



boas,  
**práticas**  
na Mobilidade Urbana em Campinas

# Ensino Médio

Novas relações sociais  
na prestação de serviços:  
impactos na mobilidade  
urbana e o papel dos  
profissionais do transporte  
por aplicativo, moto frete  
e delivery.



## **Prezado Professor(a)!**

É com satisfação que apresentamos a você as sequências didáticas, especialmente preparadas, visando a auxiliá-lo(a) no desenvolvimento das atividades propostas para o **“Prêmio Boas Práticas”**.

Considerando-se a importância dos Temas Transversais Contemporâneos, evidenciados na Base Nacional Comum Curricular- BNCC e dentre os quais acha-se inserido o tema Trânsito, buscamos estabelecer articulação entre os Referenciais Curriculares e as Metodologias Ativas necessárias para o desenvolvimento de habilidades que possibilitem as nossas crianças e jovens serem os protagonistas na construção de próprio seu conhecimento.

Dessa forma, as atividades propostas têm como alicerces aprendizagem significativa de conceitos e princípios, as ações reflexivas e o exercício da cidadania.

Os repertórios, necessários à construção dos conhecimentos prévios ideias âncoras para novas aprendizagens ( **AUSUBEL; SULLIVAN, 1970, AUSUBEL; NOVAK; HANESIAN,1980**), os conceitos de esquemas cognitivos e de mapas mentais, o protagonismo do sujeito na construção do conhecimento, a indissociabilidade dos aspectos cognitivos, afetivos e sociais (**PIAGET, 1970, 1973, 1974, 1975, 1977, 1985, 1988 ; VERGNAUD, 1985, 1990, 1996a, 1996b;VIGOTSKI, 1989, 2000, 2003, 2005; WALLON, 1976, 2007, 2008**) ) a teoria do processamento de informações Sternberg (2010, 2012) alicerçados Psicologia Educacional e constituem- se como eixos de construção para o Prêmio Boas Práticas.

Destacamos, ainda, que a nossa proposta, envolvendo o Guia Didático e construída a partir dos Temas Transversais Contemporâneos, apresentará as características de cada trabalho sequencialmente descritas conforme as categorias estabelecidas para o Prêmio Boas Práticas.

No âmbito da Educação para Trânsito, a EMDEC, por meio da Divisão de Desenvolvimento Humano e Institucional- PRH e Coordenadoria de Educação e Cidadania PRE-E, busca alicerçar suas práticas educativas tendo como pressuposto a ideia de que o desenvolvimento humano está profundamente vinculado aos processos de mediação cultural e às interações sociais.

## **Prêmio Boas Práticas - Modalidade Instituições de Ensino**

**Fio Condutor: “O papel dos profissionais do transporte na promoção da mobilidade urbana”.**

A mobilidade urbana é construída diariamente por milhares de profissionais que, com seus diferentes papéis, garantem que a cidade funcione: **motoristas de ônibus, condutores escolares, motofretistas, taxistas, entre outros**. Esses trabalhadores não apenas transportam pessoas e mercadorias — eles conectam vidas, garantem acessos e tornam possível o exercício de direitos fundamentais, como o direito à educação, à saúde, ao lazer e ao trabalho.

Nesta edição do **Prêmio Boas Práticas** na Mobilidade Urbana, convidamos as instituições de ensino a refletirem sobre **quem são esses profissionais, como atuam, quais desafios enfrentam e como suas ações impactam diretamente a segurança, a acessibilidade e a inclusão na cidade**.

A proposta é que os estudantes, por meio de diferentes linguagens artísticas e pedagógicas, reconheçam esses trabalhadores como **agentes fundamentais da mobilidade urbana** e reflitam criticamente sobre as condições de acesso e equidade nos deslocamentos urbanos.

A partir desse fio condutor, cada categoria escolar desenvolverá atividades que valorizem esses profissionais, promovam a empatia e estimulem o pensamento crítico sobre o direito à cidade e à mobilidade segura para todos.

**Categoria:** Ensino Médio – (1º ao 3º ano).

**Tema:**

“Novas relações sociais na prestação de serviços: impactos na mobilidade urbana e o papel dos profissionais do transporte por aplicativo, moto frete e delivery”.

**Formato de Entrega:**

Criação / Elaboração de um POSTER para Campanha Educativa, artesanalmente construído, em cartolina, a partir a partir dos textos motivadores e elaboração da Redação (conteúdos relacionados na Sequência Didática).

