



boas,
práticas
na Mobilidade Urbana em Campinas

Professores

Um olhar reflexivo sobre a mobilidade urbana :
profissionais do transporte na construção de uma mobilidade inclusiva, segura e humana.



SECRETARIA DE
TRANSPORTES



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:

Professores

Tema:

“Um olhar reflexivo sobre a mobilidade urbana: profissionais do transporte na construção de uma mobilidade inclusiva, segura e humana”.

Formato de Entrega:

Vídeo educativo roteirizado.

Descrição da Atividade/ Subtema:

Produzir um vídeo com alunos sobre o papel dos profissionais do transporte na construção de uma mobilidade urbana segura e humana.

O vídeo educativo roteirizado é um recurso que, inserido nas metodologias de ensino e nas estratégias de utilização de materiais de ensino/aprendizagem, deve potencializar as possibilidades de aprendizagem autônoma. O seu planejamento e a coordenação das ações envolvem uma série de etapas, pré-produção; roteirização; produção; edição; finalização.

Este trabalho concentra-se na busca de adequar o roteiro ao contexto educacional por meio do tema proposto.

Apresentação:

A acessibilidade e a mobilidade urbana são pilares fundamentais para o desenvolvimento das cidades inteligentes e sustentáveis, alinhando-se diretamente com os objetivos da Agenda 2030 (ONU, 2015), a Carta Brasileira de Cidades Inteligentes (Brasil, 2021), o Índice de Progresso Social Brasil 2024 (IPS Brasil, 2024) e o documento Tendências para as Cidades (FNP, 2024). Essas diretrizes enfatizam a importância de criar ambientes urbanos que sejam inclusivos, eficientes e adaptáveis às necessidades de todos os cidadãos.

Promover a acessibilidade no transporte público vai além de cumprir normas legais; é uma questão de equidade social. Pessoas com deficiência, idosos e outras populações vulneráveis enfrentam barreiras diárias que comprometem seu acesso a direitos básicos, como educação, saúde e trabalho.

Neste sentido, a mobilidade urbana eficiente é um preceito básico para reduzir desigualdades e garantir que todos os cidadãos tenham acesso a oportunidades de educação, saúde e emprego. O Índice de Progresso Social Brasil 2024 (IPS Brasil, 2024) ressalta que a qualidade de vida está intimamente ligada à capacidade de se deslocar de forma segura e eficiente. A acessibilidade aos sistemas de transporte é uma questão de equidade social, garantindo que pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida tenham acesso igualitário aos serviços.

A acessibilidade no transporte público é essencial para garantir que todas as pessoas, independentemente de suas habilidades, possam se locomover com autonomia e segurança. Contudo, desafios ainda persistem, impedindo que o transporte público seja verdadeiramente inclusivo. Um sistema de transporte acessível beneficia a sociedade como um todo, ao criar cidades mais conectadas e eficientes. É fundamental que os órgãos públicos e privados priorizem soluções inclusivas em seus planejamentos visando à **construção de uma mobilidade inclusiva, segura e humana.**

A urbanização crescente pressiona os sistemas de transporte público e a infraestrutura viária das cidades, tornando essencial o desenvolvimento de soluções que sejam possíveis de serem atingidas e adaptáveis às futuras demandas. É preciso pensar em olhares e ações reflexivos que atendam às necessidades atuais e também antecipem e se ajustem às mudanças futuras. A Agenda 2030 (ONU, 2015) reforça a necessidade de soluções sustentáveis que promovam a resiliência urbana e o desenvolvimento inclusivo.

A inclusão social é um dos principais benefícios de uma infraestrutura de transporte bem planejada. Cidades que priorizam a acessibilidade e a mobilidade urbana contribuem para a integração social, permitindo que todos os cidadãos participem ativamente da vida urbana. A Carta Brasileira de Cidades Inteligentes (Brasil, 2021) enfatiza que a inclusão deve ser central na concepção dos sistemas de transporte urbano, promovendo o acesso universal a todos os cidadãos.

