

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL

**ESTUDO DE VARIÁVEIS PARA ABERTURA DE UMA RUA
DO LAZER: UMA APLICAÇÃO EM TAGUATINGA - DF**

CAIO MOURA VIEIRA

**ORIENTADOR: PROF. DR. PASTOR WILLY GOZALES
TACO**

CO-ORIENTADORA: ADRIANA MODESTO DE SOUSA

MONOGRAFIA DE PROJETO FINAL EM TRANSPORTES

BRASÍLIA / DF: FEVEREIRO - 2017

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**ESTUDO DE VARIÁVEIS PARA ABERTURA DE UMA RUA
DO LAZER: UMA APLICAÇÃO EM TAGUATINGA - DF**

CAIO MOURA VIEIRA

MONOGRAFIA DE PROJETO FINAL SUBMETIDA AO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE BACHAREL EM ENGENHARIA CIVIL.

APROVADA POR:

**Pastor Willy Gonzales Taco, Professor Dr. (Universidade de Brasília - UnB)
(ORIENTADOR)**

**Adriana Modesto de Sousa, Doutoranda (Universidade de Brasília – UnB)
(CO-ORIENTADORA)**

**Fabiana Serra de Arruda, Professora Dra. (Universidade de Brasília - UnB)
(EXAMINADORA INTERNA)**

**Ana Paula Borba Gonçalves Barros, Professora Dra. (Centro Universitário de Brasília - UNICEUB)
(EXAMINADORA EXTERNA)**

BRASÍLIA/DF, 17 de Fevereiro de 2017.

FICHA CATALOGRÁFICA

VIEIRA, CAIO MOURA

Estudos de variáveis para abertura de uma Rua do Lazer em Taguatinga-DF [Distrito Federal] 2017.

xi, 69 p., 297 mm (ENC/FT/UnB, Bacharel, Engenharia Civil, 2017)

Monografia de Projeto Final - Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1. Rua do Lazer

2. Ciclovía Recreativa

3. Direito à cidade

4. Mobilidade

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

VIEIRA, CM. (2017). Monografia de Projeto Final, Estudos de variáveis para abertura de uma Rua do Lazer em Taguatinga - DF. Publicação G.PF-001/17, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 69 p.

CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Caio Moura Vieira

TÍTULO DA MONOGRAFIA DE PROJETO FINAL: Estudos de variáveis para abertura de uma Rua do Lazer em Taguatinga - DF

GRAU / ANO: Bacharel em Engenharia Civil / 2017

É concedida à Universidade de Brasília a permissão para reproduzir cópias desta monografia de Projeto Final e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de Projeto Final pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

Caio Moura Vieira

mvieiracaio@gmail.com

Brasília/Distrito Federal - Brasil

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha mãe e ao meu pai por todo suporte e apoio durante essa trajetória e ao meu irmão pela amizade.

Agradeço ao meu orientador Professor Pastor Willy Gonzales Taco pelos ensinamentos, desde o projeto de iniciação científica, e à minha co-orientadora Adriana Modesto de Sousa pela dedicação e cobrança.

Aos amigos e demais familiares por estarem sempre presentes.

À Universidade de Brasília por proporcionar experiências engrandecedoras.

Ao Coletivo Bicicleta Livre por representar um ideal de vida melhor.

Ao Grupo Comportamento em Transporte e Novas Tecnologias – GCTNT – por todo apoio acadêmico.

Ao CEFTRU por disponibilizar o espaço de estudo.

Ao DETRAN/DF por fornecer dados importantes ao estudo.

*“A vida é a arte do encontro,
Embora haja tanto desencontro pela vida”*

Vinícius de Moraes

RESUMO

Entre os problemas relacionados ao ambiente urbano destaca-se o pequeno número de pessoas ocupando os espaços públicos de cidades Latino Americanas. Esse fato está fortemente relacionado ao sentido que as pessoas dão à “rua”. Com o avanço de políticas voltadas para o uso do automóvel particular, a rua passa a ser vista mais como um local exclusivo de passagem do que um local de permanência e de encontros. Nesse contexto, é oportuno estudar e propor intervenções que possam ajudar a mudar essa realidade. A intervenção sugerida nesse trabalho é a abertura de vias para lazer aos domingos e feriados, denominada Rua do Lazer. Os objetivos principais foram identificar e caracterizar as variáveis corroborantes para a criação de uma Rua do Lazer aos domingos e feriados na Região Administrativa de Taguatinga. Os métodos e técnicas adotados foram revisão da literatura de maneira sistematizada, como aporte teórico, levantamento de dados georreferenciados em documentos institucionais, observação de campo, dados de contagem de tráfego, entrevistas e questionários. Para o tratamento dos dados buscou-se o aporte da estatística descritiva e da análise do conteúdo. Os resultados revelaram que a região estudada atende à maioria das variáveis destacadas na literatura. Com base nesses resultados, nas entrevistas com agentes sociais e gestores públicos, que foram todas favoráveis à proposta de criação da Rua do Lazer e no questionário *online*, que apresentou 83,3% das respostas de moradores da região favoráveis à mesma proposta, conclui-se a proposta de criação da Rua do Lazer para a Avenida Comercial de Taguatinga se mostrou viável.

Palavras-chave: Rua do Lazer, direito à cidade, Ciclovia Recreativa, mobilidade.

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	1
1.1.	APRESENTAÇÃO.....	1
1.2.	OBJETIVOS.....	12
1.2.1.	OBJETIVO GERAL	12
1.2.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	12
1.3.	JUSTIFICATIVA.....	12
2.	REVISÃO DA LITERATURA.....	13
2.1.	BENEFÍCIOS DE UMA RUA DO LAZER	16
2.1.1.	ESPAÇOS PÚBLICOS E INTEGRAÇÃO SOCIAL.....	17
2.1.2.	AUMENTO NA ATIVIDADE FÍSICA DA POPULAÇÃO.....	17
2.1.3.	MOBILIDADE ATIVA	19
2.1.4.	POLUIÇÃO DO AR E SAÚDE.....	19
2.1.5.	ECONOMIA	20
2.2.	ESCOLHA DO TRAÇADO DA RUA DO LAZER.....	21
2.2.1.	INFRAESTRUTURA E CARACTERÍSTICAS LOCAIS	22
2.2.2.	USO DO SOLO.....	22
2.2.3.	ACESSIBILIDADE	23
2.2.4.	ESTRUTURA DE SEGURANÇA LOCAL	24
2.2.5.	TRÁFEGO	24
2.3.	ATRATIVIDADE DA RUA DO LAZER	24
2.3.1.	ATIVIDADES COMPLEMENTARES.....	25
2.3.2.	COMÉRCIO.....	25
2.3.3.	DIVULGAÇÃO DO EVENTO	25
2.3.4.	SEGURANÇA DURANTE O EVENTO	26
2.3.5.	ESTRUTURA MÓVEL DE APOIO.....	26
3.	REGIÃO ADMINISTRATIVA DE TAGUATINGA	26
4.	DELINEAMENTO DO ESTUDO, MÉTODOS E TÉCNICAS	29
5.	RESULTADOS.....	31
5.1.	OBSERVAÇÃO DE CAMPO.....	33

5.2.	DADOS GEORREFERENCIADOS	34
5.3.	CONTAGEM DE TRÁFEGO	38
5.4.	QUESTIONÁRIO <i>ONLINE</i>	39
5.5.	ENTREVISTA.....	42
6.	CONCLUSÕES.....	43
6.1.	LIMITAÇÕES	45
6.2.	RECOMENDAÇÕES.....	45
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46
	APÊNDICE I – ROTEIRO DO QUESTIONÁRIO	52
	APÊNDICE II – ROTEIRO DA ENTREVISTA.....	56
	APÊNDICE III – RESUMO DAS RESPOSTAS DA ENTREVISTA.....	57
	ANEXO I – LEI Nº 5630/2016.....	58

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 Projeção da População Urbana – Fonte: (ONU-HABITAT, 2012).....	2
Figura 1.2 Ocupação urbana da América Latina e Caribe 1950 e 2000 - Fonte: (ONU-HABITAT, 2012).....	3
Figura 1.3 Emissões de CO2 pela queima de combustíveis fósseis na América Latina e Caribe em 2000 - Fonte (ONU-HABITAT, 2012)	4
Figura 1.4 Nível de serviço do sistema viário (Previsão para 2010 com algumas melhorias no transporte) - Fonte: (PDTU/DF, 2010).....	6
Figura 1.5 Comparação entre dias com e sem Rua do Lazer em Bogotá - Fonte: (CASTILLO <i>et al.</i> , 2013).....	10
Figura 1.6 Ruas do Lazer nas Américas nos últimos 50 anos - Fonte: (CASTILLO <i>et al.</i> , 2013).....	10
Figura 3.1 Mapa de Taguatinga - Fonte: (PDAD, 2016)	27
Figura 3.2 Meio de transporte utilizado para o trabalho (Taguatinga) - Fonte: CODEPLAN (PDAD, 2016)	28
Figura 4.1 Representação esquemática do método de pesquisa.....	29
Figura 5.1 Proposta para Rua do Lazer – Fonte: Alterado de SEGETH (2017).....	32
Figura 5.2 Dias de semana à esquerda e de domingo à direita - Fonte: Autoria própria	33
Figura 5.3 Comprimento e perfil de inclinação da Rua do Lazer – Fonte: Alterado de Google Maps (2017)	34
Figura 5.4 Raio de influência de 500m da Rua do Lazer e estruturas de saúde, bombeiro e atividades recreativas – Fonte: Alterado de GEOPORTAL (2017).....	35
Figura 5.5 Densidade demográfica (habitantes/km ²) – Fonte: Alterado de IBGE (2017)	37
Figura 5.6 Exemplos de linhas de ônibus que cruzam a Avenida Comercial Norte – Fonte: Alterado de DFTRANS (2017)	38
Figura 5.7 Horários que utilizaria a Rua do Lazer	40
Figura 5.8 Por qual motivo você não utilizaria a Avenida Comercial Norte como lazer aos domingos?	41
Figura 5.9 Rua do Lazer proposta 2 Fonte: Alterado de SEGETH (2017)	42

LISTA DE QUADROS

Quadro 2.1 <i>Strings</i> – Combinações entre as palavras de cada coluna (AND).....	14
Quadro 2.2 Bases de pesquisa.....	15
Quadro 4.1 Variáveis consideradas por cada estratégia de pesquisa	31

LISTA DE TABELAS

Tabela 3.1 População de Taguatinga segundo o Sexo – Fonte: CODEPLAN (PDAD, 2016)	27
Tabela 3.2 Domicílios em Taguatinga ocupados segundo a condição de posse de veículo – Fonte: CODEPLAN (PDAD, 2016).....	28
Tabela 5.1 Número de veículos em dias de semana e aos domingos para diferentes faixas de horário – Fonte: Dados do DETRAN/DF disponibilizados para o presente estudo.....	39

LISTA DE SIGLAS

ACIT: Associação Comercial e Industrial de Taguatinga

AF: Atividade Física

CR: Ciclovía Recreativa

Codeplan: Companhia de Planejamento do Distrito Federal

DETRAN/DF: Diretoria de Engenharia do Departamento de Trânsito do Distrito Federal

DF: Distrito Federal

DFTRANS: Transporte Urbano do Distrito Federal

EUA: Estados Unidos da América

h: horas

HRT: Hospital Regional de Taguatinga

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Km: Quilometro

PDAD: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

PM10: Material Particulado com 10 micrometros ou menos de diâmetro

PM25: Material Particulado com 25 micrometros ou menos de diâmetro

PNMU: Política Nacional de Mobilidade Urbana

RA: Região Administrativa

RL: Rua do Lazer

SP: Estado de São Paulo

UFP: Partículas com diâmetro igual ou inferior a 100 nanômetros

WHO: World Health Organization

1. INTRODUÇÃO

1.1. APRESENTAÇÃO

O presente estudo tem como fundamento o pressuposto de que a mobilidade urbana tem impacto determinante ao direito às cidades, e pretende-se ressaltar a relevância da elaboração de soluções que estejam de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, 2012), que estabelece o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Para identificar possíveis intervenções que possam melhorar o acesso aos locais da cidade é necessário conhecer a dinâmica da cidade e as interações que ocorrem no ambiente urbano. Entretanto, essa não é uma tarefa simples, pois o ambiente urbano é complexo e possui intensas interações que modificam seu espaço constantemente.

Jacobs (1961) encerra o livro “Morte e Vida nas Grandes Cidades” trazendo o debate acerca do ambiente urbano, indicando que este se constitui como um problema de complexidade organizada, ou seja, apresenta inúmeras variáveis que se relacionam entre si de uma maneira orgânica, logo estão sempre se transformando.

Lefebvre (2001) fortalece essa ideia ao identificar a cidade ao mesmo tempo como o local e o meio, o teatro e a arena das interações complexas, que são interações de transformação da vida cotidiana e da realidade urbana. Lerner (2011) completa esse raciocínio identificando os habitantes da cidade como espectadores e atores do espetáculo diário que é a cidade, e a ausência de pessoas nos espaços públicos tira o sentido desse espetáculo.

Portanto, ao identificar os problemas e possíveis soluções para o ambiente urbano é fundamental relacioná-los às interações que ocorrem ao seu redor, pois essas interações exercem influência relevante sobre como a sociedade vai reagir às intervenções realizadas nas cidades.

As interações que ocorrem no ambiente urbano são criadas conforme a cidade se desenvolve. Com isso, se mostra relevante conhecer o contexto em que as cidades se desenvolveram. Tendo o intuito de apresentar um contexto mais amplo, antes de aprofundar na região de estudo, optou-se por priorizar inicialmente o contexto das cidades da América Latina e Caribe, pois essa região sofreu um processo de urbanização característico, compartilhado pelas principais cidades brasileiras.

Segundo a ONU-HABITAT (2012), a América Latina e Caribe constitui-se como a região mais urbanizada do mundo. Nessa região, 80% da população está vivendo em cidades e

apesar da tendência de desaceleração da taxa de crescimento regional, em 2050 a previsão é que esse valor chegue próximo a 90%. No Brasil, esses valores são ainda mais elevados, como mostra a Figura 1.1, demonstrando que o estudo do ambiente urbano dessa região é fundamental para o planejamento e a elaboração de políticas pública, que possam garantir a qualidade de vida da população, ressaltando que o maior percentual da população reside em zonas urbanas.

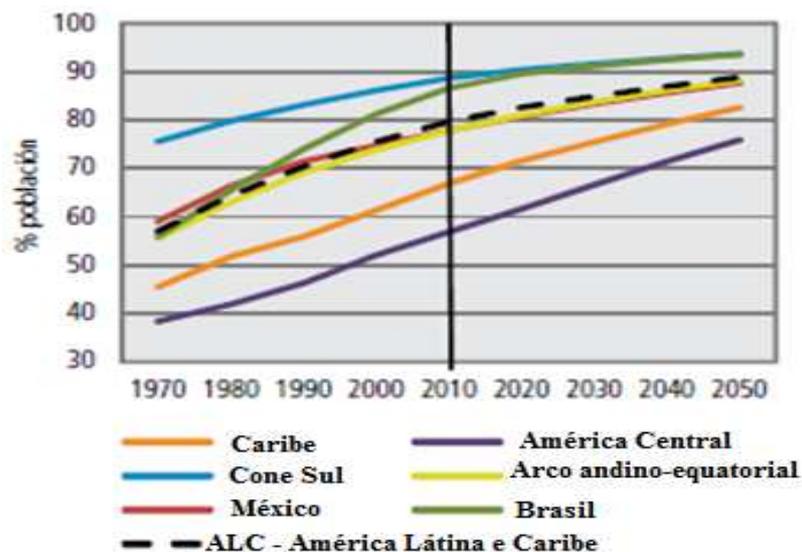


Figura 1.1 Projeção da População Urbana – Fonte: (ONU-HABITAT, 2012).

O processo de urbanização da referida região tem características marcantes devido à acelerada ocupação urbana. O número de pessoas que ocupou as cidades, de forma bastante rápida, não foi acompanhado pela criação de infraestrutura necessária para atender a demanda da população majorada.

Segundo Paviani (2006), os processos modernos de metropolização e de exclusão social apresentam uma estreita relação com a agravada situação de desemprego, de expansão da pobreza e da miséria, que se observa na América Latina.

A maioria das cidades apresentaram um grande crescimento espacial por receber esse grande número de pessoas que migraram para o ambiente urbano, com isso, alguns problemas das cidades, que serão tratados posteriormente, foram intensificados e atingiram um contingente muito maior de pessoas. Esse crescimento é representado na Figura 1.2, que será apresentada na sequência.

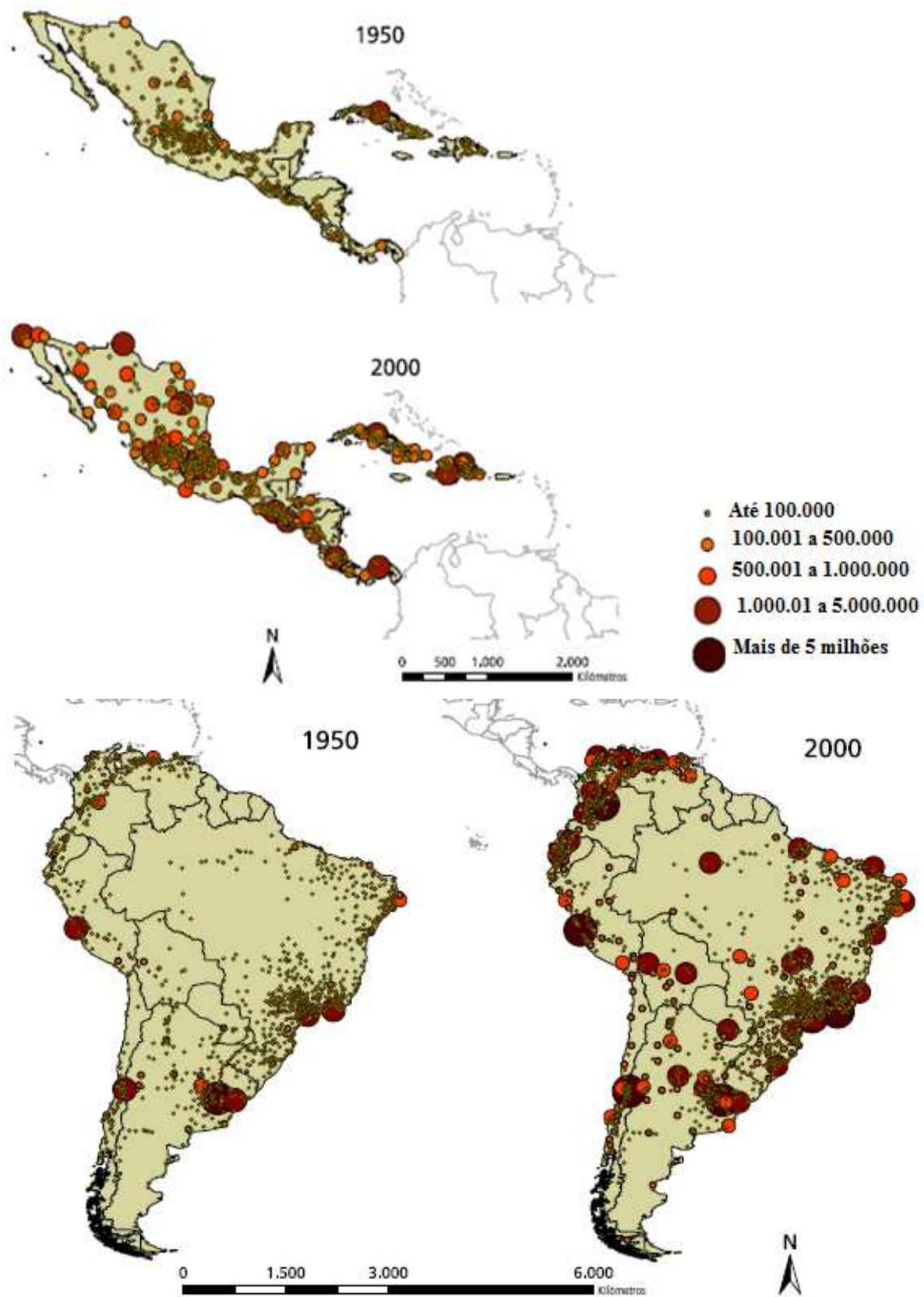


Figura 1.2 Ocupação urbana da América Latina e Caribe 1950 e 2000 - Fonte: (ONU-HABITAT, 2012)

O uso do automóvel tem relação de causa e efeito com a elevada taxa de urbanização. Se por um lado, o automóvel propiciou às pessoas a possibilidade de moradia mais distante dos centros das cidades, o que favoreceu o crescimento horizontal das cidades; por outro, o grande número de pessoas morando nas cidades (que foram projetadas para garantir os deslocamentos com o automóvel) gerou um número elevado de usuários do carro (GEHL, 2013).