**Descrição da Atividade/ Subtema:**

A partir da construção do conhecimento prévio, da articulação de conceitos, e discussão de ideias acerca dos conteúdos desenvolvidos, o participante deverá criar um POSTER que destaque e as transformações ocorridas na mobilidade urbana mediante a ocorrência de eventos geradores e o surgimento de novas necessidades humanas (Pandemia e Pós- Pandemia, por exemplo) bem como o surgimento de novas atividades no transporte (moto frete e delivery).

## **Apresentação:**

As novas relações sociais na prestação de serviços por aplicativos e delivery impactam a mobilidade urbana ao aumentarem a acessibilidade e a conveniência, porém geram novos desafios, como a sobrecarga do tráfego e a intensificação do trabalho, transformando o papel dos profissionais de transporte por aplicativo, moto frete e delivery em uma força de trabalho flexível, mas muitas vezes precarizada. A mobilidade urbana constitui-se em um tema fundamental quando se discute desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população. As condições de deslocamentos das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos impactam toda a sociedade pela geração de externalidades negativas, como acidentes, poluição e congestionamentos, afetando, especialmente, a vida daqueles que moram em regiões mais distantes das oportunidades urbanas.

O motofrete e o delivery têm revolucionado o mercado de entregas, especialmente em um cenário de crescente demanda por serviços rápidos, como o delivery de alimentos e compras online. Empresas de comércio eletrônico e plataformas de entrega dependem fortemente desse tipo de serviço para garantir que os produtos cheguem ao consumidor final de maneira ágil.

As principais vantagens do motofrete e delivery incluem a agilidade e a economia, pois a utilização da moto como veículo de transporte possibilita evitar o trânsito intenso das cidades, garantindo que a entrega seja realizada em menos tempo comparado a outros meios de transporte, como carros ou caminhões, agregando valor aos negócios das empresas e possibilitando, apesar das condições muitas vezes precárias, a geração de emprego e alternativa de renda. Aliado a esses fatores, o custo é menor, tanto em termos de combustível quanto de manutenção. Portanto, para empresas que dependem de entregas rápidas, como restaurantes e farmácias, o motofrete é uma solução eficiente e acessível.

Por outro lado, os desafios desse serviço também devem ser considerados. O trânsito perigoso e o risco de acidentes são realidades constantes para os motofretistas e profissionais do serviço de delivery. Além disso, o desgaste físico causado pelas longas horas de trabalho sobre a moto e a exposição às condições climáticas adversas, como chuva ou calor intenso, são fatores que afetam a rotina desses profissionais. Assim, é importante que os profissionais de moto frete e delivery sejam bem treinados e equipados para lidar com essas adversidades.

**Uma evolução gerada pelo dinamismo do mundo contemporâneo também acarreta mudanças e desafios à mobilidade urbana com surgimento de novas dinâmicas de tráfego.** O número crescente de veículos de aplicativo e entregas pode gerar maior aglomeração de veículos nas ruas, contribuindo para congestionamentos e impactando o fluxo urbano. Isso requer pensar **transformação da infraestrutura** urbana, com maior foco em locais de embarque/desembarque, rotas de entrega eficientes prevenção de sinistros além de abordagens educativas e efetivação de aspectos trabalhistas que garantam bem-estar e segurança também aos motofretistas e profissionais de delivery.

## SEQUÊNCIA DIDÁTICA

### Professor (a)!

A proposta de sequência didática para o Ensino Médio, relativa ao tema e trabalhos propostos será composta de três etapas assim descritas:

I) Discussão e elaboração de ideias visando à construção de conceitos e princípios relativos ao tema:

a) Leitura do texto da Apresentação – primeiras ideias verbalizadas e compartilhadas pelo grupo de alunos- sondagem de repertório;

b) Leitura e compartilhamento dos textos/ complementares que subsidiarão a produção de texto dissertativo-argumentativo.

- Interpretação, debate, registro de ideias;
- Professor (a), você poderá sugerir aos alunos a pesquisa de reportagens sobre as atividades de moto delivery e motofrete para complementação e construção de novas ideias;

II) A partir da leitura dos textos motivadores e com base nos conhecimentos construídos, solicite aos alunos que redijam texto dissertativo-argumentativo em modalidade escrita formal da língua portuguesa sobre o tema **“A urgente tarefa de repensar a mobilidade urbana: o papel dos profissionais do transporte por aplicativo, moto frete e delivery”**, apresentando proposta de intervenção que respeite os direitos humanos e contribua para uma mobilidade urbana segura, inclusiva e humana indicando-lhes que selecionem, organizem e relacionem, de forma coerente e coesa, argumentos e fatos para defesa de seu ponto de vista.

