

Mobilidade sustentável e mudança de hábitos.

Andressa Vitória Costa¹; Flávia Santos Souza²; Mirian Greiner de Oliveira³; Guilherme de Castro Leiva⁴; Renato Guimarães Ribeiro⁵; Anna Carolina Côrrea Pereira⁶.

^{1,2,3,4,5,6}Departamento de Engenharia de Transportes, Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais Av. Amazonas 5253 - Nova Suíça - Belo Horizonte - MG - Brasil CEP: 30.421-169.

RESUMO

O conceito de mobilidade urbana perde-se no caótico trânsito das cidades. Neste contexto, o objetivo deste trabalho é analisar o "nível" de sustentabilidade nos deslocamentos e a disposição das pessoas em alterar seus hábitos. Os dados foram coletados na XXIV META/CEFET-MG, onde obteve-se como principal diagnóstico "Parcialmente Sustentável".

PALAVRAS CHAVE: Mobilidade, Sustentabilidade e Mudança de hábitos.

INTRODUÇÃO

O conceito amplo de mobilidade urbana muitas vezes se perde em meio ao caótico trânsito das cidades, consequência de múltiplos fatores, dentre eles o uso desequilibrado dos veículos individuais motorizados, em detrimento dos coletivos. Neste contexto, a concepção de sustentabilidade e mobilidade urbana surge como um novo desafio às políticas ambientais e urbanas, em um cenário de desenvolvimento social e econômico do país, no qual as taxas crescentes de urbanização e crescimento econômico têm implicado num aumento expressivo da motorização individual (automóveis e motocicletas), bem como da frota de veículos dedicados ao transporte de cargas.

Segundo dados do IPEA (2014), a crise de mobilidade urbana que atinge a maioria das cidades brasileiras são basicamente deficiências que vão desde a questão da infraestrutura destinada ao transporte público coletivo, como também ao crescimento vertiginoso da frota de automóveis. Desse modo, o padrão de mobilidade voltado para o transporte motorizado particular tem se mostrado insustentável tanto em face ambiental quanto no atendimento das necessidades de deslocamentos de uma vida urbana. Nas últimas décadas, as políticas de transporte adotadas por quantidade significativa de cidades brasileiras não priorizaram o transporte público e propiciaram facilidades para o deslocamento de veículos individuais motorizados.

O automóvel passou a ser símbolo de poder e status. Ao mesmo tempo, o transporte coletivo, em muitos lugares do Brasil, passou a ser representado como "algo a ser evitado", símbolo de pobreza, exposição ao desconforto e à violência. Entretanto, é grande o número de pessoas que se encontram à margem dos sistemas de transporte, que caminham por não dispor de acesso a outras formas de locomoção.

A reversão deste cenário, por meio de uma política de mobilidade urbana sustentável, é um dos grandes desafios urbanos atuais. As políticas de mobilidade urbana sustentável correspondem ao conjunto de medidas de transporte e circulação viária que visam priorizar o transporte coletivo e não motorizado em detrimento do automóvel e, assim, proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Dessa forma, o presente trabalho teve como objetivo diagnosticar o grau de sustentabilidade nos deslocamentos das pessoas na vivência cotidiana, assim como a disponibilidade de alterar seus hábitos em prol de uma melhor qualidade de vida. Há o intuito ainda de promover a conscientização da mobilidade sustentável e desestimular a chamada "cultura automotiva", que se apresenta como um desafio complexo para a sociedade atual.

DIAGNÓSTICO

O tema Mobilidade Urbana e Sustentabilidade vem ocupando espaço constantemente nos debates em nossa sociedade. Segundo PLUME (2003), o princípio do desenvolvimento

sustentável é definido como uma forma de desenvolvimento que vai ao encontro de necessidades da geração atual sem comprometer a possibilidade (ou capacidade) das gerações futuras em satisfazer as suas necessidades.

De acordo com CHICHILNISKYEHEAL citada por Campos (2006), existem duas definições características da sustentabilidade. A primeira objetiva tanto o bem-estar da cidade atual quanto da cidade num futuro distante. A segunda implica na conservação dos recursos naturais. Em ambas, nota-se a preocupação com o transporte e uso do solo. Assim, a palavra “sustentabilidade” tem a pretensão de considerar os impactos das atividades humanas principalmente numa perspectiva ambiental.