Para avançar na acessibilidade, é imprescindível que políticas públicas promovam investimentos constantes em infraestrutura e tecnologias. Além disso, parcerias entre o setor público e privado podem acelerar a implementação de soluções eficazes.

Iniciativas bem-sucedidas requerem forte apoio de políticas públicas que incentivem a inovação e a adoção de tecnologias sustentáveis. Incentivos fiscais, foco em projetos de transporte sustentável e regulamentações que promovam a inclusão social também podem ser caminhos para criar um ambiente propício ao desenvolvimento de soluções de mobilidade urbana. O Índice de Progresso Social Brasil 2024 (IPS Brasil, 2024) pode servir como uma ferramenta de medição para avaliar o impacto dessas políticas e ajustar estratégias conforme necessário.

Uma infraestrutura adequada é o primeiro passo para garantir a acessibilidade no transporte público. Isso inclui:

- Plataformas de embarque alinhadas com os veículos.
- Elevadores e rampas funcionais.
- Corrimãos e sinalização tátil para pessoas com deficiência visual.

Esses elementos são cruciais para eliminar barreiras físicas e promover uma experiência mais inclusiva.

A incorporação de tecnologias assistivas tem revolucionado a acessibilidade no transporte público. Exemplos incluem:

- Aplicativos que informam em tempo real sobre as condições de acessibilidade das rotas.
- Painéis digitais e audiodescrição nos veículos.
- Sensores para identificar a presença de cadeiras de rodas e outros dispositivos de mobilidade.
- Aplicativos com recursos de acessibilidade, como leitura de voz e informações sobre veículos adaptados, são passos importantes. No entanto, precisam estar integrados à realidade local e às demandas dos usuários.

Motoristas e atendentes capacitados fazem toda a diferença na experiência do usuário. Programas de treinamento que abordam empatia, atendimento personalizado e uso de tecnologias inclusivas devem ser implementados em larga escala.

Há também **barreiras simbólicas, culturais e emocionais**, como o medo da violência, o assédio, a discriminação e o sentimento de não pertencimento. Tornar o transporte mais inclusivo também significa criar **ambientes seguros, acolhedores e respeitosos** para todos os usuários.

A acessibilidade no transporte público é um pilar fundamental para a construção de cidades mais justas e inclusivas. Com a combinação de infraestrutura adaptada, tecnologias assistivas e capacitação profissional, é possível eliminar barreiras e oferecer mobilidade para todos.

Investir em acessibilidade é investir em qualidade de vida e em um futuro mais igualitário.

Embora o direito de ir e vir seja universal, na prática, pessoas com deficiência, idosos e outras populações com mobilidade reduzida ainda enfrentam barreiras significativas no transporte público das cidades brasileiras.

Acessibilidade e mobilidade urbana são componentes críticos para o desenvolvimento de cidades inteligentes e sustentáveis. A integração de soluções tecnológicas, a promoção da inclusão social e o apoio de políticas públicas são essenciais para garantir que as cidades possam atender às necessidades de todos os cidadãos, hoje e no futuro.

A falta de acesso adequado ao transporte público pode significar muito mais do que atrasos: pode representar a perda de oportunidades, o aumento do desemprego, a dificuldade de acesso à educação e aos serviços de saúde, além do isolamento. Portanto, falar de transporte é também falar de **justiça social**. O transporte público tem um papel estratégico na construção de cidades mais **igualitárias, sustentáveis e humanas**. Ele conecta territórios, reduz as emissões de carbono, amplia o acesso a oportunidades e fortalece o sentimento de pertencimento à cidade. Deve ser visto como **um direito social e uma prioridade política**.

Uma mobilidade centrada nas pessoas é aquela que **reconhece as diferenças, valoriza a diversidade e rompe com as barreiras — físicas, sociais ou simbólicas — que ainda nos separam**. A forma como nos movemos pela cidade deve refletir a sociedade que queremos ser: **inclusiva, acessível, segura e representativa de todos nós**. Porque só assim estaremos, de fato, a caminho de uma cidade — e de um futuro — mais justo., humano e seguro.