## TEXTO I

### ANÁLISE SOBRE O COMPORTAMENTO DE RISCO DOS TRABALHADORES DO SETOR DE ENTREGAS RÁPIDAS (DELIVERY)

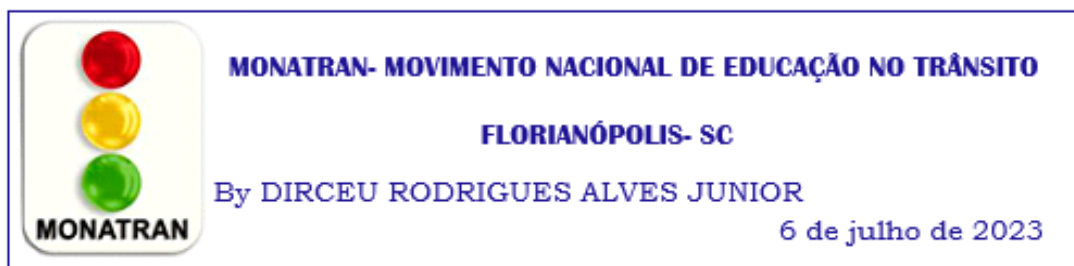
Neste estudo procurou-se levantar os determinantes socioeconômicos e comportamentais sobre a conduta de risco de uma parte dos motociclistas profissionais. Este processo decorreu a partir de uma linha do tempo histórica, política e sociológica do processo de reorganização e evolução do mercado de trabalho. Houve ao longo do tempo a necessidade de adaptação do mercado para modelos produtivos ajustados aos requisitos de flexibilidade, ou como referenciado neste trabalho, para o regime de acumulação flexível.

Em decorrência, ampliou-se o setor de serviços, não apenas como vicissitude para empregar as pessoas economicamente ativas, mas, sobretudo, como decorrência de uma demanda da sociedade contemporânea. Este novo modelo alçou a logística de transporte conhecida como last-mile para um setor estratégico da cadeia produtiva, pois a cada compra via e-commerce ou a cada solicitação do cliente final via telefone demandando um produto ao fornecedor é instantaneamente acionada uma rede de motociclistas profissionais que transportam ao destino final produtos das mais diversas naturezas ou, atuam como agentes facilitadores de serviços de cunho burocráticos.

Há um descompasso entre as demandas de adaptação dos modelos de acumulação flexível, com os espaços urbanos e a mobilidade das grandes cidades, e exatamente como pacificador deste contraste entre a mobilidade urbana rígida e a flexibilização dos meios de produção e serviços que a força de trabalho dos motoboys têm especial atuação.

Contudo, para esses profissionais há uma inegável precarização de suas atividades, que são prioritariamente terceirizadas e autônomas, com remuneração associada à produtividade e altos níveis de cobrança pela efetivação do menor tempo possível a cada entrega. Todos esses agentes culminam em um comportamento nem sempre seguro por parte dos motociclistas profissionais, gerando grandes riscos para o condutor e para os outros usuários da via. **(Análise sobre o comportamento de risco dos trabalhadores do setor de entregas rápidas /delivery, in Brandão, 2021)**

## TEXTO II



Os sinistros crescem a cada dia. São computados os acidentes fatais quando está lá um corpo inerte estendido no chão. Múltiplos óbitos acontecem fora do local do sinistro. No transporte para o hospital, na UTI, na enfermaria, na residência, às vezes meses após as complicações tardias vem ocorrer o óbito decorrente de um sinistro de trânsito não contabilizado.

O desemprego, a falta de qualificação profissional, a facilidade na aquisição da motocicleta, do trabalho como autônomo, tudo concorre para a introdução do indivíduo nesse mercado de trabalho que inicialmente é tido como trabalho temporário e que por falta de outras opções passa a ser definitivo. Cresce a categoria profissional.

Aumenta a frota de veículos em geral a cada dia, os espaços para o trânsito são os mesmos. A legislação brasileira ainda colabora para a legalização da profissão. Dessa forma justifica-se o aumento continuado dos óbitos, dos sequelados e não temos dúvida que crescerá enquanto medidas governamentais não forem tomadas para reduzir tais sinistros com essa classe trabalhadora.