Após o período da Segunda Guerra Mundial, muitas cidades aumentaram significativamente a dependência do automóvel particular, o que gerou impactos negativos como congestionamentos, poluição do ar e sonora, segurança, redução na atividade física e mudanças climáticas (FISHMAN, 2015).

Com isso, o setor com maior contribuição de emissões de CO_2 é o transporte, em um contexto em que as principais emissões de gases de efeito estufa estão diretamente associadas ao ambiente urbano e derivam da queima de combustíveis fósseis, como se pode notar na Figura 1.3 (ONU-HABITAT, 2012).

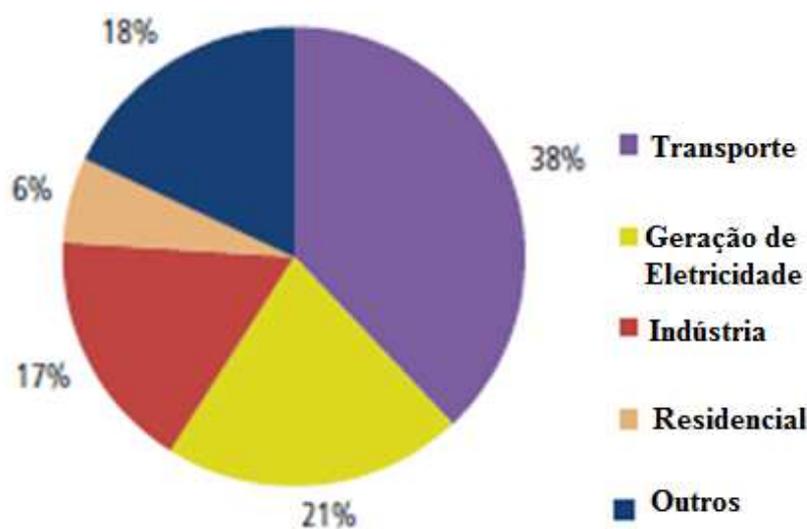


Figura 1.3 Emissões de CO_2 pela queima de combustíveis fósseis na América Latina e Caribe em 2000 - Fonte (ONU-HABITAT, 2012)

Outros dois grandes problemas relacionados ao automóvel são os acidentes de trânsito e o sedentarismo da população. Segundo *World Health Organization* (WHO, 2016), em média, mais de 1,2 milhão de pessoas morre anualmente em todo o mundo devido a acidentes de trânsito, sem contar com outros milhões que ficam lesionados. WHO (2016) indica que o sedentarismo está entre as 10 principais causas de morte no mundo e um dos fatores que desencorajam as pessoas a praticarem atividade física é a densidade do tráfego. A pequena

quantidade de deslocamentos realizados de modo ativo influencia no caráter sedentário da população (GEHL, 2013; SPECK, 2016).

Considerando as temáticas desse estudo, faz-se necessário introduzir os conceitos de rua e de via, que serão utilizados ao longo do estudo. Magnani (1993) apresenta dois significados para rua. O primeiro é definido como um eixo rígido dado pela função de circular (espaço unicamente destinado ao fluxo), para esse significado se utilizará a palavra “via”. O segundo pode ser identificado por apresentar uma multiplicidade de funções, nesse caso, além de destinada ao fluxo, a rua atende diferentes formas de uso e de ocupação, para esse significado, mais amplo, se mantém a palavra “rua”.

Passando ao contexto do Distrito Federal (DF), onde está inserida a Região Administrativa (RA) de Taguatinga, onde foi desenvolvido o presente estudo, verifica-se que os processos de crescimento populacional e de expansão da área ocupada estão alinhados com as tendências sinalizadas pelos dados apresentados anteriormente.

O DF possui uma população de quase três milhões de habitantes e uma taxa de motorização de aproximadamente 55 automóveis por 100 habitantes, a segunda maior taxa do Brasil (DETRAN, 2016; IBGE 2016).

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU/DF, 2010) salienta que 23% dos deslocamentos realizados no DF eram provenientes do transporte ativo (transporte não motorizado), desses aproximadamente 90% eram realizados a pé, indicando a baixa utilização da bicicleta como modo de transporte. O referido documento indica ainda que os deslocamentos que poderiam ser realizados de modo ativo são feitos com o uso do automóvel, e a principal causa desse fato é a infraestrutura existente não atender aos requisitos básicos para o deslocamento ativo.

Brasília foi concedida seguindo uma lógica de planejamento modernista, na qual se privilegia os deslocamentos por automóveis e isso impacta diretamente no funcionamento do trânsito de todo Distrito Federal e Entorno.

Atualmente, a elevada taxa de motorização, os problemas de infraestrutura para realizar viagens ativas e os problemas do transporte público geram uma elevada taxa de utilização do automóvel particular nas viagens cotidianas. Com isso, o número de automóveis tende a superar a capacidade das vias reduzindo seu nível de serviço, como pode-se notar na Figura 1.4. Importante destacar que o nível de serviço “F” significa que o volume de veículos superou a capacidade da via, ou seja, a via está congestionada.



Figura 1.4 Nível de serviço do sistema viário (Previsão para 2010 com algumas melhorias no transporte) -
Fonte: (PDTU/DF, 2010)

Outro problema merecedor de destaque, causado pelo uso exagerado do carro, diz respeito à perda de identidade nas ruas e de espaços públicos. O fluxo elevado de veículos inibe a presença de pessoas próximas às vias e dificulta o transporte ativo por apresentar intensos conflitos, que geram um sentimento de insegurança nas pessoas ao compartilhar as vias com veículos.

Segundo Gehl (2013), essas novas grandes cidades perdem a dimensão humana, principalmente com o crescimento vertiginoso do tráfego de automóveis. O autor se refere à dimensão humana como uma grandeza, principalmente de distâncias e velocidades, em que um indivíduo tem capacidade de perceber os objetos ou acontecimentos ao seu redor.

Nas cidades, em especial em países da América Latina, há forte presença de aspectos de desordem, por exemplo, os espaços destinados a veículos motorizados se tornam inadequados por não harmonizar com os modos ativos. O reconhecimento dessa realidade destaca a necessidade de promover intervenções para democratização dos espaços urbanos (BRASIL, 2007).

A questão da democratização dos espaços urbanos é amplamente discutida em diferentes áreas do conhecimento, justamente por estar inserido nesse ambiente complexo e impactar diretamente na saúde, economia e sustentabilidade das cidades.

Gehl (2013) ressalta que o planejamento voltado para os automóveis foge da dimensão humana, esse fato dificulta ou torna desinteressante a caminhada ou a pedalada, com isso a vitalidade das cidades é prejudicada por não atrair as pessoas a frequentarem as ruas.

Jacobs (1961) também destaca a necessidade de promover espaços públicos agradáveis, espaços democráticos que se incentive o maior uso coletivo, no qual as pessoas tenham um sentimento de pertencimento à região e por isso as pessoas estejam sempre “vigiando” esse espaço, com essa vigilância sendo feita por vários membros da vizinhança esse espaço se torna mais seguro.

Ratificando estes preceitos, um estudo realizado nos Estados Unidos revelou existir uma relação negativa entre a intensidade no uso do automóvel e o sentimento de vida pública de seus habitantes (CARR, 1992 *Apud* OLIVATO, 2015).

Segundo Montgomery (2017), o elemento que tem maior relação com a felicidade humana é a conexão social. O autor ressalta que quanto mais intensas são as conexões sociais, mais resilientes serão as pessoas frente às intempéries, logo elas enfrentam problemas com maior facilidade e acabam tendo maior produtividade no trabalho. Além disso, a estrutura física das cidades impacta diretamente na maneira que essa conexão social é constituída, principalmente em uma vizinhança.

Seguindo esses conceitos, Speck (2016) ao trabalhar o conceito da *Walkability* (caminhabilidade), que pode ser entendida como a facilidade e atratividade de caminhar em uma região, afirma que existem grandes indícios de que cidades mais caminháveis geram mais riquezas, pois as pessoas se beneficiam de estarem juntas, além da preferência em fazer compras no comércio local, mantendo os recursos financeiros na vizinhança.

Portanto, para a manutenção da vida das cidades é crucial que o planejamento urbano desenvolva uma infraestrutura que privilegie as atividades de ocupação dos espaços públicos, principalmente das ruas (Magnani, 1993). Normalmente esse processo de ocupação está relacionado às atividades físicas de transporte e de recreação, podendo se destacar a caminhabilidade.

Alguns estudos apresentam resultados diferentes em relação à influência que cada característica da vizinhança tem em relação à prática de atividade física (como transporte ou recreativa).

Adams *et al.* (2013) sugerem que a atividade física para transporte tem maior relação com a conectividade das ruas, uso do solo misto e densidade da vizinhança. Já a atividade física destinada à recreação sofre maior influência de características como uso do solo misto, infraestrutura, estética e segurança pessoal.

Hino, Reis e Florindo (2010) destacam que a densidade residencial, estruturas para caminhar ou pedalar, estética e segurança têm influência sobre a atividade física para lazer e para transporte, além da existência de espaços físicos destinados à recreação próximos às residências afetarem a atividade física para lazer.

Sugiyama *et al.* (2009) indicam que as ruas da vizinhança são um importante recurso para adultos se empenharem em atividade física recreativa ou exercícios. A atividade física perto de casa está associada à atratividade e conectividade das ruas da vizinhança. Também destacam que a maioria dos atributos que influenciam na atividade recreativa é relevante para a decisão do transporte ativo.

É interessante notar que os três estudos citados acima apresentam pelo menos uma das quatro variáveis proposta por Jacobs (1961) como condições para diversidade e vida urbana, que são: uso misto do solo; quadras curtas (conectividade das ruas); densidade populacional elevada; e presença de prédios antigos, o que mostra que são variáveis importantes para a manutenção da vitalidade das cidades.

Mesmo com o grande número de pesquisas que indicam os benefícios de democratizar os espaços públicos, muitas cidades mostram falta de planejamento e de ações que tenham como foco incentivar a ocupação das ruas e de espaços de convivência social.

Conforme já mencionado, os problemas urbanos apresentam uma imensa complexidade, por isso nenhuma medida que busque uma solução para problemas urbanos pode ser entendida como única (ser adotada isoladamente), universal (se adequa a qualquer contexto) e eterna (desconsiderar mudanças temporais).

Lerner (2011) destaca a importância do conceito da acupuntura urbana, que pode ser utilizada como uma estratégia para revitalizar regiões “doentes” da cidade. Segundo o autor, o conceito se baseia em realizar intervenções rápidas e sem grandes mudanças estruturais, mas que proporcionam benefícios locais, que podem incentivar novas intervenções tanto no mesmo local, quanto em outras partes da cidade, gerando assim uma reação em cadeia.

Existem diversas intervenções conhecidas que podem ser adotadas para reduzir o uso de automóveis individuais e melhorar o acesso à cidade, gerando espaços mais democráticos. São exemplos: a criação de infraestrutura para transporte ativo (calçadas e *ciclorrotas*),

investimento em transporte público, redução de velocidade de vias (zonas 30), abertura de vias para lazer (temporariamente ou definitivamente), dentre outras.

Considerando as alternativas de intervenção, postulou-se para o presente estudo a proposta de abertura temporária de vias para lazer aos domingos e feriados na Região Administrativa de Taguatinga.

Essa medida já existe em Brasília, no Eixo Rodoviário do Plano Piloto, aos domingos e feriados, cujo nome popularmente conhecido é Eixão do Lazer. O Eixão do Lazer teve sua primeira experiência como teste em 1980, em 1981 ele apresentava uma frequência mensal, e no ano de 1991 passou a ser realizado semanalmente aos domingos e contemplando feriados, no horário das 6h às 18h, características que permanecem até a presente data. Pela dificuldade de encontrar documentos oficiais essas informações foram provenientes de *sites* de notícias (UNB, 2017).

O Eixão do Lazer é um ícone da cidade e serve como palco de atividades esportivas, recreativas e diversos eventos culturais.

Com a aprovação popular do Eixão do Lazer, outras localidades do Distrito Federal começaram a criar seus programas, em que são citadas as experiências observadas nas Regiões Administrativas do Guará e Varjão.

O reconhecimento dos benefícios gerados pelo Eixão do Lazer influenciou na criação da Lei Distrital N° 5630/2016, de Março de 2016, que dispõe sobre a interrupção do tráfego de veículos automotores em vias públicas ou trechos de vias públicas em cada Região Administrativa do Distrito Federal para realização de atividades de lazer e recreação, denominada Rua do Lazer, funcionando aos domingos e feriados nacionais, das 6h às 18h, conforme Anexo I.

São utilizados diversos termos para se referir a abertura de vias temporariamente para lazer. Para esse estudo, adotou-se o termo Rua do Lazer (RL), por estar previsto na Lei Distrital N° 5630/2016. É importante destacar que o termo mais usual nos outros países da América Latina é *Ciclovía Recreativa*, já nos Estados Unidos é comum utilizar *Open Streets* ou *Sunday Streets*.

Conforme destacado por Estrada *et al.* (2009), o primeiro programa de Rua do Lazer que atingiu sucesso foi aquele implantado em Bogotá em 1974, servindo de referência para demais programas de mesma natureza, implantados ao longo das Américas (Sul, Central e Norte).

A abertura de vias para lazer, com o consequente fechamento da via para os veículos motorizados, possibilita a utilização do espaço da via pelos habitantes da cidade para

atividades de esporte e lazer, de forma gratuita aos usuários (ESTRADA *et al.*, 2009). A Figura 1.5 ilustra a diferença entre dias de Rua do Lazer e dias comuns em Bogotá.



Figura 1.5 Comparação entre dias com e sem Rua do Lazer em Bogotá - Fonte: (CASTILLO *et al.*, 2013)

A Rua do Lazer é um programa de massa multissetorial para comunidade local no qual as ruas são temporariamente de acesso exclusivo para lazer e atividades físicas (Montes *et al.*, 2011). A tendência de grande aumento no número de Ruas do Lazer nas Américas (América do Sul, Central e do Norte) mostra que essa é uma medida viável, por apresentar uma grande receptividade por parte da população que usufrui do programa e que seus benefícios estão sendo reconhecidos pelos gestores. A Figura 1.6 mostra o número de programas que funcionam nas Américas pelo menos duas vezes ao ano e estavam ativos em 2012.

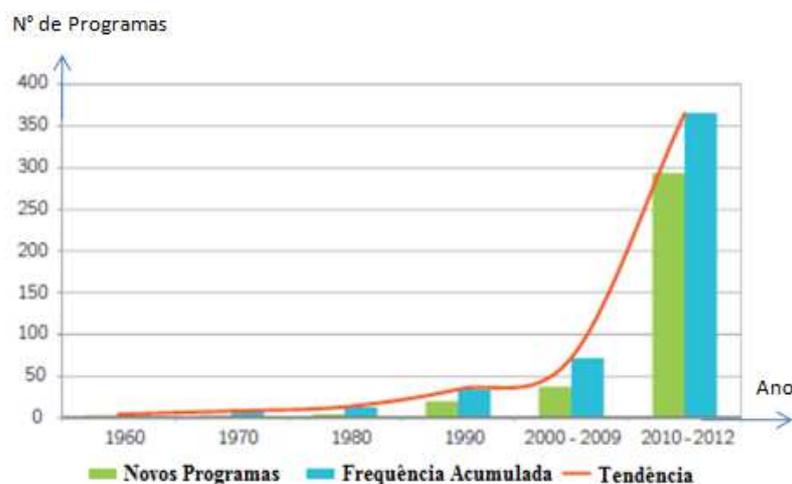


Figura 1.6 Ruas do Lazer nas Américas nos últimos 50 anos - Fonte: (CASTILLO *et al.*, 2013)

O *World Health Day* de 2010 (Dia Mundial da Saúde organizado pela WHO) teve como tema a Urbanização e a Saúde, uma das principais recomendações para esse dia foi o fechamento de algumas vias veículos automotores, como medida de promover a saúde da população (WHO, 2010). O que revela que a Rua do Lazer tem sido identificada como solução para alguns problemas urbanos, principalmente de saúde.

Diante desse panorama se faz relevante que os gestores públicos tenham um embasamento teórico e conhecimento de experiências reais para tomar a decisão de criar ou não uma Rua do

Lazer e ter um direcionamento de como fazer o planejamento desse programa de acordo com a peculiaridade de sua cidade.

Importante destacar que a Rua do Lazer se adequa muito bem ao contexto da América Latina, principalmente, pelas características de urbanização dessa região. Sarmiento *et al.* (2016) destacam que 93% dos programas regulares de Rua do Lazer estão na América Latina.