A palavra “urbano” quando utilizada juntamente com o termo meio ambiente, delimita a problemática ambiental nas cidades (SILVA, 2003). Nesse contexto, a mobilidade urbana, dentro da visão da sustentabilidade, pode ser alcançada sob dois enfoques: um relacionado com a adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico, que se enquadram medidas que associam o transporte ao desenvolvimento em relação aos deslocamentos; e o outro, relacionado com a qualidade ambiental.

OLIVEIRA et al. (2010) apresenta que o modo de organização urbano tem forte interferência no modo de vida das populações e este fato nem sempre é considerado no planejamento das cidades. Estas precisam tornar-se mais desfrutáveis e seguras de modo a oferecer às pessoas espaços adequados para o deslocamento não motorizado.

Para TRANSPLUS (2002), os métodos e práticas para atingir a sustentabilidade, como as políticas urbanas, devem ser delineados, experimentados e divulgados para que haja melhorias na qualidade dos transportes e da vida urbana. O inciso I do art. 2º do Estatuto da Cidade (Lei nr. 10.257, de 10 de julho de 2001), consagra entre diretrizes gerais da política urbana, a garantia do direito a cidades sustentáveis (SILVA, 2003).

De uma maneira geral, as diretrizes para a construção de uma cidade sustentável é a mesma em todos os lugares, tendo somente o acréscimo de pontos característicos do local. É fundamental considerar o direito comunitário. Isso discerne nas condições de ocupação do solo e do espaço, daí o direito do urbanismo. O direito interno também é considerável, uma vez que o desenvolvimento sustentável é tratado como uma forma de intervenção sobre os impactos causados no meio urbano (DROBENKO, 2004).

É preciso uma mudança de paradigma de planejamento urbano e ambiental, uma inversão na lógica das hierarquias, de maneira que a qualidade de vida, a natureza e o futuro sejam postos no alto da escala de valores. No entanto, para que a cidade sustentável seja efetivada é fundamental a integração entre agentes públicos, privados e a população. Além disso, o uso da tecnologia deve contribuir para que esse objetivo seja concretizado.

Fatores determinantes na escolha do meio de transporte utilizado nos deslocamentos diários

Conforme será visto na próxima seção, para a elaboração do questionário utilizado na coleta de dados do presente trabalho, tomou-se como base três eixos, sendo estes: Deslocamentos cotidianos; Apoio às políticas de mobilidade urbana sustentável e Disposição para mudança de hábito. Esses tópicos são considerados conhecimentos primordiais no diagnóstico acerca do nível de sustentabilidade do indivíduo, estando estes descritos abaixo.

Deslocamentos cotidianos

Enquanto agentes ativos das viagens, os jovens devem ser questionados diretamente sobre o seu modo de deslocamento. Crianças e jovens constituem, hoje, um ponto de partida para evitar evoluções indesejáveis à mobilidade. Avaliar quais modos de transporte estão sendo usados em pequenas e grandes distâncias é uma das formas de diagnosticar o índice de mobilidade sustentável.

A escolha do modo de deslocamento das crianças é feito diretamente pelos pais. Já na juventude, mesmo com maior opção de escolha, os pais ainda exercem uma grande

influência no modo de deslocamento do filho, estes, ao crescerem vendo certos comportamentos ficam pré-determinados a tomar atitudes semelhantes às dos pais.

Contudo, apesar de terem consciência dos maus hábitos dos adultos, relacionados à mobilidade, e dos efeitos do congestionamento para o ambiente, ou ainda saberem quais são os meios de transportes que causam menor e maior impacto ao ambiente, muitos desses jovens adota o meio motorizado individual como prioridade e admitem que quando forem adultos o carro desempenhará um papel importante nas suas vidas (SUSILO et al., 2012).

Os principais aspectos determinantes na escolha do modo a ser utilizado para se locomover são: fatores demográficos, individuais, familiares, ambiente construído e diversos fatores externos. De acordo com MCMILLAN (2005), a crescente expansão das áreas residenciais e o conseqüente aumento da distância entre o local de residência, e os locais de trabalho e escola, ou ainda a pressão social, a emancipação das mulheres e a complexidade dos horários e ritmos familiares, ilustram outros fatores que justificam a preferência pela utilização do automóvel. O autor indica ainda, em 2007, que alguns pais alegam que a dependência do automóvel não é uma escolha, mas sim, uma necessidade, pois não têm outro modo de transporte que se ajuste às rotinas familiares, principalmente nas áreas suburbanas.