SEQUÊNCIA DIDÁTICA

Professor(a)!

Para auxiliá-lo (a) na proposta do PRÊMIO BOAS PRÁTICAS com o tema “Um olhar reflexivo sobre a mobilidade urbana: profissionais do transporte na construção de uma mobilidade inclusiva, segura e humana”, traz intrínseco o sentido da conscientização que produz mudanças na mobilidade urbana tornando-a instrumento de transformação da sociedade **na medida que amplia e humaniza possibilidades de inclusão social.**

a) Sugerimos, como referencial inicial para a elaboração do trabalho a releitura do texto de apresentação.

b) Apresentamos a, a seguir, material didático sobre a criação de vídeos roteirizados buscando descrever elementos base, sugestões, indicações que podem orientar e inspirar a construção do trabalho.

Didática para um Vídeo Roteirizado- I

Criar um vídeo roteirizado com uma sequência didática bem estruturada é essencial para garantir que o conteúdo seja claro, envolvente e educativo. Aqui está um modelo básico que pode ser adaptado conforme o tema e o público-alvo:

1. Introdução (1-2 minutos)

Objetivo: Captar a atenção e contextualizar o tema.

Elementos-chave:

Apresente-se (se for relevante) e dê boas-vindas.

Explique brevemente o objetivo do vídeo.

Use uma pergunta instigante, uma curiosidade ou um dado interessante para engajar o público.

2. Apresentação do Conteúdo (5-10 minutos)

Objetivo: Desenvolver o tema principal de forma clara e organizada.

Estratégias:

Divida o conteúdo em blocos ou tópicos curtos e objetivos.

Use exemplos práticos ou analogias para facilitar a compreensão.

Inclua recursos visuais (imagens, gráficos, animações) para reforçar o aprendizado.

Mantenha uma linguagem acessível e evite jargões complexos.

3. Atividade ou Reflexão (2-3 minutos)

Objetivo: Incentivar a interação ou a aplicação prática do conteúdo.

Sugestões:

Proponha uma pergunta reflexiva ou um desafio relacionado ao tema.

Sugira uma atividade prática que o espectador possa realizar.

Peça para o público compartilhar suas ideias ou respostas nos comentários (se for um vídeo online).

4. Conclusão e Encerramento (1-2 minutos)

Objetivo: Reforçar os pontos principais e finalizar de forma marcante.

Passos:

Resuma os tópicos abordados.

Reforce a importância do tema e como ele pode ser aplicado.

Finalize com uma mensagem motivadora ou um convite à ação (ex.:ajude a compartilhar essas ideias etc.).

- **Dicas extras para o Roteiro**

Cronometragem: Planeje o tempo de cada seção para manter o vídeo dinâmico e dentro da duração ideal.

Tom e Estilo: Adapte a linguagem ao público-alvo (formal, descontraída, técnica etc.).

Revisão: Leia o roteiro em voz alta para ajustar o ritmo e garantir fluidez.

Didática para um Vídeo Roteirizado- II

- **PRINCÍPIOS DE COGNIÇÃO E APRENDIZAGEM MULTIMÍDIA**

Para potencializar a aprendizagem através de recursos multimídia, atributos cognitivos devem ser coerentemente estimulados. A se\fortalecer o processamento essencial da informação/conscientização

1) As pessoas aprendem melhor quando as informações são apresentadas sequencialmente (trata-se do princípio da segmentação).

2) Ainda que em algumas ciências a indução seja recomendada, em muitas situações a formação profissional solicita a dedução, partindo primeiro do geral (principais conceitos) para depois atingir detalhes (casos particulares) (trata-se do princípio do pré-treinamento).

3) A associação de figuras e textos falados, em algumas circunstâncias, pode gerar melhores resultados, já que textos escritos podem competir com as figuras no canal visual (trata-se do princípio da modalidade).