Em seu estudo Sarmiento *et al.* (2016) realizam uma pesquisa, no qual 67 coordenadores de Ruas do Lazer da América Latina completaram um questionário *online*, que possui perguntas com relação às características da Rua do Lazer. Podem-se destacar algumas características importantes obtidas nesse estudo, tais como:

A escolha do local de realização da Rua do Lazer, 94% dos programas estão em ruas icônicas (relevância cultural ou histórica) ruas principais (grande fluxo de veículos durante a semana) e ruas comerciais (locais com o uso do solo principalmente para atividades comerciais), algumas ruas mesclam essas características; O uso do solo é outra característica importante, a maioria das Ruas do Lazer (95,5%) tem conectividade com locais atraentes (parques, praias, praças, locais de esporte, locais turísticos ou outros locais); A característica social da Rua do Lazer, 53,7% dos programas incluem áreas de baixa renda, sendo que 89,3% conectam áreas de rendas diferentes; e a periodicidade, 56,7% são programas semanais, e a duração dos eventos varia de 2 a 12 horas.

Sarmiento *et al.* (2016) destacam ainda que são realizadas atividades para atrair mais usuários, 94% dos programas apresentam pelo menos uma atividade complementar, como aula de dança. 80% das Ruas do Lazer apresentam estratégias de incentivo ao uso da bicicleta (Sarmiento *et al.*, 2016).

Apesar da possibilidade de se praticar diversos tipos de atividades físicas, a Rua de Lazer é principalmente utilizada para caminhada e pedalada como mostra o Tabela 1.1.

Tabela 1.1 Porcentagem de usuários da Rua do Lazer pedalando ou caminhando - Fonte: Autoria própria

Estudo	Pedalada (%)	Caminhada (%)
Montes <i>et al.</i> (2011) – Bogotá/Colômbia	46,2	47,9
Zieff <i>et al.</i> (2014) – San Francisco/USA	24	21
Hipp, Eyler e Huhlberg (2012) – St. Louis/USA	60,5	19,8
SOROCABA (2012) – Sorocaba/Brasil	48,9	47,0

1.2.OBJETIVOS

1.2.1. OBJETIVO GERAL

Com base no exposto anteriormente, o presente estudo tem como objetivo principal identificar e caracterizar as variáveis corroborantes para a criação de uma Rua do Lazer aos domingos e feriados na Região Administrativa de Taguatinga.

1.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar as variáveis que influenciam ou determinam a adesão da população, atores sociais e gestores públicos à criação de Rua do Lazer;
- Identificar as características de Taguatinga quanto o uso do solo, a engenharia de tráfego e a percepção de potenciais usuários, atores sociais e gestores públicos que influenciam na criação da Rua do Lazer.
- Elaborar uma proposta para implantação da Rua do Lazer na Avenida Comercial de Taguatinga aos domingos e feriados;
- Identificar os sensos e disensos entre as variáveis sinalizadas pela literatura que influenciam a adesão à Rua do Lazer e aquelas advindas dos resultados do presente estudo.

1.3.JUSTIFICATIVA

O planejamento das cidades com foco nos deslocamentos realizados por meio de automóveis propiciou a geração de cidades pouco atrativas à realização de atividades de ocupação e permanência nas ruas, como caminhadas e brincadeiras de criança (JACOBS, 1961; GEHL, 2013). Esse fator impacta diretamente no cotidiano das pessoas que moram em cidades. Tal panorama pode gerar impactos negativos, dentre os quais se destacam três, a seguir:

- A perda do sentimento de pertencimento ou de vida pública para as pessoas de uma vizinhança pode ser explicada pelo sentido que a rua tem para as pessoas. Se a rua é considerada somente como um local de passagem, não será realizada uma interação mais profunda nesse local. Caso a rua seja um local tanto de passagem, quanto de permanência (independente do seu fim), as chances de se criarem novas amizades na vizinhança serão grandes, pois as chances de encontros espontâneos são muito maiores (JACOBS, 1961; GEHL, 2013).

- No Distrito Federal o transporte ativo não tem recebido o incentivo adequado (PDTU/DF 2010), esse fato não é restrito ao DF. Os intensos conflitos com automóveis e a falta de infraestrutura dificulta a escolha dessa alternativa de deslocamento. Esse fato somado com a falta de locais apropriados ou atraentes para prática de atividades físicas corrobora com a formação de uma população sedentária (WHO, 2016).
- O grande número de automóveis gera elevados níveis de poluição sonora e do ar, que afetam, principalmente, os moradores de regiões próximas às grandes vias (ONU-HABITAT, 2012).

Esses problemas têm um trágico impacto na saúde da população, que sofre de uma rotina estressante e constantemente submetida à poluição, sendo intensificado pelo estilo de vida sedentário de grande parte da população.

Diante da inquietude advinda deste panorama, verificou-se a relevância da elaboração e apresentação de uma proposta de implantação de Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte de Taguatinga, tendo como referência local o exitoso “Eixão do Lazer” cujo espaço de funcionamento é no Plano Piloto de Brasília e o amparo legal a partir da Lei Distrital nº 5630/2016, que consta no Anexo I.

A Rua do Lazer é uma alternativa de baixo investimento financeiro que apresenta benefícios relevantes, principalmente, aos moradores da região. Desses benefícios se destacam a democratização dos espaços públicos, o fortalecimento dos valores de convivência, interação e inclusão social, o favorecimento de hábitos de vida saudável e o incentivo à mobilidade ativa.

Destaca-se que o estudo tem caráter incidental, no entanto, poderá contribuir para a tomada de decisão de gestores públicos com fins à implantação de Rua do Lazer tanto no contexto da RA de Taguatinga como em demais cidades. Igualmente, ainda poderá despertar junto à comunidade, por meio da participação social, a relevância de se reivindicar por espaços públicos democráticos.

2. REVISÃO DA LITERATURA

A revisão da literatura foi utilizada com intuito de identificar os fatores positivos e negativos das Ruas do Lazer e determinar as variáveis que influenciam no processo de planejamento e execução do programa. Todo aparato teórico deve passar por um processo de adequação ao contexto do local da proposta de programa.

O levantamento da literatura foi realizado de maneira sistematizada. Foi realizada uma pesquisa exploratória sobre avenidas de lazer no “Google Acadêmico” com as palavras-chaves “Via do lazer”, na qual se obteve os artigos “VIA VIVA” *Sinal Verde Para o Seu Lazer* de Martins *et al.* (2013), *The Ciclovía-Recreativa: A Mass-Recreational Program with Public Health Potential* de Sarmiento *et al.* (2010), *Transport and health: a look at three Latin American Cities* de Becerra *et al.* (2013), *A rua do jovem do Varjão do Torto: análise morfológica e participação da comunidade na elaboração de padrões espaciais para os espaços público* de Magaldi e Andrade (2015) e o sítio da Ciclovía Recreativa das Américas que contém o *Manual para Implementar y Promocionar la Ciclovía Recreativa* e folhetos informativos.

Com base nesses textos foi possível identificar as palavras chaves da pesquisa. A pesquisa foi realizada com combinação das palavras de cada coluna para formar os *strings* utilizados, que estão representados no Quadro 2.1. Por exemplo, *String 1* “Ciclovía AND ((Lazer) OR (Recrea*))”; *String 2* “Ciclovía AND ((Viva) OR (aberta))”; e assim por diante. Foram formados 17 *strings* para cada língua. $3 \times 6 = 18$, porém como domingo se repete nas colunas a string “Domingo AND Domingo” foi cancelada.

Quadro 2.1 Strings – Combinações entre as palavras de cada coluna (AND)

Português	
Ciclovía Domingo (Avenida) OR (Via) OR (Rua)	(Lazer) OR (Recrea*) (Viva) OR (aberta) Domingo (Sem carro) OR (carro livre) Juventude Saúde
Inglês	
(Bike path) OR (Bike Lane) Sunday (Avenue) OR (Via) OR (street)	(leisure) OR (Recrea*) (life) OR (open) Sunday (Car free) OR (No Car) youth health
Espanhol	
Ciclovía Domingo (Avenida) OR (Via) OR (calle)	(ócio) OR (recrea*) (viva) OR (abierto) Domingo (coche libre) OR (sin coche) juventud salud

Algumas bases de pesquisa que apresentam conteúdo científico relacionado com transporte e mobilidade foram selecionadas, identificadas no Quadro 2.2, em todas essas fontes de pesquisa foram utilizados os *strings* anteriormente definidos.

Quadro 2.2 Bases de pesquisa

<p>Bases de dados</p>	<p>Periódicos da Capes SCOPUS IEEE Biblioteca ANTP Scielo</p>
<p>Repositórios Universitários (Brasileiras + 10 melhores da América Latina)</p>	<p>Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações Pontificia Universidad Católica de Chile Universidad Nacional Autónoma de México Universidad de Chile Instituto tecnológico y de estudios superiores de Monterrey Universidad de los Andes Universidad Nacional de Colombia</p>
<p>Congressos</p>	<p>ANPET 2015 PANAM 2016 Pluris 2016 Cupum 2015 Velocity 2013 Congresso Internacional de Espaços Públicos 2015</p>

Por meio da revisão da literatura foram selecionados 26 artigos, que apresentam título e resumo afins ao tema. Do material selecionado apenas quatro foram apresentados em congressos, o que mostra que o tema ainda não é muito debatido na academia. Entretanto, a grande maioria do material encontrado (73%) foi publicada entre 2013 e 2016, o que sugere que o tema está ganhando espaço nas pesquisas científicas.

Os artigos foram selecionados tendo em vista dois níveis pela relação de proximidade com o assunto. 11 são estudos diretamente voltados para a Rua do Lazer e o restante aborda assuntos que impactam indiretamente na Rua do Lazer.

Após concluir os procedimentos da revisão da literatura, foi possível destacar importantes características das Ruas do Lazer, tais como seus benefícios e procedimentos mais adotados para seu planejamento e criação.

A criação de uma Rua do Lazer depende da vontade política da gestão pública, como prefeituras, administração regional e governo municipal (ESTRADA *et al.*, 2009). O processo de criação das Ruas do Lazer segue dois padrões:

O primeiro representa situações em que a gestão pública sendo pressionada por um grupo de moradores e/ou comerciantes com interesse na implantação do programa, por identificar os benefícios que ele pode trazer para a vizinhança, esse grupo de moradores pode ser representado por lideranças que possuem maior conhecimento técnico e institucional do assunto ou maior influência política na região;

O segundo está relacionado àqueles casos em que as autoridades públicas idealizam o projeto, entretanto, os processos de planejamento e condução do projeto devem ser acompanhados por grupos ou lideranças regionais e com consulta à população.

Independente da origem da proposta de criar uma Rua do Lazer, a comunidade, os representantes do comércio e o governo local devem participar juntamente do processo de criação da Rua do Lazer.

A escolha do traçado da Rua do Lazer deve ser baseada nas variáveis que influenciam na atratividade e permanência dos usuários, na segurança, na economia e no trânsito. Essas variáveis levam em conta características fixas do local e proximidade do programa, portanto a Rua do Lazer deve se adequar a elas.

Com o traçado definido, é possível determinar as intervenções que serão realizadas no local do programa, que são de grande importância para gerar maior atratividade e permanência das pessoas na Rua do Lazer.

2.1.BENEFÍCIOS DE UMA RUA DO LAZER

Existem diversos benefícios que justificam a restrição temporária do trânsito de veículos motorizados em dias de menor fluxo, como aos domingos e feriados. Podem-se destacar como principais benefícios da Rua do Lazer: democratização dos espaços públicos; fortalecimento dos valores de convivência, interação e inclusão social; favorecimento de hábitos de vida saudável; incentivo à mobilidade ativa (mobilidade baseada em meios de locomoção não motorizados); geração de novas oportunidades de empregos e prestação de serviços sociais; e diminuição de emissão da poluição e ruídos (ESTRADA *et al.*, 2009).

Os tópicos que serão tratados a seguir apresentam características distintas, entretanto, eles mantêm uma forte correlação, exercendo impactos diretos ou indiretos entre eles.

2.1.1. ESPAÇOS PÚBLICOS E INTEGRAÇÃO SOCIAL

A Rua do Lazer tende a atrair principalmente pessoas que residem em suas proximidades, as facilidades do transporte ativo têm influência sobre isso. A Rua do Lazer é um evento de massa semanal e suas características como atividades recreativas, práticas esportivas e deslocamentos em baixa velocidade favorecem o encontro e facilita a integração social, fortalecendo as relações entre pessoas do mesmo bairro. Gehl (2013) destaca que o caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público.

Muitas cidades não apresentam locais interessantes nem atividades destinadas às crianças e aos jovens. O caso do Varjão do Torto, no Distrito Federal, é um bom exemplo de local, onde crianças e jovens têm o hábito de permanecer nas ruas, porém sofrem com a falta de espaço público seguro (MAGALDI e ANDRADE, 2015). A Rua do Lazer se torna uma alternativa para mantê-los nas ruas com segurança (garantindo seu espaço de lazer e integração). A integração entre as crianças da região é essencial para a promoção do sentimento de vida social e do bem estar da vizinhança.

Gomescásseres (2003) indica que o ambiente festivo, de diversão, relaxamento e ruptura das rotinas imprime à interação entre os participantes uma marca de confiança e bondade. Além disso, o autor afirma que a Rua do Lazer é um local de diversas classes sociais e que nela não há exclusão.

2.1.2. AUMENTO NA ATIVIDADE FÍSICA DA POPULAÇÃO

Grande parte dos estudos encontrados na revisão da literatura tem como o foco identificar o impacto na saúde da população por meio do incentivo a atividade física (AF).

O incentivo à atividade física por meio das Ruas do Lazer é feito por meio da promoção de atividades esportivas na via e no “convite” oferecido aos participantes a se deslocarem até a Rua do Lazer por meio de modos ativos, ou pelo menos, percorrer sua extensão caminhando ou pedalando, quase 80% do total dos participantes da Rua do Lazer de Sorocaba foram a pé ou de bicicleta (SOROCABA, 2012). Como já foi dito, em muitos casos as Ruas do Lazer ligam pontos atrativos e de atividade física, como praias e parques, influenciando ainda mais essa mobilidade ativa.

Segundo WHO (2016), uma criança deve fazer no mínimo uma hora de atividade física moderada a vigorosa por dia, já os adultos devem realizar atividades do mesmo nível de intensidade por pelo menos 150 minutos por semana. O mesmo estudo constata que um em quatro adultos não pratica essa quantidade mínima de atividade física, o que gera sérios

impactos à saúde, que serão apresentados posteriormente no tópico 2.1.4 Poluição do Ar e Saúde.

Sarmiento *et al.* (2010) mostram como as Ruas do Lazer, principalmente as semanais, podem interferir de maneira significativa na realização de atividade física da população. Bogotá tem uma estimativa de que 41% dos participantes da Rua do Lazer ficam mais de três horas no evento e exercem atividades como patinar, caminhar e pedalar. Além de influenciar na prática de atividades físicas na Rua do Lazer, essas atividades normalmente são reproduzidas em outros espaços, incentivando as pessoas a terem um estilo de vida mais saudável.

Segundo estudo feito em Sorocaba (SOROCABA, 2012), a Rua do Lazer propicia que a população adulta pratique 45% da atividade física recomendada semanalmente.

Montes *et al.* (2011) afirmam que 41,6% dos adultos declararam realizar o mínimo de atividade física semanal durante um evento da Rua do Lazer e somente 11,8% reportaram que fariam atividade física em outro local caso não existisse a Rua do Lazer. O mesmo estudo utiliza esses dados para calcular o impacto econômico da Rua do Lazer, os resultados serão abortados posteriormente no tópico 2.1.5 Economia.

Em uma pesquisa realizada em São Francisco por ZIEFF *et al.* (2014) entrevistando pessoas na Rua do Lazer, dos entrevistados, 46% estavam participando pela primeira vez e 54% já haviam comparecido à Rua do Lazer. 53,3% dos participantes de primeira viagem e 61,5% dos que já participaram reportaram que fizeram mais de 150 minutos de atividade física por semana. Em um evento por semana os participantes reportaram realizar de um terço a metade da atividade física recomendada.

Em um experimento comparando crianças que tiveram acesso a uma Rua do Lazer próximo à suas casas durante as férias e crianças que não tiveram esse acesso, as crianças que tiveram acesso apresentaram um aumento da atividade física em relação a condições normais (período de aula), já as crianças que não tiveram acesso à Rua do Lazer apresentaram uma redução na atividade física em relação a condições normais. Também foi constatado que o período sedentário acompanhou inversamente esses dados, ou seja, redução do sedentarismo para crianças com acesso à Rua do Lazer e aumento para aquelas que não tiveram acesso, mostrando que as crianças não compensam o aumento da atividade física, ou seja, não deixam de realizar atividades físicas cotidianas, por já terem praticado outras atividades (D'HAESE *et al.*, 2015).

2.1.3. MOBILIDADE ATIVA

A mobilidade ativa pode ser definida como a mobilidade proveniente da energia e propulsão do corpo humano. Caracteriza-se por romper o paradigma da engenharia de tráfego de que os deslocamentos são realizados necessariamente com intuito de exercer outras atividades, ou seja, de que o transporte seja realizado somente um meio para que a pessoa realize sua atividade fim, como ir trabalhar ou estudar. As pessoas podem se movimentar de forma ativa com intuito de lazer ou esporte, fazendo com que esse deslocamento seja a atividade fim, o que não exclui (pelo contrário) a possibilidade de utilizá-lo como atividade meio.

Segundo Sugiyama *et al.* (2009), estudos indicam que a média de tempo que um adulto gasta em atividades físicas recreativas é similar à média de tempo destinada ao transporte ativo.

Os deslocamentos ativos exigem certa aptidão física, quanto mais à população estiver habituada a praticar essas atividades, maior a chance de pessoas optarem por um meio de transporte ativo, por ter maior aptidão física para realizar um trajeto com a própria energia. Por isso, o número de pessoas que utiliza a bicicleta como recreação tende a influenciar a quantidade de pessoas que escolhem a bicicleta como meio de transporte.

Segundo Sarmiento *et al.* (2010), as Ruas do Lazer podem servir como campanhas de *marketing* de massa para promover o ciclismo e a caminhada como comportamentos culturalmente aceitáveis. O mesmo artigo relata que em um estudo feito em Bogotá, pessoas que participaram da Rua do Lazer na semana anterior ao estudo foram mais propensas a relatar o ciclismo como meio de transporte.

2.1.4. POLUIÇÃO DO AR E SAÚDE

A Rua do Lazer tem um impacto direto, porém pontual, na redução da na poluição do ar e sonora em seu traçado. Segundo Sarmiento *et al.* (2010), um estudo em Bogotá mediu a presença de material particulado com 10 micrometros ou menos de diâmetro (PM10) no ar de um dia regular ($65 \mu\text{g}/\text{m}^3$), de um dia de Rua do Lazer foi 13 vezes menor ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Logicamente é necessário considerar que o tráfego de veículos no domingo normalmente é reduzido, porém somente com a restrição total de veículos é possível atingir tamanha redução da poluição do ar.

Shu *et al.* (2016) realizam um estudo para comparar a concentração de poluição na via em domingos com e sem a Rua do Lazer, nesse estudo ele constata que o número da concentração de UFP (partícula ultrafina) e a concentração de massa de PM25 tiveram uma redução de 21% e 49% com relação a um domingo sem Rua do Lazer.