Na pandemia, o lockdown fez aumentar a frota de maneira exagerada para atuar como *delivery*, o que fez a pressa, exigência do empresário e do cliente aumentarem os sinistros, em consequência óbitos e incapacitados temporários ou definitivamente para o trabalho.

A falta de medidas preventivas governamentais, a melhor convivência entre motoristas e motociclistas, a conscientização do motociclista quanto aos riscos a que é submetido, treinamento continuado, uso de equipamentos de segurança, pista de rolamento própria são alguns dos motivos que elevam as

estatísticas no trânsito. A imperícia, negligência e imprudência são fatores presentes nos motofretes e mototaxistas, mas não podemos deixar de lembrar que a pressa para desencadear o trabalho é fator concorrente imposto por terceiros.

Nossos hospitais recebem diariamente múltiplas vítimas do trânsito. Os motociclistas profissionais predominam e pior, são portadores das lesões mais graves que necessitam tratamento cirúrgico, internações em UTI e alguns evoluem para tratamento em enfermaria e fisioterapia. Geram um custo altíssimo ao estado. Em cada dez leitos das UTIs dos hospitais públicos seis são ocupados com vítimas de trânsito e desses, quatro são motociclistas.

A falta de todas as medidas preventivas citadas anteriormente não existe nos países de primeiro mundo. Lá existe educação, formação, conscientização, treinamento, fiscalização, campanhas permanentes, condições dignas de trabalho e principalmente respeito ao homem e a vida.

As entidades governamentais precisam entender que dois corpos de massas tão diferentes não podem circular no mesmo espaço. Há necessidade de se criar espaços próprios para circulação de veículos leves. Regulamentação da atividade com foco na prevenção. Melhor avaliação do perfil psicológico do candidato à motociclista, já que o predomínio é de jovens no final da adolescência e que muitos são compulsivos, destemidos, arrojados e que distúrbios comportamentais são capazes de levá-los ao sinistro. Fiscalização, multa, recolhimento da carteira, seriam maneiras de educá-los.

Acho que a bicicleta, o triciclo e a motocicleta são os veículos ideais para mobilidade humana.

**(In Monatran, Florianópolis, 2023)**

### TEXTO III



**Sobre os dados do estudo “Plataformização e Precarização do Trabalho de Motoristas e Entregadores no Brasil, que compõe a 77ª edição do Boletim Mercado de Trabalho, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea):**

[...] O texto também analisa a situação dos entregadores plataformizáveis (motociclistas, entregadores e condutores de bicicletas). Em 2015, quando havia apenas 56 mil trabalhadores desse tipo no país, a renda média era de R\$ 2.250,00. Já em 2021, eram 366 mil entregadores plataformizáveis e uma renda média de R\$ 1.650.

Para o diretor de Estudos e Políticas Sociais do Ipea, Carlos Henrique Corseuil, "a importância desse debate está, primeiramente, no fato de ser um tema em pauta. Houve uma tentativa de fazer um acordo de legislação para regulamentar esse tipo de trabalho, que não foi alcançado no âmbito do grupo específico com essa finalidade, mas que já foi levado pelo Executivo ao Legislativo. Subsidiar a construção dessa política e informar a sociedade como um todo são as principais importâncias, pois muitas vezes as pessoas não sabem onde buscar informação qualificada. Estamos apresentando o estado da arte do pensamento, com contribuições de pessoas envolvidas no tema, que possuem experiência e expertise no assunto. Acreditamos que essas informações são extremamente valiosas para a sociedade", disse.

Principalmente após 2018 – quando o crescimento desses entregadores intensificou-se de maneira mais expressiva –, houve retração da proporção de trabalhadores com jornadas entre 40 e 44 horas e aumento da quantidade dos atuavam por mais de 49 horas semanais. A contribuição previdenciária dos entregadores plataformizáveis não formais também caiu: entre 2012 e 2018, 31,1% deles contribuía, enquanto de 2019 a 2022 essa média se reduziu para 23,1%.

O estudo conclui que “o modelo de trabalho plataformizado se baseia em um vetor de precarização, representando, por um lado, menores patamares de renda, formalização e contribuição previdenciária, e, por outro lado, maiores jornadas semanais de trabalho”. Segundo os autores, os técnicos de planejamento e pesquisa do Ipea Sandro Sacchet e Mauro Oddo, apesar de os dados demonstrarem essa precarização, muitos trabalhadores “reproduzem a narrativa (ou ideologia)” de que são “empreendedores de si mesmos”.