Vários investigadores, políticos e organizações apontam o ambiente construído (distribuição e evolução do uso do solo, dinâmicas territoriais e a vizinhança), as infraestruturas de transporte, a morfologia urbana, como principais fatores que justificam a opção no modo de deslocamento, tanto nos adultos (EWING et al, 2010), como nas crianças e nos jovens (LING et al, 2007, citado por Trocado, 2012).

Apoio às políticas de mobilidade urbana sustentável

Atualmente, a gestão do meio ambiente urbano apresenta-se como um desafio complexo para a sociedade. Além de tratar da preservação ambiental, deve-se também, assegurar melhores condições de vida à população garantindo às pessoas a inclusão no processo de desenvolvimento das cidades. O meio ambiente urbano engloba tanto o meio ambiente natural quanto o meio ambiente transformado.

Para um deslocamento ser considerado sustentável, o ideal é que ele priorize o transporte não motorizado e o transporte público. Devido à cultura de automóveis que há em grandes cidades brasileiras, como Belo Horizonte, o transporte motorizado individual é mais visado pela população, o que o torna muitas vezes foco nas políticas públicas e na utilização do espaço urbano.

Em decorrência dos problemas gerados pelo alto uso do automóvel, como longos e diários congestionamentos, e o aumento da poluição ambiental, a criação de meios que incentivem o uso dos outros modos é essencial. Uma aplicação muito conhecida e utilizada consiste na implantação de ciclovias, mas para isso, muitas vezes o ambiente urbano deve ser redirecionado e o automóvel pode vir a perder parte do seu espaço. Apesar dos efeitos positivos da implantação e da utilização da bicicleta como meio de deslocamento, muitas pessoas a consideram negativa em virtude do efeito causado ao uso do carro. É necessário que haja uma mudança desse pensamento, para que a mobilidade sustentável se torne realidade.

Disposição para mudança de hábito

Hábito é um comportamento aprendido que, após ser repetido várias vezes, tornou-se automático, isto é, com pouca ou nenhuma deliberação do indivíduo. Basta a presença de alguns estímulos para que o automatismo apareça. (AARTS, VERPLANKEN, & VAN KNIPPENBERG, 1997; VERPLANKEN, 2005; VERPLANKEN&AARTS, 1999; VERPLANKEN et al., 1998).

Estudos sugerem que vários dos nossos comportamentos tendem a repetir-se no mesmo entorno físico quase todos os dias, com pouca ou nenhuma necessidade de deliberação. Escolher sempre usar o automóvel para se deslocar, ainda que a distância seja curta, é um exemplo de automatismo (VERPLANKEN & WOOD, 2006; WOOD, QUINN & KASHY, 2002). Neste caso, todo o esforço para influenciar a mudança de comportamento, como usar outro meio de transporte, poderá ser em vão.

CRISTO (2014), classifica em três categorias de motivos o uso de automóveis:

- Instrumental: utilização do carro apenas como objeto, como chegar rápido aos lugares, ter disponibilidade em garagens. O carro é utilizado apenas como um meio de se deslocar entre do local de origem ao de destino.
- Afetivo: o carro é utilizado como uma busca de sentir prazer, emoções. O carro ao ser utilizado gera sentimentos nos usuários.
- Simbólico: neste caso, o carro é utilizado como uma forma de *status*. As pessoas o utilizam procurando obter um maior prestígio perante a sociedade.

Esses autores afirmam ainda que alguns estudos sugerem, por exemplo, que a escolha do transporte ocorre em função dos custos e benefícios que geram para o indivíduo, tais como, rapidez, conforto, conveniência e distância, que podem ser considerados motivos instrumentais (BAMBERG, AZJEN, & SCHMIDT, 2003; HAUSTEIN&HUNECKE, 2007; HEATH&GIFFORD, 2002). No caso dos motivos de natureza afetiva e simbólica, algumas reflexões teóricas (E.G., QUEIROZ, 2006; SOUZA, 2001) sugerem, por exemplo, que o carro está associado a um conjunto de benefícios psicossociais, como status, prestígio, poder, realização e liberdade. Evidências empíricas sugerem que a posse do carro pode influenciar o conceito que o indivíduo tem a respeito de si mesmo (TAMAYO, 1981), a percepção dos pais em relação à segurança dos filhos (GARCÍA-MIRA, GOLUBOFF, GARCÍA-FONTÁN, & ROMAY, 2004; JOHANSSON, 2006) e os sentimentos de autoestima, autonomia, proteção e prestígio, que estariam mais associados àqueles que usam carro do que àqueles que usam transporte coletivo (ELLAWAY, MACINTYRE, HISCOCK, & KEARNS, 2003).

