

# **ESCOLA ATIVA**

**o despertar para o  
esporte**

INSTITUTO CORRIDA AMIGA  
CARTILHA ESCOLA ATIVA



**Ficha catalográfica**

Instituto Corrida Amiga. Cartilha

Escola Ativa, 2022. 33 p.

**Diretora-fundadora**

Silvia Stuchi

**Coordenação geral**

Márcio de Moraes Jr.

**Equipe técnica**

Ana Julia Ribeiro, Débora Ribeiro,

Jennifer Oliveira, Márcio de Moraes Jr.,

Paloma Martins

**Capa, diagramação e projeto gráfico**

Ana Julia Ribeiro, Graziela Mingati



Relatório desenvolvido pelo Instituto Corrida Amiga, disponibilizado nos termos da Licença Creative Commons – Atribuição – Não Comercial – Compartilhamento pela mesma licença 4.0 Internacional. É permitida a reprodução parcial ou total do relatório, desde que citada a fonte.

# SUMÁRIO

---

**01** Apresentação Corrida Amiga

---

**02** O Projeto Escola Ativa

---

**03** A cidade como espaço educativo

---

**04** Dialogando sobre a cidade,  
dentro e fora da sala de aula

---

**4.1** Mobilidade urbana

---

**4.2** Cidades e infância

---

**4.3** Cidades seguras

---

**4.4** Cidades saudáveis

---

**05** Propostas pedagógicas

---

**06** Materiais complementares

---

**07** Referências bibliográficas

# 01

## APRESENTAÇÃO CORRIDA AMIGA



# APRESENTAÇÃO

## CORRIDA AMIGA



EMEI Presidente Dutra  
Agosto de 2022

O Instituto Corrida Amiga, desde 2014, busca aproximar e conectar as pessoas ao espaço em que vivem através da mobilidade a pé, com o objetivo de sensibilizar a população sobre espaços urbanos mais saudáveis, acessíveis e caminháveis. As diversas ações do instituto visam a transformação do cotidiano das pessoas a partir da perspectiva da mobilidade ativa, da acessibilidade e da prática de atividade física, promovendo saúde e qualidade de vida.

Desenvolvido no âmbito do projeto **"Escola Ativa - Despertar para o esporte (Ano 2)"**, com apoio do Itaú, por meio da Lei de Incentivo ao Esporte do Governo Federal, este material traz conteúdos introdutórios referentes a mobilidade urbana, saúde, educação integral e territórios educativos, relacionando-os aos temas propostos na Base Nacional Comum Curricular (BNCC) e no Currículo da Cidade de São Paulo, no intuito de auxiliar profissionais da educação para que possam introduzir os temas aqui tratados em suas práticas pedagógicas, dentro e fora da sala de aula.

**Desejamos uma boa leitura e que esse trabalho possa te inspirar!**

# 02

## O PROJETO ESCOLA ATIVA



# O PROJETO ESCOLA ATIVA

Projeto "Escola Ativa - Despertar para o esporte (Ano 2)", aprovado pelo Governo Federal, por meio da Secretaria Especial do Esporte do Ministério da Cidadania e patrocinado pelo Banco Itaú, via Lei de Incentivo ao Esporte, visa promover e inserir a prática de atividades físicas e cidadania na rotina de crianças e adolescentes, durante os deslocamentos cotidianos.

Baseadas no conceito de Territórios Educativos como método para abordar os conteúdos esportivos, educativos e de formação cidadã, as atividades lúdico-educativas do projeto buscam a conexão e apropriação do espaço público como ferramenta fundamental para a formação integral das crianças, adolescentes e toda comunidade escolar beneficiada.

O projeto atende discentes e docentes da rede pública de ensino infantil e fundamental da cidade de São Paulo, oferecendo atividades lúdicas presenciais e materiais pedagógicos e informativos, que visam aproximar toda comunidade escolar aos espaços onde vivem, a partir do incentivo à caminhada como meio ativo de deslocamento e informando sobre os benefícios da prática de atividades físicas para a revalorização do espaço público e promoção de qualidade de vida.