Esse é um produto de grande importância que o Ipea oferece, tanto para pesquisadores quanto para quem trabalha na regulação e gestão de políticas públicas. O tema é especialmente relevante, pois as recentes transformações no mundo do trabalho trazem muitas incertezas e inseguranças sobre o futuro do trabalho e suas implicações.

Compreender o impacto das novas tecnologias que surgem e se desenvolvem rapidamente, e como elas afetam o mercado de trabalho, é fundamental. Considerando as características do mercado de trabalho brasileiro, marcado por grande heterogeneidade estrutural e regional, e por grandes diferenças de gênero, raça, qualificação e escolaridade, é essencial entender como essas inovações afetam essas dinâmicas e, por sua vez, interferem na política social como um todo”, comentou Sandro Pereira Silva, diretor do Departamento de Gestão de Fundos no Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Durante o evento de lançamento do boletim – que conta com 13 artigos – também foi apresentada a pesquisa [O Que Pensam os Entregadores Sobre o](#)

Debate da Regulação do Trabalho por Aplicativos? Resultados de Survey Aplicada em 2023. O texto apresenta os resultados de uma pesquisa tipo *survey*, aplicada no primeiro semestre de 2023 em Brasília, com o objetivo de compreender o que pensam e desejam os entregadores de aplicativos sobre a regulação de sua atividade laboral. Durante a aplicação do questionário foi constatada muita insatisfação dos trabalhadores com o valor do piso salarial vigente e a esperança, ao se engajar no trabalho por plataformas digitais, de receber uma remuneração maior.

O terceiro estudo debatido no Ipea chama-se *O Grupo Tripartite Brasileiro e os Desafios de Compor uma Proposta de Regulação do Trabalho Coordenado por Plataformas Digitais*. Ele discute uma sistematização analítica da experiência do grupo de trabalho instituído pelo governo federal em maio de 2023, com o objetivo de elaborar uma proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas.

**(Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada -Ipea-Publicado em 21/05/2024)**

## TEXTO IV

Com a PNAD Contínua passa a ser possível acompanhar especificamente a ocupação de motociclistas, que absorve boa parte dos que antes eram classificados como entregadores ou motoboys. Na tabela 2, mostra-se a distribuição de motociclistas por setor de atividade entre 2012 e 2022. No total, há um alto crescimento de motociclistas, saltando de 500 mil em 2012 para quase 1 milhão em 2022, tendo em vista que esse aumento ocorre apenas após 2015. Em 2012, mais da metade dos motociclistas (265 mil) eram mototaxistas, enquanto em 2022 correspondiam a menos de um quarto do total (240 mil). Por sua vez, aqueles ocupados nos serviços de malote e entrega saltaram de 55 mil (11% do total) para 353,5 mil (36%). Destaca-se também o crescimento de motociclistas no setor de alimentação.

TABELA 2  
Distribuição de motociclistas por setor de atividade – Brasil  
2A – Painel A: motociclistas

Ano	Total de motociclistas	Transporte de passageiros		Malote e entregas		Comércio		Alimentação	
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
2012	501.801	265.737	53,0	54.823	10,9	99.086	19,7	32.332	6,4
2015	495.091	259.047	52,3	45.369	9,2	89.011	18,0	52.995	10,7
2018	666.970	265.780	39,8	95.555	14,3	143.469	21,5	103.050	15,5
2020	737.744	221.298	30,0	234.202	31,7	141.375	19,2	100.959	13,7
2022	981.149	240.059	24,5	353.546	36,0	201.041	20,5	138.981	14,2

2B – Painel B: proporção de formais e autônomos por tipo de atividade (%)

Ano	Transporte de passageiros		Malote e entregas		Comércio		Alimentação	
	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo
2012	0,92	90,79	40,2	43,4	66,8	0,0	31,9	0,0
2015	1,28	93,51	35,9	45,7	66,4	0,0	37,0	0,0
2018	1,05	94,01	20,1	65,8	61,0	0,0	27,2	0,0
2020	0,65	96,48	9,5	80,7	54,0	0,0	17,4	0,0
2022	0,34	95,56	6,3	82,6	55,0	0,0	19,1	0,0

**Fonte:** [PNAD-ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua](https://pnad-ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua)

A tabela 2 evidencia o impacto da plataformação na informalidade dos motociclistas na atividade de malote e entregas. Enquanto em 2012 cerca de 40% eram formalizados, em 2022 esse número cai para apenas 6,3%; os

autônomos, por sua vez, passaram de 43,4% do total de motociclistas nessa atividade para 82,6%. Em contrapartida, apesar da ascensão do volume de empregados sem carteira assinada, os motociclistas no comércio ainda eram majoritariamente formais. Da mesma forma, entre aqueles no setor de alimentação passou a haver amplo domínio dos informais. Isso indica que a disseminação do trabalho por plataforma parece ter dificultado o acesso ao emprego formal mesmo entre aqueles que ainda estavam atrelados a um estabelecimento específico, o que indica certa externalidade negativa da expansão dessa nova relação de mediação do trabalho.

