos os grupos.

Relativamente aos aspectos da prática desportiva, a maioria pratica há mais de 10 anos e tem uma frequência média de prática entre 1 a 2 vezes por semana.

Dos factores de agradabilidade na prática da modalidade com maior expressão positiva, destacam-se:

- a) Um de natureza híbrida, a melhoria da condição física;
- b) E um relacionado directamente com a natureza e o ambiente, a possibilidade de desfrutar a natureza.

É ainda importante referir que, dos 11 factores de agradabilidade, todos os outros factores de carácter ambiental, se situam entre os sete primeiros, sendo o sexto a possibilidade de viver num Ambiente de Qualidade e o sétimo a Redução da emissão de CO₂.

Mais de 90% dos inquiridos sente-se preocupado ou muito preocupado com os problemas ambientais e afirma também já ter realizado acções em prol da melhoria da qualidade ambiental. A utilização de lâmpadas de baixo consumo é a acção mais praticada, com mais de 80%, e a reciclagem do lixo doméstico a segunda acção mais praticada.

Ainda a respeito das questões ambientais, a maioria dos inquiridos, cerca de 65%, afirma que favorece a qualidade ambiental em detrimento do crescimento económico e cerca de 16% mostrou-se indiferente a esta questão.

Quanto ao consumo, a maioria dos inquiridos revela uma grande atenção prestada à informação patenteada pelos rótulos ecológicos dos produtos. No entanto, não se verifica um consumo muito frequente de produtos ecológicos, mas sim, um consumo sobretudo dependente do preço, ou um consumo esporádico. Estamos assim perante uma amostra com tendências elásticas da procura face ao preço.

Na parte do consumo desportivo, verifica-se que a maioria se sente disposta a pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico.

Na parte desportiva, a opinião dos inquiridos relativamente à aplicação de uma taxa ecológica às actividades desportivas prejudiciais ao ambiente, é bastante expressiva, com 77% de concordância. É também expressiva a disposição dos Utilizadores de Bicicleta em mudar algo na sua prática desportiva para a melhoria da qualidade ambiental. No entanto, não é possível verificar a alteração das atitudes ambientais por influência desta prática desportiva.

Comparativamente às duas modalidades, foi possível confirmar a Hipótese 1 e 5, em que os Utilizadores de Bicicleta, não só apresentam um maior nível de preocupação com o ambiente, como também beneficiam mais a qualidade ambiental do que o crescimento económico.

Os praticantes desta modalidade mostram-se ainda mais activos nas acções em prol do ambiente, verificando-se a confirmação da Hipótese 4. Em particular, com uma diferença significativa na acção de limpeza de florestas e percursos a favor dos UB, e os NUB uma participação mais activa na acção de reciclagem do lixo doméstico.

É interessante realçar que em ambas as modalidades, o género feminino apresenta maior participação em acções ambientais do que o sexo masculino.

Em referência ao consumo dos produtos ecológicos, ambos os grupos apresentaram um consumo maioritariamente a depender do preço do produto. Contudo, os praticantes da modalidade desportiva, apresentaram uma percentagem de aquisição frequente significativamente superior ao dos inquiridos não utilizadores da bicicleta, confirmando a Hipótese 6.

De uma forma geral, os inquiridos apresentam elevada atenção aos rótulos de informação ecológica, no entanto, ao contrário dos resultados esperados, foram os Não

Utilizadores de Bicicleta que se mostraram mais atentos aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquirem, negando a Hipótese 7.

Praticamente de uma forma heterogênia, apenas com 2,33% de diferença a favor dos UB, ambos os grupos de inquiridos estariam dispostos a pagar mais por um serviço desportivo mais ecológico, não sendo possível verificar em concreto a Hipótese 8.

Quanto à aplicação de uma taxa ecológica às actividades prejudiciais ao ambiente, são os Utilizadores de Bicicleta que estão mais de acordo com esta medida, confirmando assim a Hipótese 11.

Foi ainda possível concluir, que são os utilizadores de bicicleta que mais frequentemente trocam o uso do automóvel pela caminhada, provando a Hipótese 12.

Através da análise de correlações, foi possível comprovar que existem várias correlações significativas entre os factores motivacionais para a prática desportiva, com as variáveis relativas às atitudes e comportamentos ambientais. Desta forma, é mais fácil compreender que os Utilizadores de Bicicleta se sintam maioritariamente disponíveis para alterar algo na prática sua modalidade em prol do ambiente, verificando-se a confirmação das Hipóteses 13 e 14.