# 03

## A CIDADE COMO ESPAÇO EDUCATIVO



# A CIDADE COMO ESPAÇO EDUCATIVO

O tema da mobilidade urbana vem ganhando relevante evidência, especialmente no cenário de pandemia, com destaque para o transporte ativo (a pé e bicicleta) nos deslocamentos para as escolas como alternativa para minimizar a exposição aos riscos sanitários (ITDP, 2020).

Falar sobre mobilidade urbana não é se referir apenas aos deslocamentos feitos pelas pessoas em seus cotidianos, mas também às consequências que esses trajetos implicam, tanto individual quanto coletivamente. As emissões de gases de efeito estufa por veículos motorizados contribuem para o agravamento da crise climática e a incidência de doenças respiratórias. Além disso, **mais de 40% das pessoas adultas no Brasil são consideradas sedentárias, ou seja, praticam menos de 300 minutos de atividades físicas por semana, o que poderia ser cumprido com trajetos a pé e/ou por bicicleta, cotidianamente** (Agência de Notícias IBGE, 2020).

O desenho das cidades como vemos atualmente pouco estimula seus moradores a usufruírem os espaços públicos e incorporarem modos ativos de locomoção em suas rotinas. Sabemos que caminhar pela cidade nem sempre é uma tarefa fácil: calçadas irregulares, com degraus, estreitas e esburacadas, são um grande desafio para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, pessoas idosas ou

crianças que têm seus deslocamentos diários prejudicados pela dificuldade em acessar a cidade com segurança.

Frente a esse cenário, é urgente e necessário o investimento em serviços e infraestrutura para tornar as ruas mais seguras e agradáveis para os pedestres, em consonância com o cumprimento das legislações vigentes<sup>1</sup>. Essa escolha traz uma série de benefícios coletivos, como a **redução de emissão de poluentes e gases do efeito estufa e a economia de gastos com saúde pública**, e individuais, como **melhor qualidade de vida devido à inserção de atividades físicas na rotina e economia de dinheiro e tempo**.

---

<sup>1</sup> Lei nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro  
 Lei nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana  
 Lei nº 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência  
 Lei nº 16.050/2014 - Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo  
 Decreto nº 56.834/2016 - Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo  
 Decreto nº 59.670/2020 - Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo  
 Decreto nº 59.671/2020 - Critérios para padronização das calçadas no Município de São Paulo

# A CIDADE COMO ESPAÇO EDUCATIVO

Além disso, existem diferentes formas de se olhar para a cidade e, para além de seu desenho e planejamento urbano, é importante refletir a partir da perspectiva das pessoas. A partir dessa abordagem, o conceito de território educativo entende que a cidade promove e exerce um papel educador na vida de todas as pessoas. Em um território educativo, as esferas da política, do espaço e dos atores presentes são compreendidas como agentes pedagógicos capazes de interferir no processo de desenvolvimento de todos cidadãos e cidadãs.

Através da mediação educativa com o território, podemos dar foco a pontos específicos do espaço, proporcionando uma visão crítica das dinâmicas que estão em constante transformação e moldam nossas formas de viver e se relacionar com o mundo. Esse processo de descoberta acontece a partir da prática, da relação do corpo com o território.

A cidade é a base para os deslocamentos diários, como casa-escola ou casa-trabalho e uma série de outras dinâmicas sociais. Assim, inserir esses deslocamentos no contexto educativo é uma importante ferramenta para que crianças e adolescentes aumentem seus vínculos com o território e criem maior apropriação do espaço público.