(In repositório.ipea.gov.br)

## TEXTO V

A 43ª audiência pública do Supremo Tribunal Federal (STF) trouxe à tona a discussão sobre o reconhecimento de vínculo empregatício entre motoristas de aplicativo e as empresas administradoras das plataformas. Com a participação de representantes do governo, especialistas, trabalhadores, sindicatos e empresas, o debate expôs a complexidade do tema, a urgência de uma regulamentação e a busca por um equilíbrio entre inovação tecnológica, direitos trabalhistas e segurança jurídica. Foram vários temas abordados, todos eles importantes. A seguir, são apresentados, apresentados dois desses temas:

### Segurança no Trânsito e Inclusão Social: Os Impactos dos Aplicativos de Transporte

A chegada dos aplicativos de transporte trouxe consigo uma série de impactos na mobilidade urbana e na sociedade como um todo. Além das questões trabalhistas, o debate sobre a regulamentação desse setor envolve também aspectos relacionados à segurança no trânsito e à inclusão social, especialmente para as classes C, D e E.

A influência dos aplicativos na segurança viária é um tema controverso. Por um lado, argumenta-se que os aplicativos contribuem para a redução de acidentes de trânsito, ao oferecerem uma alternativa ao transporte individual por veículos particulares, especialmente em situações em que o condutor poderia estar sob efeito de álcool. A possibilidade de solicitar uma corrida por meio do aplicativo, de forma rápida e acessível, desestimularia a direção sob influência de álcool, diminuindo o risco de acidentes.

Por outro lado, a intensificação do tráfego de veículos por aplicativo, especialmente em grandes centros urbanos, pode aumentar o risco de acidentes. A pressão por cumprir metas e a busca por corridas em horários de pico podem levar os motoristas a adotarem comportamentos imprudentes no trânsito, como o excesso de velocidade e a desobediência às leis de

trânsito. Além disso, a falta de regulamentação e fiscalização adequada pode contribuir para a precarização das condições de trabalho dos motoristas, com jornadas extenuantes e veículos em condições precárias, aumentando ainda mais os riscos no trânsito.

Em relação à inclusão social, os aplicativos de transporte têm ampliado o acesso da população a serviços de mobilidade, especialmente para as classes C, D e E. Em regiões periféricas, muitas vezes desassistidas pelo transporte público, os aplicativos oferecem uma alternativa mais acessível e conveniente para os deslocamentos diários. A facilidade de solicitar uma corrida pelo celular, a qualquer hora e lugar, democratiza o acesso ao transporte e contribui para a inclusão social.

Além disso, os aplicativos de transporte têm gerado oportunidades de trabalho e renda para milhares de pessoas, muitas das quais se encontram em situação de desemprego ou subemprego. A flexibilidade de horários e a possibilidade de trabalhar como motorista por aplicativo representam uma alternativa para aqueles que buscam uma fonte de renda, contribuindo para a redução da pobreza e da desigualdade social.

No entanto, é importante ressaltar que a inclusão social promovida pelos aplicativos de transporte não pode se dar à custa da precarização do trabalho. A garantia de direitos trabalhistas e previdenciários, como a remuneração justa, o seguro contra acidentes e a contribuição previdenciária, é fundamental para que a inclusão social seja efetiva e sustentável.

O debate sobre os impactos dos aplicativos de transporte na segurança no trânsito e na inclusão social é complexo e exige uma análise cuidadosa. A regulamentação do setor, levando em consideração esses aspectos, é essencial para garantir a segurança dos passageiros, dos motoristas e da população em geral, além de promover a inclusão social de forma justa e equitativa.