Além disso, vários estudos têm argumentado que a escolha pelo automóvel pode ser considerada habitual, sendo este um conceito fundamental para desenvolver intervenções eficientes e eficazes junto à população, oferecendo um panorama complementar ao papel desempenhado pelas escolhas conscientes (GÄRLING et al., 2001; VERPLANKEN, AARTS, KNIPPENBERG, & MOONEN, 1998; VERPLANKEN & WOOD, 2006). Dessa forma, para a redução do uso do automóvel é necessário antes de tudo a vontade do cidadão, que deve estar disposto a mudar os seus hábitos, mesmo que estes estejam estruturados de maneira inconsciente.

PROPOSIÇÕES

Inicialmente, foi feito um levantamento bibliográfico sobre os temas: mobilidade, acessibilidade, sustentabilidade dentre outros, o que deu origem a três eixos de conhecimento apresentados anteriormente. Basicamente estes eixos tratam dos seguintes assuntos: “Deslocamentos Cotidianos”, “Apoio a Políticas Públicas” e “Disposição para Mudança de Hábitos”. Após a construção de cada eixo de conhecimento, e baseando nestes, foi elaborado um questionário inicial.

O critério utilizado na elaboração das perguntas foi a seleção de assuntos que possibilitavam um diagnóstico acerca do nível de sustentabilidade do indivíduo enquanto parte da sociedade. Estas perguntas foram elaboradas e agrupadas em um teste piloto disponibilizados a alguns alunos que ao responderem o teste, apontavam também as dúvidas e sugestões para a elaboração de um novo questionário mais claro e conciso.

Em seguida, as perguntas foram reunidas em duas plataformas: a primeira, em forma de aplicativo disponibilizado ao público interessado em participar do intitulado “Teste de

Mobilidade". Este teste, após a resposta de sete perguntas, direcionava o participante para uma tela de resultados onde o respondente, de acordo com seu perfil de deslocamento, era diagnosticado como "sustentável", "parcialmente sustentável" ou "insustentável". De acordo com o seu resultado, o respondente recebia um panfleto contendo dicas de como se tornar mais sustentável em seus deslocamentos e explicações sobre as externalidades negativas causadas por atitudes inconsequentes no trânsito em termos ambientais, sociais, políticos e físicos.

A segunda plataforma consistiu em aplicar o questionário utilizado na coleta de dados no "GoogleForms". Este questionário não tinha como objetivo gerar um resultado automático para o respondente, mas sim, armazenar as respostas dos participantes para posterior análise dos dados, uma vez que o aplicativo não tinha essa opção de armazenagem.

Os dados coletados por meio de ambas plataformas foram tratados e estão apresentados na próxima seção. No entanto, ressalta-se que o objetivo do presente trabalho, além da obtenção do diagnóstico do grau de sustentabilidade, consistiu, principalmente, na conscientização dos participantes sobre a relevância de suas ações no que tange ao meio ambiente e à mobilidade na cidade como um todo.

RESULTADOS

Parte da geração de resultados proveio de uma enquete onde o número de respondentes é composto por 193 indivíduos, sendo estes, em sua maioria, estudantes do ensino médio (52,8%) seguidos por estudantes do ensino fundamental (20,8%), superior completo (21,2%) e superior incompleto (5,2%). Os resultados restantes foram obtidos pelo *GoogleForms*, no qual foi possível identificar detalhadamente o perfil de deslocamento de cada respondente, uma vez que esta ferramenta permite visualizar a resposta dada a cada pergunta. O total de respondentes verificado com esse recurso é constituído de 141 pessoas.