4) As pessoas, em geral, aprendem melhor com palavras e figuras, do que só com palavras (trata-se do princípio multimídia).

5) Em alguns casos, palavras num sentido conversacional soam mais claras do que num estilo formal, portanto, aja naturalmente assim como o faria em uma sala de aula tradicional (trata-se do princípio da personalização).

6) Em alguns momentos é importante visualizar o protagonista, para estabelecer um vínculo socioafetivo em ter o protagonista e público alvo e para dar credibilidade àquilo que se fala. Contudo, a imagem de quem fala não é necessariamente essencial, do ponto de vista cognitivo, para que a mensagem seja incorporada (trata-se do princípio da imagem).

Algumas outras orientações importantes:

1) Evite informações excessivas, se não são forem extremamente necessárias (princípio da coerência).

2) Informe previamente, na apresentação, como o vídeo está organizado, pois, assim, o espectador poderá se ater ao que é essencial de forma mais rápida (princípio da sinalização).

3) Priorize o uso de figuras + textos falados, ao invés de figuras + textos falados + textos escritos (princípio da redundância).

4) Mantenha sempre palavras e as figuras correspondentes próximas (princípio da contiguidade espacial).

5) Forneça palavras e imagens correspondentes ao mesmo tempo (princípio da contiguidade temporal).

- **PRINCÍPIOS PARA A GRAVAÇÃO**

- Grave, preferencialmente, de dia e em local bem iluminado, de modo que não existam sombras às suas costas;

- Não grave com fontes naturais de iluminação às suas costas como, por exemplo, janelas ou portas abertas;

- Dê preferência para fones auriculares com microfone embutido ou headsets, ao invés do microfone padrão do notebook (a proximidade dos dispositivos à boca melhora sensivelmente a captação do áudio);

- Opte por gravar sempre em ambientes calmos e silenciosos.

- **PRINCÍPIOS PARA A ROTEIRIZAÇÃO DA AULA**

Após definir o formato do seu vídeo, crie um roteiro que lhe sirva de apoio durante a gravação. Para isto, siga as seguintes dicas:

- 1) Organize e planeje os tópicos do seu conteúdo, conforme o tempo previsto.

- 2) Se a abordagem for teórica, divida-a em tópicos para facilitar a compreensão. Crie informações chave que ajudem você a se lembrar do que precisa ser dito e, ao mesmo tempo, ajudem o aluno a organizar o conhecimento enquanto aprende.

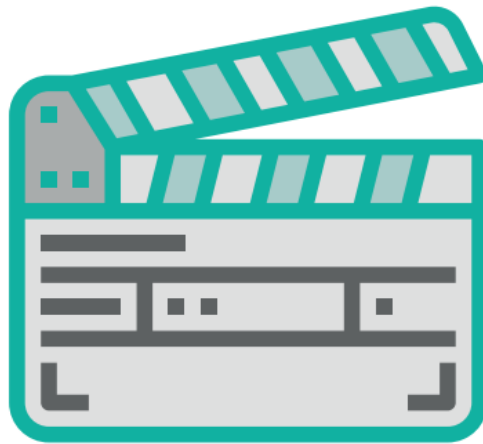
- 3) Vinhetas, transições e outros podem ser produzidos na etapa de edição,

- 5) Ensaiar antes da gravação é extremamente importante! Grave um piloto prévio, assista-o criticamente, mostre para amigos e familiares e verifique possíveis melhorias. Isto agregará qualidade ao seu material e tornará a gravação final mais fácil e rápida.

- i. **Professor (a) complementarmente, apresentamos um material bastante interessante a respeito da produção de vídeo.**

Acesse o endereço e aprimore seu conhecimento sobre o assunto. Caso ache necessário, realize novas pesquisas para aprimorar o seu trabalho.

Acesse:



FONTE: CTE/UFSM (2021).

<https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/358/2021/11/Guia-para-Roteirizacao-de-Videoaulas>

ii. Com o objetivo de ampliar o conhecimento a respeito do tema proposto apresentamos um texto complementar abordando temática proposta em suas especificidades.