Foi ainda possível observar uma relação de proporcionalidade directa, entre as variáveis idade e escolaridade, significando que quanto mais velho e maior for o grau de escolaridade do praticante, maior é a sua disposição em modificar algo na sua utilização da bicicleta em prol do ambiente.

Em relação à modificação das atitudes e comportamentos face aos problemas ambientais, após terem começado a praticar a modalidade, foi possível verificar uma diferença significativa entre o grupo dos que não consideram que houve modificação nas suas atitudes e o grupo dos que consideram que houve modificação.

O grupo dos que se sentem pouco modificados, modificados ou muito modificados tem uma expressão muito mais significativa do que os que não se sentem modificados. Esta modificação das atitudes face aos problemas ambientais, comprova a Hipótese 15

No entanto, foi possível observar que existe uma relação directa entre esta variável e a frequência de prática, sendo que os praticantes que utilizam mais vezes por semana a bicicleta, são os que sentem uma maior modificação de atitude. Os praticantes do género

masculino apresentam também uma maior modificação comportamental em termos ambientais do que os praticantes do género feminino.

Não foi possível verificar, de uma forma expressiva, que o tempo ou a frequência da utilização da bicicleta influencia o nível de preocupação ambiental dos praticantes.

De uma forma geral, verificou-se para os utilizadores de bicicleta o mesmo nível de preocupação ambiental, quer exerçam a prática da modalidade há menos de um ano ou há mais de 10 anos. O mesmo se aplica à frequência de utilização, não se verificando desta forma as Hipóteses 2 e 3.

As atitudes e comportamentos de consumo ecológico demonstram-se também pouco influenciadas de uma forma directa com o tempo e a frequência da prática da modalidade. Apenas na óptica frequência de prática, aparenta haver uma relação directa com a disposição para pagar mais por um serviço ecológico, sendo os praticantes que mais vezes usam a bicicleta os que apresentam maior disposição para tal sacrifício económico. Não sendo como tal, possível comprovar as Hipóteses 9 e 10.

Desta forma, este estudo conseguiu de uma forma geral medir o pretendido e, foi possível distinguir os dois tipos propostos de população: os Utilizadores de Bicicleta e os Não Utilizadores de Bicicleta, quanto à consciencialização ambiental de uma perspectiva geral.

Como sugestão para estudos posteriores, acreditamos que é importante dar continuidade aos estudos sobre a consciência ambiental e o consumo sustentável no desporto, com diferentes modalidades.

Dentro do âmbito da utilização da bicicleta, apontamos como sugestão um estudo mais detalhado sobre a bicicleta e a cidade, analisando de um ponto de vista sócio-económico, o que já foi feito, o que poderia ser feito e os benefícios de trazer de forma massiva este meio de transporte amigo do ambiente para a cidade, da mesma forma que outras cidades europeias já adoptaram.

Por fim, devido às limitações deste estudo, sugerimos um estudo em particular sobre as atitudes e os comportamentos ecológicos dos utilizadores de bicicleta em Portugal, para no futuro, podermos extrapolar estes dados para estudos internacionais.