Ao promover esse vínculo, é possível integrar os conteúdos aprendidos em sala de aula com os aprendizados vividos no cotidiano, proporcionando uma educação cidadã, onde possam "descobrir a cidade, para poder aprender com ela, dela, aprender a conviver com ela" (GADOTTI, 2006). **Essa vivência na cidade estimula a curiosidade, o interesse e provoca a vontade de conhecer e intervir no mundo, em consonância com o Currículo da Cidade de São Paulo, levando o ensino para além dos limites escolares** (SÃO PAULO, 2020).

Para aprofundar o conhecimento sobre essas temáticas interdisciplinares e complexas, a seguir abordaremos alguns aspectos importantes sobre cidade e mobilidade urbana.

# 04

## DIALOGANDO SOBRE A CIDADE, DENTRO E FORA DA SALA DE AULA



# DIALOGANDO SOBRE A CIDADE, DENTRO E FORA DA SALA DE AULA

CARTILHA ESCOLA ATIVA | 04

Como apresentado na seção anterior, as cidades têm papel fundamental na educação das crianças e jovens. Dessa forma, o meio urbano, a mobilidade urbana e os temas transversais podem e devem ser abordados nas disciplinas escolares, aproximando, assim, os conteúdos à realidade e vivências de cada estudante. Nesta seção trazemos os conteúdos essenciais para que os(as) educadores e educadoras possam discutir a cidade dentro e fora da sala de aula.

Esta seção apresenta os conceitos de: **Mobilidade urbana (4.1)**, **Cidades e infância (4.2)**, **Cidades seguras (4.3)** e **Cidades saudáveis (4.4)**.



EMEF Profª. Rosangela Rodrigues Vieira  
Agosto de 2022

# 4.1

## MOBILIDADE URBANA



# MOBILIDADE URBANA

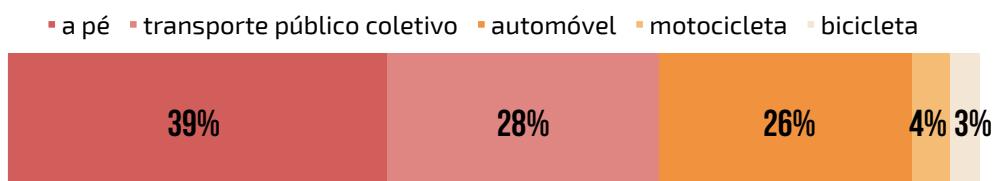
Somente em 2015 o transporte foi assegurado como direito social na Constituição Federal, e é por meio dele que acessamos os demais direitos. O andar a pé, considerado como um meio de transporte, é a principal forma de locomoção no Brasil.

Conforme o gráfico "distribuição percentual das viagens por modo de transporte", somente 26% das viagens são realizadas por meio de **automóveis** e outros 4% de **motocicletas**, porém, ainda assim, estes veículos **consumem mais da metade da energia direcionada à mobilidade urbana**, cerca de 64% (segundo gráfico), e **emitem 70% do total de gases do efeito estufa oriundos da mobilidade urbana** (ANTP, 2020).

Quanto mais longe dos centros urbanos as pessoas moram - resultado da falta de integração de políticas públicas, uso e ocupação desordenado dos espaços urbanos e falta de planejamento - mais dependentes do transporte motorizado (coletivo ou individual) elas são.

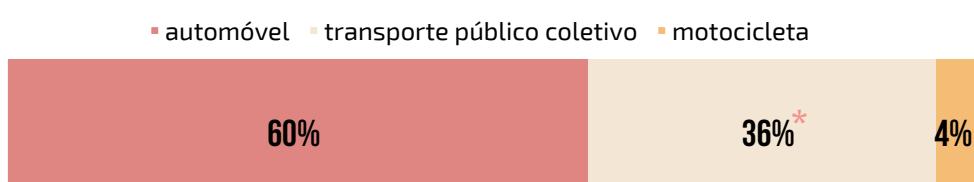
Ainda, vemos que em muitas cidades brasileiras os transportes públicos coletivos não oferecem boa qualidade na prestação de seus serviços. Observamos que a falta de transporte público que atenda a alta demanda dos usuários, especialmente em horários de pico, a lacuna de atendimento em pontos periféricos da cidade, a ausência de conforto e disponibilidade de linhas e horários, somado ao aumento do custo das passagens, restringem as possibilidades na escolha do tipo de transporte a ser utilizado.

## DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DAS VIAGENS POR MODO DE TRANSPORTE (2018)



Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP. Relatório geral 2018, 2020.

## DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DO CONSUMO DE ENERGIA PELAS PESSOAS POR MODO DE TRANSPORTE (2018)



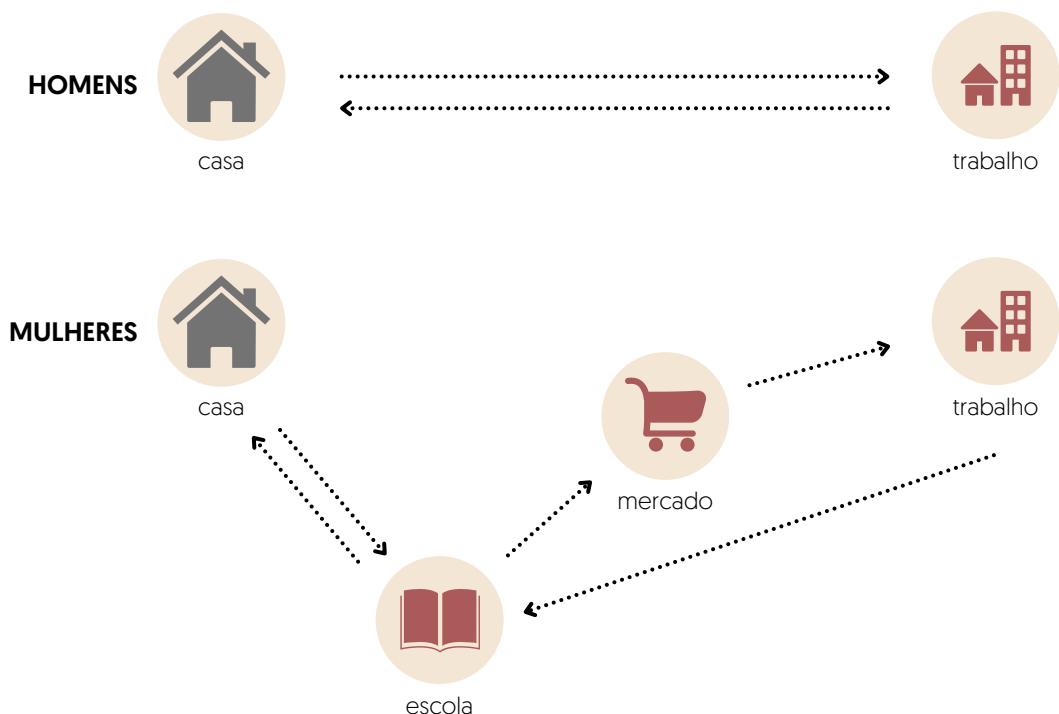
Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP. Relatório geral 2018, 2020.

\*Ônibus responsável por 27% e trilho por 9% do total da energia dispendida na mobilidade urbana.

# MOBILIDADE URBANA

Quando buscamos entender qual o perfil do usuário dos modos ativos, especialmente na cidade de São Paulo, na análise de informações como renda, gênero e idade, constata-se que este modal é utilizado majoritariamente por mulheres (METRÔ, 2017), com o principal motivo sendo o acúmulo de funções, conhecido como múltipla jornada de trabalho.

Sendo assim, **as mulheres são as principais usuárias do transporte público coletivo e da mobilidade a pé**, meios de transporte que, na prática, não são prioridade no planejamento urbano da maioria das cidades brasileiras. Ainda, as mulheres se deslocam de forma não linear pelas cidades e costumam fazer várias viagens, uma vez que, geralmente, são as principais responsáveis pelas atividades parentais e familiares.