TEXTO COMPLEMENTAR

Mobilidade inclusiva: promovendo acessibilidade e igualdade nas cidades



(Recorte de texto adaptado e extraído - Publicado em 7 de agosto de 2024- Disponível em: Mobilidade inclusiva: promovendo acessibilidade e igualdade nas cidades- disponível em: <https://blog.edenredmobilidade.com.br/gestao-mobilidade/mobilidade-inclusiva/>

Mobilidade inclusiva é a criação de infraestruturas e políticas que garantem o acesso igualitário ao transporte para pessoas com deficiência, promovendo a cidadania e a igualdade nas cidades. Pode ser considerada um desafio relevante nas grandes cidades. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), [cerca de 15% da população mundial vive com algum tipo de deficiência](#), destacando a urgência de melhorar a acessibilidade urbana.

Nesse sentido é necessário que sejam criadas infraestruturas e formas de acesso que garantam a todos, especialmente às pessoas com deficiência, a possibilidade de se deslocar de maneira segura, independente e eficiente pelas cidades. Este conceito abrange desde a adequação de calçadas e transporte público até a implementação de tecnologias assistivas.

No Brasil, [a Política Nacional de Mobilidade Urbana](#), instituída pela Lei nº 12.587/2012, busca promover a acessibilidade universal e a equidade no acesso ao transporte público. No entanto, **a implementação dessas diretrizes ainda enfrenta muitos desafios**. A falta de infraestrutura adequada é um dos maiores obstáculos para a mobilidade inclusiva. Elementos como calçadas com **rampas**, **sinais sonoros e pisos táteis são essenciais para a mobilidade de pessoas com deficiência**.

Exemplos de boas práticas incluem cidades que implementaram tecnologias simples, mas eficazes, como sinais de trânsito sonoros e rampas em todas as esquinas. Além disso, pisos táteis, espaços corretos para entrada e saída de pessoas com mobilidade reduzida e **transporte público adaptado contribuem para uma mobilidade inclusiva e segura**.



A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, busca promover a acessibilidade universal no transporte público, mas a implementação dessas diretrizes enfrenta diversos desafios.

Um estudo da [International Transport Forum \(ITF\)](#) mostrou que a implementação de serviços de mobilidade compartilhada, combinados com a infraestrutura de transporte público existente, pode aumentar significativamente a acessibilidade e reduzir o uso de veículos particulares.

Isso não apenas melhora o acesso ao transporte para todos, mas também libera espaço urbano, diminui o congestionamento e reduz as emissões de CO2.

Veículos privados e adaptações necessárias

A adaptação de veículos privados para atender às necessidades de pessoas com deficiência é outro aspecto fundamental da mobilidade inclusiva.

Embora existam incentivos fiscais para a aquisição de veículos adaptados, o processo de adaptação e certificação ainda pode ser complicado e caro.

[O Projeto de Lei 5.188/20](#), que propõe que **um em cada 100 carros saia de fábrica com adaptações básicas**, é uma iniciativa importante para facilitar essa adaptação. Mas ainda há desafios:

1. Custos elevados de adaptação
2. Processo de certificação complexo
3. Necessidade de mais opções de veículos adaptados

Políticas públicas bem-sucedidas devem considerar as necessidades específicas de grupos vulneráveis, incluindo mulheres, crianças, idosos e pessoas com deficiência.

Além disso, a participação ativa da sociedade civil no planejamento e na avaliação das políticas de mobilidade é fundamental para garantir que as vozes das pessoas com deficiência sejam ouvidas e consideradas na tomada de decisões. A mobilidade inclusiva é essencial para garantir que todas as pessoas possam acessar e utilizar as infraestruturas urbanas de maneira igualitária.

A integração de políticas públicas, tecnologias assistivas e a conscientização da sociedade são passos fundamentais para criar cidades mais acessíveis e justas.