10. Bibliografia

- 8 – 80 Cities (n.d.). Walking Cycling Public Places for all. Retrieved Julho 2011, from <http://www.8-80cities.org/>
- ACP (2011, Março). Ciclistas são peões, *Revista ACP*, nº 716, pp. 12-14
- Afonso, A. (2010, Fevereiro), O Consumidor Verde: Perfil e Comportamentos de Compra. Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, pp. 1-117. Retrieved 27 de Julho 2011, from http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1758/1/Tese_Ana%20Carolina%20Baptista%20Afonso.pdf
- Afonso, C. (2010, Setembro 23). Green Target, *Marketing Portugal*. Retrieved 5 Março 2011, from <http://mktportugal.com/blog/?p=2456>
- Almeida, I. e Abranja, N. (2009). *Turismo e Sustentabilidade*. Vol. 2, nº 2, pp. 15-31. Retrieved Julho 2011, from <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/jts/article/view/506/409>
- Alves, T. (2010, Julho 28). Limpeza de matas por controlar, *Jornal de Notícias*, Retrieved Maio 2011, from http://www.jn.pt/PaginaInicial/Sociedade/interior.aspx?content_id=1628480
- APA - Agência Portuguesa do Ambiente (2003, Novembro). Relatório do Estado do Ambiente: REA 2002, *Instituto do Ambiente*
- APA - Agência Portuguesa do Ambiente (2010, Dezembro). Relatório do Estado do Ambiente: REA 2009 Portugal, *Instituto do Ambiente*
- As Energias Renováveis, (n.d.). *Alemanha, o Líder Mundial em Energia Solar*. Retrieved 27 Março 2011, from <http://www.gstriatum.com/pt/alemanha-o-lider-mundial-em-energia-solar/>
- Baptista, M. (2006). Golfe e Ambiente: A Componente Ambiental no Consumo e na Oferta de Golfe. Lisboa. Dissertação de Doutoramento, Vol. I e II. Faculdade de Motricidade Humana, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa
- Barbie, E. (1989). *The Practice of Social Research*. 5ª Ed. Wadsworth. Belmont, Canada
- Barreiro, R. (2011, Janeiro 9). Cadastro das florestas avança. *Diário de Notícias*. Retrieved Maio 2011, from http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1752489
- Barroso, J. (2005, Fevereiro 2). *Trabalhando juntos para o crescimento e o emprego - Um novo começo para a Estratégia de Lisboa*. Retrieved 27 Julho de 2011, from http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/eu2020/growth_and_jobs/c11325_pt.htm
- Borges, F. & Tachibana, W. (2007). *Considerações sobre o impacto competitivo da estratégia ambiental*. PUC. Campinas.
- Bristow, M. (2009). China diz que ar de Pequim está mais limpo desde as Olimpíadas, *BBC News*. Retrieved 18 Julho 2011, from http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2009/08/090807_pequimpoluicao_np.shtml
- Cabral-Cardoso, C. (2002). Ética e Políticas Éticas em contexto empresarial. *Manual de estudos organizacionais: Temas de psicologia, psicossociologia e sociologia das organizações*. M.P. Cunha and S. B. Rodrigues (Eds): RH Editora, pp. 223-229
- Câmara Municipal da Murtosa, *Mobilidade sustentável no concelho da Murtosa*. Retrieved Junho 2011, from <http://www.cm-murtosa.pt>
- Câmara Municipal da Murtosa, *Projecto Murtosa Ciclável*, Retrieved Junho 2011, from <http://www.cm-murtosa.pt/bicicleta/include/apresenta.htm>

Cardoso, A. (2008). O Consumidor Verde. Instituto *Brasileiro de Administração do sistema Judiciário*. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.ibrajus.org.br/revista/artigo.asp?idArtigo=87>

Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade (1994). *Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis*. Aalborg, Dinamarca.

Catarino, D. (2010, Setembro 6). Reciclagem: Portugal cumpre pouco mais de metade da média europeia. *Ambiente Online*. Geo Ambiente. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.ambienteonline.pt/noticias/detalhes.php?id=9567>

CEEETA, (n.d.). Painéis Solares Fotovoltaicos, *Centro de Estudos em Economia da Energia, dos Transportes e do Ambiente*, pp. 48-52. Retrieved Março 2011, from <http://www.ceeeta.pt/downloads/pdf/Solar.pdf>

CENSOS, (2001, Março 12). Censos em Portugal, Instituto Nacional de Estatística. Retrieved Julho 2011, from http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos_historia_pt

CCDR-C, (n.d.). Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro. Retrieved Agosto 2011 from https://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=260%3Afontes-e-efeitos-dos-poluentes-atmosfericos&catid=275%3AAar&Itemid=183&lang=pt

Ciclovia, Ecovias e Ecopistas. Retrieved 22 Novembro 2011, from <http://www.ciclovia.com.pt/index.html>

CIDAC - Centro de Informação e Documentação Anti-Colonial, (n.d.). *Comércio e Desenvolvimento / Comércio Justo*. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.cidac.pt/>

CIDAC - Consumo Responsável, Questões, Desafios e Guia Prático para um Futuro Sustentável. Cadernos de Comércio Justo nº 01. Lisboa: Cores do Globo e Reviravolta. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.cidac.pt/>

CMO - Câmara Municipal de Oeiras, (n.d.). *Oeiras Respira*. Retrieved Julho 2011, from <http://www.cm-oeiras.pt/amunicipal/OeirasRespira/Paginas/OeirasRespira.aspx>

COM - Comissão das Comunidades Europeias (2001, Julho 18). *Livro Verde, Promover um quadro Europeu para a Responsabilidade Social das Empresas*. Bruxelas. Retrieved Agosto 2011, from http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pt/com/2001/com2001_0366pt01.pdf

Comissão Europeia (2002). *Observatório das PME Europeias*, DG Empresa. Retrieved Julho 2011, from http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/getdocument.cfm?doc_id=1626

Comissão Europeia (2002). Relatório nº 4/2002, Responsabilidade Social e Empresarial para as PME Europeias. Retrieved Julho 2011, from http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=pt&type_doc=COMfinal&an_doc=2002&nu_doc=347

