

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
FACULDADE DE TURISMO E HOTELARIA
CURSO DE HOTELARIA

JOÃO VICTOR FERREIRA XIMENES

**HOSPITALIDADE VS HOSTILIDADE: UM ESTUDO DA CICLABILIDADE
URBANA CARIOCA NA ZONA SUL E CENTRO**

NITERÓI

2021

JOÃO VICTOR FERREIRA XIMENES

**HOSPITALIDADE VS HOSTILIDADE: UM ESTUDO DA CICLABILIDADE
URBANA CARIOCA NA ZONA SUL E CENTRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Tecnologia em Hotelaria da Universidade Federal Fluminense, como requisito final para obtenção de título de Tecnólogo em Hotelaria.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Fátima Priscila Morela Edra

NITERÓI

2021

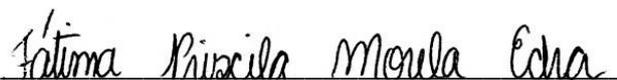
HOSPITALIDADE VS HOSTILIDADE: UM ESTUDO DA CICLABILIDADE URBANA CARIOCA NA ZONA SUL E CENTRO

Por

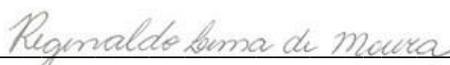
JOÃO VICTOR FERREIRA XIMENES

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Tecnologia em Hotelaria da
Universidade Federal Fluminense, como requisito
final para obtenção de título de Tecnólogo em
Hotelaria.

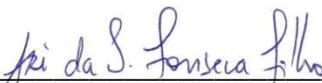
BANCA EXAMINADORA



Prof.^a Dr.^a Fátima Priscila Morela Edra



Prof.^o Dr.^o Reginaldo Lima de Moura (Convidado)



Prof.^o Dr.^o Ari da Silva Fonseca Filho

Niterói, 08 de abril de 2021.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer à minha família, especialmente à minha mãe Lilian por sempre ter apoiado e ajudado durante toda a vida nos meus estudos. Sem esse primordial apoio essa etapa jamais teria sido concluída. Agradeço também ao meu pai por sempre ter estimulado o meu interesse pela história da cidade do Rio de Janeiro, me apresentando cada canto da cidade, me tornando desde cedo um verdadeiro “guia turístico” da cidade.

Agradeço incondicionalmente a todo o corpo docente da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense que me introduziu à Hotelaria e munuiu de grande parte dos conceitos que utilizei nesta Monografia, como também de conhecimento prático para atuar na indústria hoteleira com elevado padrão de serviço.

Em especial tenho gratidão à minha orientadora Priscila Edra, por ter me auxiliado a desenvolver este trabalho que aborda sobre o ciclismo, atividade física que tenho muito apreço em realizar, ao professor Reginaldo Lima pelas aulas de hospitalidade que me inspiraram a desenvolver o trabalho a partir deste tema e ao professor Ari Fonseca por ter me apresentado a Hospitalidade e as suas diferentes facetas ao longo do curso.

Espero que não somente a Hotelaria, como também os moradores e turistas que visitam as cidades brasileiras, possam usufruir de uma infraestrutura urbana de alto nível, através de um espaço público verdadeiramente destinado a todos e um sistema de transporte mais confortável, eficiente e sobretudo humano.

“A gente passa, a gente olha, a gente pára
e se extasia.

Que aconteceu com esta cidade
da noite para o dia?

O Rio de Janeiro virou flor
nas praças, nos jardins dos edifícios,
no Parque do Flamengo nem se fala:

é flor é flor é flor

(...)”

(Carlos Drummond de Andrade)

RESUMO

O trabalho trata a hospitalidade e a hostilidade nas vias públicas da Zona Sul e Centro do Rio de Janeiro a partir do contexto de como a cidade começou a se preparar para receber os ciclistas até os dias de hoje. Aborda-se hospitalidade urbana relacionando-a com a sua ciclabilidade, expondo a expansão de sua rede cicloviária construída até 2016 e o seu atual estado de conservação. A partir de uma pesquisa de campo e bibliográfica, foi constatado que devido à falta de fiscalização, manutenção e planejamento das ciclovias pelo poder público, muitas partes da malha cicloviária da zona sul e centro são subutilizadas, pois não têm trajeto conciso, seguro, confortável e atrativo para as origens e destinos para o uso diário da bicicleta.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclomobilidade. Rio de Janeiro. Ciclovia. Bicicleta.

ABSTRACT

The paper relates about the hospitality and hostility in Rio de Janeiro south zone and downtown from the context of how the city started to become bike friendly until nowadays. Approaches urban hospitality relating it to city bikeability, exhibiting its bike system constructed until 2016 and its actual condition. From a field and biographical research, it was found that due to the lack of law enforcement, maintenance and planning regarding the public administration, the existent downtown and south zone Rio de Janeiro bike network is underused, by the lack of its directness, safety, comfort and coherence for everyday bike use.

KEYWORDS: Bikeability. Rio de Janeiro. Cycleway. Bicycle.

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO | 9 |
| 2. HOSPITALIDADE VS HOSTILIDADE EM CENTROS URBANOS | 13 |
| 3. CICLABILIDADE NO RIO DE JANEIRO | 23 |
| 4. PESQUISA SOBRE A HOSPITALIDADE E HOSTILIDADE EM ROTAS CICLÁVEIS NA ZONA SUL E CENTRO DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO | 39 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 64 |
| 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 68 |

1 INTRODUÇÃO

O Rio de Janeiro, seguindo as tendências mundiais em mobilidade urbana, viu, nas últimas três décadas, o crescimento da malha cicloviária, em especial nas zonas sul e central (BINATTI, 2016). Dominado por problemas de mobilidade pelo baixo nível de serviços dos transportes públicos, intenso volume de tráfego e acentuada circulação de pessoas, a bicicleta surgiu como uma alternativa a esses problemas dentro da capital.

Segundo Coelho Filho e Saccaro Junior (2017), esses problemas foram gerados pela contínua expansão da área das cidades, o que aumenta o tempo de deslocamento em diferentes modais de transporte. Os indivíduos que utilizam dessa infraestrutura projetada para melhor receber automóveis, demoram mais tempo para chegar em casa ou no trabalho, por exemplo.

As ruas e calçadas tomadas por carros, provocando engarrafamentos, também aumentou o tempo de deslocamento das viagens casa-destino-casa, gerando desperdício de tempo de deslocamento e queima desnecessária de combustível. Isso sem contar com fatores menos tangíveis, como poluição visual e sonora provocadas por estes veículos.” (AIRBINDER; SIRKIS. p. 159, 2005)

Airbinder e Sirkis (2005) citam que esses problemas foram gerados através das políticas públicas dos últimos 50 anos que priorizaram o deslocamento em automóvel na cidade, em detrimento ao deslocamento de transporte ativo, como por exemplo, pedestres e ciclistas na cidade. O que criou uma cidade que melhor acolhe o transporte individual motorizado, porém é menos humana e mais poluída.

Pode-se considerar que parte dos problemas de deslocamento dos ciclistas na cidade do Rio de Janeiro se relacionam à falta de hospitalidade urbana, pois foi restringido o acesso dos ciclistas às ruas, durante décadas, pela falta de infraestrutura, segurança viária e segurança pública. Além disso, porque nas últimas décadas foram concebidas quase exclusivamente para transporte de uso individual,

faltando muitas rotas cicláveis que se interligam e formem um sistema que estimule o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade.

A cidade pode ser definida como hospitaleira seguindo aspectos propostos por Grinover (2007): acessibilidade, legibilidade e identidade em relação ao morador ou turista que ela recebe. Importantes conceitos que abordam sobre o direito universal do acesso à cidade, a fácil leitura e identificação da cidade pelo indivíduo por meio de sua arquitetura e cultura, como também o sentimento de pertencimento de seu povo em relação ao espaço físico do seu entorno.

A hospitalidade é um processo que envolve tanto pessoas quanto lugares. Por isso, a cidade tem o dever de se transformar e oferecer a sua dádiva, proporcionando maior qualidade de vida para os seus habitantes. Recebendo melhor quem vive e quem se desloca através dela, para dessa forma ser um ambiente hospitaleiro (CAMARGO, 2007).

Por outro lado, a hostilidade é resultado do encontro inospitaleiro. Fruto do não cumprimento do ritual da hospitalidade, proveniente do desentendimento de indivíduos em uma relação social, relacionado à agressividade (CAMARGO, 2007).

Dessa forma, o trabalho analisa a ciclabilidade da cidade na zona sul e centro da cidade do Rio de Janeiro tendo como base os estudos de ciclabilidade de Wahlgren e Schantz (2011, 2012), Sisson *et al* (2006), Providelo e Sanches (2010) e César (2014). Bem como também estuda a hospitalidade e a hostilidade aos ciclistas urbanos da cidade do Rio de Janeiro.

Aborda-se a hospitalidade e a hostilidade dentro do meio urbano, mais especificamente no trânsito das ruas da zona sul e centro do Rio de Janeiro a partir do contexto histórico de como a cidade começou a se preparar para melhor receber os ciclistas, como e quando ocorreu a construção das primeiras ciclovias e ciclorrotas, até expansão de sua infraestrutura, como paraciclos e bicicletários seguros.

Trata-se hospitalidade abordando conceitos elucidados pelos principais autores da área, como Camargo (2004, 2007, 2015), Grinover (2007, 2016, 2019) e

Ferraz (2013). Abordam-se as dádivas da hospitalidade, a hospitalidade urbana contemporânea e a hostilidade nas relações sociais e nos espaços públicos.

Também foram utilizadas publicações da área da mobilidade urbana como documentos da prefeitura do município, dados de entidades não governamentais, artigos e livros que contam sobre a história da ciclomobilidade na cidade e trazem um olhar mais próximo à realidade do ciclista carioca.

O objetivo foi analisar a hospitalidade e a hostilidade na rotina e infraestrutura urbana que acolhe os ciclistas dentro da zona sul e centro, apresentando o cenário da ciclomobilidade na cidade do Rio de Janeiro. Ademais, procurou-se pluralizar conhecimento sobre o assunto e da relação entre os agentes.

Assim, foi realizada uma pesquisa bibliográfica para analisar a hospitalidade e hostilidade da região, associando ao conceito de ciclabilidade. E, em seguida, aplicou-se uma pesquisa de campo no intuito de averiguar a infraestrutura cicloviária construída para receber os ciclistas. A pesquisa de campo verificou a hospitalidade e hostilidade em relação ao ciclista, através de suas interações interpessoais e a ciclabilidade dentro da zona sul e centro para se deslocar de bicicleta nesse espaço.

Desta forma, o trabalho trata da Hospitalidade, Hostilidade e a Ciclabilidade da Cidade do Rio de Janeiro e se divide em cinco capítulos. O primeiro, a introdução que se lê, onde se apresenta o assunto abordado assim como objetivo que norteou o trabalho.

O segundo capítulo, Hospitalidade vs Hostilidade em centros urbanos, trata sobre estes conceitos sob o ponto de vista da urbe, estudando a origem dos momentos de hospitalidade e hostilidade dentro do meio urbano, através do conceito da hospitalidade urbana.

O terceiro capítulo, Ciclabilidade no Rio de Janeiro, introduz o conceito de ciclabilidade e a sua importância para a cidade, desvendando a relação da cidade com bicicleta e o movimento de expansão de sua malha cicloviária construída nas últimas três décadas.

Através de pesquisa bibliográfica e de campo, o quarto capítulo avaliou a ciclabilidade, hospitalidade e hostilidade das ciclovias e suas congêneres do Centro e Zona Sul do Rio de Janeiro.

Ao final do trabalho, o quinto capítulo, constam as considerações finais sobre o conteúdo tratado até então, esclarecendo sobre a importância de uma cidade hospitaleira e ciclável para uma melhor qualidade de vida para os seus habitantes.

2 HOSPITALIDADE VS HOSTILIDADE EM CENTROS URBANOS

A Hospitalidade está consonante às relações sociais desde o seu princípio. Iniciada a partir da relação de pelo menos dois indivíduos, um no papel de anfitrião e o outro de hóspede, a hospitalidade é formada por meio do vínculo social criado através do tríplice obrigação elucidada por Mauss (1974 *apud* Camargo, 2004), o dar-receber-retribuir, onde a dinâmica na qual a dádiva é inserida; estabelece vínculos sociais pressupondo interesse de ambas as partes.

A hospitalidade é definida por Grinover (2007) como uma relação entre dois sujeitos, aquele que recebe e o que é recebido. Pode ser considerada pelo estabelecimento de uma relação interpessoal, que dá origem a uma ligação social e valores de solidariedade e sociabilidade. Pressupõe a acolhida, permitir a inclusão de outrem dentro de seu espaço.

De acordo com Ferraz (2013), a hospitalidade é um fenômeno social manifestado através de suas três formas: privada, comercial ou pública. Neste trabalho, abordar-se-á a hospitalidade urbana que é manifestada fundamentalmente através da hospitalidade pública e seus agentes, o gestor público que é o anfitrião, provedor do espaço público e o cidadão ou turista, que são os hóspedes, que moram ou estão de visita.

Estes, formadores de vínculos sociais dentro de uma cidade, são constituídos por espaços privados, públicos e comerciais (espaço privado de uso público), que configuram os espaços da hospitalidade urbana.

Ratificando esse conceito, Baptista (2008, *apud* Ferraz 2013, p. 92) salienta que os espaços potencializadores da hospitalidade dentro da urbe, além dos espaços públicos, são também espaços comuns a todos, como os espaços privados de uso público, por exemplo.

A hostilidade traduz-se no oposto do que é a hospitalidade. Por vezes se confunde à inospitalidade, que é a falta de hospitalidade dentro de uma relação social e geralmente origina-se da mesma. Gotman (2013) conceitua sobre os

interstícios da hospitalidade citando a obra de René Schérer, *Éloge de L'hospitalité* (1993):

Sua obra insistia sobre esta qualidade intersticial da hospitalidade, a partir deste primeiro paradoxo: a hospitalidade é residual com justa razão, no sentido de que ela não pode ser programada; ela é o resultado de um espaço que não está inteiramente ocupado, investido, e que deixa um lugar ao outro (GOTMAN, 2013, p. 149 *apud* SCHÉREER, 1993).

A partir desse conceito, Camargo define interstícios da hospitalidade como pequenos espaços entre a inospitalidade predominante nas relações sociais, que ora hospitalidade, ora a hostilidade, são manifestadas (CAMARGO, 2015).