Baseando-se no fato de que os pais exercem grande influência sobre os filhos acerca da escolha do modo de deslocamento e que a maior parte das pessoas entrevistadas estavam na faixa de 15 a 19 anos de idade, quando a taxa de motorização é mínima ou inexistente, os respondentes foram questionados se os pais ou responsáveis eram portadores de automóveis. As respostas geradas foram cruzadas com alguns dados obtidos pela enquete, na qual os participantes responderam a pergunta: "Você é a favor do fechamento de vias e restrição da circulação de automóveis para aumento da área de caminhamento de pedestres?" (cf. FIG. 1). A maior parte dos respondentes concordaram com o fechamento das vias e a restrição da circulação de automóveis.

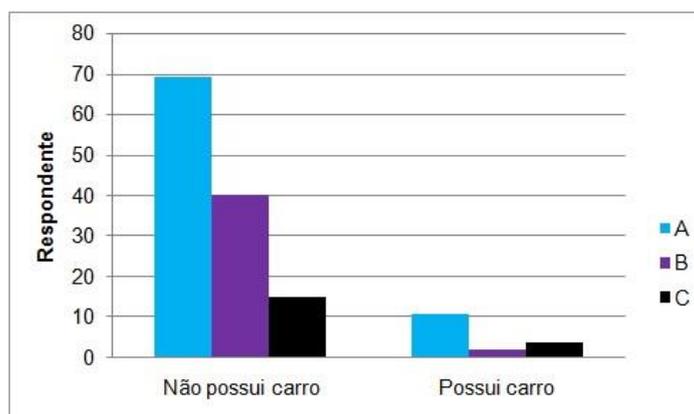


Figura 1-Opinião dos respondentes sobre a restrição de circulação do automóvel para maior comodidade do pedestre, em quantidade

Legenda: A = Sim, precisamos restringir o uso do automóvel; B = Sim, desde que melhorem o transporte coletivo e implantem o metrô; C = Não, temos que dar maior fluidez ao tráfego de automóvel.

Fonte: Acervo dos autores

Quando questionado sobre "Se você pudesse optar, qual seria o modo de transporte que você utilizaria em todos os seus deslocamentos?", os respondentes optaram pela opção em

que há uma mescla entre todos os meios de transporte, tentando minimizar o uso do automóvel. A FIG. 2 apresenta a escolha do modo de transporte que eles gostariam de utilizar para ambas as categorias (pais possuem carro e os que não possuem). A opção que obteve menor destaque foi a referente a sempre se deslocar de automóvel, sendo que do total, 13,5% dos entrevistados aderiram a essa opção de resposta. Já a opção de fazer uma mescla entre todos os meios de transporte procurando minimizar o uso do automóvel, foi a escolhida por 57% do total dos indivíduos que responderam a enquete.

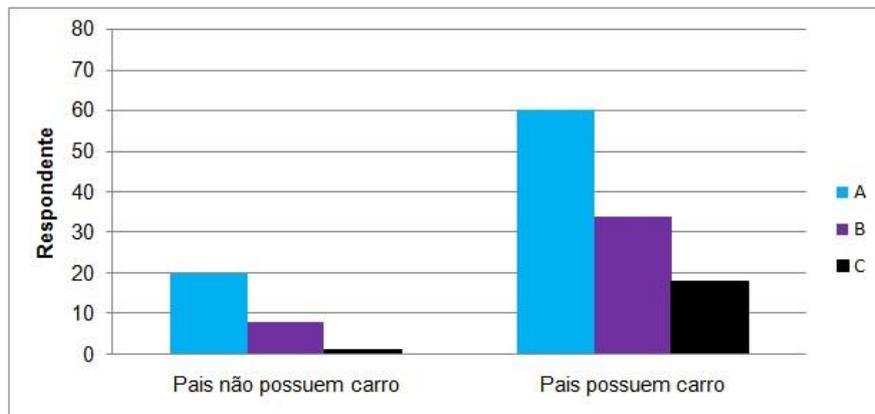


Figura 2-Opção pelo modo de transporte versus posse do carro, em quantidade
 Legenda: A = Faria uma mescla entre todos os meios de transporte procurando minimizar o uso do automóvel;
 B = Só não utilizaria o automóvel para deslocamentos curtos; C = Sempre me deslocaria de automóvel.
 Fonte: Acervo dos autores

Após o término do teste proveniente da enquete os resultados foram gerados, sendo que, majoritariamente os participantes foram classificados como parcialmente sustentáveis, 64%, seguidos dos altamente sustentáveis, 34%, e apenas 2% como insustentáveis. Este resultado está apresentado na Figura 3.