Verifica-se, portanto, que a Rua do Lazer causa impacto na redução da poluição de maneira indireta por influenciar no aumento da mobilidade ativa nos dias úteis, como visto anteriormente no tópico 2.1.3.

A saúde da população é afetada positivamente pelo aumento da atividade física e pela redução da poluição do ar. O incentivo à atividade física é visto como fator mais relevante por ter relação direta com as doenças crônicas, que é uma das principais causas de morte no mundo. Pode-se inferir também, com base no exposto acima, que a Rua do Lazer tem relevante influência no aumento da atividade física.

Entre 30 a 69% dos Latinos Americanos não fazem atividade física na quantidade recomendada e entre 50 e 60% dos adultos da América Latina e Caribe estão com sobrepeso ou obesos (BECERRA *et al.*, 2013).

Segundo WHO (2016), pessoas que praticam o mínimo de atividade física semanal (indicado no item 2.1.2) têm menos 20 a 30% de risco de morte, sendo a insuficiência de atividade física um dos 10 principais fatores de risco de mortalidade global.

Nesse panorama, os problemas gerados pelo sedentarismo são considerados problemas de saúde pública, que acabam consumindo uma parcela significativa dos recursos públicos destinados à saúde.

2.1.5. ECONOMIA

A Rua do Lazer apresenta três aspectos relevantes em relação à economia: os gastos para sua implantação e manutenção (custos); a economia gerada pelos fatores positivos (benefícios), principalmente influenciados pelos ganhos na saúde da população; e a movimentação da economia com o comércio ambulante ou comércio próximo à Rua do Lazer.

A Secretaria de Esporte da Prefeitura de Sorocaba/SP em seu relatório (SOROCABA, 2012) faz uma relação entre benefícios e custos, no qual apresenta que a Prefeitura fez um investimento inicial destinado à infraestrutura do programa (materiais e equipamentos) e arcou com os custos semanais com contratação de serviços e pessoas. Em contrapartida, a economia com os gastos com saúde de pessoas que praticam atividade física em relação às que não praticam é um valor considerável. O benefício econômico gerado pela Rua do Lazer dividido pelos custos totais dos 68 programas realizados até resultou em um valor de US\$ 309,82 (R\$ 957,96) por participante do programa por ano, que tem uma média de 5760 usuários por domingo, segundo o relatório mencionado. Foram utilizadas a cotação de 20 de Fevereiro de 2017 de 3,092 reais para 1 dolar.

Segundo Montes *et al.* (2011), o custo anual por usuário dos programas analisados foi de US\$ 6,0 (R\$ 18,55) para Bogotá; US\$ 23,4 (R\$ 72,35) para Medellín; US\$ 6,5 (R\$ 20,10) para Guadalajara; e US\$ 70,5 (R\$ 217,99) para São Francisco. A relação benefícios e custo para esses programas indicam que para cada Dólar investido em cada Rua do Lazer o economizado em saúde é entre US\$ 3,23 (R\$ 9,99) e US\$ 4,26 (R\$ 13,17) em Bogotá; US\$ 1,83 (R\$ 5,66) em Medellín; entre US\$ 1,02 (R\$ 3,15) e US\$ 1,23 (R\$ 3,80) em Guadalajara; e US\$ 2,32 (R\$ 7,17) em São Francisco. O que mostra que todos os programas analisados apresentaram uma relação vantajosa e que o projeto apresenta um retorno financeiro positivo nessas regiões. Além disso, mais de 50% dos programas apresentam um aumento no número de empreendimento temporário. Em Bogotá, um terço dos vendedores da Rua do Lazer apresenta essa como a única forma de obtenção de renda, em contraponto, a Rua do Lazer de Zapopan foi a única que apresentou uma queda nos negócios de venda (SARMIENTO *et al.*, 2010). Chaudhuri e Zieff (2015) apresentam que 65 % dos comércios ao longo da rota indicaram sofrer um impacto nas vendas devido a Rua do Lazer, 44% reportaram um aumento das vendas e 21% uma redução, e que os comerciantes que têm envolvimento ativo com a Rua do Lazer apresentaram um impacto significativamente melhor. O estudo anterior indica que os impactos positivos para o comércio ao longo da rota são causados pela intensificação da comunidade e benefícios sociais da Rua do Lazer, já os impactos negativos relatados pelos comerciantes são causados pela dificuldade de acesso ao comércio e falta de estacionamentos. Ao levar em conta ambos os impactos a Rua do Lazer apresenta um modesto impacto positivo (CHAUDHURI e ZIEFF, 2015).

2.2.ESCOLHA DO TRAÇADO DA RUA DO LAZER

Durante a escolha do traçado de uma Rua do Lazer é necessário que sejam computadas as variáveis mais relevantes para sua criação, tendo em conta as características da via escolhida e a região próxima. São exemplos dessas variáveis: inclinação da via; densidade populacional na zona de influência da Rua do Lazer; acesso a transporte público; rede viária nas proximidades; e fluxo de veículos nos horários de evento.

As principais variáveis identificadas na revisão da literatura estão representadas e explicadas a seguir. Não foi possível determinar o quanto cada variável influencia no uso da Rua do Lazer, pois o impacto dessas variáveis dependem do contexto local, mas recomenda-se atender ao máximo de variáveis possível. É importante ressaltar, que podem surgir novas variáveis, de acordo com a região, público-alvo ou objetivo que se pretende alcançar com a Rua do Lazer.

2.2.1. INFRAESTRUTURA E CARACTERÍSTICAS LOCAIS

As primeiras variáveis que serão apresentadas estão relacionadas com a infraestrutura e características do local, que será palco da Rua do Lazer, são elas: extensão, largura, inclinação, pavimento, presença de sombra, presença de vegetação.

Estrada *et al.* (2009) sugerem que a Rua do Lazer não tenha menos de quatro quilômetros de extensão e indica 10 quilômetros como mínimo ideal. A maioria das Ruas do Lazer criada depois de 2010 apresenta um comprimento entre 1 e 10 quilômetros (SARMIENTO *et al.*, 2016), apesar da Rua do Lazer de Bogotá, o programa que é o maior exemplo de Rua do Lazer, possuir uma extensão de 121 quilômetros. O tamanho vai depender do traçado viário da cidade e de quais regiões pretendem-se atender com a Rua do Lazer, uma grande extensão é vantajosa por conectar regiões diversas da cidade.

A literatura revisada não apresenta nenhum enfoque na largura das vias, como a Rua do Lazer normalmente está implantada em vias principais, essa largura é de pelo menos quatro faixas de trânsito, ou seja, aproximadamente 12 metros.

Como as vias deverão ser utilizadas para atividades recreativas, o pavimento deve ser de boa qualidade e apresentar uma superfície regular, para não proporcionar riscos ou dificuldades aos usuários, principalmente, a crianças e idosos.

O relevo deve ser o mais plano possível, pois locais inclinados dificultam a permanência das pessoas e atrapalha atividades recreativas, além de interferir na acessibilidade. Recomenda-se que não tenha inclinações superiores a 5%, pois inclinações dessa magnitude dificultam a permanência de cadeirantes e de idosos (ESTRADA *et al.*, 2009).

Locais com sombra têm forte influência no tempo de permanência das pessoas na Rua do Lazer.

A presença de árvores é positiva tanto por criar sombras, quanto por deixar o ambiente mais agradável. Árvore e grama é uma ótima combinação para atrair e incentivar a permanência das pessoas no local.

Normalmente, a Rua do Lazer ocorre durante os horários de luz solar, quando não for o caso, a iluminação tem um papel fundamental para a sensação de segurança dos usuários.

2.2.2. USO DO SOLO

A forma com que o solo é ocupado influencia de diferentes maneiras a Rua do Lazer. Podem-se destacar quatro características principais, tais como:

A primeira é referente à população que mora na região da Rua do Lazer. A densidade populacional nas proximidades do traçado é de grande importância, pois influencia no número

de potenciais usuários do programa. A área interna a uma distância de 500 metros da Rua do Lazer é identificada como área de forte influência para atrair usuários ao programa (ESTRADA *et al.*, 2009). Também é importante que a Rua do Lazer conecte regiões de diferentes classes sociais, por ser um programa que tem o objetivo de integração.

A segunda característica é a presença de locais atrativos nas proximidades. A Rua do lazer que apresenta em suas extremidades locais, que possuem atividades recreativas e culturais, como museus, praças e monumentos que tendem a atrair pessoas, tende a ter maior vitalidade. Várias cidades utilizaram a Rua do Lazer para conectar regiões como essas e assim gerar um benefício mútuo. As vias que não possuem nenhuma característica interessante aos cidadãos têm maior dificuldade de atraí-los. Segundo Gómez *et al.* (2015), a densidade de parques não apresentou associação com a participação na Rua do Lazer, contrariando, para o caso estudado, a hipótese de que uma elevada densidade de parques afetaria negativamente o uso da Rua do Lazer.

A terceira característica é a proximidade de locais que precisam de fácil acesso. A Rua do Lazer deve ser bem vista pela população local, portanto, não deve apresentar impedimentos ou dificuldades de acesso a residências ou a locais como hospitais e corpo de bombeiros. Caso haja esse tipo de locais na proximidade é necessário elaborar uma rota alternativa, que seja prática e segura. A área de influência para esse tipo de característica varia da malha viária da região.

A última característica é referente ao uso do solo nas imediações da Rua do Lazer. Como é utilizada essa área vai representar a imagem da Rua do Lazer. Locais com vegetação devem ser preservados, áreas residências devem ter acompanhamento especial para que os moradores não sejam prejudicados e os comércios devem ser incentivados a abrirem nos horários do programa, para que possam interagir com os usuários, ou que deixem suas vitrines a mostra (sem as portas de aço que são bastante utilizadas), para que a paisagem não fique repetitiva.

2.2.3. ACESSIBILIDADE

O fácil acesso à Rua do Lazer deve ser garantido, o deslocamento até a via deve ser acessível a toda população. As pessoas que moram nas proximidades devem ser incentivadas a utilizarem modos ativos (como bicicleta, a pé e skate), porém deve haver estacionamento para quem precisa utilizar o veículo particular.

Deve existir uma previsão para que as pessoas possam chegar por meio do transporte público, 73,1% das Ruas do Lazer possuem acesso ao transporte público a 500 metros do perímetro da Rua do Lazer (SARMIENTO *et al.*, 2016).

2.2.4. ESTRUTURA DE SEGURANÇA LOCAL

A segurança é fundamental à manutenção do programa, pois garante que as pessoas fiquem mais à vontade para realizar suas atividades. Como a Rua do Lazer é um evento de massa, com grande aglomeração de pessoas, é necessário que os serviços de emergência local (bombeiro, policial e ambulatório) tenham capacidade de atender possíveis ocorrências na Rua do Lazer.

É importante conhecer as proximidades do traçado da Rua do Lazer para identificar possíveis riscos aos seus usuários, como zonas vulneráveis a inundações ou casos específicos que geram risco aos participantes e que possam ser previamente identificados.

Além de acessível, a rota da residência do usuário à Rua do Lazer deve ser segura. Portanto, deve-se evitar que rotas principais tenham passagem em locais que apresentem qualquer risco, o principal problema encontrado é o conflito com vias grandes, agravado quando essa via é uma rota alternativa para o fluxo que passaria na Rua do Lazer.

Gómez *et al.* (2015) destacam que existe uma associação negativa entre a participação na Rua do Lazer e morar em bairros que apresentaram fatalidades de trânsito nos anos anteriores.

2.2.5. TRÁFEGO

Para que a Rua do Lazer não tenha interferências significativas na mobilidade dos moradores é relevante conhecer a malha viária da região e a disposição do fluxo de veículos, principalmente, na via que será utilizada nos horários propostos para o funcionamento do programa e as ruas alternativas de acordo com suas capacidades, e com isso propor soluções para a redistribuição de fluxo, caso essa redistribuição não ocorra de forma espontânea.

A previsão de alteração nas rotas de ônibus deve ser realizada juntamente com os responsáveis por gerenciar o seu funcionamento. Deve ser identificada a presença de locais de entrega de carga na região e se eles são utilizados nos dias e horários do evento.

2.3. ATRATIVIDADE DA RUA DO LAZER

O principal objetivo de uma Rua do Lazer é atrair a população para ocupar os espaços da rua, conseqüentemente os fatores que interferem na atratividade do programa devem ter um tratamento especial. Esse tópico disserta sobre as variáveis importantes de uma Rua do Lazer que não são contempladas durante o processo de escolha de seu traçado, estando a maioria relacionada com o pessoal destinado a organizar, gerenciar e executar o evento ou com estruturas móveis, que são necessárias para o evento, além de serem responsáveis por todo o

custo operacional da Rua do Lazer, bom planejamento e auxílio popular podem reduzir significativamente esses custos.

2.3.1. ATIVIDADES COMPLEMENTARES

As atividades realizadas na Rua do Lazer que não fazem parte do cotidiano do local são chamadas de atividade complementar e ajudam a criar um senso de comunidade e atrair uma quantidade maior de pessoas e por mais tempo (OPEN STREETS PROJECT, 2012). São exemplos de atividades complementares, amplamente utilizadas: oficinas e empréstimo de bicicleta; aulas de dança; e aulas de skate.

De 65 programas ativos nos Estados Unidos estudados por Open Streets Project (2012) 73% incluem atividades complementares à Rua do Lazer. Das 67 Ruas do Lazer localizadas na América Latina estudadas por Sarmiento *et al.* (2016) 94% apresentam pelo menos uma atividade complementar.

A Rua do Lazer tem um caráter bastante regional. Zieff *et al.* (2013) recomendam identificar os grupos que realizam trabalhos voluntários, principalmente, que já atuam nas proximidades do programa e incentivar que eles participem da Rua do Lazer oferecendo atividades ao público. O mesmo autor indica elaborar um eficiente processo de programação, no qual a comunidade seja incentivada a oferecer programas.

2.3.2. COMÉRCIO

Ao promover a concentração de pessoas em determinadas regiões, como o caso da Rua do Lazer, algumas oportunidades para o comércio local são geradas. É importante que a administração elabore uma estratégia de como lidar com os comerciantes não regulamentados, principalmente, em relação ao comércio ambulante (atividade profissional temporária, exercida por pessoa física em logradouro público). A gestão pública deve prever os futuros conflitos entre o comércio local e o comércio ambulante. De qualquer forma, a presença do comércio é crucial para a permanência de pessoas na rua.

2.3.3. DIVULGAÇÃO DO EVENTO

A promoção do evento é crucial desde a fase de planejamento da Rua do Lazer, pois quanto mais no início do projeto a população se envolver com programa, maior será o sentimento de pertencimento ao projeto.

A divulgação deve ser realizada através de várias mídias, para manter seu caráter diverso, havendo por tanto a indicação de a Rua do Lazer possuir um orçamento destinado à divulgação impressa.

Zieff *et al.* (2014) indicam que uma maior porcentagem (39%) dos participantes da Rua do Lazer ficou sabendo do programa pela informação boca-a-boca, por amigos e familiares, e a segunda maior porcentagem devido a avisos impressos (13,8%).

2.3.4. SEGURANÇA DURANTE O EVENTO

O fechamento da via para os veículos deve ser feito com bastante sinalização e com vigia constante, de maneira que impeça qualquer tipo de veículo motorizado não autorizado a entrar na Rua do Lazer.

A segurança contra pequenos acidentes também é de grande importância, como choques de bicicletas, quedas, entre outros. Sinalização de segurança e pessoas de apoio devem estar presentes ao longo de toda a extensão da Rua do Lazer.

As Ruas do Lazer de grandes dimensões e número de público possuem equipes de saúde, bombeiros e policiais acompanhando o evento.

2.3.5. ESTRUTURA MÓVEL DE APOIO

A estrutura de apoio é utilizada para suprimir as necessidades que não forem atendidas pela estrutura do local. O banheiro químico é o grande exemplo, mas outras estruturas são utilizadas, como tendas (para gerar sombra e proteção contra chuva), geradores de energia, entre outras estruturas que variam de acordo com a necessidade de cada região.

Essas estruturas podem representar elevadas porcentagens do custo total da Rua do Lazer, em alguns casos pode ser viável criar uma estrutura permanente, que pode favorecer a população nos dias sem Rua do Lazer.

3. REGIÃO ADMINISTRATIVA DE TAGUATINGA

A região de estudo inicial é baseada na totalidade da Região Administrativa (RA) de Taguatinga, com área delimitada na Figura 3.1.



Figura 3.1 Mapa de Taguatinga - Fonte: (PDAD, 2016)

Para caracterizar a população de Taguatinga foi utilizada a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD, 2016) realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN) em Taguatinga, permitindo identificar o perfil dos quase 223 mil moradores da região. A Tabela 3.1 revela a distribuição da população de Taguatinga pelo sexo, demonstrando haver um maior percentual de mulheres. Esses dados serão utilizados posteriormente com motivo de comparação com os resultados da pesquisa.

Tabela 3.1 População de Taguatinga segundo o Sexo – Fonte: CODEPLAN (PDAD, 2016)

Sexo	Nº	%
Masculino	102.845	46,2
Feminino	119.753	53,8
Total	222.598	100

Do total de habitantes de Taguatinga, 25,58% estão na faixa etária de 40 a 59 anos. Os idosos, acima de 60 anos, são 22,87% e entre 25 a 39 representam 22,17%. A população de zero a 14 anos totaliza 14,76% (PDAD, 2016).

Quanto ao nível de escolaridade, a população concentra-se na categoria dos que têm nível médio completo 26,74%, seguida pelo superior completo, incluindo especialização, mestrado e doutorado, 22,11%. Os que possuem fundamental incompleto são 20,58%. Analfabetos na região representam 1,48% (PDAD, 2016).

A Figura 3.2 mostra como é realizada a distribuição modal da Região Administrativa de Taguatinga, mostrando que o automóvel particular em Taguatinga corresponde como o meio de transporte mais utilizado pela sua população.

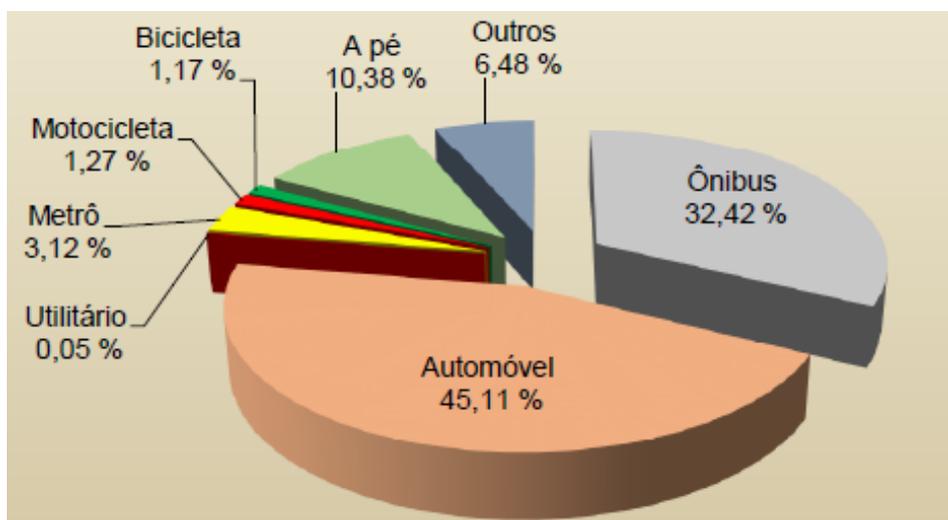


Figura 3.2 Meio de transporte utilizado para o trabalho (Taguatinga) - Fonte: CODEPLAN (PDAD, 2016)

Importante destacar que 72,27% dos domicílios de Taguatinga têm a posse de um automóvel, indicado na Tabela 3.2, sendo considerado um número elevado, quando comparado com a média nacional que é 54% (IPEA, 2017) para uso particular que está de acordo com a porcentagem de viagens feitas por automóveis individuais.