Enquanto a hospitalidade é receber, acolher, a hostilidade é o seu antagônico. Surge geralmente onde algum princípio do ritual da hospitalidade, o que pode ser definido como uma lei não escrita, foi desrespeitada. É resultado do encontro inospitaleiro. Fruto do não cumprimento do ritual da hospitalidade, proveniente do desentendimento de indivíduos em uma relação social, associado ao aparecimento da agressividade (CAMARGO, 2007).

(...) analisar a hospitalidade, hoje, em qualquer circunstância, é desvelar o panorama ora de hospitalidade ora de inospitalidade (ou de hostilidade) que ronda as relações humanas (CAMARGO, 2007, p. 16).

Em relação a inospitalidade, Camargo (2015) à contextualiza dentro da urbe:

De qualquer forma, a regra da cidade é o anonimato travestido de regras da urbanidade, que, no fundo, é a hospitalidade ensaiada. As pessoas habitam-se ao anonimato e a urbanidade ensina gestos tanto de aceitação como de recusa do contato: por exemplo, que se evite falar com desconhecidos ou que se os trate com a devida formalidade, que se evite deixar as emoções aflorarem em presença de outros, etc. Desse modo, o que se observa é a inospitalidade, o desinteresse no contacto, quando não a hostilidade que, não raro, decorre da própria inospitalidade (CAMARGO, 2015, p. 44).

Como nas relações sociais, a inospitalidade é igualmente manifestada nas cidades, que ora oferecem espaços que acolhem habitantes e turistas como o comércio, hotéis e infraestrutura urbana que permite às pessoas usufruir plenamente o ambiente urbano. Assim como existe dentro desses interstícios físicos da urbe, locais mal aproveitados, como áreas degradadas e quadras inteiras abandonadas, que costumam receber grande parcela da população em situação de vulnerabilidade socioeconômica, privada da oportunidade de acesso aos equipamentos públicos, de pleno deslocamento na cidade e renda (GOTMAN, 2013).

“[...] não é possível falar de espaços hospitaleiros, nem de lugares hospitaleiros, mas de “usos e ocupações hospitaleiras do espaço (...)” (DE LA HABA; SANTAMARÍA, 2004 *apud* GRINOVER, 2016, p. 161).

A maioria das pessoas na contemporaneidade vive nos grandes centros urbanos, em cidades, megalópoles e necessitam dividir o seu espaço com inúmeras pessoas. A sociedade atual surge com o propósito de garantir um melhor convívio entre elas, oferecendo serviços e melhor acesso a recursos locais, como os espaços, por exemplo.

A Hospitalidade urbana é manifestada nas grandes cidades e sintetiza o interesse no que é público e no que é privado entre todos os que moram na cidade, guiadas pela dádiva e pelo negócio. Pode-se, dessa maneira, considerar que a Hospitalidade Urbana é ao mesmo tempo gratuita e paga.

De acordo com Camargo (2007), a hospitalidade é um processo que envolve tanto pessoas quanto lugares. Por isso, a cidade se transforma, oferecendo a sua beleza como dádiva, para melhor receber quem vive e quem se desloca por ela, para dessa forma o uso e a ocupação desse espaço ser de fato hospitaleiro.

Todo investimento estético em praças, parques, ruas, dentre outros logradouros públicos como em sua infraestrutura para recepção e circulação de pessoas é fruto da dádiva. Isto porque para ser hospitaleira a cidade deve melhorar

o uso e as ocupações de seus espaços, adaptando às demandas de sua população, que precisam se locomover entre suas ruas e avenidas da melhor forma possível, assegurando o direito de ir e vir a todos (CAMARGO, 2007).

Nesse sentido, Grinover (2007) transcreve a ideia de Montandon (2000), que contextualiza a hospitalidade dentro da cidade. Para o autor, a cidade hospitaleira passou pelo processo de auto descoberta. É uma cidade comprometida em oferecer o melhor que há em seu espaço. No entanto, para a oferta suceder, se faz necessário conhecer e cultivar as suas riquezas.

A concepção da cidade hospitaleira, do ponto de vista de seus habitantes e visitantes, é fruto da concomitância de três aspectos fundamentais: acessibilidade, legibilidade e identidade. Estes, formam critérios de avaliação da urbe no ponto de vista dos conceitos e diretrizes da hospitalidade (GRINOVER, 2007).

A acessibilidade está relacionada à oportunidade de acesso dos indivíduos ou de grupos, a determinadas atividades ou serviços. Podendo se categorizar entre infraestrutura (relacionado a disponibilidade de equipamentos públicos), física (relacionado ao uso do solo e meio de transporte) ou socioeconômica (tendo em vista a distribuição de renda) (GRINOVER, 2007).

A legibilidade da cidade é de significado direto, uma cidade legível, de fácil compreensão e leitura. Fácil de ser reconhecida por seus habitantes, a legibilidade da cidade é geralmente manifestada através de sua arquitetura e cultura (GRINOVER, 2007).

A identidade refere-se à identificação do cidadão com o lugar próximo a ele, é um sentimento de pertencimento à coletividade, aplicado ao espaço físico (GRINOVER, 2019).

Grinover (2019) enriquece sua definição sobre cidade acolhedora e hospitaleira, definindo-a como um lugar que foi preparado pensando no coletivo. A hospitalidade na cidade pode ser relacionada às políticas públicas, no sentido que as organizações governamentais são responsáveis em proporcionar, a todos os seus cidadãos e turistas, o acesso aos equipamentos e serviços públicos. Dessa

maneira, pode-se relacionar a hospitalidade com todas as práticas de acolhimento e recepção que busca tornar o espaço concebido, tornando-o melhor, um lugar mais humano.

Ferraz (2013) afirma que a hospitalidade urbana é um tema pouco explorado e abrange espaços e agentes diferentes dos tratados por outros campos como a hospitalidade doméstica ou a comercial. Isso porque diferente dessas duas últimas, a dívida advinda da obrigação do dar-receber-retribuir acontece dentro do espaço público, e não dentro de um espaço privado.

O processo da hospitalidade dentro das cidades começou a ganhar forma a partir de intervenções que aconteceram no sistema urbano. Ao longo das últimas décadas a relação entre a sociedade e os lugares mudou. Isso devido a novas modalidades de gestão dos espaços urbanos, com o surgimento de espaços de uso público, mas de propriedade privada. Como, por exemplo, shopping centers (GRINOVER, 2016).

Para Grinover (2016), as mudanças físicas das cidades aconteceram impulsionadas por uma visão funcionalista do urbanismo, que buscava dividir a cidade em zonas especializadas visando aumentar o desenvolvimento, principalmente através de infraestrutura.

Na prática, esse modelo de urbanismo se exauriu e gerou uma cidade que é contrária ao ideal de seu espaço ser comum a todos, de convívio e de trocas. Lesou a acessibilidade e o espaço urbano retrata desigualdade de acesso aos equipamentos públicos, mal uso de solo e meio de transporte ruim, tornando refém a vida de seus habitantes que gozam do modelo econômico presente nessa cidade (GRINOVER, 2016).

Grandes investimentos no transporte motorizado nos últimos 30 anos não foram o suficiente para lidar com o constante aumento do tráfego de veículos. As consequências são um tanto óbvias: congestionamento, aumento na emissão de poluentes, desigualdades sociais, declínio da

maior parte da qualidade de vida, perda da diversidade na maioria dos bairros (SIRKIS, 2000, p. 84, tradução nossa).¹

Figura 1 - Congestionamento no viaduto do gasômetro, Centro.



Fonte: O Globo (2013)

O desgaste deste modelo urbanístico também apagou importantes características arquitetônicas da cidade e não se preocupou em desenvolvê-la de forma uniforme entre todas as regiões, tolhendo a legibilidade e a acessibilidade da cidade. O que impacta diretamente na identidade do espaço urbano pelos seus habitantes e visitantes (GRINOVER, 2016).

A liberdade de ir e vir é uma dádiva e uma lei não escrita, assegurada ancestralmente dentro daquilo que, para cada indivíduo, constitui o seu território, do seu lugar, a ponto de poder-se dizer, retroagindo, que o território ou o lugar, (...), é antes de mais nada um espaço de livre circulação. Essa lei não-escrita hoje se traduz concretamente em artigo do direito constitucional. É, pois, ao mesmo tempo, lei escrita mas também não-escrita (CAMARGO, 2007, p. 4).

Além de dádiva, o direito de se locomover na cidade é um direito previsto na constituição (BRASIL, 1988), de acordo com o artigo 5º, inciso XV: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.” Portanto, para

¹ No original: “Big investments in motorised transport in the last 30 years have not been sufficient to cope with a constant growth in car traffic. The consequences are quite obvious: congestion, increased emission of pollutants, social inequalities, decay in the overall quality of life, loss of diversity in most neighbourhoods.”

cumprimento desse dever federal, a cidade deve se adaptar às suas políticas públicas para garantir esse direito a todos os seus locais e turistas.

Em relação aos ciclistas, o código brasileiro de trânsito (BRASIL, 1997) define a bicicleta como veículo de propulsão humana, e pode utilizar as vias públicas na ausência de rotas cicláveis, como ciclovias ou ciclofaixas. Portanto, é claro ao definir que o ciclista tem direitos e deveres, assim como os motoristas.

Há, no Rio de Janeiro, um potencial para uso da bicicleta em ciclovias dentro das cidades. Todavia, aliado a esse potencial existem consideráveis obstáculos para o seu uso na cidade. Menciona-se a falta de segurança em virtude do trânsito caótico e perigoso da cidade, o risco de ser assaltado ou ter a sua bicicleta roubada. (SIRKIS, 2000)

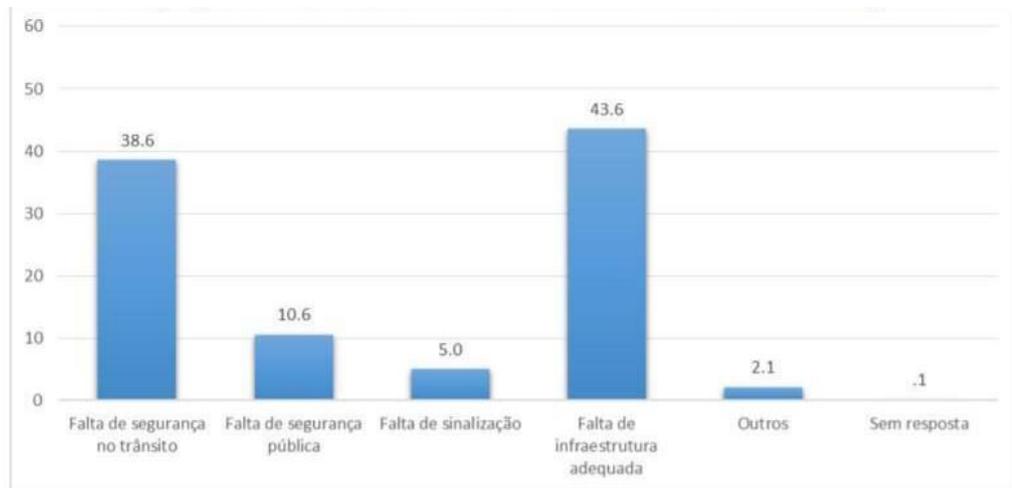
Nesse sentido, a Pesquisa de Impacto do Uso da Bicicleta na Cidade do Rio de Janeiro, realizada pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento em 2018 e divulgada no ano de 2019, comprova que o conceito de Sirkis (2000) continua sendo atual e que a cidade é altamente pedalável e a sensação de segurança relacionada ao trânsito e a roubos e furtos continua baixa (CEBRAP, 2019).

Dados da pesquisa perfil do ciclista 2018 (TRANSPORTE ATIVO, 2018), apontam que cerca de 33,9% dos ciclistas da cidade do Rio de Janeiro utilizam a bicicleta como meio de transporte em cinco dias da semana e utilizam a bicicleta em deslocamentos para o trabalho, lazer ou encontros sociais, compras, escola ou faculdade.

Entretanto, apesar de uma legislação favorável, de ser um veículo inclusivo pelo seu preço é importante fomentador de direitos humanos fundamentais, a bicicleta pouco tem espaço nas ruas, por sua vez lotadas de carros dentro da cidade, afastando o ciclista.

De acordo com o perfil do ciclista levantado pelo Transporte Ativo (2018), os ciclistas cariocas relataram que os principais problemas que enfrentam se deslocando em bicicleta são relacionados à falta de infraestrutura adequada, segurança no trânsito, segurança pública e sinalização.

Figura 2 - Principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte



Fonte: Transporte Ativo (2020).

A baixa acessibilidade na cidade pelo ponto de vista dos ciclistas descortina a inospitalidade da cidade para eles pela ausência de políticas públicas. Tal fato gera problemas na manutenção dos equipamentos públicos, como também a não integralização da malha cicloviária da cidade, reprimindo o direito dos ciclistas se deslocarem em segurança pela cidade. Da mesma forma, é importante citar a falta de segurança pública, índice que pode ser relacionado a roubos e furtos nas vias públicas da cidade do Rio de Janeiro.

Foi levantada também a questão da falta de segurança viária, habitualmente relacionada a acidentes entre ciclistas e veículos motorizados como carros ou veículos pesados ocasionados pelo não cumprimento das leis de trânsito, falta de espaço para a bicicleta e eventuais hostilidades por parte dos motoristas.

Marshall e Ferenchak (2019) compararam doze cidades americanas com alto e baixo uso de bicicleta e concluíram que a segurança viária ao ciclista destas localidades está diretamente relacionada à disponibilidade de infraestrutura adequada para o uso da bicicleta em suas vias públicas. Os autores concluíram que a infraestrutura ciclística ajuda a melhorar a segurança do usuário, principalmente

quando contempla ciclovias protegidas e segregadas do tráfego de automóveis. Diante disso, é significativamente associada a menos fatalidades no trânsito e, por consequência, melhor segurança no tráfego.

A pesquisa de Marshall e Ferenchak (2019) também levantou dados que coadunam ao tema da hospitalidade urbana, manifestada em seus espaços físicos. Os autores alegam que as disparidades dos níveis de segurança no trânsito estão diretamente relacionados à gentrificação² dos locais analisados. Ou seja, além de mudanças físicas, mudanças demográficas e sociais também contribuem para tornar uma cidade mais segura, com menos acidentes de trânsito (MARSHALL; FERENCHAK, 2019)

Configurar o ambiente urbano em prol da segurança de seus habitantes, é uma boa forma de melhorar a hospitalidade da cidade. Facilitar o seu deslocamento, através de modais de transporte mais eficientes para o espaço, momento, propósito e distância de deslocamento, melhora o acesso da população a toda a cidade. Conferir acesso universal da cidade a seus habitantes, trata-se de conceito básico que deve nortear a política dentro das cidades.