Figura 3-Resultado gerado na enquete utilizada durante a pesquisa
 Fonte: Acervo dos autores

Uma explicação para a ocorrência deste resultado, em que os parcialmente sustentáveis obtiveram maior notoriedade, é o fato que atualmente a população ativa da sociedade mescla atitudes sustentáveis e insustentáveis com frequência. Assim, tornam-se parcialmente sustentáveis em seus deslocamentos cotidianos.

Ao serem questionados sobre a possibilidade de mudança de hábitos com a pergunta "Sabendo dos diferentes problemas que o automóvel causa na cidade, você modificaria seus hábitos de deslocamento para meios mais sustentáveis?", a opção que obteve maior percentual foi a referente à aceitação da mudança de hábitos para reduzir as externalidades negativas do automóvel (59%), como mostra a Figura 4. Destaca-se que foi informado ao respondente os diferentes problemas que o uso do automóvel causa na cidade, como

poluição ambiental, acidentes de trânsito e os crescentes congestionamentos. Diante disso, percebe-se que os respondentes têm consciência plena dos impactos que o veículo individual motorizado pode ocasionar ao meio ambiente, caso seja usado de forma indiscriminada.

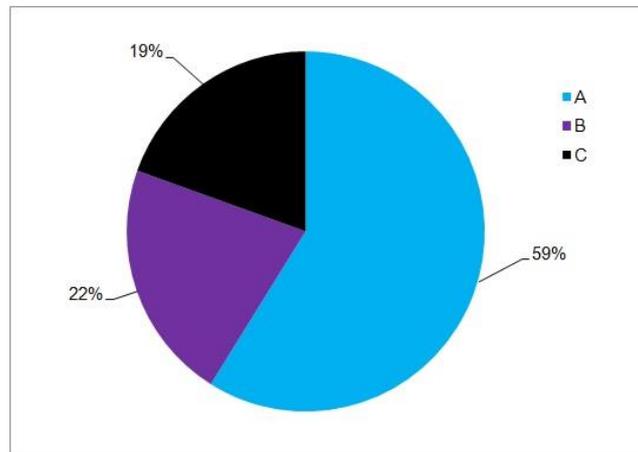


Figura 4-Disposição para mudança de hábitos

Legenda: A = Sim, é preciso reduzir as externalidades negativas do automóvel; B = Sim, desde que todos fizessem o mesmo; C = Não, o governo tem que criar soluções para estes problemas.

Fonte: Acervo dos autores

Observa-se que, mesmo com grande parte dos respondentes tendo apresentado noção da necessidade de reduzir os efeitos negativos que o automóvel causa, estes não são a favor da implantação de ações que contribuam para reduzir esses impactos quando há efeitos prejudiciais ao espaço do automóvel. Isso pode ser observado quando os respondentes foram indagados com a questão "Você é a favor da implantação de ciclovias na cidade?". Os resultados estão apresentados na Figura 5.

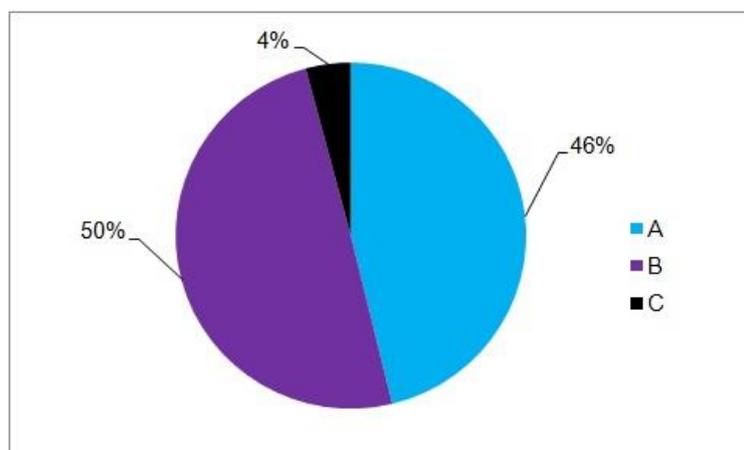


Figura 5- Opinião sobre a implantação de ciclovias na cidade

Legenda: A = Sim, inclusive nas vias urbanas e retirando o espaço do automóvel; B = Sim, desde que não interfira no espaço do automóvel; C = Não, a bicicleta não é um meio de deslocamento urbano e deve ser usado apenas para lazer.