Tabela 3.2 Domicílios em Taguatinga ocupados segundo a condição de posse de veículo –Fonte: CODEPLAN (PDAD, 2016)

Veículo	Têm		Não têm	
	Nº	%	Nº	%
Automóveis	50.354	72,27	19.324	27,73
Motocicletas	3.577	5,13	66.101	94,87
Bicicletas	14.307	20,53	55.371	79,47
Utilitários	2.741	3,93	66.937	96,07
Carga	0	0	69.678	100
Carroças	46	0,07	69.632	99,93
Outros	93	0,13	69.585	99,87

A distribuição de renda tem forte relação com esses dados, pois praticamente 83% dos domicílios apresentam uma renda superior a dois salários mínimos, sendo possível relacionar a população com maior renda e a que tem a posse de seu veículo individual.

4. DELINEAMENTO DO ESTUDO, MÉTODOS E TÉCNICAS

O presente estudo é de natureza quanti/qualitativa. Buscou-se contemplar fontes primárias a partir de questionários *online*, entrevistas e observação de campo e fontes secundárias a partir de documentos institucionais disponibilizados em sítios oficiais (dados georreferenciados), letras normativas e dados institucionais disponibilizados exclusivamente para o presente estudo (planilha de contagem de tráfego).

Os dados compuseram um banco dados cujos resultados foram analisados por meio da análise de conteúdo (Poupart *et al.*, 2008) e parâmetros da estatística descritiva (Wheelan, 2016).

Os sujeitos da pesquisa respondentes dos questionários foram aqueles que se dispuseram a respondê-lo caracterizando amostra aleatória por conveniência e sendo composto por gestores públicos vinculados com a engenharia de tráfego (Diretoria de Engenharia de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF), administração regional (Administrador da RA de Taguatinga), representantes de grupo de trabalho voluntário (Rodas da Paz e Movimento Ocupe seu Bairro - MOB), Associação Comercial e Industrial de Taguatinga (ACIT) e especialista da academia em Engenharias I - Transportes.

Na Figura 4.1 é apresentado o mapa mental da metodologia adotada para o estudo, com base na online *coggle.it* para sua elaboração.

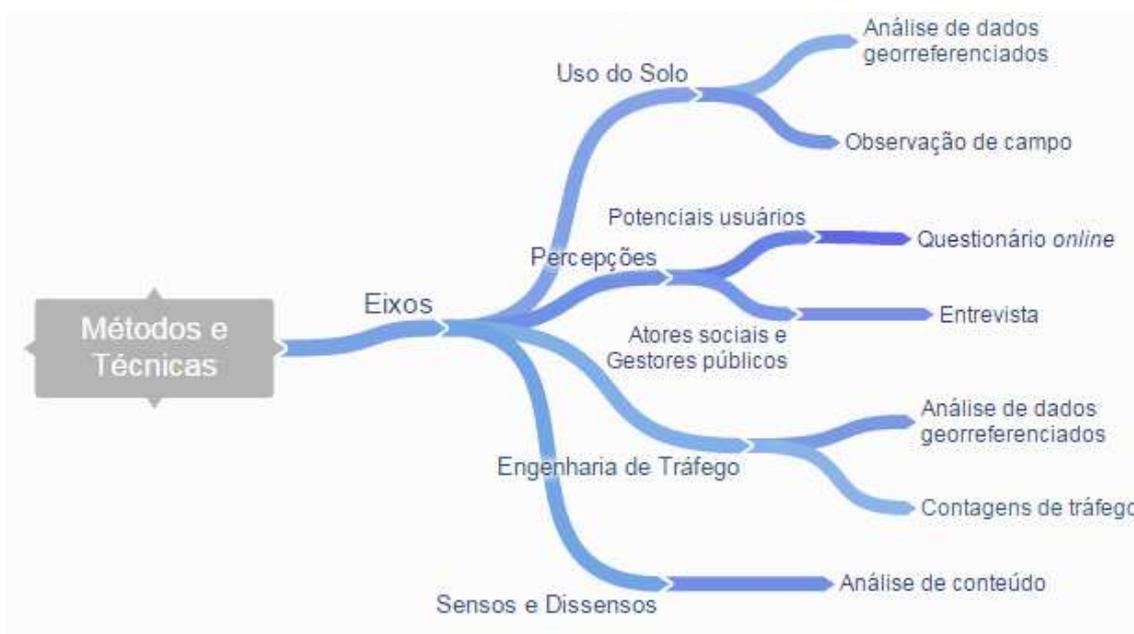


Figura 4.1 Representação esquemática do método de pesquisa

Para a coleta de dados, foram adotadas estratégias descritas na sequência, salientando-se que a área definida para o presente estudo e proposição para a criação da Rua do Lazer na Avenida

Comercial Norte de Taguatinga, levou em consideração o conhecimento da via e sua zona de influência. Desta forma, fez-se necessário a apropriação do mapa da Região Administrativa e o levantamento de dados referentes ao perfil sócio-econômico-demográfico da Região.

Para a observação de campo, foram realizadas incursões na Avenida Comercial de Taguatinga. Por meio de fotografias realizadas de um mesmo ponto, sendo possível comparar algumas características do local de estudo em dias de semana (Terça-Feira e Quinta-Feira) com dias de domingos, o que permitiu verificar número e tipos de comércios abertos ao domingo por volta das 12 horas.

Para o levantamento dos dados georreferenciados, recorreu-se aos sítios institucionais específicos de acordo com o dado requerido, e cada base forneceu elementos e informações georreferenciadas afins ao presente estudo. A Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal (SEGETH) foi consultada para obter dados referentes ao uso do solo, como a localização de hospitais e de áreas recreativas. A autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTRANS) foi buscada para identificar as rotas dos ônibus que utilizam a Avenida Comercial Norte de Taguatinga aos domingos. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foi consultado para obter os dados de densidade demográfica. E para apoio adicional optou-se por utilizar o *Google Maps*.

Para a contagem de tráfego, realizou-se um contato com a Coordenação de Policiamento e Fiscalização de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF), que disponibilizou uma planilha de dados com a contagem de tráfego realizada por dois aparelhos de fiscalização automática de velocidade. Cada aparelho é situado em uma extremidade da Avenida Comercial Norte de Taguatinga, um na altura da QND 28 (próximo à Praça do Bicalho) e o outro na altura da QNA 17 (próximo à Praça do DI). A planilha de dados representa a quantidade de veículos passantes por hora na Avenida Comercial Norte durante todo o mês de Novembro de 2016 nos dois locais destacados.

Para o questionário *online* (Apendice I), utilizou-se da plataforma “Online Pesquisa” que facilitou a coleta e análise de dados. Para a coleta de dados o questionário ficou disponível a partir do dia 23/01/2017 e foi encerrado no dia 07/02/2017 e apresentou 24 perguntas que podem ser alocadas em três grupos de perguntas, que possuem finalidades distintas no estudo. Os grupos de perguntas são: socioeconômico; atividade física recreativa e exercício físico; e percepção quanto à Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte de Taguatinga. O primeiro grupo será utilizado como base de comparação com os dados obtidos na literatura; o segundo, tem o intuito de identificar a disposição à prática de atividade física recreativa e exercício físico por parte da população; e o terceiro grupo, define a demanda declarada para a Rua do

Lazer em Taguatinga e aponta algumas características para a mesma. Fez-se a convocação solicitando a colaboração por meio de mídias sociais, buscando dar enfoque em grupos formados, majoritariamente, por moradores de Taguatinga ou em canais de divulgação locais de Taguatinga.

Para a entrevista, realizou-se uma triagem para fins de identificação de sujeitos estratégicos considerando sua posição, função e influência no contexto de Taguatinga, e foi possível entrevistar todos os sujeitos que o estudo se propôs a contatar, que já foram destacados anteriormente. A entrevista foi do tipo semi-estruturada e seguiu o roteiro exposto no Apêndice II.

De acordo com as variáveis que foram identificadas na revisão da literatura, cada estratégia foi adotada para identificar a presença e intensidade dessas variáveis na região de estudo. O Quadro 4.1 indica as variáveis que cada estratégia abrange.

Quadro 4.1 Variáveis consideradas por cada estratégia de pesquisa

Variáveis	Observação de Campo	Dados Georreferenciados	Contagem de Tráfego	Questionário <i>Online</i>	Entrevista
Infraestrutura e características locais	X	X		X	
Uso do solo	X	X			
Acessibilidade		X		X	
Segurança (instalações)		X			
Tráfego		X	X		X
Atividades complementares				X	X
Comércio					X
Divulgação do evento					
Segurança (evento)					
Estrutura móvel de apoio					

As três últimas variáveis não foram contempladas na comparação com a realidade de Taguatinga, pois são variáveis de cunho operacional, que tem forte dependência, não apresentando outros impedimentos, da vontade política da gestão pública.

5. RESULTADOS

Com base nas variáveis identificadas na revisão da literatura e análise prévia dos dados obtidos da observação de campo, dados de contagem de tráfego e dados georreferenciados do presente estudo, foi realizado um processo de interação entre pro postas de traçado e variáveis que devem ser atendidas. Esse processo possibilitou a construção de uma proposta de traçado preliminar para a Rua do Lazer em Taguatinga, e a partir de então o traçado foi confrontado com os dados contidos no banco de dados deste estudo.

A Figura 5.1 mostra a localização da proposta para Rua do Lazer e destaca a região de estudo que foi considerada, principalmente, para os dados georreferenciados, além de destacar o sentido das vias na proximidade da Avenida Comercial Norte, que foram importantes nesse processo de escolha do traçado.

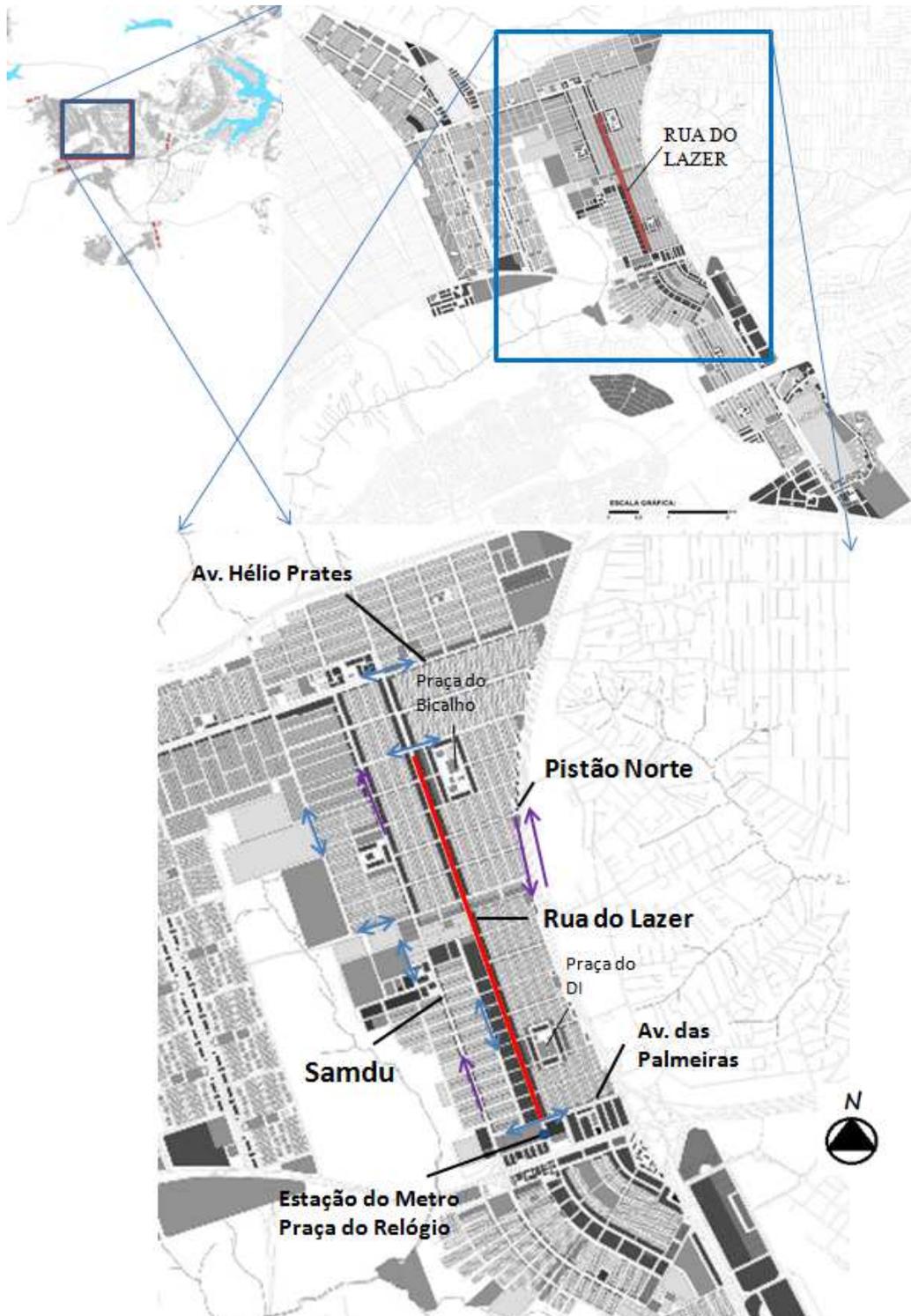


Figura 5.1 Proposta para Rua do Lazer – Fonte: Alterado de SEGETH (2017)

Na proposta, a Rua do Lazer, considerando as diretrizes da Lei N° 5630/2016, teria funcionamento aos domingos e feriados nacionais, das 6h às 18h. O traçado teria seu início na altura da Avenida das Palmeiras, sem fechar seu fluxo, e acabaria na altura da QND 29, próximo à Praça do Bicalho. Assim, a Rua do Lazer ficaria próxima ao metrô e faria uma ligação entre a Praça do DI e a Praça do Bicalho.

Esclarece-se que essa região de influência delimitada serviu de base para a coleta de dados, que foram utilizados para realizar a comparação da proposta de Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte de Taguatinga com as variáveis destacadas na revisão da literatura.

5.1. OBSERVAÇÃO DE CAMPO

A observação de campo é crucial para identificar a realidade do local pesquisado. A Figura 5.2 destaca a diferença da ocupação das calçadas, vias e estacionamentos entre dias de semana, à esquerda, e de domingo, à direita. As duas fotos superiores foram tiradas na esquina da QND 27/ QND 29, por volta de 12h, as fotos na parte inferior foram tiradas na esquina entre a Avenida das Palmeiras e a Avenida Comercial Norte, por volta de 12h15.



Figura 5.2 Dias de semana à esquerda e de domingo à direita - Fonte: Autoria própria

Quanto às variáveis referentes às características locais, por meio da observação de campo foi possível identificar que a qualidade do pavimento da Avenida Comercial Norte apresenta bom estado para a realização das atividades recreativas, tendo poucas falhas localizadas, como trincas e buracos, que podem ser facilmente corrigidas. Percebe-se, no entanto, na Avenida Comercial Norte a ausência de vegetação, com isso os espaços de sombra são escassos.

Quanto ao uso do solo nas imediações da Avenida Comercial Norte, aos domingos nota-se que grande parte do comércio se encontra fechada às 12h na Avenida Comercial Norte de Taguatinga. Identificaram-se 27 comércios abertos, esses comércios são divididos em 11 restaurantes, quatro farmácias, três bares, duas lojas de açaí, cinco são lojas de artigos pequenos, como conveniência e mercados pequenos, todos esses comércios se beneficiariam com a Rua do Lazer, pois estariam diretamente envolvidos com os usuários da Rua do Lazer, somente dois comércios são de móveis e decoração, que podem ter dificuldades em realizar algum tipo de entrega, há a possibilidade de ocorrer em outros horários e a visibilidade promovida pela Rua do Lazer pode gerar benefícios a esses comércios, conforme afirma Gehl (2013).

5.2. DADOS GEORREFERENCIADOS

Os dados georreferenciados são úteis por oferecerem informações relevantes representados cartograficamente, o que facilita sua visualização dos dados e permite identificar a proximidade de certos elementos com o local proposto para a Rua do Lazer.

Quanto à infraestrutura e características locais foi, possível determinar o comprimento e perfil do relevo da Avenida Comercial Norte, como mostra apresentada na sequência a Figura 5.3.

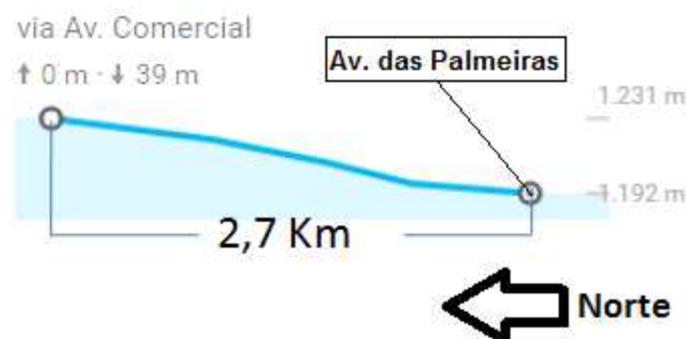


Figura 5.3 Comprimento e perfil de inclinação da Rua do Lazer – Fonte: Alterado de Google Maps (2017)

Verifica-se que a inclinação de 1,44% se mantém quase constante ao longo de todo percurso, sendo significativamente inferior aos 5% indicados pela literatura. E o comprimento é inferior ao indicado por (ESTRADA *et al.*, 2009), porém segue a tendência da criação de Rua do Lazer de menores comprimentos identificada na literatura.

A largura da calha viária da Avenida Comercial Norte possui 12 metros, se somada à área de estacionamento a Rua do Lazer terá 24 metros, desconsiderando a área de calçada, apresentando, assim, largura aproximada à do Eixão do Lazer.

Foi destacada também, a localização de pontos importantes como Hospital Regional de Taguatinga (HRT), o 2º grupamento de Bombeiro Militar, a estação do metrô localizada na Praça do Relógio e algumas estruturas para atividade física recreativa e exercício físico, representadas na Figura 5.4, apresentada a seguir.