“Com isso, sobra espaço nas vias para deslocamentos não só dos próprios automóveis, mas também dos outros componentes do sistema de transportes e para os deslocamentos a pé e de bicicleta, o que gera um aumento da qualidade de vida da população.” (AIRBINDER; SIRKIS, 2005, p. 160)

Relacionada com a qualidade de vida dos moradores (JUNQUEIRA e REJOWSKI, 2010 *apud* FERRAZ, 2013) o estudo da hospitalidade urbana se faz importante por justamente instigar a criação de projetos de reestruturação urbana e gestão em cidades, respeitando e valorizando a vida de seus respectivos moradores ou visitantes em todas as suas perspectivas.

² Gentrificação - “Fenômeno econômico e social de revitalização de áreas degradadas das cidades, que passam a ser ocupadas por faixas de renda mais altas.” SCHOLZE (2016, p. 53)

Conclui-se, então, que a hospitalidade se constitui de dádivas, ou seja, leis não escritas que tem o objetivo de se evitar o surgimento da hostilidade. Dando prosseguimento à análise da hospitalidade nesse trabalho, verificar-se-á o cenário de hospitalidade e/ou hostilidade presente nos centros urbanos.

3 CICLABILIDADE NO RIO DE JANEIRO

A ciclabilidade de uma cidade define justamente o quão bom ou ruim é se locomover pelas suas ruas utilizando a bicicleta como meio de transporte. O uso da bicicleta como transporte demanda uma série de condições, como clima e relevo. Estas condições acabam superando a infraestrutura urbana dos municípios, impactando negativamente na ciclabilidade da região (CÉSAR, 2014).

Sisson *et al* (2006) define que a ciclabilidade é a facilidade que determinado segmento de rua pode ser percorrido em bicicleta. Partindo deste princípio, César (2014) elucida que características da cidade como relevo, clima, intransponibilidades, tamanho da população da cidade, uso de solo e densidade da população são fatores que influenciam na ciclabilidade de um município.

O termo ciclabilidade tem origem do inglês *bikeability*, que está relacionado ao quanto a cidade é *bikefriendly*, ou seja, o quanto a cidade é amiga da bicicleta. Do ponto de vista da bicicleta como meio de transporte ativo do trabalhador ou estudante, a ciclabilidade pode ser analisada através da própria bicicleta que é o meio de transporte; nível de segurança, o ambiente, a distância e a topografia do caminho (WAHLGREN; SCHANTZ, 2011).

Wahlgren e Schantz (2012) identificaram que a ciclabilidade é fruto da interação do ciclista com o ambiente da sua rota, podendo estimular ou desencorajar o uso da bicicleta em determinado trajeto. Por exemplo, ciclovias seguras, próximas a parques, com rotas objetivas e bonitas, são mais atraentes aos seus usuários. Caminhos que atravessam vias congestionadas, com fumos de escape e pouca objetividade no traçado e falta de segurança das ciclovias são fatores desestimulantes na escolha do trajeto pelos ciclistas.

A Federal Highway Administration, sugere que a classificação dos fatores que influenciam os indivíduos a utilizar a bicicleta seja dividida em dois grupos: fatores objetivos e fatores subjetivos (FHWA, 1992 *apud* PROVIDELO; SANCHES, 2010).

A classificação de fatores se desenhou no mesmo sentido que a pesquisa de Wahlgren e Schantz (2012), pois os fatores objetivos são físicos, relacionados a rota, ambiente e infraestrutura do local, podendo ser observados por todos. Os fatores subjetivos estão relacionados a opiniões pessoais, características físicas e cotidiano de cada indivíduo (PROVIDELO; SANCHES, 2010).

O município do Rio de Janeiro, cenário estudado para este trabalho, é localizado na região metropolitana do estado do Rio de Janeiro. O IBGE estima que a cidade tem uma população de 6.747.815 habitantes (BRASIL, 2020). A sua área total é de 1.204 km², segundo dados do uso de solo levantados pelo Instituto Pereira Passos (RIO DE JANEIRO, 2018).

A história da bicicleta na cidade nasceu entre os séculos XIX e XX, influenciada pelo estilo de vida europeu, referência da modernidade do mundo naquela época. Em 1948 foram inauguradas as primeiras fábricas de bicicletas no país, impulsionando a sua popularização e sua utilização principalmente pela classe trabalhadora (BINATTI, 2016).

Duas décadas depois, o país adotou uma política de desenvolvimento que priorizou somente o automóvel e com isso os investimentos em transporte público e bicicletas foram negligenciados durante anos. A infraestrutura de toda a cidade mudou privilegiando o deslocamento em automóvel com a abertura de avenidas, túneis e viadutos (AIRBINDER; SIRKIS, 2005).

[...] o país assumiu um modelo de desenvolvimento baseado no automóvel, abandonando os investimentos em meios de transporte de massa e bicicletas. A indústria automobilística rapidamente assumiu o posto de indústria de base, e o automóvel assumiu o patamar máximo de importância na estratégia desenvolvimentista. (BINATTI, 2016, p. 14)

Pedestres e ciclistas perderam espaço físico nas ruas e foram negligenciados pelas políticas públicas até meados da década de 80. Isto porque nessa década acontecia a redemocratização do Brasil e muitos exilados, vindos principalmente da

Europa, trouxeram ao Brasil a tendência da época que era a adoção da bicicleta como meio de transporte nos centros urbanos (AIRBINDER; SIRKIS, 2005).

Neste contexto, através da demanda pública da época e manifestações lideradas por grupos ciclistas no Rio de Janeiro desde 1985-86, surgiu, em 1991, a malha cicloviária da cidade. Ao longo da orla da Zona Sul foram implantados os primeiros quilômetros de vias exclusivas à bicicleta, através de ciclofaixas ocupando o espaço onde servia como estacionamento de carros nos bairros de Copacabana e Ipanema. O projeto Rio Orla concebeu as primeiras ciclovias que integram até hoje a paisagem da orla da zona sul e oeste da cidade (SIRKIS, 2000).

É neste contexto que surgem então as primeiras reivindicações para construção de ciclovias e o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Com algumas tentativas frustradas realizadas pouco tempo depois, só no início da década de 90, com os preparativos da cidade para a Rio-92 (Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento), é que foram construídos os primeiros 27 km de ciclovias existentes até hoje na orla da Zona Sul da cidade. (BINATTI, 2016, p. 30)

Como exemplo de manifestações em prol da criação e consolidação da bicicleta na cidade, cita-se os *Night Bikers*. Segundo Sirkis (2000), o grupo se reunia em um pedal semanal toda noite de terça, reunindo milhares de ciclistas. Suas rotas atravessavam toda a orla da zona sul da cidade, tangenciando as existentes ciclovias das praias de Copacabana, Ipanema e Leblon, passando pelas pistas do Aterro do Flamengo, tendo como destino o centro da cidade.

A segunda fase do projeto teve o objetivo de conectar a zona sul ao centro da cidade. Dessa forma, a partir de 1994 começou a ser construída a ciclovia Mané Garrincha, ligando o bairro de Copacabana ao centro da cidade através de 14 quilômetros de caminho segregado do trânsito motorizado, com o objetivo de melhorar a ciclabilidade entre estes bairros e tornar a bicicleta uma opção de transporte atraente para curtos deslocamentos (SIRKIS, 2000)

Foi a partir desse momento, durante o projeto Ciclovias Cariocas, que a bicicleta figurou pela primeira vez dentro do Plano Diretor da cidade, como uma alternativa ao uso do carro ou transporte público e, com isso, alcançando uma redução da poluição nas cidades e das emissões de gases que contribuem para o aquecimento global.

Também foram construídas durante essa época dentro da zona sul a faixa compartilhada de sete quilômetros da Lagoa e a ciclovia da praia de São Conrado com extensão de dois quilômetros. Todas as novas rotas cicláveis faziam parte do projeto, que estava reestruturando as calçadas da orla, dando origem aos atuais calçadões (SIRKIS, 2000). Binatti (2016) explica esse momento historicamente:

Foi no início da década de 90, mais especificamente no momento em que a cidade se preparava para receber a Rio-92 – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento –, que surgiram as primeiras ciclovias da cidade. O projeto denominado “Rio Orla” previa ciclovias nas orlas marítimas do Leme ao Pontal e a faixa compartilhada da Lagoa Rodrigo de Freitas. Sendo que, para a construção dessas vias foi necessário ocupar o espaço que antes era destinado ao estacionamento para automóveis, o que provocou diversas críticas ao projeto na época. (BINATTI, 2016, p. 29).

O projeto, ao longo da década de 90 e no início dos anos 2000, contemplou a cidade do Rio de Janeiro com 140 quilômetros de rede cicloviária. Através do projeto, também foi criado um padrão de sinalização das ciclovias aumentando a área das calçadas e inaugurando a infraestrutura ciclística no Rio de Janeiro (AIRBINDER; SIRKIS, 2005).

Caminhando nesse sentido, desde 2009 até meados de 2016, impulsionada pelos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, a prefeitura trabalhou com o projeto “Rio Capital da Bicicleta”, que visava melhor integrar as ciclovias da cidade expandindo sua infraestrutura cicloviária. Foram planejados, até 2016, a construção de mais infraestrutura para a bicicleta visando alcançar a marca de 460 quilômetros com a

conclusão dos projetos que se encontravam em andamento para implantação de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas compartilhadas³ na cidade.

O projeto também foi responsável pela inauguração do uso compartilhado de bicicletas através do sistema de bicicletas públicas compartilhadas Bike Rio, como também a implantação de bicicletários nas estações de metrô, trem e barca, no intuito de estimular a intermodalidade nos deslocamentos dos ciclistas da cidade e o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade de forma mais segura (RIO DE JANEIRO, 2010).

Até o ano de 2008, o Rio tinha uma malha cicloviária de 150 quilômetros (RIO DE JANEIRO, 2014). Entre os anos de 2009 e 2012 foram agregados ao sistema 153 quilômetros para o sistema, oriundo do plano Rio Capital da Bicicleta. Em 2012, a cidade contava com 303 quilômetros de ciclovias distribuídas por todas as suas zonas (RIO DE JANEIRO, 2014).

Pode-se citar importantes intervenções da prefeitura durante esses primeiros anos do projeto, visando tornar a cidade mais ciclável a partir da criação de novas rotas ciclísticas e outras medidas no intuito de promover uma convivência harmônica entre as viagens motorizadas, a pé e em bicicleta na cidade. Um exemplo foram as zonas 30, que estrearam na cidade em 2009, no bairro de Copacabana. A infraestrutura consiste em medidas de apaziguamento de trânsito em ruas de grande circulação de veículos automotores, a partir da redução da velocidade máxima de vias secundárias e implantação de ciclorrotas nessas áreas (RIO DE JANEIRO, 2015a).

³ Ciclovia: via exclusiva para bicicleta totalmente segregada dos pedestres e da pista de automóveis.

Ciclofaixa: Pista parcialmente segregada dos pedestres e motoristas. Sobre a calçada, é normalmente sinalizada pelo piso diferenciado ou faixas delimitadoras, geralmente na cor vermelha, destinando parte da calçada para pedestre e parte para o ciclista.

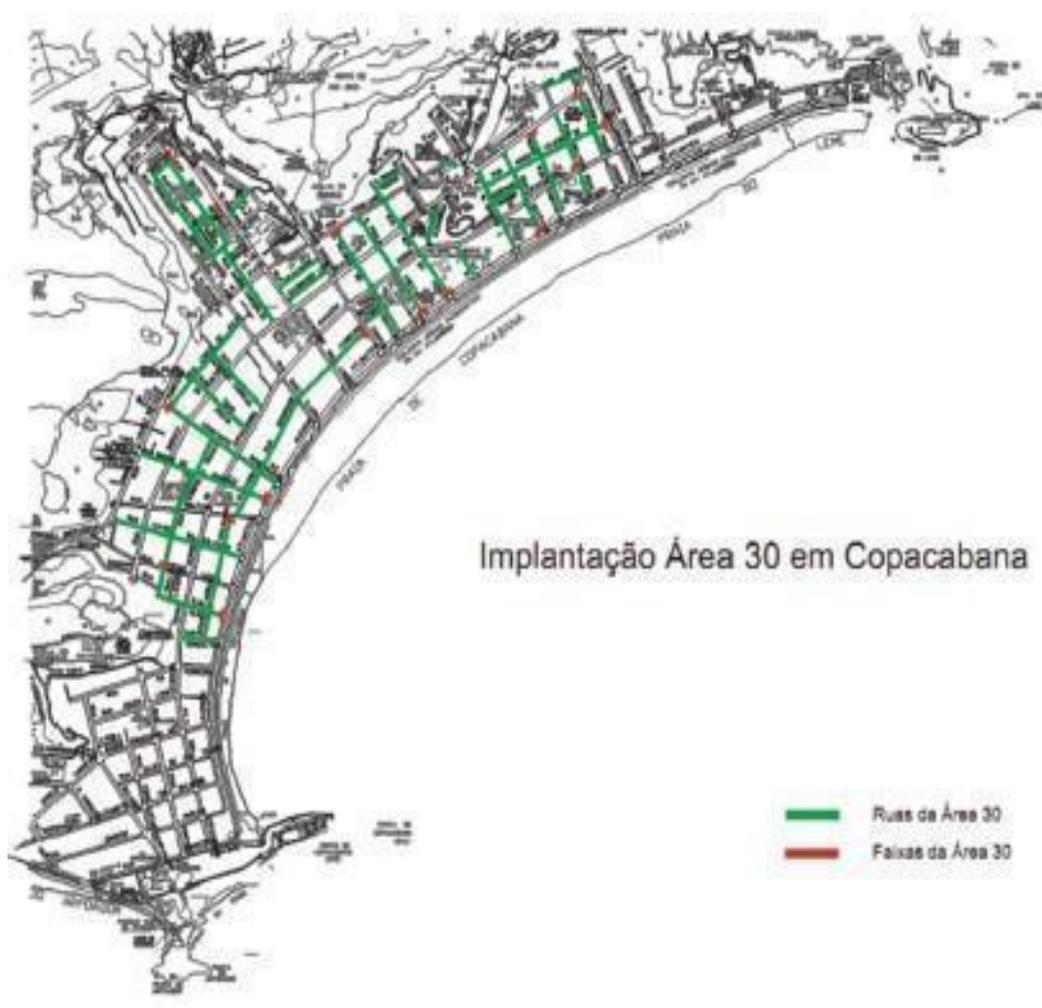
Ciclorrota: sinalização vertical e horizontal específica para indicar a presença e a preferência da bicicleta sobre os demais veículos, sem segregação dos veículos, em ruas com tráfego e velocidade reduzidos

Faixa compartilhada: pistas sinalizadas de uso comum entre ciclistas e pedestres, com a preferência do pedestre.