Fonte: Instituto Corrida Amiga, adaptado de BID, 2021.

# MOBILIDADE URBANA

Derivada desta análise e olhando sob a perspectiva etária, é importante entender as características dos deslocamentos realizados pelas crianças na cidade. Os efeitos da mobilidade impactam a vida das crianças tanto quanto a de qualquer outra faixa etária e, para que as cidades sejam mais inclusivas, é importante incluir a perspectiva da infância e de outros grupos da nossa sociedade, de maneira equitativa, na gestão e planejamento da mobilidade urbana.

Os deslocamentos por modos ativos (a pé ou bicicleta) podem representar importantes ganhos tanto para a saúde física e mental, como para o meio ambiente, além de nos aproximar do território e de questões que ficam invisíveis ao nos deslocarmos de modos motorizados, com a tendência de nos tornar também ativos no engajamento político e cidadão. Por exemplo, você percebe os buracos nas calçadas quando anda de carro? E a falta de acessibilidade para pessoas com deficiência? Indo além dos desafios, o andar a pé também permite contemplar coisas belas, como as árvores que nos trazem sombra, as flores que deixam as ruas mais coloridas e as pessoas que encontramos e temos trocas durante o nosso percurso.



# 4.2

## CIDADES E INFÂNCIA



# CIDADES E INFÂNCIA

Planejar cidades mais inclusivas exige pensar na infância e qualidade de vida das crianças no meio urbano. Olhando para o aspecto da mobilidade, é importante reconhecer e reivindicar a importância da participação e escuta das crianças também no planejamento urbano.

Podemos analisar os aspectos que tangem a infância e a cidade com base em alguns dados e estudos, como o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) que cita: **"a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações"** (BRASIL, 2001).



# CIDADES E INFÂNCIA

Como no período entre 0 e 6 anos de idade as experiências influenciam diretamente no estabelecimento de conexões cerebrais, o ambiente onde bebês e crianças passam seu tempo pode influenciar fortemente as experiências diárias e interferir na saúde e bem estar (GDCI; NACTO, 2020).

**Sendo assim, a cidade tem um papel essencial na qualidade de vida das crianças e seus cuidadores ao proporcionar espaços acessíveis e estimulantes que permitem sua convivência e interação de maneira segura.** Olhando para as necessidades das crianças e de todas as pessoas, as cidades devem fornecer opções confiáveis de mobilidade, espaço para circulação, lugares de permanência e descanso, que permitam a aprendizagem e a ludicidade, além de segurança e um ambiente saudável em seus espaços públicos.

A existência de parques e praças, por exemplo, possibilita o brincar ao ar livre e contato com a natureza. Nesses espaços, as crianças podem construir vínculos afetivos com outras e com o

território onde vivem e, consequentemente, desenvolverem sua autonomia. Além disso, para que seja possível acessar os serviços de educação, saúde, assistência social, cultura e lazer, é fundamental contar com uma rede de mobilidade urbana que considere os padrões de deslocamentos e demandas da infância.

Reforçamos que, ao pensar em maneiras de qualificar e oferecer espaços saudáveis, acessíveis e seguros para as crianças, estamos fazendo o mesmo para toda a população. As ferramentas para que as mudanças ocorram não estão apenas no planejamento das cidades, mas também na educação escolar, nas dinâmicas familiares, na nossa relação com o outro e na nossa disposição em mudar ao percebermos nosso papel. O despertar do olhar crítico para a mobilidade urbana pode acontecer em qualquer fase da vida e **instigar as crianças a pensarem nos espaços por onde elas andam é uma forma de fazer com que se tornem mais conscientes e preparadas para exerceremativamente a cidadania.**

# 4.3

## CIDADES SEGURAS



# CIDADES SEGURAS

Vemos que a mobilidade urbana tem um forte papel na qualidade de vida das pessoas e na segurança das cidades. **Pedestres e ciclistas fazem parte dos grupos mais vulneráveis no trânsito** e a falta de espaços mais seguros para a mobilidade ativa salientam essa vulnerabilidade. Esse cenário é resultado do modelo de desenvolvimento urbano que prioriza e investe mais em infraestrutura para os veículos individuais motorizados e, em consequência disso, temos o frequente aumento de ocorrências de trânsito que têm como principais vítimas os pedestres e ciclistas.