REFERÊNCIAS

ACESSIBILIDADE no transporte público: soluções para uma mobilidade mais inclusiva. Disponível em: <https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2025/02/Eixo1-ACESSIBILIDADE-E-MOBILIDADE-URBANA>. Acesso em: 29 set. 2025.

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).

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. Carta Brasileira para Cidades Inteligentes: versão resumida. São Paulo: Livraria da Física, 2021.

FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS E PREFEITAS – FNP. Tendências para as cidades. Brasília, 2024. Disponível em: <https://multimedia.fnp.org.br/biblioteca/documentos/item/1224-projeto-editorial-dotendencias-para-as-cidade>. Acesso em: 25 set. 2025.

IPS BRASIL. Índice de Progresso Social: qualidade de vida nos 5.570 municípios do Brasil. Belém: Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia, 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Transformando nosso mundo: a Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável. Nova York, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 22 set. 2025.

PIAGET, J. Aprendizagem e conhecimento. Tradução de Equipe Livraria Bastos. 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. Estudos sociológicos. Tradução de R. Piero. Rio de Janeiro: Forense, 1973. Obra original publicada em 1965.

PIAGET, J. O desenvolvimento do pensamento: equilíbrio das estruturas cognitivas. Tradução de Álvaro Figueiredo Publicações. Lisboa: Dom Quixote, 1977. Obra original publicada em 1975.

PIAGET, J. Para onde vai a educação? Tradução de I. Braga. Rio de Janeiro: José Olympio, 1988. Obra original publicada em 1974.

PIAGET, J. Psicologia e pedagogia. Rio de Janeiro: Forense, 1970.

PIAGET, J. O possível e o necessário: evolução dos possíveis na criança. Tradução de B. M. Albuquerque. Porto Alegre: Artes Médicas, 1985. Obra original publicada em 1981.

POR QUE a acessibilidade no transporte público ainda falha? Optai, 2025. Disponível em: <https://optai.com.br/por-que-a-acessibilidade/por-que-a-acessibilidade-no-transporte-publico-ainda-falha/>. Acesso em: 29 set. 2025.

REVISTA ARTE. Disponível em: <http://www.revista.art.br/site-numero-09/trabalhos/26.htm>. Acesso em: 4 ago. 2025.

ROTEIRIZAÇÃO. Disponível em: <https://www.ifmg.edu.br/portal/extensao/arquivos-1/Roteirizacao.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

STERNBERG, R. J. Psicologia cognitiva. Tradução de M. R. B. Osório. Porto Alegre: Artes Médicas, 2010.

STERNBERG, R. J. A teoria triárquica da inteligência bem-sucedida. In: FLANAGAN, D. P.; HARRISON, P. L. (orgs.). Avaliação intelectual contemporânea: teorias, testes e questões. 3. ed. Nova York: Guilford Press, 2012. p. 156-177.

TRANSPORTE público e justiça social: caminhos para uma mobilidade inclusiva, acessível e representativa. Disponível em: <https://transportecoletivo.org.br/artigos/transporte-publico-e-justica-social-caminhos-para-uma-mobilidade-inclusiva-acessivel-e-representativa/>. Acesso em: 29 set. 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA – UFSM. Guia para roteirização de videoaulas. Santa Maria, 2021. Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/358/2021/11/Guia-para-Roteirizacao-de-Videoaulas.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

VERGNAUD, G. Conceitos e esquemas numa teoria operatória da representação. *Psychologie Française*, v. 30, n. 3-4, 1985.

VERGNAUD, G. Epistemology and psychology of mathematics education. In: NESHER, P.; KILPATRICK, J. (orgs.). *Mathematics and cognition: a research synthesis by International Group for the Psychology of Mathematics Education*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

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

VERGNAUD, G. Teoria dos campos conceituais. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE EDUCAÇÃO MATEMÁTICA, 1996, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Rio de Janeiro, 1996b.

VYGOTSKY, L. S. *Desenvolvimento da percepção e da atenção*. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

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

VYGOTSKY, L. S. *Pensamento e linguagem: um estudo experimental da formação de conceitos*. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

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

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

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