Dessa forma, após duas décadas, a prefeitura expandiu, por meio da implantação e ciclorrotas e zonas 30, a malha cicloviária para o interior dos bairros localizados na zona sul que já tinham infraestrutura ciclística em sua orla do mar, desde a criação das primeiras ciclovias da cidade no ano de 1991, são eles: Catete, Flamengo, Laranjeiras, Botafogo, Copacabana e Ipanema.

Dentre infraestruturas cicloviárias implementadas na cidade estão as chamadas Zonas 30, conjunto de ruas onde a velocidade máxima é limitada a 30 Km/h, já implantadas em diversos bairros da cidade, visando proporcionar uma maior segurança para ciclistas e pedestres em ruas e regiões onde a velocidade já é baixa e o trânsito de bicicletas já ocorre. (BINATTI, 2016, p. 58)

Figura 3 - Zona 30 de Copacabana



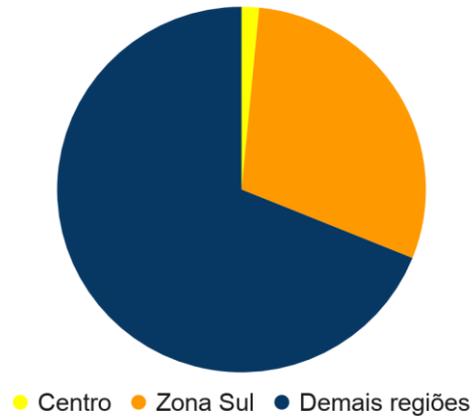
A limitação da velocidade em 30 km/h e as ciclorrotas se apresentaram como alternativa à dificuldade da implantação de ciclovias nas principais avenidas do Centro e da Zona Sul. Além de melhor acolher, essas estratégias buscam proporcionar maior segurança aos pedestres e ciclistas que se deslocam em zonas de grande movimento de circulação de veículos automotores, visto que esse limite diminui consideravelmente o risco de morte por atropelamento, em relação às outras vias da cidade.

A rede cicloviária continuou aumentando e, em 2013, tinha o total de 346,77 quilômetros. No ano de 2014 foram contabilizados 380 quilômetros de malha cicloviária construída dentro da cidade (RIO DE JANEIRO, 2014).

Dados do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável levantados através do mapa colaborativo mantido pela ONG Transporte Ativo, estimavam que a cidade do Rio de Janeiro tinha, no ano de 2015, 387,32 quilômetros de rede cicloviária (RIO DE JANEIRO, 2015b).

Para melhor compreender a divisão da malha cicloviária dentro de cada zona da cidade, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável estimou no ano de 2015 que a zona sul era responsável por 29,6%, equivalente a 114,59 km e o centro por 1,5% equivalente a 5,92 km de extensão da malha cicloviária de toda a rede cicloviária na cidade. Isso corresponde a 120,51 km ou aproximadamente 31,12% de rotas projetadas para receber exclusivamente ou quase exclusivamente às bicicletas, dentro do total de 387,32 km contabilizados no ano de 2015 em toda a cidade (RIO DE JANEIRO, 2015b).

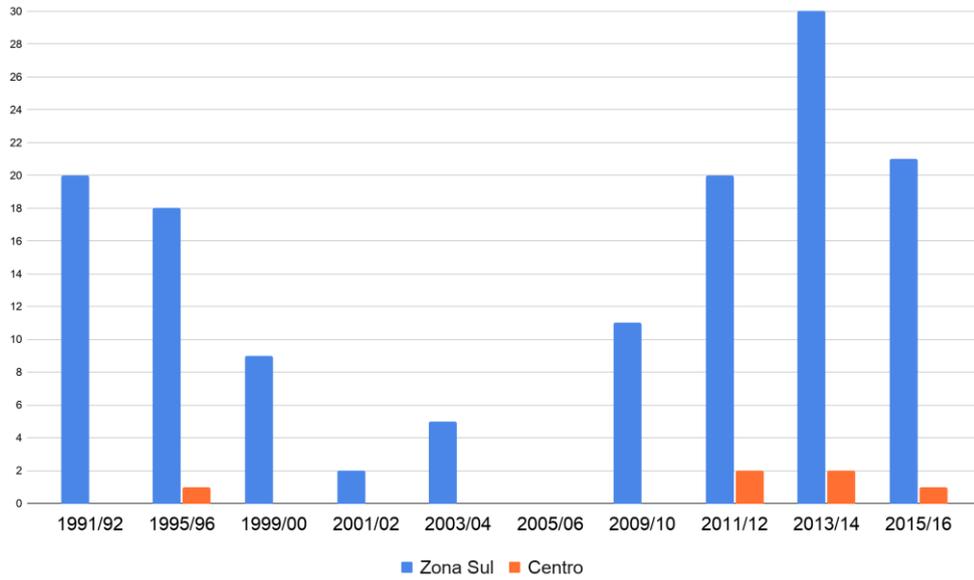
Figura 4 – Ciclovias distribuídas por zonas administrativas da cidade do Rio.



Fonte: Adaptado de Rio de Janeiro (2015b)

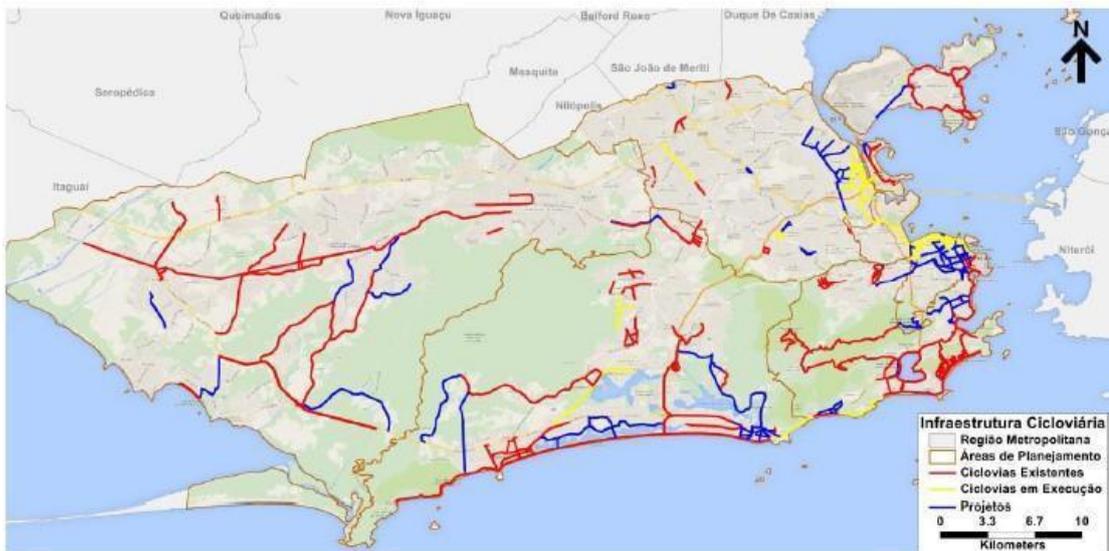
Binatti (2016, p. 29) expõe que a cidade tinha, em 2016, o total de 432 km de ciclovias distribuídos em sua zona urbanizada. Também indica que durante os anos de 2013 a 2016 foi o período em que houve a maior construção de infraestrutura cicloviária em toda a história da cidade. Dados mais recentes mostram que a cidade, em 2018, apresentavam uma malha cicloviária de 458 quilômetros construída no município (G1, 2018).

Figura 5 - Km de infraestrutura Cicloviária Construída por ano de execução na Zona Sul e Centro do Rio de Janeiro



Fonte: Adaptado de Binatti (2016)

Figura 6 – Expansão da malha cicloviária da cidade do Rio de Janeiro até 2015



Fonte: Rio de Janeiro (2015b).

Na figura 7, marcado com círculo vermelho, mostram-se os túneis que propiciam a intransponibilidade entre os bairros da zona sul e são as principais conexões entre Copacabana e Botafogo através de duas ciclovias, a ciclovia Botafogo-Copacabana através do Túnel Velho (Cemitério São João Batista), e a conexão da Mané Garrincha (Botafogo) através do Túnel Novo (Avenida Lauro Müller), como também conectam os bairros de Ipanema, Leblon, Lagoa, Jardim Botânico, Gávea. São Conrado e Barra da Tijuca são conectados através da ciclovia Tim Maia, interdita por liminar judicial, após desabamento do trecho com vítima fatal no ano de 2016.

Figura 7 – Malha ciclovária na Zona Sul



Fonte: Adaptado de Rio de Janeiro (2015b)

De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, o Rio de Janeiro conta com alto potencial ciclável. Isto porque tem clima tropical, quente e úmido, temperatura média anual de 22 graus. Além de condições planas em grande parte de seu espaço físico urbanizado (BINATTI, 2016) que torna o uso da bicicleta como

meio de transporte altamente atraente para os ciclistas da cidade (RIO DE JANEIRO, 2015a).

Os deslocamentos realizados dentro da cidade são pelo menos duas vezes por dia e têm a distância média de 7 km. 49,2% de todas as viagens feitas no município são possíveis de serem feitas em bicicleta, inclusive no mesmo caminho praticado pelo transporte motorizado. O transporte em bicicleta atualmente corresponde na cidade a 3% do total de viagens realizadas (CEBRAP, 2019).

A bicicleta em deslocamentos de 3 a 5 km pode substituir com vantagem o automóvel e ajudar na redução dos congestionamentos nos centros urbanos, como constata Comissão Europeia:

Não poluente, silenciosa, econômica, discreta e acessível a todos os membros da família, a bicicleta é sobretudo mais rápida do que o automóvel em trajetos urbanos curtos (5 km e mesmo mais à medida que aumentam os congestionamentos de circulação). (COMISSÃO EUROPEIA, 2000, p. 10)

Pode-se destacar, dentro da cidade do Rio de Janeiro, ainda que a Zona Sul (30%) tenha o percentual similar de ciclovias construídas na Zona Oeste(31%) e aos bairros de Barra e Jacarepaguá (28%), considerando o espaço territorial das áreas, as ciclovias da zona sul abrangem maior espaço atendendo maior número de pessoas e maior quantidade de deslocamentos. Por ser a região mais rica da cidade tem o privilégio de ter a maior concentração territorial de ciclovias, tendo recebido as primeiras ciclovias da cidade.

Além de uma malha cicloviária que facilita o deslocamento entre alguns pontos da cidade, a sua proximidade com a orla do mar e a tradição da cidade em utilizar a bicicleta dentro dos bairros, explica o uso mais intenso da bicicleta na área (CEBRAP, 2019).

Figura 8 - Número de deslocamentos em bicicleta, divididos entre origem e destino.

| VIAGENS DE BICICLETA | CENTRO | ZONA SUL | GRANDE TIJUCA | LEOPOLDINA | GRANDE MÉIER | MADUREIRA | JACAREPAGUÁ | BANGU | CAMPO GRANDE | SANTA CRUZ | RMRJ |
|----------------------|--------|----------|---------------|------------|--------------|-----------|-------------|--------|--------------|------------|-------|
| CENTRO | 0 | 0 | 124 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ZONA SUL | 0 | 19.477 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| GRANDE TIJUCA | 124 | 0 | 319 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LEOPOLDINA | 0 | 0 | 0 | 4.777 | 86 | 257 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.630 |
| GRANDE MÉIER | 0 | 0 | 0 | 86 | 5.141 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MADUREIRA | 0 | 0 | 0 | 257 | 0 | 8.192 | 0 | 0 | 0 | 0 | 951 |
| JACAREPAGUÁ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.567 | 0 | 0 | 4.366 | 0 |
| BANGU | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21.149 | 201 | 0 | 0 |
| CAMPO GRANDE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 201 | 12.972 | 0 | 743 |
| SANTA CRUZ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.366 | 0 | 0 | 35.500 | 0 |
| RMRJ | 0 | 0 | 0 | 1.630 | 0 | 951 | 68 | 0 | 743 | 0 | 0 |

Fonte: Rio de Janeiro, 2015b.

Como se observa na figura 8, a Zona Sul é a terceira colocada entre as zonas do município onde mais há deslocamento de bicicleta, com 19.447 viagens dentro de sua própria região. Surpreende o fato de não serem verificados deslocamentos entre Centro e Zona Sul, ainda que sejam bairros próximos.

Os dados da tabela extraída do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, expõem a preferência dos ciclistas da cidade em usar a bicicleta como meio de transporte dentro da mesma zona, o que o plano define como deslocamento intrazonal. Ou seja, com origem na mesma zona administrativa de seu destino (RIO DE JANEIRO, 2015b).

De acordo com o estudo realizado pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, cerca de 41% das viagens feitas no município são facilmente pedaláveis, pois são realizadas em distâncias de até 5 km, durante o horário das 6 às 20 horas e por pessoas até 50 anos de idade. Ademais, tem-se 8,2% de viagens pedaláveis, de até 8 km, entre às 6 e 20 horas e por pessoas de até 50 anos.

Metade das viagens realizadas no Rio de Janeiro não são pedaláveis, pois os trechos utilizados não se enquadram em nenhuma das categorias citadas anteriormente (CEBRAP, 2019).

Comparando a figura 8, com os dados da pesquisa do CEBRAP (2019), se nota que a zona sul apresenta uma grande quantidade de deslocamentos em bicicleta. Viagens curtas de 5 a 8 km, dentro da própria zona ou em direção às suas proximidades, são as mais praticadas pelos ciclistas da cidade. Nestes trajetos a bicicleta tem deslocamento mais eficiente que veículos motorizados, principalmente em trajetos urbanos congestionados (COMISSÃO EUROPEIA, 2000).