E as crianças também são vítimas da violência no trânsito: do total de mortes da faixa etária de zero a 14 anos, no ano de 2018, 53% foram crianças na condição de ocupantes de veículos e 27,5% foram por atropelamentos (CRIANÇA SEGURA SAFE KIDS BRASIL, s.d.).

Vale ressaltar que as ruas mais seguras têm alguns aspectos em comum, sendo o principal deles o uso diversificado, priorizando o transporte público e a mobilidade ativa, além de adequada sinalização e espaços para circulação e permanência.

## Ocorrências de trânsito

somam, por ano, aproximadamente:



**1,3 MILHÕES**

de mortes

**500 MILHÕES**

de pessoas com lesões

**90%**

das mortes estão concentradas em países de baixa e média renda

Fonte: Organização Mundial da Saúde, 2021.



no BRASIL ocorrem



**3 MORTES POR HORA**

por  
**ocorrências de trânsito**

Fonte: BBC News Brasil, 2022.

# CIDADES SEGURAS



Intervenção temporária no bairro Santana, na cidade São Paulo, em 2018.  
Crédito: Ankita Chachra, NACTO-GDCI.

# 4.4

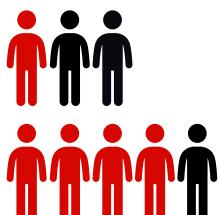
## CIDADES SAUDÁVEIS



# CIDADES SAUDÁVEIS

Cidades mais seguras também são cidades saudáveis, pois estimulam hábitos que trazem maior benefício à saúde e bem-estar. As cidades saudáveis consideram vários aspectos com foco na promoção da saúde e qualidade de vida (ADRIANO et al., 2000). Elas podem ser aliadas na redução das mais de 6 milhões de mortes precoces que ocorrem todos os anos devido à falta de atividades físicas (PATH, 2022).

Uma das principais causas de mortalidade no Brasil são as doenças cardiovasculares, que têm como principais fatores de risco o sedentarismo, a obesidade e o estresse (BRASIL, 2022). Dessa forma, promover condições adequadas para o deslocamento ativo pode ser um grande aliado na prevenção de doenças do coração.



**1 em cada 3 adultos e 4 em cada 5 adolescentes**, no mundo, não atingem os níveis de atividade física recomendados para combater os danos à saúde ligados a obesidade

Fonte: Artigo por Maria Guimarães. Revista Pesquisa FAPESP, edição 262, dez. 2017.

## População global ativa



## Crianças e adolescentes ativas(os)



\*1,4 bilhões de pessoas insuficientemente ativas.

Fonte: Elaborado por Instituto Corrida Amiga, com base em PATH, 2022.

# CIDADES SAUDÁVEIS



**60 MINUTOS por dia**

## **SEGUNDO RECOMENDAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE,**

adultos, crianças e adolescentes devem praticar 60 minutos de atividades físicas por dia

Fonte: Organização Mundial da Saúde, 2020.

 **CADA \$1 DÓLAR,  
ou R\$5 REAIS  
aproximadamente,**

investidos em saúde pode significar a arrecadação de 230 bilhões de dólares em retorno financeiro até 2030 e **salvariam 7 milhões de vidas**

Fonte: Organização das Nações Unidas, 2021.