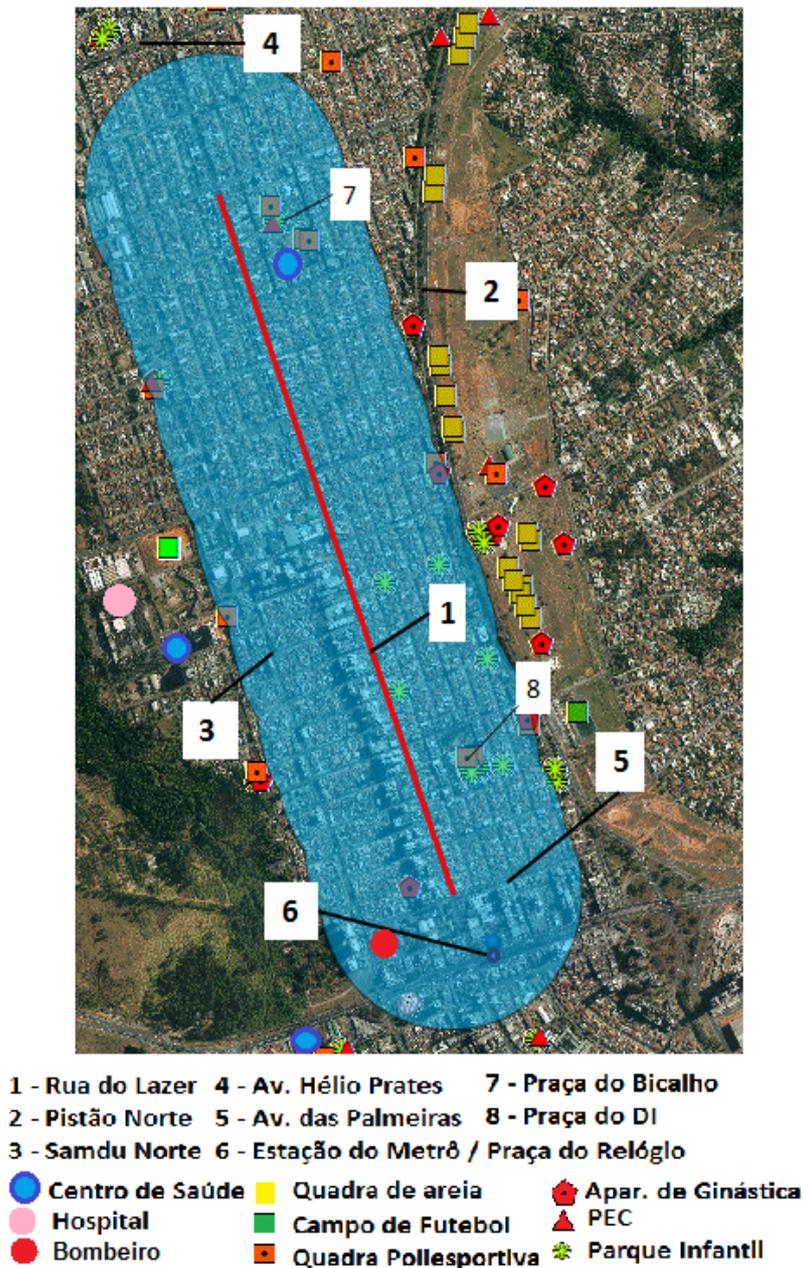


Figura 5.4 Raio de influência de 500m da Rua do Lazer e estruturas de saúde, bombeiro e atividades recreativas – Fonte: Alterado de GEOPORTAL (2017)

Nota-se a existência de algumas estruturas destinadas à recreação com maior concentração no Parque de Taguatinga (Taguaparque). Percebem-se outras estruturas de recreação concentradas nas praças do DI e do Bicalho, e com a criação da Rua do Lazer essas antigas praças de Taguatinga estariam melhor conectadas, o que possibilitaria um maior uso da feira livre que ocorre semanalmente aos domingos na Praça do Bicalho.

Destaca-se a proximidade do corpo de bombeiros e do Hospital Regional de Taguatinga com a Avenida Comercial Norte, o que é favorável para a segurança do evento. Entretanto, a Rua do Lazer poderá dificultar o acesso, principalmente, ao HRT, pois moradores do lado oposto ao Hospital não poderão cruzar a Rua do Lazer. Considerando tal dificuldade, seria necessária a realização de novos estudos focados em identificar estratégias para mitigar os obstáculos funcionais verificados.

Apesar da dificuldade supracitada, acredita-se que a proposta da Rua do Lazer se mostre acessível e com rotas seguras aos moradores da região, a Avenida Comercial Norte se localiza entre zonas residenciais, os moradores poderiam se deslocar de modo ativo sem a necessidade de atravessar vias de grande fluxo de veículos.

Quanto ao transporte público, a proposta da Rua do Lazer dista 250m da Praça do Relógio que possui uma estação do metrô e paradas de ônibus, com grande movimentação. A Avenida Comercial Norte se encontrar entre duas vias que possuem paradas de ônibus ao longo de suas extensões, ela mantém uma distância praticamente constante de 350m da Samdu Norte e uma distância média aproximada de 520m do Pistão Norte, para o trecho proposto para a Rua do Lazer. Ambos aspectos podem estimular o uso da Rua do Lazer

As pessoas que necessitarem utilizar automóveis para se locomoverem até a Rua do Lazer, poderão estacionar nas Praças do DI ou do Bicalho ou nas quadras residenciais, nesse último caso, cabe à gestão pública avaliar se não estão sendo gerados transtornos aos moradores da localidade.

Quanto ao uso do solo, foi identificada a densidade demográfica da região, indicada na Figura 5.5.

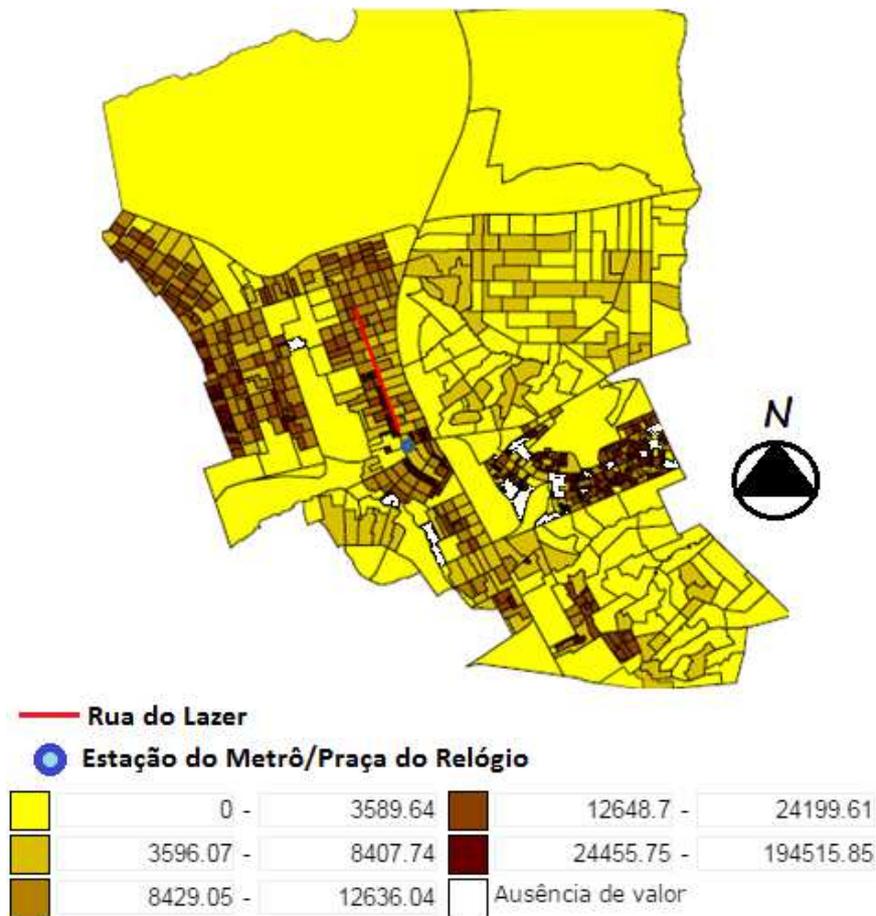


Figura 5.5 Densidade demográfica (habitantes/km²) – Fonte: Alterado de IBGE (2017)

Considerando os 2,7km do traçado proposto para a Rua do Lazer e o raio de influência de 500m, indicado na literatura, portanto uma área de influência de aproximadamente 3,5Km², e a densidade demográfica indicada na Figura 5.5, foi possível identificar que aproximadamente 36,5 mil pessoas residem na área de influência do traçado proposto para a Rua do Lazer em Taguatinga, o que corresponde a uma densidade demográfica média de aproximadamente 10429 habitantes/km².

Em relação ao transporte público, das 78 linhas de ônibus, contando as sub-linhas, que passam pela Avenida Comercial Norte, 48 funcionam aos domingos. Praticamente todas essas linhas apresentam perfis de funcionamento semelhantes às linhas 0.360 ou 805.3, que estão com as rotas representadas na Figura 5.6.

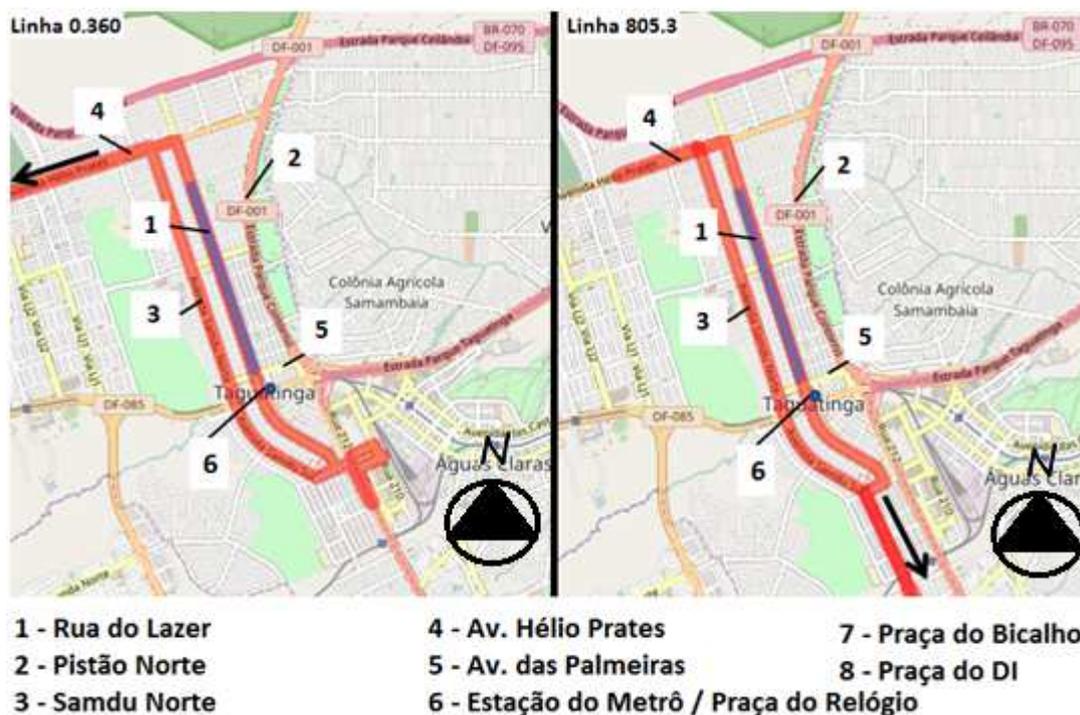


Figura 5.6 Exemplos de linhas de ônibus que cruzam a Avenida Comercial Norte – Fonte: Alterado de DFTRANS (2017)

Essas linhas devem ter seu trecho que seria na Avenida Comercial Norte remanejado para o Pistão Norte nos dias de Rua do Lazer, as linhas de ônibus não teriam um grande impacto em suas rotas com essa alteração, com exceção as linhas 0.054 e 0.381. Para estas, há necessidade de um estudo visando oferecer soluções com vias a mitigar o problema pontual observado. Sugere-se que seja estudada a viabilidade de aumentar a frota de ônibus circulares nessa região durante dias de Rua do Lazer, para facilitar o deslocamento de quem precisa do transporte público aos domingos e feriados.

5.3. CONTAGEM DE TRÁFEGO

A planilha de contagem de tráfego por hora de todo mês de Novembro de 2016 disponibilizadas pelo DETRAN/DF foi utilizada para criar algumas previsões com relação ao impacto da Rua do Lazer no tráfego, ressalta-se que a contagem de tráfego utilizada não faz distinção de veículos.

A Tabela 5.1 mostra a quantidade média de veículos na Avenida Comercial para dias da semana e médias de domingo e feriados. O mês Novembro de 2016 contou com dois feriados, que apresentam dados de tráfego semelhantes aos dados dos domingos analisados. O tráfego aos sábados não foi considerado para fins deste estudo.

Tabela 5.1 Número de veículos em dias de semana e aos domingos para diferentes faixas de horário – Fonte: Dados do DETRAN/DF disponibilizados para o presente estudo.

Dias e horários	Contagem na QND 28		Contagem na QNA 17	
	Total	Veículos por hora	Total	Veículos por hora
Média de dias da semana (Dia inteiro)	12845,10	535,21	15122,45	630,10
Média de domingos e feriados (Dia inteiro)	6546,00	272,75	8132,33	338,85
Média de dias da semana (6h às 18h)	9910,50	825,88	11627,75	968,98
Média de domingos e feriados (6h às 18h)	4109,83	342,49	4884,83	407,07
Média de dias da semana (6h às 12h)	4160,00	693,33	5057,90	842,98
Média de domingos e feriados (6h às 12h)	1727,67	287,94	1826,67	304,44

A diminuição no tráfego aos domingos é evidente, em alguns horários o tráfego aos domingos menos da metade de dias da semana, para alguns horários. Entretanto o fluxo de veículos na Avenida Comercial Norte, mesmo aos domingos, não pode ser desconsiderado.

As escalas de horários foram propostas por coincidir com os horários de funcionamentos da maioria das Ruas do Lazer.

A Lei Distrital N° 5630/2016 indica que a Rua do Lazer deve funcionar no período das 6h às 18h, porém é possível identificar que esse é um período que agrega os horários de pico diário, mesmo aos domingos e feriados, por apresentar o maior número de veículos por hora, no entanto um evento teste pode ser realizado com horário reduzido, das 6h às 12h, por ser um horário de menor fluxo veicular.

Ressalta-se que o número de veículos tende a ser ainda menor em dias de Rua do Lazer, pois a Rua do Lazer desestimula o uso do veículo e incentivar a mobilidade ativa.

Com os dados obtidos não foi possível realizar uma análise de tráfego detalhada, porém sugere-se que esses veículos se desloquem para o Pistão Norte e para vias residenciais, com a ressalva de que a gestão pública tome alguma providência caso esse fluxo de veículos em vias residências apresente problemas. Portanto, esse não deve ser um fator que impeça a criação da Rua do Lazer, ao menos, em versão teste com análise de impactos na região.

5.4. QUESTIONÁRIO *ONLINE*

A amostra por conveniência obtida no questionário foi de 2579 participantes, 398 questionários estavam incompletos e foram descartados, com isso, o percentual de perda amostral foi de 15,43%.

A primeira variável analisada foi o local de residência. Do total de entrevistados, 1.174 (53,83%) disseram residir na Região Administrativa de Taguatinga. Diante destes resultados e

com a intenção de evitar vieses de avaliação, optou-se por dividir as amostras em dois grupos; um constituído por aqueles residentes em Taguatinga e outro constituído pelos moradores de outras Regiões Administrativas. Dos entrevistados residentes em Taguatinga, apurou-se que 64,62% eram do gênero feminino, a faixa etária a maior concentração de respondentes era da faixa etária entre 25 e 39 anos respondendo por 42,8% do referido grupo, seguida pela faixa etária entre 19 e 24 anos somando 23,9% e a faixa etária entre 40 a 59 anos computando 22,7%. Desta população de entrevistados, 70% revelaram possuir carro.

Quando indagados em relação a requisitos de uma área de lazer, quase 91% indicaram segurança como fator importante, a localização ficou em segundo lugar com um pouco mais de 80% em terceiro a presença de outras pessoas com 60%, em quarto relatou-se a presença de sombra na região (55,3%), logo em seguida os outros dois itens da questão, estrutura dedicada às crianças (52,8%) e estrutura para prática esportiva (52,0%), fatores que são relevantes para sugerir a influência de cada variável identificada na literatura.

Em uma escala Likert, sendo 1 – totalmente inacessível e 5 – totalmente acessível, as respostas de moradores de Taguatinga em relação à acessibilidade à Avenida Comercial Norte apresentaram uma média de 4,49 (com desvio padrão igual a 1,14), o valor médio fica entre totalmente acessível e um pouco acessível.

Na pergunta sobre utilizar ou não a Avenida Comercial Norte de Taguatinga como um espaço de lazer, a grande maioria dos moradores de Taguatinga (83,3%) declarou que utilizaria, sendo outros 9,88% declararam que talvez utilizassem. Indicando uma grande aceitabilidade por parte da população local em relação à proposta da Rua do Lazer em Taguatinga.

Dos moradores de Taguatinga que declararam utilizar ou talvez utilizar a Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte, os horários de maior demanda estão representados na Figura 5.7.

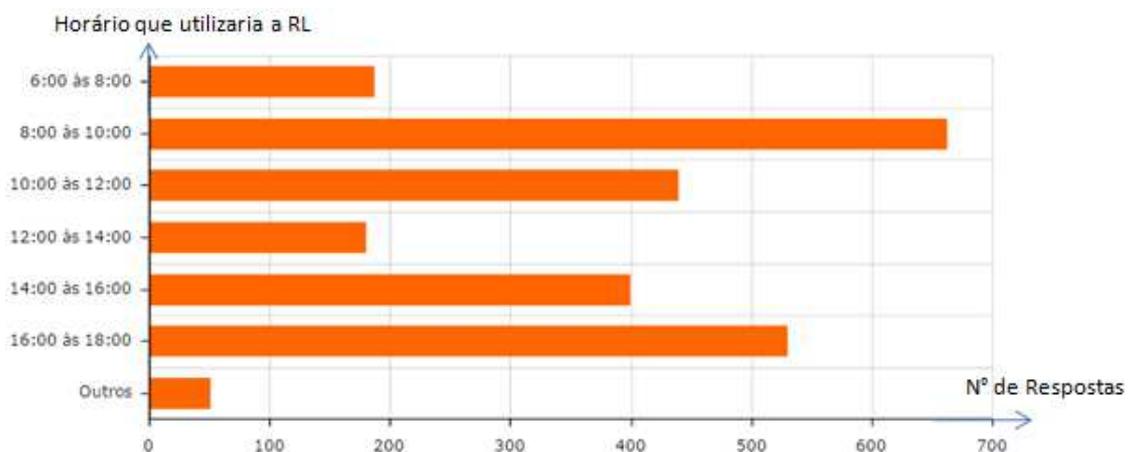


Figura 5.7 Horários que utilizaria a Rua do Lazer

As quatro maneiras de transporte que foram mais indicados por moradores locais para ir até a Rua do Lazer foram: caminhando (69.5%), pedalando (46.8%), dirigindo (20.9%) e de ônibus (9.6%). As pessoas relataram, predominantemente, que iriam acompanhadas com amigos, acompanhantes ou familiares, ainda assim quase 30% afirmaram que iriam sozinhos.