Fonte: Acervo dos autores

Das respostas obtidas, 50% foram a favor da implantação de ciclovias desde que não houvesse interferência no espaço do automóvel, o que mostra a importância dada a este modo de deslocamento. Em contrapartida, 46% dos entrevistados concordaram em implantar as ciclovias retirando o espaço do automóvel e 4% não aceitaram a bicicleta como meio de deslocamento urbano.

CONCLUSÃO

O transporte público está perdendo cada vez mais espaço para o automóvel, sendo apontado como um meio de baixa qualidade e inferior ao transporte individual motorizado. Essa perda de credibilidade do transporte coletivo acoplado à cultura automotiva, pode ser considerada como determinante no alto número de respondentes que tiveram seus deslocamentos diagnosticados como “parcialmente sustentável”. Embora as pessoas tenham consciência das mudanças necessárias para tornar seus hábitos mais sustentáveis estas mesmas pessoas, em muitos casos, agem de forma insustentável, seja por não estarem dispostas a mudar suas atitudes ou até mesmo devido à falta de infraestrutura de transporte oferecida aos cidadãos para garantir-lhes o uso seguro, confortável e confiável dos modos de transporte coletivo e não motorizado, dificultando assim a garantia de uma mobilidade sustentável para si e para o outro.

Segundo a pesquisa realizada, em todas as idades o comportamento “Parcialmente Sustentável” foi observado com maior frequência e intensidade, sobretudo nas idades entre 16 e 18 anos, onde foi observado um alto contingente de jovens diagnosticados como “Parcialmente Sustentáveis”. Acredita-se que este fato está relacionado com a mescla de comportamentos sustentáveis, visto que grande parte das pessoas nesta idade deslocam-se utilizando-se de transporte coletivo ou não motorizado, e pensamentos insustentáveis, pois sabe-se também que a maioria destes jovens almejam obter a Carteira Nacional de Habilitação (permitida após atingir a maior idade: 18 anos) e, portanto, esperam poder utilizar este meio de transporte com frequência.

Consequentemente, o meio urbano sofre impactos diretos, dentre eles, pode-se citar os diversos tipos de poluição, a perda de acessibilidade e, o principal deles, os crescentes congestionamentos acarretados pelo aumento do uso do transporte individual motorizado. Portanto, a mudança de hábitos no que tange aos modos de transporte, principalmente a utilização do transporte coletivo e não motorizado pode proporcionar uma maior qualidade de vida à população.

Esta mudança de hábitos pode ser promovida por uma reeducação da população tanto adulta quanto jovem. Pois, ambos os grupos etários têm suma importância e representatividade na sociedade. Os adultos, ao se tornarem pais, tendem a influenciar seus filhos, quando ainda jovens, de forma a moldar os mesmos para que tenham um modo de deslocamento semelhante. Esta influência pode ser considerada positiva, quando os pais educam os filhos de modo que estes saibam da importância de haver-se um equilíbrio entre os modos de transporte utilizados, ou negativa, quando os pais inserem o filho na chamada “cultura automotiva”.

Os jovens serão responsáveis pelos deslocamentos futuros, portanto, para uma mudança efetiva é primordial conscientizá-los, pois eles também influenciarão outras gerações. Desse modo, apesar das mudanças ficarem a critério da consciência de cada indivíduo, é esperado que o trabalho tenha atingido seu objetivo de conscientização.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- AARTS, H., VERPLANKEN, B., & VAN KNIPPENBERG, A. (1997). Habit and information use in travel mode choices. *Acta Psychologica*, 96, 1-14.
- AARTS, H., VERPLANKEN, B., & VAN KNIPPENBERG, A. (1998). Predicting Behavior from the actions in the past: Repeated decision making or a matter of habit? *Journal of Applied Social Psychology*, 28(15), 1355-1374.
- BAMBERG, S., AJZEN, I., & SCHMIDT, P. (2003). Choice of travel mode in the theory of planned behavior: The roles of past behavior, habit, and reasoned action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25(3), 175–187.
- CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. "Uma visão da mobilidade urbana sustentável." *Revista dos Transportes Públicos* 2 (2006): 99-106
- CRISTO, Fábio de. O hábito de usar automóvel tem relação com o transporte coletivo ruim?. 2014.
- DA SILVA, Solange Teles. "Políticas públicas e estratégias de sustentabilidade urbana." (2003).
- DE OLIVEIRA, Marília Flores Seixas, et al. "Mobilidade Urbana e Sustentabilidade." (2010).