Contudo, apesar de ter uma malha cicloviária em processo de consolidação desde a década de 90 e ter sido expandida principalmente durante o período pré-olímpico (2009-2016), a cidade ainda possui baixa oferta de infraestrutura cicloviária para a sua demanda (RIO DE JANEIRO, 2015b).

Dados demonstrados como resultados da pesquisa CEBRAP (2019), mostram que o ciclista carioca considera sua experiência em andar de bicicleta na cidade ruim e a infraestrutura cicloviária da cidade não é satisfatória. Os ciclistas manifestaram insatisfação em relação a sua integração com o transporte público, conservação, conexão entre as ciclovias, a qualidade das ciclovias, informação e sinalização, respeito dos motoristas e pedestres em relação às ciclovias e à existência de ciclovias e a sua distribuição ao longo do seu caminho.

Exemplo dos relatos dos ciclistas pode ser observado a partir do que acontece no Centro. Apesar do projeto Ciclorrotas Centro ter idealizado uma rede de 33 km dentro da região, apenas 5 quilômetros de rotas ciclísticas foram construídas a partir do projeto. As já existentes não conectam as principais estações de transporte como metrô ou VLT, terminam repentinamente e tem pouca conexão à malha cicloviária da Zona Sul. Levando em consideração essas informações e tendo em conta o alto volume de tráfego de veículos motorizados em suas ruas e avenidas, a ciclabilidade no centro se apresenta baixa.

Muitas ruas ainda não passaram pelo processo de apaziguamento do trânsito, o que é essencial para um melhor convívio entre ciclistas, pedestres e

veículos automotores à exemplo do que aconteceu na zona sul com as zonas 30, para dessa forma existir uma melhor ciclabilidade dentro do centro. Somado a esses fatores o acesso do Centro à Zona Sul é marcado pela falta de objetividade da ciclovia Mané Garrincha⁴, pois o seu caminho não é o mais rápido e direto.

Na gestão municipal do período de 2017 a 2020, a contradição entre discursos e dificuldade em desenvolver ações voltadas à estrutura da cidade impediram a expansão da malha ciclística do Rio de Janeiro. A política omissiva em relação ao planejamento urbano, falta de energia do governo na continuidade de ações para apaziguamento do trânsito por meio de aumento da área das calçadas, implantação de ciclovias, ruas de pedestres e redução das velocidades máximas dos veículos com ausência de manutenção e abandono de projetos integradores que conectassem bairros à malha cicloviária já existente, como o Ciclorrotas centro, resultou na deterioração e retração do sistema de ciclovias cariocas (CASA FLUMINENSE, 2017).

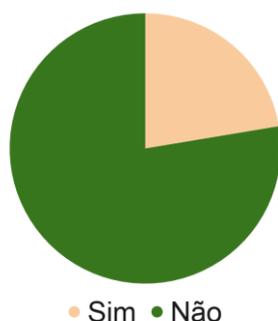
Trecho da entrevista da Casa Fluminense, organização não governamental sem fins lucrativos, que é a favor do desenvolvimento sustentável da cidade do Rio de Janeiro, trata sobre o novo plano diretor cicloviário da cidade em 2017 e manifesta de forma precisa essa demanda existente na cidade:

“Pessoalmente, eu considero a ideia excelente”, afirmou Clarisse Linke, diretora executiva do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP). Porém, ela destaca que é importante que não sejam esquecidos projetos que vinham sendo discutidos na gestão anterior, como o da ciclovia Saens Peña – Praça XV, o Ciclo Rotas Centro e outros. Já Carolina Queiroz, da Associação Carioca pela Mobilidade Ativa (MobiRio), criticou o fato do Plano Diretor Cicloviário ser a única meta relacionada ao transporte por bicicletas do Rio 2020 e a ausência de menções à redução de velocidade de vias no documento divulgado pela prefeitura. “Essa é uma medida importante, porque é impossível fazer ciclovia na cidade toda”, defendeu. (CASA FLUMINENSE, 2017)

⁴ Principal conexão entre os bairros da zona sul e centro, conecta os bairros de Copacabana, Botafogo, Flamengo e Centro, através dos seus 14 km.

Recentemente foi realizada uma pesquisa pela prefeitura da cidade, parte do novo projeto de revitalização da região, o Reviver Centro, buscando reconhecer as demandas dos moradores do Centro e de pessoas interessadas em morar na área. Quando questionadas se utilizam/ utilizariam veículo próprio no Centro (figura 8a), 22,37% responderam que sim e 77,63% responderam que não. Por outro lado, quando perguntadas se utilizam/ utilizariam bicicleta (figura 8b), 29,35% responderam que sim, contudo 55,62% responderam que não, mas que utilizaria se houvesse um investimento em ciclovias.

Figura 8a - Utiliza / utilizaria carro no Centro?



Fonte: Rio de Janeiro (2021)

Figura 8b - Utiliza / utilizaria bicicleta no Centro?



Fonte: Rio de Janeiro (2021)

Podemos considerar que essa pesquisa revela a existência da demanda interna do Centro em dispor de mais ciclovias que as que existem atualmente. É importante frisar que maiores investimentos em ciclovias irão atrair mais ciclistas a malha, com um opção de deslocamento das pessoas na região, área onde há a menor quantidade de ciclovias na cidade.

Apesar de alto potencial ciclável garantido pela relevo predominantemente plano das regiões, poucas intransponibilidades, clima agradável, da expansão de sua malha cicloviária e de sua infraestrutura ter sido destaque internacional, nos anos 2011 e 2013 figurando entre as 20 melhores cidades para se pedalar no mundo, de acordo com o ranking da Copenhagenize Design Co. (2019), o

Copenhagense Index, o Rio de Janeiro se esbarra na ausência de planejamento na idealização e construção de infraestrutura cicloviária e falta de segurança, o que provavelmente foi o motivo de ter excluído a cidade do ranking desde então, como também a insatisfação generalizada dos seus usuários, como visto nas pesquisas do Transporte Ativo (2020) e CEBRAP (2019).

Podemos considerar estes como potenciais fatores que atrapalham a ciclabilidade da cidade, desestimulando o uso da bicicleta nas ruas do Rio de Janeiro, dessa maneira diminuindo a ciclabilidade da cidade aos ciclistas que se deslocam pelas ruas na urbe.

4 PESQUISA SOBRE A HOSPITALIDADE E HOSTILIDADE EM ROTAS CICLÁVEIS NA ZONA SUL E CENTRO DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

Este capítulo teve por objetivo realizar pesquisa de campo para observar os deslocamentos com a bicicleta com base nos cinco princípios básicos holandeses para construção de malha cicloviária de forma a disponibilizar fluxo rápido e confortável no tráfego de bicicletas (CROW, 2007 apud Delbressine, 2013), que são: (1) a coerência no projeto conectando origem e destinos dos ciclistas; (2) objetividade no traçado das rotas; (3) atratividade desenhando as ciclovias que se encaixem perfeitamente com o entorno as tornando mais atraente de utilizar; (4) segurança a todos os usuários de vias públicas e (5) conforto.

Em seguida, analisou-se o acolhimento da cidade aos ciclistas urbanos com base nos conceitos de Grinover (2007, 2016) sobre cidade hospitaleira de acessibilidade, legibilidade e identidade. Ademais, com base em Wahlgren (2012) foram analisados nível de segurança viária ou pública e o quanto a cidade estimula o uso da bicicleta como meio de transporte. Sirkis (2000) contribuiu para uma análise histórica crítica, através de seus relatos do período em que era administrador público junto a Secretaria do Meio Ambiente da Cidade.

A cidade do Rio de Janeiro tem 458 quilômetros de vias construídas para receber ciclistas em todo o seu território, mas como este trabalho trata especificamente do Centro e Zona Sul, a pesquisa de campo avaliou as ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas ou faixas compartilhadas dentro dessas regiões.

O centro tem aproximadamente 1,5% do total da infraestrutura cicloviária da cidade, aproximadamente cinco quilômetros, enquanto a zona sul detém 30% dessa fatia, somando o total de aproximadamente 137 quilômetros de ciclovias construídas.

A pesquisa de campo ocorreu por meio da observação direta do autor que realizou pedaladas ao longo de percursos do espaço de estudo (zona sul e centro) entre os dias 25 de fevereiro a 2 de março de 2021. Ao longo do texto apresentar-se-ão figuras com respectivas discussões que representam aspectos identificados como hospitaleiros e/ou hostis.

Nas figuras 9 e 10, apresentam-se algumas ciclovias implantadas no centro durante o período pré-olímpico pelo projeto Rio Capital da Bicicleta. Na figura A vê-se a ciclofaixa ligando o MAM ao Centro por meio de sinalização horizontal, destacando, inclusive, a preferência dos ciclistas em cruzamento. Na figura B, tem-se a ciclovia construída no boulevard da avenida Rio Branco que se trata de uma continuação da ciclovia anterior proporcionando um percurso mais calmo e seguro.

Figura 9 - Ciclovia MAM- Buraco do Lume, principal conexão da Zona Sul ao Centro



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 10 - Ciclovia da avenida Rio Branco



Fonte: Acervo pessoal (2021)

É fato que a cidade aumentou a sua capacidade de acolher os ciclistas, nota-se a hospitalidade, dando a oportunidade de acesso à bicicleta para trajetos que não eram cicláveis, tais como na figura 10 no espaço da avenida Rio Branco, aumentando o leque de opções de caminho para a bicicleta principalmente aos ciclistas que não estão acostumados a dividir o trânsito com veículos motorizados, através de sua infraestrutura renovada e exclusiva, mais segura que às vias públicas que o ciclista precisa compartilhar o caminho junto a outros veículos motorizados (SIRKIS, 2000).

Por outro lado, não se deve desconsiderar a existência de estações de metrô que ligam o centro à zona sul e a inexistência de espaços (ou bicicletários) para que os ciclistas possam dar continuidade ao trajeto, sem a bicicleta, e/ou a possibilidade de dar continuidade à viagem com a bicicleta dentro dos carros de metrô em qualquer dia e horário. Logo, observa-se que, apesar de devidamente sinalizadas e serem de traçado objetivo, pecam pela falta de conectividade à malha cicloviária da zona sul e, por isso, se tornam subutilizadas e hostis.

Nas figuras 11, 12 e 18, mostram-se os túneis Velho e Novo, exemplos de trajetos que anteriormente eram exclusivos aos veículos motorizados e não pedaláveis e que, com as devidas adaptações, foram construídas uma faixa compartilhada em calçada no ano de 2013 e uma ciclovia em o que os tornou cicláveis. Dessa forma, foi aprimorada a acessibilidade dos moradores e visitantes aos demais bairros da zona sul e centro em bicicleta o que se entende como hospitalidade.

Figura 11 - Túnel Alaor Prata (Túnel Velho) –
Ciclovia Botafogo-Copacabana



Fonte: Reprodução de vídeo.⁵ Arlindo Pereira
(2019)

Figura 12 - Túnel Novo – Ciclovia Mané
Garrincha



Fonte: Acervo pessoal (2021)

⁵ Disponível em: <https://youtu.be/xZe-ZzTtBEY>. Acesso em: 5 mar. 2021.

Porém, a hostilidade pode ser identificada em reportagem e relatos dos ciclistas ao longo dos anos que definem certos locais como extremamente perigosos de se pedalar e que diminuem o interesse de muitos ciclistas, principalmente em ciclovias da Zona Sul, como a Mané Garrincha, que atravessa o Túnel Novo.

Figura 13 - Reportagem do jornal O Globo sobre o Túnel Novo, no ano de 2012

O GLOBO | O Globo

Para atravessar o Túnel Novo, todo cuidado é pouco, dizem pedestres

Larissa Medeiros*
17 de novembro de 2020 · 2 minuto de leitura



Custodio Coimbra / Agência O Globo

RIO — A Polícia Militar garante que o Túnel Novo recebe policiamento 24 horas por dia. Mas pedestres que cruzam a passagem entre Copacabana e Botafogo dizem que os roubos na travessia são recorrentes a qualquer hora. De acordo com relatos de moradores, o perigo no local é pauta antiga para quem utiliza as duas galerias.

Horácio Magalhães, presidente da Associação de Moradores de Copacabana (Amacopa), que afirma manter contato direto com o batalhão do bairro, diz que a falta de policiais no sentido Botafogo-Copacabana torna a fuga do assaltante mais fácil.

— Há policiamento 24 horas no lado do 19º BPM (Copacabana), mas nada adianta ter em um lado se não há vigilância do 2º BPM (Botafogo) no outro. O bandido vai fugir para o lado onde não tem — diz.

A PM informa que não há registros de ocorrência de roubos ou furtos em ambos os batalhões nos últimos dois meses.

POPULARES

Assessor do cantor Leonard morre após ser atingido por disparo na fazenda de canto Filho faz homenagem
Extra · Leitura de 1 min

Grávida com Covid morre ao parto de urgência e marido que foi chamado para se de 'O pulmão estava todo tom
Yahoo Notícias · Leitura de 2 min

Jovem é preso em Minas Ge publicação em rede social si Bolsonaro
Folhapress · Leitura de 4 min

Sem banho, Vlih Tube vira p dentro e fora do 'BBB21': 'Né tomei nem vou tomar', diz youtuber
Evra · Leitura de 1 min

Conheça os banheiros dos famosos que têm o tamanhi uma casa
Yahoo Vida e Estilo · Leitura de 1

Fonte: Yahoo notícias (2020)

A moradora Alice Passos passou por momentos de tensão em 2018, quando foi abordada às 14h por três menores enquanto andava na ciclovia

que passa pelo túnel. Apesar de não terem concluído o assalto, ela conta que lembra até do susto. Desde essa abordagem, passou a tomar mais cuidado quando precisa cruzar o Túnel Novo a pé. — Apesar de nunca mais ter acontecido nada comigo depois dessa vez, sempre evito passar lá em determinados horários; à noite, por exemplo, quando tem menos gente circulando — afirma. Reclamações como a de Alice são recorrentes em grupos de moradores de Copacabana e Botafogo. Divanyr Rodrigues, que mora em Copacabana há quase seis anos e precisa passar pelo local para ir ao trabalho, conta que evita andar pela passagem ao olhar os alertas que recebe constantemente pelo grupo e por amigos. — Uma amiga minha já foi assaltada no túnel. Muitas vezes eu pego ônibus apenas para atravessar a passagem porque tenho medo de andar ali. Só atravesso a pé se tiver viatura da polícia parada na entrada — afirma ela, revelando um hábito cultivado por outros moradores dos dois bairros e garantindo que a vigilância é mais frequente na galeria no sentido Copacabana-Botafogo (YAHOO NOTÍCIAS, 2020).