Quanto às atividades atrativas, constatou-se que todas as atividades relacionadas apresentaram uma percepção positiva em todas amostras do questionário, as atividades foram: empréstimo de bicicletas; feiras/bazares/brechó; shows com música ao vivo; aulas para andar de skate/patins; e festivais de comida. Na escala Likert sendo 1 - Deixaria de participar do evento devido essa atividade e 5 - Participaria do evento devido essa atividade, todas as atividades apresentam média superior a 4 (desvio padrão aproximadamente igual a 1).

Os 81 moradores de Taguatinga que responderam que não utilizariam a Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte, foram indagados a identificar o motivo por não frequentar, as respostas estão representadas na Figura 5.8

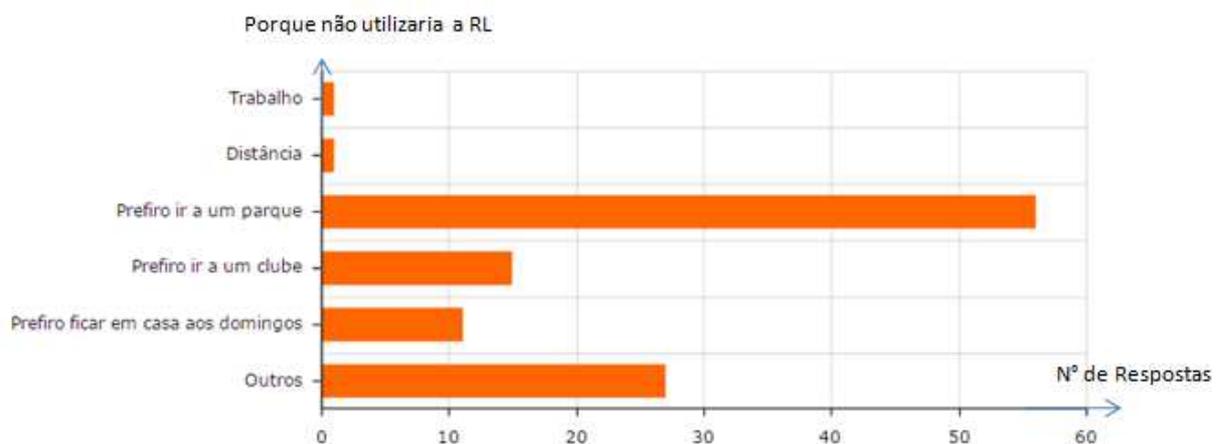


Figura 5.8 Por qual motivo você não utilizaria a Avenida Comercial Norte como lazer aos domingos?

Destaca-se dessa figura que na maior porcentagem (69,1%) dos que indicaram que não utilizariam a Rua do Lazer, porque preferem utilizar um parque, pode-se sugerir que a presença do Taguaparque teve grande influência nessa resposta. O tópico “outros” recebeu mais de 33% das respostas, dessas respostas se destacam o fato de a Rua do Lazer atrapalhar o trânsito, tanto de carros quanto de ônibus, muitos seguidos da justificativa de que o Taguaparque deveria receber os investimentos e essa demanda por atividade física.

Moradores de outras regiões quando confrontados à mesma pergunta, identificaram a distância (38,46%) como principal fato de impedimento ao uso da Rua do Lazer, seguido da preferência ao parque (35,89%), como era de se esperar.

5.5. ENTREVISTA

A entrevista foi utilizada como ferramenta de consulta da opinião de pessoas da gestão pública que têm influência sobre o assunto e de atores sociais que foram identificados como relevantes considerando os objetivos do estudo. Um resumo das respostas está representado no Apêndice III.

As respostas foram todas favoráveis à criação da Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte de Taguatinga. Pela entrevista fica evidente a necessidade de realizar um estudo detalhado, juntamente com os órgãos públicos competentes, das possibilidades de alterações das linhas de ônibus, pois os usuários de ônibus são os mais afetados. As entrevistas sugerem que a divulgação da proposta e possibilidade de participação popular antes da criação da Rua do Lazer gera maior aceitabilidade por parte dos moradores.

Destacam-se as respostas do presidente da ACIT e do administrador da RA de Taguatinga, que são representatividades influentes na região e que estão diretamente ligados no processo de criação da Rua do Lazer, ambos indicam um traçado alternativo ao da proposta do presente estudo, que seria um traçado mais curto, correspondendo ao que já ocorre na comemoração anual do aniversário de Taguatinga, o traçado apresentado pelos entrevistados é mostrado na Figura 5.9, destacado como “Rua do Lazer Proposta 2” e o traçado em azul.

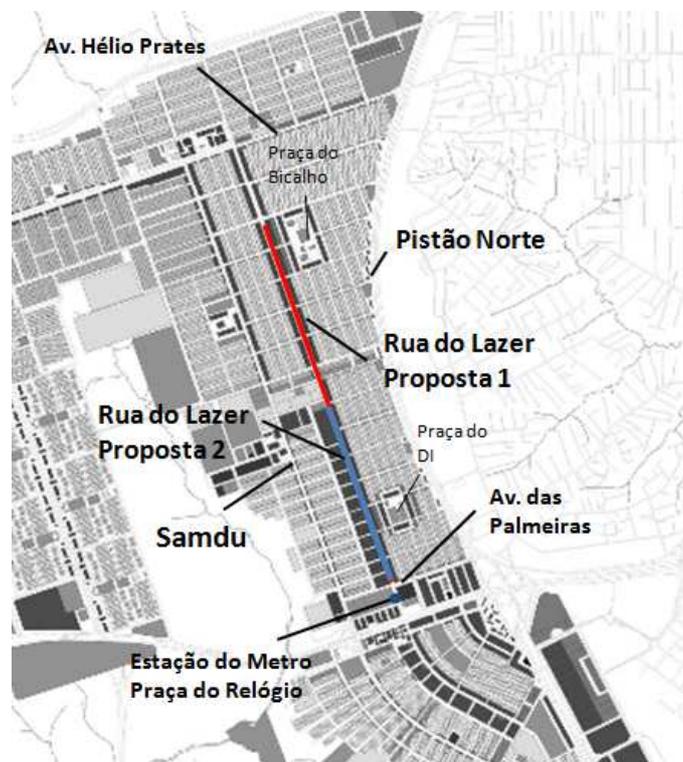


Figura 5.9 Rua do Lazer proposta 2 Fonte: Alterado de SEGETH (2017)

O presente estudo não entrará em detalhes sobre essa nova proposta, mas muitas características são mantidas por estarem na mesma avenida, a principal modificação é no comprimento da Rua do Lazer que é reduzida praticamente pela metade.

6. CONCLUSÕES

O presente estudo buscou identificar e caracterizar as variáveis fundamentais para a criação de uma Rua do Lazer, e elaborar a partir dessas variáveis uma proposta para implantação da Rua do Lazer na Avenida Comercial de Taguatinga aos domingos e feriados.

Pela revisão da literatura foi possível concluir que o tema das Ruas do Lazer ainda é pouco explorado no meio acadêmico. Vários estudos recentes, de 2013 até 2016, encontrados na revisão da literatura indicam a carência de estudos com esse tema, que é ainda mais escassa em âmbito nacional. Além disso, não foram encontrados dados sobre as características de ocupação do Eixão do Lazer, como quantidade média de usuários e tipo de atividades mais realizadas, um programa antigo e de referência nacional. Este estudo se apresenta como uma referência para futuros avanços em relação ao tema da criação de Ruas do Lazer.

O presente estudo destacou os benefícios diretos da criação de uma Rua do Lazer, os ganhos referentes à democratização do espaço público, a promoção da integração social e a promoção de um estilo de vida ativo são essenciais para manter a vitalidade das cidades, ou seja, fazer com que as interações da sociedade sejam favoráveis ao seu desenvolvimento (Jacobs, 1961; Gehl, 2013; Speck; 2016).

O estudo identificou a dificuldade de se mensurar o quanto cada variável influencia na criação de uma Rua do Lazer, pois em cada Rua do Lazer essas variáveis têm impactos diferentes. Esse fato não indica que em um processo de criação de uma Rua do Lazer a verificação das variáveis aqui apresentadas seja desnecessária, pois as variáveis identificadas se mostraram fundamentais para a adesão dos usuários e para a redução de impactos negativos.

A maioria das dificuldades enfrentadas para a criação da Rua do Lazer está relacionada ao tráfego de veículos e acesso a locais próximos ao evento. A Rua do Lazer modifica o cotidiano das pessoas, mesmo que em um dia de menor fluxo de veículos, o que causa certo desconforto às pessoas que se sentem prejudicadas, por terem que realizar uma rota maior do que a de costume, tanto no transporte individual como no público. A literatura revisada traz poucas informações sobre esses impactos, todavia, são problemas que precisam de uma solução local e normalmente existem órgãos da gestão pública competentes para realizar tal tarefa, portanto, é aconselhável que a criação da Rua do Lazer seja acompanhada por esses órgãos.

Nota-se que esses fatores negativos, salvo exclusividades, têm impactos pontuais e podem ser mitigados por estratégia previamente determinadas. Desse modo, os fatores positivos se mostram significativamente mais relevantes que os negativos, principalmente, quando realizado um planejamento detalhado.

Podem-se destacar alguns autores que ajudam a sustentar essas afirmações: Zieff *et al.* (2014) afirmam que a Rua do Lazer é utilizada como estratégia para aumentar a oportunidade para atividade física sem uma infraestrutura urbana nova, podendo ser utilizada em vizinhanças com pouco espaço livre; Gomescásseres (2003), ressalta que a Rua do Lazer é uma política pública que está a favor da coesão social, porque como produto urbano diversifica e reativa o tecido social, fomenta a participação comercial e econômica e cria autoestima urbana; e Sarmiento *et al.* (2016) concluem o estudo afirmando que a Rua do Lazer pode ser considerada bem sucedida e sustentável.

Com base no exposto, ficam evidentes os motivos para a população, comerciantes e gestores públicos apoiarem a criação da Rua do Lazer. Portanto, para que a alternativa obtenha sucesso, mostra-se relevante que o planejamento seja realizado em conjunto com os três setores indicados, e que considere, com a adequação à realidade local, as variáveis destacadas neste estudo, principalmente, com relação à escolha do traçado.

No contexto da Região Administrativa de Taguatinga o procedimento de criação da Rua de Lazer na Avenida Comercial se baseia nos procedimentos de coleta e análise de dados realizados nesse estudo, e posteriormente em manter reuniões periódicas com os entrevistados neste estudo (ou representantes de suas instituições) e realizar pesquisas detalhadas de variáveis que ainda não foram contempladas, como a alteração das linhas de ônibus e fluxo de veículos, com o apoio de órgãos públicos competentes, no caso o DFTRANS e o DETRAN.

Com esses estudos mais detalhados é possível realizar uma audiência pública para apresentar a proposta final, ou propostas finais, à população e aos comerciantes e com isso identificar possíveis alterações e realizar previsões de datas para a implantação da proposta, caso haja a aceitabilidade desejada.

A base de dados obtida nesse estudo foi utilizada para verificar o quanto cada variável, identificada na revisão da literatura, está presente na Avenida Comercial Norte de Taguatinga. Constatou-se que a Avenida Comercial Norte possui elementos importantes para a criação de uma Rua do Lazer, pois atende a maioria das variáveis destacadas. Ressalta-se a necessidade de consultar a população local e de realizar estudos para mitigar os problemas locais.

Com base nesses resultados e nos dados das entrevistas, em que todos entrevistados foram favoráveis à proposta da Rua do Lazer em Taguatinga, e nos dados dos questionários *online*,

em que 83,3% dos moradores da região respondentes ao questionário se mostraram positivos à proposta, conclui-se que a proposta de criar Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte de Taguatinga é viável.

Pretende-se dar continuidade a esse trabalho para que essa viabilidade se transforme em realidade. Porém, é necessário manter o debate sobre o assunto nos planos da gestão pública.

6.1. LIMITAÇÕES

O presente estudo teve algumas restrições que merecem ponderações:

- As observações em campo foram realizadas entre os dias 11 e 27 de Janeiro de 2017, enquanto as escolas se encontravam fora do período letivo, com isso a Avenida Comercial de Taguatinga estava com movimento reduzido, como afirmaram alguns moradores da região. Por esse fato, a contagem de pedestre não foi realizada, por não representar os valores reais da maior parte do ano.
- Dado o curto período de tempo e diversos métodos utilizados, não foi possível realizar estudos detalhados em relação à engenharia de tráfego, principalmente quanto à alteração de linhas de ônibus, além de não obter nenhum dado sobre veículos de carga.
- A outra proposta de traçado para a Rua do Lazer na Avenida Comercial em Taguatinga, que foi referida como Rua do Lazer Proposta 2, surgiu no final do presente estudo, com isso não foi possível fazer análises de comparação entre as propostas.

6.2. RECOMENDAÇÕES

Destacam-se algumas sugestões para trabalhos futuros:

- Entrevistar mais atores sociais, principalmente, que tenham atuação na região de estudo.
- Apresentar mais de uma propostas de traçado para a Rua do Lazer nos questionários *online* e entrevista, para que os respondentes possam influenciar na escolha do traçado.
- Realizar o trabalho de campo fora do período de férias, realizando o trabalho de contagem de pedestres e ciclistas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADAMS E.; GOODMAN, A.; SAHLQVIST, S.; BULL, F.; OGILVIE, D. (2013). Correlates of walking and cycling for transport and recreation: factor structure, reliability and behavioral associations of the perceptions of the environment in the neighborhood scale. *International Journal of Behavioral Nutrition*.
- BARAN, P.; SMITH, W.; MOORE, R.; FLOYD, M.; BOCARRO, J.; COSCO, N.; DANNINGER, T. (2014). *Park Use Among Youth and Adults: Examination of Individual, Social, and Urban Form Factor*. SAGE Publications.
- BATTERMAN, S.; COOK, R.; JUSTIN, T. (2015). Temporal variation of traffic on highways and the development of accurate temporal allocation factors for air pollution analyses. *ELSEVIER – Atmospheric Environment*.
- BEAR, E. (2013). *Car-Free, Carefree Streets: Ciclovía events open streets to pedestrians and Cyclists*. NRPA: Parks & Recreation
- BECERRA, J.; REIS, R.; FRANK, L.; MARRERO, F.; WELLE, B.; CORDERO, E.; PAZ, F.; CRESPO, C.; DUJON, V.; JACOBY, E.; DILL, J.; WEIGANG, L.; PADIN, C. Transport and health: a look at three Latin American Cities. *Transport and Health Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 29(4): 654-666, abr, 2013.
- BORTOLAZZO S. S. e FUJIWARA M. (2015). Centros Livres de Carros como Metodologia ao Planejamento Urbano a Favor da Sustentabilidade e Igualdade. XXIX ANPET.
- BRASIL. (2007). Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta - bicicleta brasil. Caderno 1. Brasília: Ministério das Cidades.
- CASTILLO, A. D. *et al.* (2013). CICLOVIA RECREATIVA una epidemia saludable. Disponível em <http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/>. Acessado em 20 de Novembro de 2016
- CASASOLA Y. U. (2014). Espacio Público Urbano Como Catalizador De Actividad Física Y Bienestar Psicológico. *Revista WIMBLU*.

CHAUDHURI, A.; ZIEFF, S. G. (2015). Do open streets initiatives impact local businesses? The case of Sunday Streets in San Francisco, California. *ELSEVIER - Journal of Transporte & Health*

CICLOVIA RECREATIVA DAS AMÉRICAS. <<https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co>> Acessado em 14 de Novembro de 2016.

CLARIMUNDO, I. S. e FELTRIN, M. K. (2015). A rua como protagonista do direito à cidade. 1º Congresso Internacional Espaços Públicos.

CODEPLANGEOSERVICE.<<http://ortofoto.mapa.codeplan.df.gov.br/demo/tms>> Acessado em 02 de Novembro de 2016.

DÁVILA, J. A. (2008). Mejores Prácticas Urbanas para el Desarrollo Sustentable del Barrio San Pedro, Chihuahua, Chihuahua. Tecnológico de Monterrey.

DETRAN. (2016) Frota de Veículos Registrada no Distrito Federal. Distrito Federal.

DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal. Disponível em: < <http://www.sistemas.dftrans.df.gov.br/horarios/src/mapas/index> > Acessado em 03 de Fevereiro de 2017.

D'HAESE, S.; DYCK, D.; BOURDEAUDHUIJ, I.; DEFORCHE, B.; CARDON, G. (2015). Organizing “Play Streets” during school vacations can increase physical activity and decrease sedentary time in children. *International Journal of Behavioral Nutrition*.

ESTRADA, G.; SARMIENTO, O.; CASTILLO, A.; JACOBY, E.; PRATT, M.; TORRES, A.; SCHMID, T.; CAMACHO, A.; RAMOS, M.; RUIZ, O.; ALEMÁN, O.; PARDO, C.; STIERLING, G. (2009). Manual para Implementar y Promocionar la Ciclovía Recreativa. Em <http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/>.

FISHMAN, E. (2015): Bikeshare: A Review of Recent Literature, *Transport Reviews*, DOI: 10.1080/01441647.2015.1033036

GEHL, J. (2013). *Cidade Para Pessoas*; Tradução Marco A. D. 2. ed. São Paulo: Perspectiva.

GEOPORTAL. Disponível em: < <http://www.geoportal.segeth.df.gov.br/> >. Acessado em 28 de Janeiro de 2017.

GOMESCÁSSERES, T. (2003). Deporte, juego y paseo dominical: Una aproximación a la ciclovía de Bogotá. Revista Colombiana de Sociología.

GÓMEZ, L.; MOSQUERA, J.; GÓMEZ O.; MORENO, J.; PINZON, J.; CEPEDA, M.; PARRA, D. (2015). Social conditions and urban environment associated with participation in the Ciclovía program among adults from Cali, Colombia. SCIELO Brasil. Cad. Saúde Pública

HAVITZ, M. E; KACZYNSKI, A. T; MANNELL, R. C. (2013). Exploring Relationships Between Physical Activity, Leisure Involvement, Self-Efficacy, and Motivation via Participant Segmentation. Routledge Taylor & Francis Group.

HAYEK, F. B. (2014). Gestão Do Trânsito Para Atividades Esportivas Na Via – Corridas De Rua Na Cidade De SP. PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review

HINO, A. A.; REIS, R. S.; FLORINDO, A. A. (2010). Ambiente construído e atividade física: uma breve revisão dos métodos de avaliação. Revista Brasileira de Cineantropom Desempenho Humano.