A mobilidade urbana sustentável, através do acesso à cidade, é uma forma de oferecer qualidade de vida, saúde e bem-estar. Você sabia que residir próximo a praças e ciclovias, em um raio de até 500 metros, aumenta significativamente a probabilidade das pessoas praticarem atividade física em seu tempo de lazer? Porém, ressalta-se que 1/5 dos paulistanos não têm acesso a nenhum desses espaços nas proximidades do local de residência (FLORINDO et al., 2017).

# 05

## PROPOSTAS PEDAGÓGICAS



# PROPOSTAS PEDAGÓGICAS

As práticas pedagógicas realizadas pelo Instituto Corrida Amiga foram criadas, a muitas mãos, buscando a conexão entre diferentes tempos e espaços educativos, integrando as pessoas aos espaços em que vivem e despertando um olhar crítico para os espaços urbanos e para a rede de mobilidade urbana a partir de uma dimensão lúdica. Também propõem a sensibilização das crianças e adolescentes com o incentivo ao caminhar e à prática de atividades físicas no cotidiano.

As atividades são interdisciplinares e flexíveis, podendo ser adequadas e vinculadas a diferentes disciplinas e conteúdos pedagógicos, como geografia, história, artes, ciências, educação física, dentre outras. São diversas e incluem jogos adaptados, exercícios dinâmicos, movimentos corporais, jogos de memória e raciocínio, atividades rítmicas e coordenativas, circuitos aeróbicos e funcionais, além de caminhadas guiadas.

O projeto “Escola Ativa - O despertar para o esporte (Ano 2)” aplica uma sequência de três atividades lúdicas: os Jogos Lúdicos e de Atividade Física, o Circuito do Pedestre e o Bonde a Pé. Tais práticas são descritas na publicação **Práticas Pedagógicas do Instituto Corrida Amiga**, onde estão compiladas uma série de atividades - algumas listadas a seguir - e que podem ser utilizadas para inspirar as práticas pedagógicas propostas pelas educadoras e educadores.



# PROPOSTAS PEDAGÓGICAS

## Práticas Presenciais

- Jogo Lúdico
- Circuito do Pedestre
- Twister da Mobilidade
- Bonde a Pé
- Bonde Cultural a Pé
- Mesa da Mobilidade

## Práticas Online

- Dinâmicas de Mobilidade com Corpo
- Jogo da Memória da Mobilidade
- Anda que lá vem história
- Quiz da Mobilidade Urbana
- Tabuleiro da Mobilidade Urbana
- Cidade dos Sonhos
- Se essa rua fosse minha
- Show do Calçadão
- Jogo Lúdico



# 06

## MATERIAIS COMPLEMENTARES



# MATERIAIS COMPLEMENTARES

## **EducANDO nos espaços públicos: Práticas Lúdicas para a Ação Climática**

Instituto Corrida Amiga

## **Práticas Pedagógicas (2ª Edição)**

Instituto Corrida Amiga

## **Material Informativo Corrida Amiga**

Instituto Corrida Amiga

## **Educação Viária é Vital**

Fundación MAPFRE

## **Diretrizes da OMS para Atividade Física e Comportamento Sedentário**

Organização Mundial da Saúde

## **Caderno Jornada Vidas Ativas**

CEPEUSP

## **Relatório 03 - Projeto Escola Ativa Ano 2**

Instituto Corrida Amiga



Clique nos títulos para acessar os materiais

# 07

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADRIANO, J.R. et al. A construção de cidades saudáveis: uma estratégia viável para a melhoria da qualidade de vida. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 5, p. 53-62, 2000.

Agência de Notícias IBGE, 2020. PNS 2019: Cai o consumo de tabaco, mas aumenta o de bebida alcoólica. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/29471-pns-2019-cai-o-consumo-de-tabaco-mas-aumenta-o-de-bebida-alcoolica>. Acesso em: 26 out. 2022.

ANTP, 2020. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP. Relatório geral 2018. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistemade-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2022.