Cortez, H. (2008). Pequim vai banir metade da frota de carros das ruas, *EcoDebate*. Retrieved Julho 2011, from <http://www.ecodebate.com.br/2008/10/11/pequim-vai-banir-metade-da-frota-de-carros-das-ruas/>

Deco Proteste, (n.d.) *Lâmpadas economizadoras: investimento compensa*. Retrieved Abril 2011, from <http://www.deco.proteste.pt/lampadas/>

Decreto-Lei nº 178/2006 de 5 de Setembro. *Diário da República*, 1.ª série – N.º 171, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

DGEG - Direcção Geral de Energia e Geologia (n.d.). *Política energética / Caracterização Energética Nacional*. Retrieved Março 2011, from <http://www.dgge.pt/>

DGEG - Direcção Geral de Energia e Geologia (n.d.). *Energias Renováveis / Energia Solar*. Retrieved Março 2011, from <http://www.dgge.pt/>

DN - Diário de Notícias (2008, Janeiro 9). *Preocupação ambiental do cidadão não se traduz na prática*. Retrieved 11 Março 2011, from http://www.dn.pt/inicio/interior.aspx?content_id=1000577

- Durães, P. (2010). Estudo: Consumidor quer proximidade com marcas. Para. 1. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.meiosepublicidade.pt/2010/07/20/estudo-consumidor-quer-proximidade-com-marcas/>
- EDP - Energias de Portugal, S.A (2006, Junho). *Guia prático da eficiência energética*. ADENE. Retrieved Julho 2011, from http://ws.cgd.pt/blog/pdf/guia_edp.pdf
- Expresso, (2011, Março 9). Florestas: Secretário de Estado chama a atenção para prevenção na luta contra os incêndios, *Jornal Expresso*. Retrieved Julho 2011, from <http://aeiou.expresso.pt/florestas-secretario-de-estado-chama-a-atencao-para-a-prevencao-na-luta-contra-os-incendios=f636615>
- Falt, E. (2006, Maio.). Guest Editorial: Sport and the Environment. *Environ. Health Perspective*. 114(5): A268-A269. Retrieved 15 Maio 2011, from <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1459940/>
- Floresta para Todos, (2011). Campanha de Sensibilização para a Prevenção de Incêndios Florestais, *Comité Português para o Ano Internacional das Florestas*. Retrieved 10 Agosto 2011, from http://www.florestas2011.org.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=142:lancamento-da-qcampanha-de-sensibilizacao-para-a-prevencao-de-incendios-florestais&catid=60:noticias&Itemid=82
- Fountain, H. (2009, Maio 7). Compostos de plantas elevam poluição de incêndios florestais. *The New York Times*. Estados Unidos. Retrieved 27 Março 2011, from <http://noticias.terra.com.br/ciencia/interna/0,,OI3751081-EI8147,00.html>
- FPCUB – Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta, (2010). *Bicicleta e Cidade – Circulação Segura para a Escola: O papel da Bicicleta na Mobilidade Urbana no Ambiente e na Saúde*. Retrieved Agosto 2011, from http://www.fpcub.pt/pt/anexos/546_o%20papel%20da%20bicicleta%20na%20mobilidade%20urbana.pdf
- France Presse, (2011, Maio 4). *Xangai bate recorde de poluição na china*. Retrieved julho 2011, from <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/911099-xangai-bate-recorde-de-poluicao-na-china-veja-imagem.shtml>
- Geraldes, H. (2010, Novembro 24). *Poluição do ar pode levar Portugal ao Tribunal de Justiça Europeu*, *Jornal Público*, Ecoesfera. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.ecosfera.publico.pt/noticia.aspx?id=1467931>
- Gomes, C. (2008, Outubro). *Ambiente e Desporto: Ligações perigosas*. Lisboa, pp. 1-38. Retrieved Maio 2011, from www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/cg_MA_8353.DOC
- Impactus (2009, Novembro|Janeiro). *Consumo Sustentável: Conheça as várias actividades levadas a cabo por Empresas e Organizações*, 13. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.impactus.org/>
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2011). *Classificação Portuguesa das Profissões 2010*. Retrieved Julho 2011, from http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=107961853&PUBLICACOESmodo=2
- IRAR - Instituto Regulador de Águas e Resíduos (2007). *Percepção pública e disponibilidade para pagar por melhorias na qualidade dos serviços de águas e resíduos em Portugal Continental*. Relatório IRAR n.º1/2007
- Jorge, V. (2010, Julho 20). *O consumidor do futuro dá pelo nome de Persumer*, *Hipersuper*. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.hipersuper.pt/2010/07/20/o-consumidor-do-futuro-da-pelo-nome-de-%E2%80%9Cpersumer%E2%80%9D/>
- Junqueira, E. R. (2002). *Utilização de Indicadores Económico-Financeiros para Avaliação do Desempenho Ambiental das Organizações*. Dissertação de Mestrado: 136. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo

- Lages, N., Neto, V. (2002). *Mensurando a consciência ecológica do consumidor*, Salvador, BA. Retrieved Junho 2011, from http://www.anpad.org.br/evento.php?acao=trabalho&cod_edicao_subsecao=49&cod_evento_edicao=6&cod_edicao_trabalho=2694
- Lamartine, (2006). Atividade física e o meio ambiente. *XI Congresso Ciências do Desporto e Educação Física dos países de língua portuguesa*. (pp. 21-23). Brasil: Gama Filho
- Lamartine & Almeida, A. (2007). *Meio ambiente, esporte, lazer e turismo: estudos e pesquisas no Brasil 1967-2007*. Rio de Janeiro: Gama Filho
- Lambin, J. (2000). *Marketing Estratégico*, 4ª Ed, Mc Graw Hill, Lisboa.
- Lei n.º 24/96, Regime legal aplicável à Defesa dos Consumidores, Diário da República, 1 série-A, n.º 176, 31 de Julho de 1996
- Leimgruber, W. (2003). *A Paisagem Humanizada Face aos Valores Humano. Território, Ambiente e Trajectórias de Desenvolvimento*, IV. Coimbra, pp. 23-34
- Leite, M. (n.d.). *Ação individual e a Ação coletiva: O Fenômeno da Unitariedade e a Legitimidade de Agir*, pp. 1-20. Retrieved Agosto 2011, from http://www.tj.rj.gov.br/institucional/dir_gerais/dgcon/pdf/artigos/direi_pro_civil/acao_individual_acao_coletiva.pdf
- Leonelli, P. (2008) in Colóquio 2010-2020: Uma Década Promissora para o Brasil? *As Fontes renováveis de energia no mundo. O papel das fontes renováveis na matriz energética brasileira. Cenários para o futuro*. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.iea.usp.br/iea/mo/leonelli20102020.pdf>
- Lusa, (2009, Abril 1). *Incêndios: Governo lança campanha de sensibilização para limpeza de mato*, Público. Retrieved Julho 2011, from <http://www.publico.pt/Sociedade/incendios-governo-lanca-campanha-de-sensibilizacao-para-limpeza-de-mato-1371981>
- MacConnell R., et tal. (2010, Julho 7). Childhood Incident Asthma and Traffic-Related Air Pollution at Home and School. *Environmental Health Perspectives*, Vol. 118, No.7, pp. 1021-1026
- Martins, R. (2010). *Conscientização Ambiental e Consumo sustentável no Desporto: Desporto de Natureza (surf) e Desportos Urbanos (fitness)*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Motricidade Humana, Universidade Técnica de Lisboa
- Marx, K. (1981). *A ideologia Alemã*, 1º Capítulo. Seguido das teses sobre Feuerbach. Trad. Álvaro Pina. Lisboa, 16, Avante
- Medeiros, M., Marketing Verde (2007). *A Gestão Ambiental como estratégia empresarial*. 5º Congresso de Pós-Graduação UNIMEP. Retrieved Julho 2011, from <http://www.unimep.br/phpg/mostracademica/anais/5mostra/5/76.pdf>
- Menos um carro. Retrieved Julho 2011, from <http://www.menosumcarro.pt/parceiros/>
- Murteira, B., Ribeiro, C, Silva, J. & Pimenta, C. (2002). *Introdução à Estatística*. Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade Técnica de Lisboa: McGrae-Hill
- Neto, A. (2007). *Consciência e Meio Ambiente*. Retrieved Março 2011, from <http://www.nagibanderaos.com.br/324.htm>
- New@this (2008, Novembro 26). *O que se passa no grande consume em Portugal?* Para. 2. Retrieved 10 agosto 2011 from <http://nbnewatthis.blogspot.com/2008/11/o-que-se-passa-no-grande-consumo-em.html>
- Newton, B. (2007). *Energy Saving Lamps – Benefits and Drawbacks*. Retrieved Abril 2011, from <http://ezinearticles.com/?Energy-Saving-Lamps---Benefits-and-Drawbacks&id=478596>
- Oliveira, P. (2010, Junho 20). *O negócio vai de vento em popa, mas pedalar só ao fim-de-semana*, *Jornal Público*. Retrieved Julho 2011, from <http://cidade-ideal.blogspot.com/2010/06/o-negocio-vai-de-vento-em-popa-mas.html>