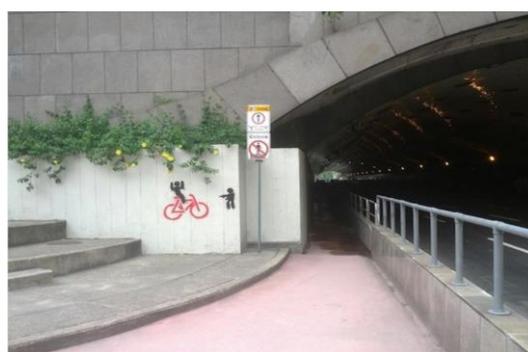
Os moradores e usuários da ciclovia, insatisfeitos com a segurança no local e cobrando das autoridades locais medidas para garantir segurança no túnel, se manifestaram em 2012 colando cartazes avisando do perigo de se atravessar o túnel e pintaram um stencil que deixa bem claro que a via é inóspita e por isso tem chances de ser palco de ações hostis através da violência e agressividade contra ciclistas, manifestadas por assaltos no local.

Figura 14 - Cartaz de aviso dos moradores de Botafogo na entrada do Túnel Novo



Fonte: O Globo (2012)

Figura 15 - Stencil denunciando o risco de assalto dentro do túnel



Fonte: Vá de Bike (2015)

Figura 16 - Detalhe do panfleto direcionado às autoridades de polícia



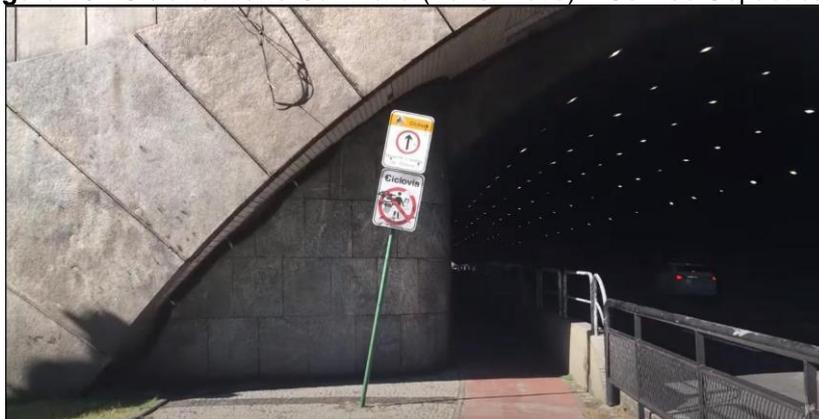
Fonte: Vá de Bike (2015)

Figura 17 - Panfleto colado no poste avisando sobre o risco de assalto no túnel



Fonte: Facebook (2015?)

Figura 18 - Ciclovia Mané Garrincha (Túnel Novo) – Sentido Copacabana



Fonte: Reprodução de vídeo.⁶ (Arlindo Pereira, 2018)

O mesmo caso se repete em outros trechos da ciclovia Mané Garrincha, perto da churrascaria Fogo de Chão e dentro do parque do Aterro do Flamengo onde rota alternativa da ciclovia original foi batizada pelos usuários de “ciclovia do perdeu” devido ao quantitativo de roubos na localidade (VÁ DE BIKE, 2015). Tal fato gerou o abandono da via, resultado da rejeição pelos ciclistas pela falta de coerência no traçado e segurança pública.

⁶ Disponível em: https://youtu.be/JYy8JS_xBeM. Acesso em: 05 mar. 2021

Figura 19 - Rota alternativa da ciclovia Mané Garrincha, em Botafogo



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Os índices de assaltos em ciclovias podem ser reduzidos através da presença da polícia e guardas patrulhando as imediações da ciclovia, integrada com uma estratégia de prevenção de crimes nos bairros. Torna-se importante que na concepção da ciclovias, seus projetos as contemplem com boa iluminação, trajetos que evitem atravessar lugares vazios e que tenham boa visibilidade, para garantir maior segurança ao ciclista, fomentando lugares mais humanos em detrimento de locais que negam a sua própria existência, pela falta sua de identidade e relações sociais.

Figura 20 - Policiais patrulhando em bicicleta imediações da ciclovia no bairro da Lagoa



Fonte: Acervo pessoal (2021)

A segurança do ciclista na cidade também depende de outros usuários das vias públicas da urbe. Motoristas, pedestres e ciclistas cariocas são conhecidos por sua imprudência e desprezo às regras de convivência (ou hospitalidade), expondo todos esses agentes sujeitos às fatalidades nas ruas (ou hostilidade).

O desprezo às regras de convivência pode ser visualizado nas figuras que se seguem. Nas figuras 21, 22 e 23 se observa a ocupação irregular das ciclovias, caçamba de lixo, motocicleta e barraca de ambulante aparecem nos espaços definidos para circulação das bicicletas.

Figura 21 - Ciclovía Tim Maia, Mirante do Leblon.



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 22 - Ciclovía Mané Garrincha, Shopping Casa Gourmet.



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Figura 23 - Ciclovía Stuart Angel, Urca.



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Entende-se a possibilidade de compartilhar o espaço da ciclovía com outros usuários em momentos específicos, até porque se apresenta como um exemplo de hospitalidade, tais como: uma pessoa com carrinho de bebê, um corredor etc. Entretanto, verificou-se que esses momentos específicos não são considerados, mas sim desprezados; apresentando a inospitalidade como pode ser visualizado nas figuras 24 e 25, onde diversos pedestres circulam de forma aleatória pelas ciclovias.

Figura 24 - Ciclovía Mané Garrincha, enseada de Botafogo

Figura 25 - Ciclovía Rubro Negra,, Leblon



Fonte: Acervo Pessoal (2021)



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Segundo Malaguti (2012), o compartilhamento entre ciclistas e pedestres nos espaços da cidade do Rio de Janeiro é exagerado, o que acaba criando um conflito entre os dois usuários que precisam compartilhar os pequenos espaços das calçadas das ruas, o que pode gerar acidentes. Parte desse problema é ocasionado pelo fato da cidade destinar muitos espaços de circulação dos veículos automotores, em detrimento dos pedestres e dos ciclistas, que necessitam se apertar compartilhando pequenas calçadas.

É importante citar que a hospitalidade pressupõe além de partilha de informações e de território, implica também direitos e deveres entre os atores da hospitalidade (AUGÉ, 1994 *apud* GRINOVER, 2016). No caso da ciclovia um espaço urbano é de bom tom o respeito tanto de pedestres quanto de ciclistas dentro desses espaços compartilhados, como uma forma de tornar esses espaços um “lugar mais humano”, palco de práticas de acolhimento e civilidade.

Essa negociação do espaço, não se restringe aos pedestres e ciclistas, mas também deve-se atentar para o caso de veículos automotores como se vê na figura

26, onde os carros, estacionados e/ou em circulação muito próximos às ciclovias dificultam a visualização do percurso afetando a ciclabilidade.

Figura 26 - Ciclovia MAM- Buraco do Lume, cruzamento entres a avenida Graça Aranha e rua Debret, Centro



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Existem casos mais extremos na cidade, como o compartilhamento de vias com veículos automotores, o que segundo Wahlgren(2012) costuma não ser agradável (hostil) aos ciclistas. Dentro destes fatores que afastam os ciclistas das ruas, podemos citar a fumaça de escapes dos veículos e a baixa segurança viária nas vias planejadas para os automóveis, que são usadas pelos ciclistas na falta ou mau estado de conservação de ciclovia e congêneres, como ciclofaixas ou faixas compartilhadas.

Nas figuras 27 e 28, podemos notar que acidentes em vias compartilhadas com veículos motorizados são recorrentes, em virtude da baixa segurança viária das ruas da cidade, potencializada pelo desprezo às regras de convivência no trânsito, visto que a bicicleta tem prioridade em relação aos veículos automotores.

Figura 27 - Reportagem sobre atropelamento de ciclista em Botafogo, no ano de 2019

RIO DE JANEIRO

Ciclista é atropelado em Botafogo; motorista de ônibus não prestou socorro, segundo testemunhas

Testemunhas disseram que atleta foi atingido por ônibus em alta velocidade. A vítima está em estado gravíssimo no Hospital Miguel Couto.

Por Elza Gimenez e Henrique Coelho, TV Globo e G1 Rio

03/12/2019 08h47 - Atualizado há um ano



Fonte: G1 (2019)

Figura 28 - Reportagem sobre atropelamento de ciclista em Botafogo, no ano de 2016

11/10/2016 15h33 - Atualizado em 11/10/2016 17h29

Ciclista morre após ser atropelada em Botafogo, Zona Sul do Rio

Ônibus não teria esperado no local do acidente, segundo testemunhas. Mulher estava sem identificação, de acordo com Corpo de Bombeiros.

Do G1 Rio



Fonte: G1 (2016)

Muitas ciclovias da cidade são consideradas hostis pelos ciclistas porque além de ter baixa manutenção, mau dimensionamento e baixa legibilidade, têm seus trajetos cortando lugares desertos, com pouca iluminação, visibilidade e monitoramento de força policial, o que aumenta o risco de assaltos. Acabam por não ter a devida aderência do público por esses motivos, que acaba se arriscando compartilhando uma via com veículos motorizados.

Trazendo o tema à hospitalidade, Augé (1994 *apud* GRINOVER 2016) aponta que isto acontece pois estes lugares são considerados espaços sem hospitalidade, sítio onde carece identidade, memória e relacionamento, considerados por “não lugares” (de hostilidade).

Essa questão, apesar de ser impossível ser solucionada imediatamente, poderia ser controlada pelo poder público através de maiores fiscalização, e punição dos infratores com severas multas. Grande parte desse problema sucede pela falta ou ausência de fiscalização na cidade que implica a não aplicação da lei (SIRKIS, 2000).

As ciclovias da cidade do Rio de Janeiro, ainda sofrem dos problemas antigos relatados por Sirkis já nos anos 2000, a falta de manutenção e vandalismo que são submetidas todos os dias. Impactando diretamente na acessibilidade dos ciclistas à malha cicloviária.

É interessante recordar o ponto mais criticado pelos ciclistas no deslocamento em bicicleta no Rio de Janeiro na pesquisa realizada pelo Transporte Ativo⁷, como também a pesquisa do CEBRAP em 2019: a infraestrutura cicloviária da cidade.

Esses problemas são responsáveis pela redução da malha cicloviária já existente e um dos motivos que os ciclistas deixam de usar a bicicleta. Ao diminuir a oferta de infraestrutura adequada para o uso da bicicleta se desestimula o aumento de seu uso no município, como já denunciava Sirkis (2000), duas décadas atrás na cidade.

Isso se deve ao fato da falta de manutenção pela intempérie, que castiga as ciclovias que apresentam muitos buracos e falta de padrão pela manutenção de má qualidade que apaga características originais da via, deixando de refazer a sinalização apropriada da via reformada. É relevante citar a falta de replantio das árvores que caíram e ofereciam sombra ao longo do trajeto da ciclovia, afetando diretamente a ciclabilidade em alguns trechos da via. Nas figuras 29, 30, 31, 32 e 33 se apresentam alguns exemplos.

Figura 29 - Ciclovia Mané Garrincha, Rua General Severiano

⁷ Pesquisa Perfil do Ciclista 2018, realizada pelo Transporte Ativo. Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>. Acesso em: 20 de fev. de 2021.



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 30 - Raízes de árvores na Ciclovía Mané Garrincha, Botafogo

Figura 31 - Ciclovía Rubro negra, Leblon

Figura 32 - Ciclovía Stuart Angel, Urca



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Na figura 29 se observa que a falta de manutenção se apresenta como problema de parte da ciclovía, construída em 1994. A figura se refere a parte da estrutura localizada à rua General Severiano, em Botafogo. Como se pode notar há irregularidades no calçamento que impactam não somente no fluxo, como no conforto e na segurança do ciclista. Segurança devido a irregularidade no pavimento poder causar a queda do ciclista e, em caso mais grave, expondo-o a um acidente no caso da queda se direcionar para a via de veículos automotores.

Outro aspecto observado se refere ao crescimento das raízes de árvores localizadas ao lado das ciclovias. Entende-se como um problema crônico, visto que

pode ser visualizado em diferentes ciclovias localizadas na zona sul (figuras 30, 31 e 32).

Na figura 33, ainda sobre a ciclovia Mané Garrincha, na altura da Enseada de Botafogo, observa-se uma gola de árvore. Trata-se de imagem frequente ao longo da ciclovia. Tal fato impacta não somente na experiência do ciclista como também inibe o uso devido ausência de sombras somadas as altas temperaturas gerando desconforto térmico para realização da atividade física (pedalar).

Figura 33 - Ciclovia Mané Garrincha (Enseada de Botafogo)



Fonte: Acervo Pessoal (2021)

Com a falta de manutenção as ciclovias apresentam pouca sinalização, alguns trechos totalmente descaracterizados, tornando difícil identificar onde começa e termina. Esse abandono é notado principalmente na infraestrutura cicloviária de dentro dos bairros da zona sul e também dentro do centro próximo à região do porto, que conta com uma estrutura de faixas compartilhadas, ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas, mais recentes do que as da orla. Podemos ver exemplos do abandono nas figuras 33a, 33b, 35, 36, 37, 38, 40 e 41.

Em comparação, na figura 34 vemos uma ciclovia devidamente sinalizada, contudo a ciclovia na rua real grandeza (figura 39), está em um padrão diferente evidenciando a baixa legibilidade das ciclovias na cidade.

Figura 33a - Ciclovía que conecta a Mané garrincha a ciclovía Botafogo-Copacabana



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 33b - Ciclovía que conecta a Mané garrincha a ciclovía Botafogo-Copacabana



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 34 - Ciclofaixa na Rua Conde de Baependi, Laranjeiras



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 35 - Ciclovía na Rua Mena Barreto, Botafogo



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 36 - Cruzamento da ciclovía entre as ruas Mena Barreto e Real Grandeza, Botafogo



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 37 - Ciclovía no cruzamento entre as ruas Mena Barreto e Real Grandeza, outro ponto de vista, Botafogo



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 38 - Ciclofaixa da rua real grandeza, Botafogo



Figura 39 - Ciclofaixa da rua real grandeza, lado oposto, Botafogo

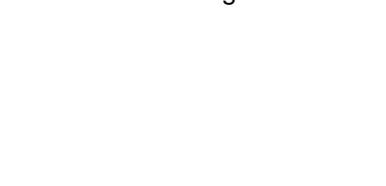


Figura 40 - Ciclofaixa no cruzamento entre as ruas real grandeza e general polidoro, Botafogo





Fonte: Acervo pessoal (2021)

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 41 - Ciclofaixa no largo do machado, Laranjeiras



Fonte: Acervo pessoal (2021)

As vias exclusivas para bicicleta, apresentam buracos no pavimento e desgastes de sua sinalização horizontal e vertical, pela má manutenção e vandalismo das vias. Dessa forma alguns trechos estão totalmente irreconhecíveis.