- DROBENKO, Bernard. "As cidades sustentáveis." Brasília: Lastro Editora (2004).
- ELLAWAY, A., MACINTYRE, S., HISCOCK, R., & KEARNS, A. (2003). In the driving seat: psychosocial benefits from private motor vehicle transport compared to public transport. *Transportation Research Part F*, 6, 217–231.
- EWING R, CERVERO R (2010) Travel and the built environment: a meta-analysis. *Journal of the American Planning Association* 76 (3): 265–294
- GARCÍA-MIRA, R., GOLUBOFF, M. GARCÍA-FONTÁN, C., & ROMAY, J. (2004). La experiencia perceptiva de la ciudad: Diferencias en la estructuración cognitiva de peatones y pasajeros. *Encuentros en Psicología Social*, 2(1), 256-260.
- GÄRLING, T., FUJII, S., & BOE, O. (2001). Empirical tests of a model of determinants of script-based driving choice. *Transportation Research Part F*, 4, 89-102.
- HAUSTEIN, S., & HUNECKE, M. (2007). Reduced use of environmentally friendly modes of transportation caused by perceived mobility necessities: An extension of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 37(8), 1856–1883.
- HEATH, Y., & GIFFORD, R. (2002). Extending the theory of planned behaviour: Predicting the use of public transportation. *Journal of Applied Social Psychology*, 32, 2154–2189.
- IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Tempo de deslocamento em cidades brasileiras é maior do que em outras metrópoles. Disponível em <<http://thecityfixbrasil.com/2013/03/22/tempo-de-deslocamento-em-cidades-brasileiras-e-maior-do-que-em-outras-metropoles/>> Acesso em: 07 de Agosto de 2014.
- JOHANSSON, M. (2006). Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel. *Journal of Environmental Psychology*, 26, 156–169.
- MCMILLAN T (2005) Urban form and a child's trip to school: the current literature and a model for future research. *Journal of Planning Literature* 19 (4):440-456.
- PLUME (2003) – Synthesis Report on Urban Sustainability and its Appraisal, PLUME- Planning for Urban MOBILITY IN EUROPE.
- QUEIROZ, R. S. (2006). OS AUTOMÓVEIS E SEUS DONOS. *IMAGINÁRIO - USP*, 12(13), 113-122.
- SOUZA, L. C. G. (2001). As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens no trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53(3), 125-137.
- SUSILO Y, WAYGOOD O (2012) A long term analysis of the mechanisms underlying children's activity travel engagements in the Osaka Metropolitan Area. *Journal of Transport Geography* 20 (1): 41–50.
- TAMAYO, A. (1981). Autoconceito, índice de acidentes automotores, e posse do carro. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 1(2), 101-116.
- TRANSPLUS (2002) – Analysis of Land use and Transport Indicators (excerpt from reports D2.2 and D3). www.transplus.net
- TROCADO, Patrícia. "As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão." *Cadernos do curso de doutoramento em geografia* (2012): 123-137.
- VERPLAKEN, B., & WOOD, W. (2006). Interventions to break and create consumer habits. *Journal of Public Policy & Marketing*, 25(1), 90-103.
- VERPLANKEN, B., & AARTS, H. (1999). Habit, attitude, and planned behaviour: Is habit an empty construct or an interesting case of goal-directed automaticity? *European Review of Social Psychology*, 10(1), 101-134.
- VERPLANKEN, B., AARTS, H., VAN KNIPPENBERG, A., & MOONEN, A. (1998). Habit versus planned behavior: A field experiment. *British Journal of Social Psychology*, 37, 111-128.
- VERPLANKEN, B., MYRBAKK, V., & RUDI, E. (2005). The measurement of habit. In T. Betsch & S. Haberstroh (Eds.), *The routines of decision making* (pp. 231-247). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum.
- WOOD, W., QUINN, J. M., & KASHY, D. (2002). Habits in everyday life: Thought, emotion, and action. *Journal of Personality and Social Psychology*, 83, 1281-1297.