HIPP, J. A.; EYLER, A. A; KUHLBERG, J. A. (2012). Target Population Involvement in Urban Ciclovias: A Preliminary Evaluation of St. Louis Open Streets. Journal of Urban Health.

HIPP J.; EYLER, A.; ZIEFF, S.; SAMUELSON, M. (2014). Taking Physical Activity to the Streets: The Popularity of Ciclovía and Open Streets Initiatives in the United States. American Journal of Health Promotion.

IBGE – Instituto Brasileiro Geografia e Estatística. < <http://www.ibge.gov.br/> >Acessado em 28 de Outubro de 2016.

IBGE – Instituto Brasileiro Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/>> Acessado em 10 de Fevereiro de 2017.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunicadoipea161.pdf>. Acessado em 8 de Fevereiro de 2017.

JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great Americans Cities*. New York: RandomHouse.

LEFEBVRE, H. (2001). *O Direito à Cidade*; Tradução Frias R. E. São Paulo: Centáuro.

LEÓN, D. L. e MOLINA, N. M. (2013). *Comparación de las intervenciones en actividad física en Brasil y Colombia, desde la promoción de la salud*. UNAL - VER. FAC. MED.

LERNER, J. (2011). *Acupuntura Urbana*. 5° ed. Rio de Janeiro: Record.

MAGALDI, N. B.; ANDRADE, L. (2015). *A rua do jovem do Varjão do Torto: análise morfológica e participação da comunidade na elaboração de padrões espaciais para os espaços públicos*. 1° Congresso Internacional Espaços Públicos. Porto Alegre.

MAGNANI, J. (1993). *A rua e a evolução da sociabilidade*. Museu Paulista – USP.

MOLINA, N. M. e LEON, D. L. (2012). *Desarrollo de Intervenciones en Actividad Física en Brasil y Colombia*. UNAL.

MONTES, F.; SARMIENTO, O.; ZARAMA, R.; PRATT, M.; WANG, G.; JACOBY, E.; SCHMID, T.; RAMOS, M.; RUIZ, O.; VARGAS, O.; MICHEL, G.; ZIEFF, S.; VALDIVIA, J.; CAVILL, N.; KAHLMEIER, S. (2011). *Do Health Benefits Outweigh the Costs of Mass Recreational Programs? An Economic Analysis of Four Ciclovía Programs*. *Journal of Urban Health*

MONTGOMERY, C. (2017). Disponível em: <<http://tedxvancouver.com/talks/the-happy-city-experiment/>> Acessado em 30 de Janeiro 2017.

MORANO, R. P. (2015). *As intervenções urbanas como incentivo do uso do espaço público – caso do centro da cidade de Fortaleza*. Congresso Espaços Públicos.

OLIVATO, A. (2015). *Espaço público e civilidade no trânsito: um estudo de hábitos e atitudes de motoristas e pedestres da cidade de São Paulo*. In: **Pesquisas sobre comportamento no trânsito**. Casa do psicólogo, p.51-76.

ONU-HABITAT (2012). *Estado de Las Ciudades de América Latina y el Caribe*. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos – ONU-Habitat. Recife.

OPEN STREET PROJECT. (2012). The open streets guide. Street Plans; Alliance for Biking & walking.

PAVIANI, A. (2006) Expansão metropolitana: a modernização com desemprego. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales- CLACSO, San Pablo.

PDAD. (2016). Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios– PDAD- Taguatinga. Brasília.

PDTU/DF (2010). Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Distrito Federal e Entorno. Relatório Final. Governo do Distrito Federal. Brasília.

PNMU. (2012). Lei N° 12.578, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU. Brasília.

POUPART, J.; DESLAURIERS, J.; GROULX, L.; LAPERRIÈRE, A.; MAYER, R.; PIRES, A.P . (2008). A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis - RJ: Vozes.

SARMIENTO, O. L. (2010). The Ciclovía-Recreativa: A Mass-Recreational Program with Public Health Potential. Journal of physical Activity and Health, 7(Suppt2), S168-S180.

SARMIENTO, O., CASTILLO, A., TRIANA, C., ACEVEDE M., GONZALEZ, S. e PRATT, M. (2016). Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America. ELSEVIER - Preventive Medicine.

SEGTH – Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal Disponível em: <http://www.segeth.df.gov.br/images/audiencia_publica/2016/luos/mapas/Audiencia_TAGUATINGA_RA3.jpg> Acessado em 06 de Fevereiro de 2017.

SHU, S.; BATTEATE, C.; COLE, B.; FROINES, J.; ZHU, Y. (2016). Air quality impacts of a Ciclovía event in Downtown Los Angeles, CA. ELSEVIER - Environmental Pollution.

SOROCABA. (2012). “VIA VIVA” Sinal verde para o seu lazer. Secretária de Esporte da Prefeitura de Sorocaba. São Paulo.

SPECK, J. (2016). Cidade Caminhável. Tradução Dimarco A. 1° ed. São Paulo. Perspectiva.

SUGIYAMA, T.; LESLIE, E.; GILES-CORTE, B.; OWEN, N. (2009). Physical activity for recreation or exercise on neighborhood streets: Associations with perceived environmental attributes. ELSEVIER - Health & Place.

UNB – Universidade de Brasília < <http://unb2.unb.br/noticias/unbagencia/cpmod.php?id=62856#> > Acessado em 19 de Fevereiro de 2017.

VASCONCELOS, A. A., OLIVEIRA, M. A. e CAVALCANTE, C. B. (2015). Os desafios de aplicar o conceito de Acupuntura Urbana na cidade de Fortaleza: um estudo de caso sobre a Rua Compartilhada. Congresso Espaços Públicos.

WHEELAN, C. (2016). Estatística - o que é, para que serve, como funciona. 1ª ed. Rio de Janeiro: Zahar.

WHO. (2010) WORLD HEALTH DAY 2010 in the Eastern Mediterranean Region Concept paper on Urbanization and Health. World Health Organization - WHO.

WHO - World Health Organization <<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/en/>> Acessado em 08 de Novembro de 2016.

ZIEFF, S.; HIPP, A.; EYLER A.; KIM, M. (2013). Ciclovía Initiatives: Engaging Communities, Partners, and Policy Makers Along the Route to Success. Journal of Public Health Management and Practice.

ZIEFF, S.; KIM, M.; WILSON, J.; TIERNEY, P. (2014). A “Ciclovía” in San Francisco: Characteristics and Physical Activity Behavior of Sunday Streets Participants. Journal of Physical Activity & Health.

APÊNDICE I – ROTEIRO DO QUESTIONÁRIO

O Eixão do Plano Piloto de Brasília é um grande exemplo de via pública que aos domingos é aberto para o lazer, com isso a população ganha um espaço destinado à recreação nas proximidades de sua residência.

Sabendo do sucesso que é o *Eixão do Lazer* e baseado na Lei Distrital nº5630/216 que dispõe sobre a interrupção do tráfego de veículos automotores em vias públicas ou trechos de vias públicas em cada Região Administrativa - RA do Distrito Federal para realização de atividades de lazer e recreação, denominada *Rua do Lazer* ponderamos a adoção do modelo para a Avenida Comercial Norte - Taguatinga.

O objetivo do questionário é identificar a percepção da população quanto a possibilidade de fechamento da Avenida Comercial Norte - Taguatinga para veículos motorizados aos domingos, para que a população de Taguatinga e regiões de abrangência possam usufruir da referida área para atividades de lazer, esporte e cultura de maneira segura e gratuita.

1 Gênero: () F () M

2 Faixa etária: () < de 15 anos () 15 a 18 anos () 19 a 24 anos () 25 a 39 anos () 40 a 59 anos () > de 59 anos

3 Possui carro? () sim () não

4 Local de residência:

5 Caso reside em Taguatinga, indique a quadra:

6 Quando pratica atividade física recreativa ou exercício físico durante a semana? Caso não pratique atividade recreativa ou exercício físico em algum período do dia ao longo de toda a semana, favor marcar a opção "não pratica".

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Não pratica
Manhã	()	()	()	()	()	()	()	()
Tarde	()	()	()	()	()	()	()	()
Noite	()	()	()	()	()	()	()	()

7 Quanto tempo de atividade física e/ou exercício físico você pratica por semana?

() não pratica () Até 30 min () Entre 30 min e 1h e 30 min () Entre 1h e 30 min a 2h e 30min () Entre 2h e 30min e 3h e 30min () Entre 3h e 30min e 4h e 30min () Mais de 4h e 30min

8 Você se sente confortável em praticar atividades físicas recreativas e/ou exercício em espaços públicos de sua vizinhança?

	Sinto-me totalmente desconfortável	Sinto-me pouco desconfortável	um Indiferente	Sinto-me pouco confortável	Sinto-me totalmente confortável
Ruas	()	()	()	()	()
Praças	()	()	()	()	()
Academias abertas	()	()	()	()	()

9 Você se sente seguro em praticar atividades físicas recreativas e/ou exercício físico em espaços públicos de sua vizinhança?

	Sinto-me totalmente desconfortável	Sinto-me pouco desconfortável	Indiferente	Sinto-me pouco confortável	Sinto-me totalmente confortável
Ruas	()	()	()	()	()
Praças	()	()	()	()	()
Academias abertas	()	()	()	()	()

10 Você conhece o *Eixão do Lazer* situado no Eixo Rodoviário do Plano Piloto de Brasília aberto aos domingos e feriados para o lazer e atividades físicas?

() sim () não

11 Você já frequentou o *Eixão do Lazer*?

() sim () não

12 Caso tenha praticado alguma atividade no Eixão do Lazer, favor assinalar logo abaixo. Caso a atividade não tenha sido elencada, favor complementar o rol de opções

() pedalar () correr () caminhar () passear com filho(a) () passear com animal de estimação () participação em atividades culturais (apresentações teatrais, musicais, oficinas, entre outras) () atividades gastronômicas (participação em festivais de comida, *foodtrucks*, entre outras) () andar de patins ou *skate* () Outra:

13 No seu ponto de vista, quais os requisitos desejáveis para uma área de lazer? Caso sua opção não tenha sido contemplada, favor mencioná-la.

() segurança () infraestrutura para a prática esportiva (academias, quadras, etc) () infraestrutura para crianças (parquinhos, jogos, etc) () sombra () presença de outras pessoas () localização/acessibilidade () Outra:

Ilustração da proposta de abertura da Avenida Comercial Norte de Taguatinga para o lazer e prática de atividades físicas aos domingos



14 Você considera a Avenida Comercial Norte de Taguatinga um local acessível?

totalmente inacessível um pouco inacessível indiferente um pouco acessível totalmente acessível

15 Considerando o fechamento para o tráfego de veículos automotores aos domingos e feriados você utilizaria a Avenida Comercial Norte de Taguatinga aos domingos e/ou feriados como lazer e prática de atividades físicas?

sim não talvez

16 Considerando a abertura da Avenida Comercial Norte de Taguatinga para o lazer e práticas de atividades físicas aos domingos e feriados, em quais horários utilizaria?

6:00h às 8:00h 8:00h às 10:00h 12:00h às 14:00h 14:00h às 16:00h 16:00h às 18:00h
 Outro horário

17 Considerando a abertura da Avenida Comercial Norte de Taguatinga aos domingos para o lazer e prática de atividades físicas, qual seria sua frequência?

1 vez por mês 2 vezes por mês 3 vezes por mês 4 vezes por mês Outra:

18 Como você iria à Avenida Comercial Norte de Taguatinga considerando seu fechamento aos domingos e feriados para o lazer e prática de atividades físicas?

andando bicicleta dirigindo carona ônibus metrô Outro:

19 Caso você participasse das atividades da Avenida Comercial Norte de Taguatinga aos domingos e/ou feriados, com quem você iria?

sozinho amigos(as) acompanhante/namorado(a)/noivo(a)/esposo(a) filhos(as) animal de estimação Outro:

20 Qual atividade você gostaria de praticar na Avenida Comercial Norte de Taguatinga considerando sua abertura aos domingos e feriados? Caso seu interesse não tenha sido contemplado, favor acrescentar.

pedalar correr caminhar passear com animais atividades culturais (apresentações teatrais, musicais, oficinas, etc) atividades gastronômicas (festivais de comida, *foodtrucks*, etc) andar de patins ou *skate*

21 Quanto tempo de atividade física, recreativa ou exercício físico você praticaria por semana caso a Avenida Comercial Norte abrisse aos domingos e feriados? Favor considerar a soma do tempo as atividades a se realizarem semanalmente.

não praticaria Até 30 min Entre 30 min e 1h e 30 min Entre 1h e 30 min a 2h e 30min Entre 2h e 30min e 3h e 30min Entre 3h e 30min e 4h e 30min Mais de 4h e 30min

22 Por qual motivo você não utilizaria a Avenida Comercial Norte de Taguatinga para o lazer e atividades físicas aos domingos e feriados? Caso sua opção não tenha sido contemplada favor acrescentar.

trabalho viagem distância prefiro ir a parques prefiro ir a clubes prefiro ficar em casa aos domingos

23 O quanto cada atividade a seguir te influenciaria a participar de eventos na Avenida Comercial Norte de Taguatinga considerando sua abertura aos domingos e feriados?

	Deixaria de participar do evento devido a essa atividade	Desincentivaria a participar do evento	Indiferente	Incentivaria a participar do evento	Participaria do evento devido essa atividade
Empréstimo de bicicletas	()	()	()	()	()
Feiras/bazares/brechós	()	()	()	()	()
Shows de música	()	()	()	()	()
Aulas de skate e patinação	()	()	()	()	()
Festivais de comida	()	()	()	()	()

24 Qual nome você daria ao Evento da Avenida Comercial Norte aberta para lazer aos domingos? (opcional)

Agradecemos sua colaboração. Salientamos que foram observados os padrões éticos em pesquisa e que os resultados provenientes desta pesquisa serão utilizados apenas em sua condição coletiva preservando a identidade dos colaboradores da mesma.

APÊNDICE II – ROTEIRO DA ENTREVISTA

Antes de iniciar a entrevista foi realizada uma explicação da proposta de Rua do Lazer deste estudo, a partir disso, foram sanadas às dúvidas quanto à proposta. Com isso a entrevista foi realizada de maneira aberta, com o mínimo de intervenções possíveis por parte do entrevistador.

A entrevista consistiu em quatro perguntas:

- O que acha do projeto de abrir a Av. Comercial pra lazer aos Domingos?
- - Como avalia os problemas causados por esse projeto, principalmente em relação ao trânsito?
- - Como avalia os benefícios gerados à população?
- - Como imagina que será a aceitabilidade por parte da população de Taguatinga?

APÊNDICE III – RESUMO DAS RESPOSTAS DA ENTREVISTA

	Presidente da ACIT	Administrador de Taguatinga	Especialista da academia	DETRAN	Rodas da Paz	MOB
O que acha da Rua do Lazer na Avenida Comercial Norte?	"Fácil acesso às pessoas" "Fazer Taguatinga mais humana e não aglomerado urbano" "Pessoas se encontrariam mais durante o dia" "Pessoas se relacionarem entre si"	"Local mais adequado seria a Avenida Comercial pela proximidade da comunidade"	"Tendência é que aos domingos seja esvaziado, leva certo tipo de degradação do uso que desvaloriza o espaço" "usar o espaço de outra maneira, traz vida ativa para os locais fora dos horários comerciais"	"não só nesse trecho, como em outros locais é interessante" "espaço para público sair às ruas, fazer atividades físicas e a própria comunidade se interagir"	"Além de proporcionar um espaço de lazer, questionar o uso da rua"	"Oportunidade para que as pessoas ocupem a rua em detrimento do carro, contrariando o que acontece todos os dias nas vias de Taguatinga"
Impactos negativos	"A Comercial tem trânsito pequeno principalmente até as 14 horas" "Deslocar rotas de ônibus para a rua do meio, QNA ou Pistão Norte"	"Problema por ser via principal de Taguatinga" "Deve-se construir uma solução juntamente com o DETRAN"	"Criação de outras rotinas – soluções acabam se criado" "Alteração de itinerário dos ônibus é mais complicado e exige estudo que detalhe melhor"	"impacto em rotas de ônibus, tem que consultar o DFTRANS" "Pode gerar estrangulamento em alguns pontos"	"Resistência de uma parte da população devido à grande dependência do uso do automóvel"	"A extensão proposta para a RL parece ser bem grande, o que pode causar desconfortos nas alterações das linhas de ônibus"
Benefícios	"Aumento de fluxo de pessoas na frente dos restaurantes" "Ambulantes devem ser devidamente autorizados e organizados"	"Aproximar lazer, qualidade de vida e relacionamento das pessoas com uma cidade viva e pulsante" "Convivência entre pedestre, bicicleta e veículos"	"Vivência por outras atividades traz uma experiência de vivência que recupera valor cultural dos espaços"	"Acima de tudo é a convivência, sair de casa fazer atividade, passear com os filhos"	"Rua como espaço de lazer, de convívio, começar a reverter à lógica de que as ruas são dos carros"	"A Rua de lazer propicia espaços mais amplos para o convívio e o esporte". "É uma oportunidade de se estabelecer contato com os demais membros da comunidade de forma saudável e ativa"
Aceitabilidade de por parte da população de Taguatinga?	"Questão de hábito" "Quando a população acostumar, não vai abrir mão da RL"	"Construir bem a RL, com campanhas de informação" "Apresentar soluções e sinalização adequada"	"A tendência é que tenha apoio" "Melhor quando as pessoas já tomam um contato com a atividade com uma expectativa positiva"	"o ideal é que se faça uma audiência pública" "No começo pode ser ruim, mas se prolongar e verificar os benefícios a população vai aderir."	"A população pode ter uma resistência no primeiro momento, mas com campanha educativa aumentaria a aceitabilidade"	"A população só tende a ganhar com uma rua de lazer em Taguatinga" "Construir a RL junto a comunidade"

ANEXO I – LEI N° 5630/2016

Sistema Integrado de Normas Jurídicas do Distrito Federal - SINJ-DF

LEI N° 5.630, DE 15 DE MARÇO DE 2016

(Autoria do Projeto: Deputados Júlio César e Prof. Israel)

Dispõe sobre a interrupção do tráfego de veículos automotores em vias públicas ou trechos de vias públicas em cada Região Administrativa do Distrito Federal para realização de atividades de lazer e recreação, denominada Rua do Lazer.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1° Em cada Região Administrativa do Distrito Federal, devem ser definidas vias públicas ou trechos de vias públicas a terem o tráfego de veículos automotores interrompido nos domingos e nos feriados nacionais, no horário das 6h às 18h, para livre circulação de pedestres e realização de atividades de lazer e recreação.

§ 1° A interrupção do tráfego disposta no caput é denominada Rua do Lazer.

§ 2° (VETADO).

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 15 de março de 2016

128 da República e 56 de Brasília

RODRIGO ROLLEMBERG

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, de 16/03/2016.