Essa falta de legibilidade dessas ciclovias impacta negativamente na acolhida dos ciclistas destes espaços, pois sem devida sinalização horizontal, os motoristas não percebem que ali é uma ciclovia, podendo ocasionar acidentes e portanto podem ser considerados espaços hostis aos ciclistas.

No centro da cidade pode-se mostrar a ciclofaixa MAM-Buraco do Lume (figura 42), devidamente sinalizada e pavimentada, um lugar (de hospitalidade), independentemente dos desrespeitos às regras de convivência acolhe bem o ciclista, pela sua configuração plana e traçado objetivo, apesar de sua baixa conectividade com o resto da malha cicloviária da cidade.

Figura 42 - Ciclofaixa MAM-Buraco do Lume, avenida Graça Aranha, Centro

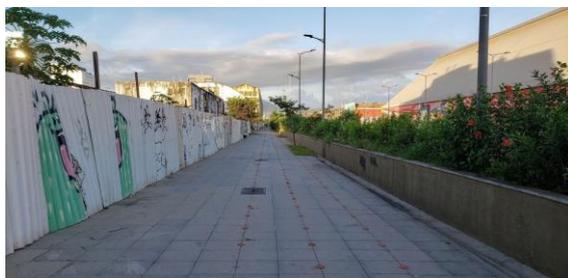


Fonte: Acervo pessoal

Em comparação a outra ciclovia também localizada no centro, na avenida Alfred Agache (figuras 43 e 44), pode-se observar uma via, fora dos padrões vistos até então ao longo da pesquisa de campo na Zona Sul e Centro.

Os tachões vermelhos que demarcam a ciclovia na calçada são altos, dessa maneira potencialmente perigosos aos ciclistas que podem perder o controle da bicicleta se passar por cima destes, levando à queda. É importante ressaltar o abandono da área, um lugar deserto e sem patrulhamento, ainda mal aproveitado na cidade, apesar dos esforços da prefeitura através do projeto Porto Maravilha. Esse conjunto de fatores acabam tornando a ciclovia hostil ao ciclista.

Figura 43 - Ciclovía na Avenida Alfred Agache, Centro.



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 44 - Tachões que demarcam a ciclovía na Avenida Alfred Agache, Centro.



Fonte: Acervo pessoal (2021)

É relevante comentar sobre as sinalizações das ciclovias da cidade, que não correspondem ao Manual Brasileiro de Sinalização (2007a, 2007b). No manual que é de 2007, não existem os padrões de sinalização utilizados pela prefeitura nas ciclovias e ciclofaixas da cidade, criados a partir do projeto Ciclovias Cariocas em 2005.

Essa falta de padrão na sinalização afeta na legibilidade das ciclovias em relação aos ciclistas e motoristas, que apesar de compartilharem as ruas e, portanto, as mesmas leis de trânsito, não compartilham a mesma sinalização dentro da cidade, o que pode gerar situações de conflito (de hostilidade).

Isso se deve ao fato que pela falta de segurança viária ao ciclista fomentada por essa não conformidade da sinalização viária, pode faltar compreensão dos usuários das vias públicas, o que pode acabar resultando em fatalidades no trânsito de pedestres, ciclistas e motoristas.

Figura 45 - Padrão de sinalização criado pelo projeto ciclovias cariocas em 2005

Figura 46 - Sinalização de advertência

Figura 48 - Sinalização de regulamentação



Fonte: : Sinalização para Ciclovias do livro Ciclovias Cariocas (AIRBINDER; SIRKIS, 2005, p.170)

| Subgrupo | Sinal | |
|--|--|-------|
| Trânsito de ciclistas | Trânsito de ciclistas | A-30a |
| Passagem sinalizada de ciclistas | Passagem sinalizada de ciclistas | A-30b |
| Trânsito compartilhado por ciclistas e pedestres | Trânsito compartilhado por ciclistas e pedestres | A-30c |
| Trânsito de pedestres | Trânsito de pedestres | A-32a |
| Passagem sinalizada de pedestres | Passagem sinalizada de pedestres | A-32b |

Figura 47 - Sinalização de regulamentação

| | | |
|---|-------|--|
| Proibido trânsito de pedestres | R-29 | |
| Pedestre, ande pela esquerda | R-30 | |
| Pedestre, ande pela direita | R-31 | |
| Ciclista, transite à esquerda | R-35a | |
| Ciclista, transite à direita | R-35b | |
| Ciclistas à esquerda, pedestres à direita | R-36a | |
| Pedestres à esquerda, ciclistas à direita | R-36b | |

Fonte: Sinal de Regulamentação do CONTRAN. Fonte: Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, 2007a, p.120
 Fonte: Sinal de Regulamentação do CONTRAN. Fonte: Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, 2007b, p. 38

| | | |
|------------------------------------|------|--|
| Circulação exclusiva de bicicletas | R-34 | |
| Proibido trânsito de bicicletas | R-12 | |

Fonte: Sinal de Regulamentação do CONTRAN. Fonte: Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, 2007b, p. 37
 Fonte: Sinal de Regulamentação do CONTRAN. Fonte: Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, 2007b, p. 36

Através da observação de grande parte da malha cicloviária da região, as vias ao longo de toda a orla, além de apresentarem desgastes ocasionados pela intempérie, sofrem com muito vandalismo. É possível notar comparando as ciclovias apresentadas até agora, como também as figuras 49, 50, 51, 52, 53 e 54, a marcante falta de padronização da dimensão, pavimentação e sinalização das vias para bicicleta da cidade.

Figura 49 - Ciclovía Mané garrincha, Parque do Aterro do Flamengo



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 50 - Ciclovía da praia de Ipanema



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 51 - Ciclovía da praia do Leblon



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 52 - Ciclovía Tim Maia



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 53 - Ciclovía da praia de Copacabana



Fonte: Acervo pessoal (2021)

Figura 54 - Faixa compartilhada da Lagoa



Fonte: Acervo pessoal (2021)

O traçado da maioria das ciclovias não privilegia um caminho mais rápido, confortável e seguro ao ciclista, com ciclovias nas calçadas e faltando caminhos de traçado mais objetivos. Pode-se notar a que a malha ciclovária foi concebida pensando no lazer, e não como uma alternativa para a mobilidade das pessoas entre os bairros da Zona Sul e Centro.

Em entrevista, Iuri Sabino, ciclista urbano por 13 anos no Rio de Janeiro e atualmente bike courier, relata a sua experiência em pedalar na cidade. O seu

principal motivo em utilizar a bicicleta como sua principal forma de deslocamento é a péssima qualidade do sistema de transporte público, segundo o ciclista, também motivada pela sua paixão pela bicicleta.

Em um vídeo para o seu canal na plataforma YouTube, Sabino descreve como seria o seu deslocamento para ir trabalhar em Copacabana se usasse o transporte público:

“Uso dois ônibus para chegar no trabalho. O ônibus é um lixo tá! Totalmente sujo, as linhas são lotadas, as que contam com ar condicionado, o ar condicionado não funciona, solta água, molha o chão que é sujo e faz uma lama. Os motoristas são insatisfeitos com o trabalho e descontam toda a sua insatisfação com os passageiros, que por sua vez também manifestam a sua insatisfação com o motorista e tudo vira uma bola de neve, que faz o que é ruim ficar ainda pior. Levo de 1h30 a 2h10 de deslocamento, um processo chato para ir trabalhar de ônibus. Tem o metrô também, mas no caso precisaria pegar um ônibus para depois entrar no metrô, que é super lotado. Para mim sai muito caro, pois eu considero o transporte público na cidade caro pela maneira que você é tratado. O transporte público em geral não me satisfaz. Eu pego a minha bicicleta para não passar por isso.”

Iuri, morador da Zona Norte da cidade, faz um deslocamento não convencional em bicicleta. Ele atravessava até meados de 2020 uma distância de 23km de sua casa até o seu trabalho na Zona Sul. E nesse trajeto atravessa grande parte da malha cicloviária da zona, tendo em vista também se desloca por algumas ruas da região do centro do Rio de Janeiro, porém nenhuma delas têm uma infraestrutura cicloviária. Ele considera pedalar na cidade perigoso e que muito se deve a omissão da prefeitura na intenção de proteger os ciclistas, nas vias urbanas através de maior fiscalização no trânsito, para aplicar a lei punindo os infratores.

Para o entrevistado, a situação muda quando chega na Zona Sul, pois segundo ele a região conta com o mínimo de infraestrutura para receber a bicicleta e que apesar de enfrentar pedestre desatentos e motoristas infratores, estacionando

veículos em cima de ciclovias ou ciclofaixas, pavimentação danificada ao longo de seu caminho, tem uma avaliação positiva do seu deslocamento nos bairros da zona sul.

Relata que no parque do Aterro do Flamengo existe policiamento para garantir a segurança de quem usa a ciclovia no parque, o que garante um deslocamento mais tranquilo na região. Sobre as ciclovias afirma que a sua qualidade não é a melhor, mas que pelo menos a sua existência auxilia em seu deslocamento e comparado às ciclovias da zona norte são mais funcionais e atrativas de se andar.

Sabino denuncia que fora das ciclovias o trânsito da cidade do Rio de Janeiro é criminoso, e explica que o compartilhamento das vias comuns da cidade se dá de uma forma hostil, recebendo xingamento de motoristas, finas e fechadas. Expõe que isso acontece pela má formação dos motoristas que desconhecem vários artigos do código brasileiro de trânsito, que atualmente configura fechadas aos ciclistas como infração gravíssima, como também pela falta de fiscalização dos órgãos competentes para coibir essas práticas de ameaça ao ciclista.

Quando questionado se mudou de opinião de 2018 até a atualidade, cita que a sua percepção de segurança no trânsito diminuiu, pois sentiu que a omissão da prefeitura da cidade na fiscalização só aumentou ao longo destes anos, desligando inúmeros radares nas ruas e reduzindo o efetivo que já era pequeno da guarda municipal nas ruas. Com isso as ruas da cidade se consolidaram como um lugar sem lei, onde o maior e mais forte prevalece.

Podemos verificar a partir desta pesquisa a baixa qualidade da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e Centro do Rio de Janeiro. A falta de manutenção, vandalismo, baixa sensação de segurança viária e pública, impactam negativamente a experiência dos ciclistas, em grande parte avaliada como negativa pelos seus usuários.

A ciclabilidade da cidade apesar de sua topografia predominantemente plana e clima tropical, pode ser considerada baixa. Isso porque tem uma malha pouco

integrada, mal planejada, traçado predominantemente não objetivo e baixa conservação.

Houve a expansão da malha cicloviária nas últimas décadas, que infelizmente não acompanhou a manutenção das vias já existentes, como também políticas públicas que fomentem o uso da bicicleta, principalmente no Centro, que conta com a menor parte da rede cicloviária da cidade e existe uma demanda reprimida pela falta de ciclovias, de acordo com pesquisa realizada pela prefeitura em 2021.

Trazendo a perspectiva da hospitalidade estudada neste trabalho, podemos considerar a malha cicloviária na zona sul de certa forma hospitaleira no que tange a maior oferta de rotas destinadas à bicicleta em seus espaços públicos, por caminhos mais calmos e isolados do tráfego de veículos automotores. Podemos citar algumas ciclofaixas do Centro, como exemplo de hospitalidade, que devidamente sinalizadas e pavimentadas, garantem deslocamento seguro para os seus usuários.

A hostilidade é manifestada pela falta de segurança viária, pela baixa conservação das ciclovias existentes e falta de segurança pública, pela falta de patrulhamento em determinados trechos. Podendo ser expostos à fatalidades no trânsito e a assaltos fruto da inospitalidade de algumas áreas da Zona Sul ao ciclista.

No Centro a hostilidade ao ciclista é manifestada pela baixa de conectividade da região com a malha cicloviária e baixa oferta de ciclovias que atendam os ciclistas que se deslocam na região, que por conta destes aspectos, não atende satisfatoriamente os seus usuários de acordo com Transporte Ativo (2020) e CEBRAP (2019).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho foi desenvolvido com o objetivo de analisar a hospitalidade e a hostilidade urbana dentro da cidade do Rio de Janeiro em relação aos ciclistas que utilizam a infraestrutura urbana da zona sul e centro para se deslocar de bicicleta.

O movimento de expansão da malha cicloviária dentro das últimas décadas foi importante no sentido de garantir maior protagonismo da bicicleta na cidade, proporcionando maior igualdade de acesso aos espaços públicos, a legibilidade das vias exclusivas para a bicicleta e a identidade dos ciclistas com a cidade.

Contudo, falta sinalização e manutenção da infraestrutura e integração do sistema, como também a reestruturação de vias visando melhor compartilhamento do espaço urbano, o que acaba impactando negativamente na atração de mais ciclistas para o uso da bicicleta e na circulação dos ciclistas pela malha cicloviária.

Isso acontece pelo fato de que, nos últimos anos, pouco se avançou em relação à construção de uma cidade verdadeiramente acolhedora, prezando pela acessibilidade universal e legibilidade dos seus espaços, através de uma política participativa, que instiga a identidade da cidade a partir da apropriação do seu patrimônio cultural e da sua paisagem, dentre outros fatores.

A inospitalidade da cidade em relação aos ciclistas impede que metade dos trajetos existentes na zona sul e centro da cidade do Rio de Janeiro sejam realizados em bicicleta, cerceando o direito de se locomover plenamente entre os bairros. Essa falta de estrutura adequada para proteger os ciclistas, aliado à falta de fiscalização e governança dos espaços públicos expõe os ciclistas a um território da hostilidade, violência manifestada através da falta de segurança viária e pública.

Uma hostilidade gerada dentro do espaço urbano, que ao longo da sua transformação como cidade funcionalista e desenvolvimentista, deixou de ter a plena vocação de receber a todos, para melhor receber automóveis atingindo diretamente o direito dos cidadãos da urbe ao acesso universal aos espaços aos equipamentos públicos, incluindo os ciclistas.