**(In, [jus.com.br/artigos/112209/o-futuro-do-trabalho-motoristas-de-aplicativo](https://jus.com.br/artigos/112209/o-futuro-do-trabalho-motoristas-de-aplicativo))**

## IV- ATIVIDADE DE CONSTRUÇÃO.

Professora (a), essa é a etapa em que, **a partir da construção do conhecimento prévio, da articulação de conceitos, e da discussão de ideias acerca dos conteúdos desenvolvidos, o aluno participante deverá criar um POSTER** que destaque e as transformações ocorridas na mobilidade urbana mediante a ocorrência de eventos geradores e o surgimento de novas necessidades humanas( Pandemia e Pós- Pandemia, por exemplo) bem como o surgimento de novas atividades no transporte ( moto frete e delivery).

A seguir, é apresentada uma proposta norteadora para elaboração do Poster que poderá ser complementada por outras ideias construídas com a classe.

**boas práticas**  
na Mobilidade Urbana em Campinas

# Poster

1. Planejamento e Conteúdo
  - Planejamento visual.
  - Estrutura,
  - Texto conciso.
  - Storytelling.
2. Design e Elementos Visuais
  - Elementos visuais.
  - Qualidade.
  - Layout.
  - Destaque.
3. Ferramentas

**EMDEC** **SECRETARIA DE TRANSPORTES** **PREFEITURA DE CAMPINAS**

## 1. Planeamento e Conteúdo

- **Planeamento visual:**

Comece por planear a apresentação visual do seu poster, considerando o público-alvo, a proposta de trabalho e os objetivos.

- **Estrutura:**

Organize o conteúdo em seções claras: Título, Autores, Introdução, Desenvolvimento e Conclusões.

- **Texto conciso:**

Reduza o texto ao mínimo necessário, usando frases curtas e parágrafos concisos. Evite sobrecarregar o poster com muitas palavras.

- **Storytelling:**

Conte uma história do seu trabalho, apresentando o problema, a solução e o impacto.

## 2. Design e Elementos Visuais

- Elementos visuais:

Use gráficos e ilustrações para representar os seus resultados de forma clara e objetiva, evitando texto longo. Importante equilibrar apresentação e conteúdo.

- Qualidade:

Certifique-se de que todos os elementos visuais, ilustrações, gráficos, estejam com boa qualidade de imagem.

- Layout:

Disponha os elementos em seções verticais para facilitar a leitura. Use recursos gráficos como setas, fundos de cores diferentes e tamanhos de letra variados para guiar o olhar.

- **Elementos visuais:**

Use gráficos e ilustrações para representar os seus resultados de forma clara e objetiva, em vez de texto longo.

- **Qualidade:**

Certifique-se de que todos os elementos visuais, ilustrações, gráficos, estejam com boa qualidade de imagem.

- **Layout:**

Disponha os elementos em seções verticais para facilitar a leitura. Use recursos gráficos como setas, fundos de cores diferentes e tamanhos de letra variados para guiar o olhar.

- Destaque:

O título deve ser chamativo para possibilitar a motivação do leitor e o poster a atrair a atenção à distância. Equilibrar apresentação e conteúdo.

- São 3 os itens a trabalhar: *espaço livre, texto e imagens*, podendo envolver *uma das duas opções*: a) 1/3 para cada, (b) 50% de texto, 50% de imagens.

### **3) Ferramentas de Construção:**

- POSTER artesanalmente construído, apresentado em cartolina, a partir dos textos motivadores e elaboração da Redação.

- Letras em formato expressivo, grafia correta;

- Utilização de cores, harmonia de imagens;

- Ilustrações, desenhos, imagens;

- Utilização de diferentes texturas e materiais para a produção gráfica.

## REFERÊNCIAS

AUSUBEL David Paul; SULLIVAN, Edmund. **Theory and problems of child development** (2ª ed). New York: Grune & Stratton 1970.

AUSUBEL, David Paul; SULLIVAN, Edmund. **El Desarrollo Infantil: aspectos lingüísticos, cognitivos e físicos**.V.3. Barcelona: Paidós, 1970.

AUSUBEL, D., NOVAK, J.D. HANESIAN, H. **Educational psychology: a cognitive view** (2ª ed.). New York: Holt, Rinehart & Winston, 1978.

AUSUBEL, D., NOVAK, J.D. HANESIAN, H. **Psicologia Educacional**. (E. Nick, H. B. C. Rodrigues, L. Peotta, M. A. Fontes, M. G. R. Maron, Trad.). Rio de Janeiro: Interamericana, 1980 (Obra original publicada em 1968).