- OMT - Organização Mundial do Turismo, (2003). *Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável*, São Paulo: Bookman.
- Parlamento Europeu e do Conselho, (2008, Maio). *Qualidade do ar ambiente e um ar mais limpo na Europa*, Directiva 2008/50/CE.
- Peñalosa, G. (2010), *La Bicicleta y la Ciudad*, 8º Congresso Ibérico, Sevilha. Retrieved Julho 2011, from <http://vimeo.com/16550469>
- Pereira, S. (2003), Impacto do Argumento Ecológico nas Atitudes dos Consumidores – Um estudo experimental, Fundação Getúlio Vargas, pp. 1-91. Retrieved Agosto 2011, from <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/3717/SEVERINO.J.pdf?sequence=1>
- Ponting, C. (1995). *Uma História Verde do Mundo*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira
- Portal Ambiente Online (2009). *Pontos negros da poluição concentrados em Lisboa e Porto*. Retrieved Agosto 2011, from <http://www.ambienteonline.pt/noticias/detalhesPrint.php?id=7793&print=1>
- Portal da Sustentabilidade, (n.d). *Economia e a Sustentabilidade*. Retrieved 20 Julho 2011, from http://www.sustentabilidade.org.br/conteudos_sust.asp?categ=3
- PNAC - Plano Nacional para as Alterações Climáticas (n.d.). Retrieved Julho 2011, from http://www.iambiente.pt/portal/page?_pageid=73,408080&_dad=portal&_schema=PORTAL&actualmenu=10141055&docs=10138660&cboui=10138660
- Rain Bird, (2006). *Rega para um Mundo em Crescimento*. Retrieved Agosto 2011, from www.rainbird.com
- Ramos, R. (2010). *Porque é tão difícil mudar um comportamento?* Retrieved 18 Julho 2011, from <http://www.rh.com.br/Portal/Mudanca/Artigo/6910/por-que-e-tao-dificil-mudar-um-comportamento.html>
- RCM - Resolução do Conselho de Ministros, (2000, Maio 15). *Programa Polis: Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades*, Presidência do conselho de Ministros, Diário da República, 1.ª série B, n.º 112
- Rede Nacional do Consumo Responsável, *Cidadania e Participação. Fichas Didático – Pedagógicas, anexo B*. Retrieved Abril 2011, from http://www.consumoresponsavel.com/?page_id=8
- Rede Nacional do Consumo Responsável, *Sustentabilidade. Fichas Didático – Pedagógicas, anexo B*. Retrieved Abril 2011, from http://www.consumoresponsavel.com/?page_id=8
- Resolução da Assembleia da República. (2009). Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves, a n.º 3/2009, *Diário da República*, 1.ª série, n.º 25, 5 de Fevereiro de 2009
- Resolução de Conselho de Ministros. (2001). Maio 30: *Estratégia para as alterações climáticas*, Diário da República, n.º 125
- Resolução de Conselho de Ministros. (2008), n.º80/2008, Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética – Portugal Eficiência 2015, *Diário da República*, 1.ª série – N.º 97, 20 de Maio de 2008
- Reynolds, C., Harris, M., Teschke, K., Cripton, P., Winters, M. (2009). The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: a review of the literature, *Environmental Health* 8(47), BioMed Central
- Ribeiro, R. (2008). *O consumo: uma perspectiva sociológica*, in VI Congresso Português de sociologia, *Mundos Sociais: Saberes e práticas*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa
- Santos, B. (2005). Educação do Consumidor e Mercado de consumo: A Sociedade Actual e a Europa. Retrieved from http://www.si.ips.pt/ese_si/web_page.inicial