BBC News Brasil, 2022. Três morrem por hora no trânsito no Brasil; veja quem corre mais risco. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-61181312>. Acesso em: 28 set. 2022.

BID, 2021. Guia prático interseccional para cidades mais inclusivas. Disponível em: <https://publications.iadb.org/publications/portuguese/document/Genero-e-cidades-Guia-pratico-e-interseccional-para-cidades-mais-inclusivas.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2022.

BRASIL, 2001. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 17 nov. 2022.

BRASIL, 2022. Serviços e Informações do Brasil. Doenças cardiovasculares: principal causa de morte no mundo pode ser prevenida. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/saude-e-vigilancia-sanitaria/2022/09/doencas-cardiovasculares-principal-causa-de-morte-no-mundo-pode-ser-prevenida>. Acesso em: 7 nov. 2022.

CRIANÇA SEGURA SAFE KIDS BRASIL, s. d. Como prevenir acidentes de trânsito. Disponível em: <https://criancasegura.org.br/aprenda-a-prevenir/como-prevenir-acidentes-detransito/>. Acesso em: 28 set. 2022.

FLORINDO, A.A. et al. 2017. Public open spaces and leisure-time walking in Brazilian adults. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. v. 14, n. 6, 553, jun. 2017. <https://doi.org/10.3390/ijerph14060553>.

GADOTTI, M., 2006. A escola na cidade que educa. *Cadernos Cenpec*, Nova série 1.1.

# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI); NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (NACTO), 2020. Desenhando ruas para crianças. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/guides/designing-streets-for-kids-pt-lowres.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2022.

GUIMARÃES, M., 2017. Para tirar as cidades do pronto-socorro. Revista Pesquisa FAPESP, edição 262, p. 18-25, dez. 2017. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/folheie-a-edicao-262/>. Acesso em: 17 jan. 2023.

ITDP, 2020. Boletim MobilIDADOS#7: Cidades inclusivas e acessos às escolas. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 19 set. 2022.

METRÔ, 2017. Pesquisa Origem Destino 2017. Disponível em: <https://public.tableau.com/app/profile/ciclocidade/viz/OD2017/MAPA>. Acesso em: 23 nov. 2022.

OMS, 2020. Diretrizes da OMS para atividade física e comportamento sedentário. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/337001/9789240014886-por.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2022.

OMS, 2021. Plano Global: década de ação pela segurança no trânsito 2021-2030. Disponível em: [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-deca-de-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_30&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-deca-de-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_30&download=true). Acesso em: 30 set. 2022.

ONU, 2021. Investir 1 dólar por pessoa em saúde pode salvar 7 milhões de vidas até 2030. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/165173-investir-1-dolar-por-pessoa-em-saude-pode-salvar-7-milhoes-de-vidas-ate-2030>. Acesso em: 7 nov. 2022.

PATH, 2022. Make way for walking and cycling. Disponível em: <https://pathforwalkingcycling.com/report/>. Acesso em: 22 nov. 2022.

SÃO PAULO, 2020. Secretaria Municipal de Educação. Coordenadoria Pedagógica. Diretrizes de aprendizagem dos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) no currículo da cidade de São Paulo. São Paulo: SME/COPED, 2020. Disponível em: <https://educacao.sme.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/ods-no-curriculo.pdf>. Acesso em: 24 nov. 2022.

# ENTRE EM CONTATO!



[corridaamiga.org](http://corridaamiga.org)



[contato@corridaamiga.org](mailto:contato@corridaamiga.org)



[/corridaamiga](https://www.facebook.com/corridaamiga)



[@corridaamiga](https://www.instagram.com/corridaamiga)



[Corrida Amiga](https://www.youtube.com/corridaamiga)



[/company/corridaamiga](https://www.linkedin.com/company/corridaamiga)

PATROCÍNIO



REALIZAÇÃO



GOVERNO FEDERAL