BRANDÃO, Yoná G. **Análise sobre o comportamento de risco dos trabalhadores do setor de entregas rápidas (delivery)**. 2021. 43f. Monografia (Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho) – Programa de Educação Continuada, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

**BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)**. Boletim Mercado de Trabalho, n. 77. Brasília: IPEA, 2023. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.38116/bmt77>. Acesso em: 24 set. 2025.

CARVALHO, C. H. R. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. In: COSTA, M. A. (Org.). **O estatuto da cidade e a Habitat III**. Brasília: Ipea, 2016.

CARVALHO, C.H.R. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. In: O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana / organizador: Marco Aurélio Costa. – Brasília: Ipea, 2016.

**IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.** Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 14 jul. 2025.

**INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA).** Estudo revela precarização das condições de trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos. Brasília: IPEA, 21 maio 2024.

Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/15073-estudo-revela-precarizacao-das-condicoes-de-trabalho-de-motoristas-e-entregadores-por-aplicativos>. Acesso em: 15 ago. 2025.

**INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA).** *Mercado de Trabalho: Conjuntura e Análise: n. 77, abr. 2024.* Brasília, DF: Ipea, v. 30, n. 77, abr. 2024. ISSN 1676-0883.

Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/13644>. Acesso em: 13 jul. 2025.

PIAGET, J. (1970). **Psicologia e pedagogia.** Rio de Janeiro: Cia. Ed. Forense, 1970.

PIAGET, J. **Estudos sociológicos.** (R. Piero, Trad.). Rio de Janeiro: Forense, 1973(Obra original publicada em 1965).

PIAGET J. (1974). **Aprendizagem e Conhecimento.** (Equipe Livraria Bastos, Trad.). Rio de Janeiro: Freitas Bastos,1974 (Obra original publicada em 1959).

PIAGET J..**A construção do real na criança.** Rio de Janeiro: Zahar/MEC,1975.

PIAGET J. **O desenvolvimento do pensamento, equilibração das estruturas cognitivas.** (Álvaro Figueiredo Publicações, Trad.). Lisboa: Dom Quixote,1977 (Obra original publicada em 1975).

PIAGET J. Possível e o necessário: **evolução dos possíveis na criança**. (B. M. Albuquerque, Trad.). Porto Alegre: Artes Médicas,1985 (Obra original publicada em 1981).

PIAGET J. **Para onde vai a educação?** (I. Braga, Trad.) Rio de Janeiro: José Olímpio,1988 (Obra original publicada em 1974).

STERNBERG, R. J. (2010). **Psicologia cognitiva**. (M. R. B. Osório, Trad.). Porto Alegre: Artes Médicas,2010.

STERNBERG, R. J. 2012). "**Capítulo 6: A Teoria Triárquica da Inteligência Bem-Sucedida**". Em Flanagan, DP; Harrison, PL (orgs.). *Avaliação Intelectual Contemporânea: Teorias, testes e questões* (Terceira ed.). Nova York (NY): Guilford Press . 6, 156–177,2012

SACCHET, Sandro; NOGUEIRA, Mauro Oddo. *Plataformização e precarização do trabalho de motoristas e entregadores no Brasil*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2024. Disponível em:

<https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/c6d152dd-4e7b-4e3f-9f1a-ac5a94bbc7f5/content>. Acesso em: 23 jul. 2025. [Repositório Ipea](#)

VERGNAUD, G. (1985). **Conceitos e Esquemas numa Teoria Operatória da Representação**. *Psychologie Française*, 30 (3-4).

VERGNAUD, G. Epistemology and psychology of mathematics education. In P. Neshier, & J. Kilpatrick (Orgs.), **Mathematics and cognition: A research synthesis by International Group for the Psychology of Mathematics Education**. Cambridge: Cambridge University Press,1990

VERGNAUD, G. (1996a). **A trama dos campos conceituais na construção dos conhecimentos**. *Revista do GEMPA*, 4, 9-19 1996a.

VERGNAUD, G. (1996b). **Teoria dos Campos Conceituais**. In **Seminário Internacional de Educação Matemática**. Anais do Seminário Internacional de Educação Matemática, Rio de Janeiro, Brasil, 1996b.

VYGOTSKY, L. S. **Pensamento e Linguagem**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

WALLON, H. **Do acto ao pensamento**. Lisboa: Estampa, 1976.

WALLON, H **A evolução psicológica da criança**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

---

WALLON, H Do ato ao pensamento: **ensaio de psicologia comparada**. Petrópolis: Vozes, 2008.

---