- Santos, J. e Abreu, N. (n.d.). *O Impacto do Marketing Verde para as Usinas Sucroalcooleiras que atuam em Alagoas*. Retrieved Agosto 2011, from http://www.aedb.br/seget/artigos07/1368_Artigo_Mkt_Verde_SeGET.pdf
- Sardinha I. (2005). Responsabilidade social nas empresas: a sua contribuição para o desenvolvimento sustentável. *Associação Portuguesa de Engenharia do Ambiente*, pp. 162-163
- Schlegelmilch, B., Bohlen, G.; Diamantopoulous, A. (1996). The link between green purchasing decisions and measures of environmental consciousness. *European Journal of Marketing*, 30(5), pp.35-55. doi: [10.1108/03090569610118740](https://doi.org/10.1108/03090569610118740)
- Schulenkorf, N., (2011). Sustainable community development through sport and events: A conceptual framework for Sport-for-Development projects, *Sport Management Review*, doi:10.1016/j.smr.2011.06.001
- Severino, P., (n.d.). *O Consumidor consciente e o impacto do Argumento Ecológico na Atitude em relação à Marca*. Pp. 5-12. Retrieved Agosto 2011, from http://www.ethos.org.br/docs/comunidade_academica/pdf/pev41702.pdf
- Shrum, J., McCarty, A, Lowrey, M., (1995), Buyer characteristics of green consumer and their implication for advertising strategy. *Journal of Advertising*, Vol. 24, No.2, pp.71-82
- Silva, P., Tipos de Paisagem: Rede Natura, (2000). *Atlas de Portugal*. Retrieved Junho 2011, from http://www.igeo.pt/atlas/cap1/Cap1e_4.html
- Silva, A., (2009, Março 23). Aumento de partículas poluentes contribui para aumento do risco de morte, *Ciência Hoje*. Para. 3. Retrieved 23 Junho 2011, from <http://www.cienciahoje.pt/index.php?oid=30320&op=all>
- Staunton, C., MD, Hubsmith, D., BS e Kallins, W. (2003, Setembro). Promoting Safe Walking and Biking to School: The Marin County Success Story, *American Journal of Public Health*, 93(9) p. 1432
- Tavares, G. (2010). *Uma Viagem à Índia*, Editorial Caminho. Retrieved Julho 2011, from <http://www.citador.pt/textos/o-consumo-nao-e-invencao-do-capitalismo-goncalo-m-tavares>
- Teixeira, S. Impactes ambientais do Desporto, *Forum Olímpico de Portugal*. Para. 3. Retrieved 27 Maio 2011, from <http://forumolimpico.org/?q=node/203>
- UNEP (2005). Environmental Health Perspectives. Retrieved 14 Julho 2011, from <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1459940/>
- UNESCO, (1972, Novembro 17 a 21). *O que é: A protecção do património Mundial, Cultura e Natural*. Convenção para a Protecção do Património Mundial, cultural e Natural. Paris. Retrieved Agosto 2011, from <http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>
- Valor Ambiente, (n.d.), Tipos de Resíduos, *Gestão e Administração de Resíduos da Madeira, S.A.* Retrieved 23 Julho 2010, from <http://www.valorambiente.pt/tipos-residuos>
- Veronese, M. (2008). *Sujeito, consumo e solidariedade: as ausências e presenças*. Vol. 11, nº. 2. Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-graduação em comunicação. E-Compós Brasília
- Zerbini F., Barciotte M., Pistelli R. (2003). *Um diálogo inicial entre educação para o consumo responsável e o comércio ético e solidário*, Fronteira. Retrieved Abril 2011, from <http://www.coopgirasol.com.br/UserFiles/Leituras/Consumo%20responsavel.pdf>

11. Anexos

11.1. Questionário Aplicado

Autores do questionário:

Adaptado por: Margarida Mascarenhas, Carlos Colaço e Pedro Santos - Questionário original: Baptista, M. (2006). Golfe e Ambiente: A Componente Ambiental no Consumo e na Oferta de Golfe

Agradecemos desde já a colaboração! Assinale apenas a opção pretendida.

PARTE I – IDENTIFICAÇÃO DO INQUIRIDO

Idade		Sexo	F	M	Profissão	
Grau de Escolaridade						
Obrigatório	Secundário	Bacharelato	Licenciatura	Mestrado	Doutoramento	
Zona de Residência						
Urbano		Rural		Misto		

PARTE II – ASPECTOS DA PRÁTICA DESPORTIVA

Modalidade	Ciclo turismo/Utilizador de Bicicleta		Não Utilizador			
Há quanto tempo utiliza a bicicleta?						
Menos de 1 ano	De 1 a 3 anos	De 3 a 5 anos	De 5 a 10 anos	Mais de 10 anos		
Quantas vezes por semana utiliza a bicicleta?						
1 a 2 vezes por semana		2 a 4 vezes por semana		Mais de 4 vezes por semana		
O que lhe mais agrada na prática da modalidade? (1 a 4) 0 – 1 → 4 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> 0 – Sem opinião 1 - Nada agradável 4 - Muito agradável </div>	Convívio com os amigos	0	1	2	3	4
	Prazer da prática desportiva	0	1	2	3	4
	O desafio que a modalidade coloca	0	1	2	3	4
	Relaxamento psíquico durante a prática	0	1	2	3	4
	Estabelecer novos contactos sociais	0	1	2	3	4
	Possibilidade de desfrutar da natureza	0	1	2	3	4
	Melhoria da condição física	0	1	2	3	4
	Esforço físico empreendido ao longo da prática	0	1	2	3	4
	Possibilidade de viver num ambiente de qualidade	0	1	2	3	4
	Contribuir activamente para a redução da emissão de CO2	0	1	2	3	4
	Redução das despesas de transporte	0	1	2	3	4
	Pratica outras modalidades? Quais?					

PARTE III – O CONSUMIDOR E O AMBIENTE

Qual o seu nível de preocupação face ao ambiente?									
Escala crescente de 0 a 4 (0 – Sem Opinião; 1 – Nada Preocupado; 4 Muito Preocupado)									
0		1		2		3		4	
Já alguma vez tomou alguma acção em prol do ambiente?						Sim		Não	
Se sim, assinale quais:					Se não, porquê?				
Limpeza de florestas/percursos					Falta de tempo				
Reciclagem do lixo doméstico					Desconhecimento				
Utilização de lâmpadas de baixo consumo					Não se interessa				
Utilização de painéis solares					Outras, quais?				
Outras, quais?									
Troca frequentemente o uso do automóvel pela bicicleta?						Sim		Não	
Se sim, quantas vezes por semana					Se não, porquê?				
Troca frequentemente o uso do automóvel pela caminhada?						Sim		Não	
Se sim, quantas vezes por semana					Se não, porquê?				
Está disposto a alterar algo na utilização da bicicleta em prol da melhoria da qualidade do ambiente?									
Escala crescente de 0 a 4 (0 – Sem Opinião; 1 – Nada disposto; 4 - Muito disposto)									
0		1		2		3		4	
Concorda que as actividades desportivas que prejudicam o ambiente devam pagar uma taxa a reverter para a preservação do ambiente?									
Escala crescente de 0 a 4 (0 – Sem Opinião; 1 – Completamente em Desacordo; 4 - Totalmente de Acordo)									
0		1		2		3		4	
Tendo em conta o crescimento económico e a qualidade ambiental, qual beneficiaria em sacrifício do outro?									
Ambiente			Indiferente			Crescimento económico			
Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?									
Escala crescente de 0 a 4 (0 – Sem Opinião; 1 – Nada Atento; 4 – Muito Atento)									
0		1		2		3		4	
Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?									
Sempre		Frequentemente		Esporadicamente		A depender do preço		Nunca	
Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?									
Escala crescente de 0 a 4 (0 – Sem Opinião; 1 – Nada disposto; 4 – Muito disposto)									
0		1		2		3		4	
Considera que modificou a sua atitude face aos problemas ambientais desde que passou a utilizar a bicicleta?									
Escala crescente de 0 a 4 (0 – Sem Opinião; 1 – Nada Modificado; 4 – Muito Modificado)									
0		1		2		3		4	
Quais as fontes de informação ambiental a que recorre?									
Televisão					Internet				
Jornais					Rádio				
Revistas					Outras, quais?				
Quais as fontes de informação ambiental que lhe oferecem maior nível de credibilidade?									
Televisão					Internet				
Jornais					Rádio				
Revistas					Outras, quais?				

11.2. Correlações

Quadro de correlações dos Não Utilizadores de Bicicleta		Qual o seu nível de preocupação face ao ambiente	Concorda que as actividades desportivas que prejudicam o ambiente devam pagar uma taxa a reverter para a preservação do ambiente?	Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?	Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?
Qual o seu nível de preocupação face ao ambiente	Correlação de Pearson	1	,270**	,303**	-,189*	,177*
	Sig. (2-tailed)		0,002	0,001	0,034	0,047
	N	126	126	126	126	126
Concorda que as actividades desportivas que prejudicam o ambiente devam pagar uma taxa a reverter para a preservação do ambiente?	Correlação de Pearson	,270**	1	0,061	-0,154	,292**
	Sig. (2-tailed)	0,002		0,494	0,086	0,001
	N	126	126	126	126	126
Dá atenção aos rótulos de informação ambiental dos produtos que adquire?	Correlação de Pearson	,303**	0,061	1	-,383**	0,079
	Sig. (2-tailed)	0,001	0,494		0	0,379
	N	126	126	126	126	126
Costuma adquirir produtos pelas suas características ambientais?	Correlação de Pearson	-,189*	-0,154	-,383**	1	-0,088
	Sig. (2-tailed)	0,034	0,086	0		0,329
	N	126	126	126	126	126
Estaria disposto a pagar mais em função de um serviço desportivo ecologicamente mais aceitável?	Correlação de Pearson	,177*	,292**	0,079	-0,088	1
	Sig. (2-tailed)	0,047	0,001	0,379	0,329	
	N	126	126	126	126	126

** . Correlação é significativa ao nível 0.01 (2-tailed).

* . Correlação é significativa ao nível 0.05 (2-tailed).