A cidade do Rio de Janeiro é dominada por problemas de mobilidade pelo baixo nível de serviços dos transportes públicos, intenso volume de tráfego e acentuada circulação de pessoas. A bicicleta surgiu como uma alternativa a esses problemas dentro do seu espaço, pelo seu preço acessível e por ser modal que não emite poluição atmosférica em seu uso.

Apesar do município, como muitas cidades do mundo que sofrem com problemas de origem semelhante, ter buscado nas últimas décadas, através da construção de políticas cicloviárias, reverter a tendência à motorização dos deslocamentos nos grandes centros urbanos, percebe-se que a política de transporte da cidade ainda não dá a devida atenção a pedestres e ciclistas, sujeitos que sofrem com a falta de espaço dentro da cidade, compartilhando calçadas e ciclovias com baixo nível de conservação, como também sofrem com os problemas de segurança pública e viária, como assaltos e atropelamentos.

A mobilidade dentro da cidade é um grande desafio da capital, muito se caminhou no sentido de oferecer uma melhor ciclabilidade aos ciclistas da cidade, no entanto, os deslocamentos em bicicletas ainda têm baixos números devido aos problemas citados anteriormente que provocam baixa sensação de segurança aos ciclistas. Como também problemas na malha cicloviária, como falta de manutenção ou trajetos (malha cicloviária) não contínuos.

Para a formação de uma cidade hospitaleira, é necessário o estímulo de espaços urbanos que sejam palco da hospitalidade manifestada pelas relações sociais, de acesso a todos os seus moradores e visitantes, que seja de fácil compreensão de seu povo e que principalmente reflita a cultura da sociedade, sendo um ambiente mais humano, provido de identidade.

Dessa forma, é importante uma administração que busque melhorar a acessibilidade dos espaços da cidade, a partir de sua reformulação, tornando-os espaços de compartilhamento mais humanizados. Tornando-os mais legíveis através de uma linguagem que seja facilmente compreendida, através de sinalização padronizada e arquitetura que dessa forma seja concebido um ambiente que tenha identidade com o seu povo.

A ciclabilidade está diretamente relacionada a hospitalidade, pois esta dita como as relações sociais acontecem no espaço urbano. Dessa maneira, uma cidade hospitaleira de certa forma é uma cidade ciclável, pois a cidade ciclável é uma urbe que acolhe bem o cidadão, principalmente o ciclista, zelando pela segurança do coletivo, independente do modal que utiliza. É a cidade que a população melhor partilha os seus espaços públicos, espaços comuns a todos. O município necessita se reformular para melhor acolher os seus habitantes, através de um espaço urbano acessível a todos, reduzindo fatalidades no deslocamento das pessoas, os tornando mais humanos e hospitaleiros.

Pode-se observar que houve a expansão da malha cicloviária nas últimas décadas, que infelizmente não acompanhou a manutenção das vias já existentes, como também políticas públicas que fomentem o uso da bicicleta, principalmente no Centro, que conta com a menor parte da rede cicloviária da cidade e existe uma demanda reprimida pela falta de ciclovias, de acordo com pesquisa realizada pela prefeitura em 2021.

Do ponto de vista da hospitalidade e hostilidade ao ciclista, pode-se considerar a malha cicloviária na zona sul hospitaleira no que tange a maior oferta de rotas destinadas à bicicleta em seus espaços públicos, por caminhos mais calmos e isolados do tráfego de veículos automotores. Já no Centro, como exemplo de hospitalidade, as ciclovias sinalizadas e pavimentadas, garantem deslocamento seguro para os seus usuários.

Em relação à hostilidade da cidade ao ciclista, esta é manifestada pela falta de segurança viária, pela baixa conservação e falta de segurança pública em determinados trechos das ciclovias analisadas, expondo ciclistas às fatalidades no trânsito, como também à assaltos. Pode-se compreender que estes fatos se sucedem em razão do status de “não lugar” destes espaços públicos da Zona Sul. No Centro, o catalisador da hostilidade ao ciclista é a baixa conectividade da região à malha cicloviária da cidade e a baixa oferta de ciclovias que atendam a população dos bairros da região.

Nota-se a insatisfação dos usuários da rede cicloviária da cidade que, por conta da baixa sensação de segurança viária e pública, deixam de usar a bicicleta em seus deslocamentos pedaláveis, usando transporte público ou veículo motorizado. Tal fato, reflete o baixo uso da bicicleta dentro do município, quando comparado ao número de deslocamentos realizados a pé e em veículos motorizados.

Verificou-se que na maioria dos deslocamentos de bicicleta faltam ciclovias integradas às estações de transporte de massa, assim como bicicletários seguros para estacionamentos das bicicletas. Acredita-se na importância de se estimular a intermodalidade para auxiliar no aumento do percentual de deslocamentos nas zona sul e centro da cidade que atualmente é de 3%.

O trabalho se mostrou relevante para a academia por tratar da hospitalidade urbana ao ciclista, tópico pouco abordado, como se pode observar pela escassez de trabalhos sobre o assunto, apesar da Hospitalidade em seu aspecto doméstico e comercial serem amplamente discutidos. O mesmo tange a ciclabilidade, que apesar de ser um assunto abordado por diversos autores, falta dentro do Brasil e principalmente no Rio de Janeiro uma maior discussão sobre o tema.

Desta forma, pode-se considerá-lo importante, para maior divulgação do tema e posteriores observações e pesquisas, com a finalidade de aprimorar a hospitalidade urbana e a ciclabilidade da cidade em futuros projetos de reestruturação de seus espaços públicos e na criação políticas públicas que visem melhorar a mobilidade da Zona Sul e Centro do Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIRBINDER, Roberto; SIRKIS, Alfredo. **Ciclovias do Rio**. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos, 2005.

BINATTI, Gabriela. **Mobilidade e cultura de bicicleta no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Itaú, 2016. 88 p. Uma publicação Transporte Ativo. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Gabriela_Binatti/publication/342734410_MOBILIDADE_E_CULTURA_DE_BICICLETA_NO_RIO_DE_JANEIRO_NO_RIO_DE_JANEIRO/links/5f040dc4299bf1881607da81/MOBILIDADE-E-CULTURA-DE-BICICLETA-NO-RIO-DE-JANEIRO-NO-RIO-DE-JANEIRO.pdf. Acesso em: 19 jan. 2021.

BRASIL Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Sinalização Vertical de Advertência**. 2. ed. Brasília, 2007a. Manual Brasileiro de Sinalização. v.2. 218 p.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Sinalização Vertical de Regulamentação**. 2. ed. Brasília, 2007b. Manual de Sinalização Brasileiro de Sinalização. v.1. 220 p.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 19 fev. 2021.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2020**. 2020. Elaborada pela Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>. Acesso em: 19 jan. 2021.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF: Presidência da República, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 19 fev. 2021.

CASA FLUMINENSE. **Plano Diretor Ciclovário: especialistas recebem proposta com ressalvas**. 2017. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/plano-diretor-ciclovuario-especialistas-recebem-proposta-com-ressalvas/> Acesso em: 22 fev. 2021.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. **Hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2004.

_____. A pesquisa em hospitalidade. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 30., 2007, Santos. **Resumo [...]**. Santos: Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2007. p. 1-24. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2007/resumos/R1225-1.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

_____. Os Interstícios da Hospitalidade. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, v. 11, n. 5, p. 42-69, maio 2015. Disponível em: <https://www.rev Hosp.org/hospitalidade/article/download/574/643>. Acesso em: 08 fev. 2021.

CEBRAP (São Paulo). Cebrap. **Impacto social do uso da bicicleta no Rio de Janeiro**. São Paulo: Cebrap, 2019. 44 p. Disponível em: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2019/08/Impacto-Social-do-Uso-da-Bicicleta-no-Rio-de-Janeiro_ebook.pdf. Acesso em: 27 fev. 2021.

CÉSAR, Yuriê Baptista. **Avaliação da ciclabilidade das cidades brasileiras**. 2014. 71 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Urbana, Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2014. Disponível em:

<https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/7424/DissYBC.pdf?sequence=1>. Acesso em: 19 jan. 2021

COELHO FILHO, Osmar; SACCARO JUNIOR, Nilo Luiz. **Cidades Cicláveis: avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil**. 2276. ed. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2017. 54 f. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7521/1/TD_2276.pdf. Acesso em: 15 fev. 2021.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para bicicletas, cidades do futuro**. Luxemburgo: Serviços das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/cycling1.pdf>. Acesso em: 22 jan. 2021.

COPENHAGENIZE DESIGN CO. (Dinamarca). **Copenhagenize Index 2019**. 2019. Disponível em: <https://copenhagenizeindex.eu/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

DELBRESSINE, Rick. **The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands**. 2013. 155 f. Dissertação (Mestrado) - Civil Engineering, Transport & Planning, Delft University Of Technology, Delft, 2013. Disponível em: <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:f3861d56-2ab9-4e33-b597-35c27d8943b8/datastream/OBJ>. Acesso em: 22 fev. 2021.

FERRAZ, Valéria. Hospitalidade urbana: Ampliando o conceito. **Revista Iberoamericana de Turismo**, Penedo, vol. 3, n. 2, p. 84-99, 2013. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/333115033_HOSPITALIDADE_URBANA_AMPLIANDO_O_CONCEITO. Acesso em: 15 fev. 2021.

GOTMAN, Anne. Entrevista a Marie Raynal. **Revista Hospitalidade**, v. X, no 1, p. 146-157, 2013.

GRINOVER, Lucio. **A Hospitalidade, a Cidade e o Turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.

_____. We, the City, the Hospitality. **Revista Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade**, [S.L.], v. 11, n. 1, p. 224-234, 2019. Universidade Caxias do Sul. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v11i1p224>. Acesso em: 15 fev. 2021.

_____. **A cidade à procura da hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2016.

G1 (Brasil). **Ciclista é atropelado em Botafogo**: motorista de ônibus não prestou socorro, segundo testemunhas. motorista de ônibus não prestou socorro, segundo testemunhas. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/12/03/ciclista-e-atropelado-na-zona-sul-do-rio.ghtml>. Acesso em: 5 mar. 2021.

_____. **Ciclista morre após ser atropelada em Botafogo, Zona Sul do Rio**: ônibus não teria esperado no local do acidente, segundo testemunhas. mulher estava sem identificação, de acordo com corpo de bombeiros.. Ônibus não teria esperado no local do acidente, segundo testemunhas. Mulher estava sem identificação, de acordo com Corpo de Bombeiros. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/ciclista-morre-apos-ser-atropelada-em-botafogo-zona-sul-do-rio.html>. Acesso em: 5 mar. 2021.

_____. **Malha cicloviária das capitais cresce 133% em 4 anos e já passa de 3 mil quilômetros**: são 3.291 km de vias destinadas aos ciclistas; em 2014, eram 1.414 km. ainda assim, elas correspondem a apenas 3,1% da malha viária total das cidades.. São 3.291 km de vias destinadas aos ciclistas; em 2014, eram 1.414 km. Ainda assim, elas correspondem a apenas 3,1% da malha viária total das cidades. 2018. Elaborada por Clara Velasco, Guilherme Ramalho, Luana Massuella e Thiago Reis, G1 e GloboNews. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/28/malha-ciclovitaria-das-capitais-cresce-133-em-4-anos-e-ja-passa-de-3-mil-quilometros.ghtml>. Acesso em: 28 fev. 2021.

O GLOBO (Rio de Janeiro). **Cartaz alerta para riscos de assaltos em túnel que liga Botafogo a Copacabana**: PM afirma, porém, que local tem policiamento reforçado. 2012. Disponível em:

<https://oglobo.globo.com/rio/cartaz-alerta-para-riscos-de-assaltos-em-tunel-que-liga-botafogo-copacabana-6619940..> Acesso em: 5 mar. 2021.

_____. **FOTO:** sem a perimetral, congestionamento faz passageiros andarem a pé nos acessos ao centro do rio. Rio de Janeiro, 05 nov. 2013. (Pablo Jacob). Twitter: @JornalOGlobo. Disponível em: <https://twitter.com/jornaloglobo/status/397589653525901312>. Acesso em: 27 fev. 2021.

MALAGUTI, Regina. **Sinalização cicloviária federal brasileira e sua aplicação.** 2012. 71 f. Monografia (Especialização) - Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: http://www.peu.poli.ufrj.br/arquivos/Monografias/REGINA_MALAGUTI.pdf. Acesso em: 7 mar. 2021.

MARSHALL, Wesley E.; FERENCHAK, Nicholas N.. Why cities with high bicycling rates are safer for all road users. **Journal Of Transport & Health**, [S.L.], v. 13, p. 285-301, jun. 2019. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.004>. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/342633446_Why_cities_with_high_bicycling_rates_are_safer_for_all_road_users. Acesso em: 19 fev. 2021.

PROVIDELO, Janice Kirner; SANCHES, Suely da Penha. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Transportes**, [S.L.], v. 18, n. 2, p. 53-61, 2 jul. 2010. Lepidus Tecnologia. <http://dx.doi.org/10.14295/transportes.v18i2.424>. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/287729984_Percepcoes_de_individuos_acerca_do_uso_da_bicicleta_como_modos_de_transporte. Acesso em: 15 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Instituto Pereira Passos. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Rio em síntese.** Rio de Janeiro: Data Rio – Instituto Pereira Passos, 2018. 2 f. Disponível em: http://apps.data.rio/datarioresources/arquivos/RIOemSINTESE_2019_portugues.pdf. Acesso em: 19 jan. 2021.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Reviver Centro.** 2021. Disponível em: <https://reviver-centro-pcrj.hub.arcgis.com/>. Acesso em: 20 mar. 2021.

_____. Secretaria de Meio Ambiente. Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro. **Rio Capital da Bicicleta:** plano estratégico da prefeitura do rio de janeiro 2009/2012 e 2013/2016. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. 50 slides, color. Disponível em: <https://seaerj.org.br/pdf/RIOCapitaldaBicicleta.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2021.

_____. Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Cidade - SMAC. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Rio, Capital Urbana da Mobilidade por Bicicleta.** 2010. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/exibeconteudo?article-id=756384>. Acesso em: 19 fev. 2021.

_____. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS). Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Prognóstico: Projeções de cenários e propostas.** Rio de Janeiro. 2015a. 248 f. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1U_B3jT4hx-InfGzD0S40y94QfFRreD0HN/view. Acesso em: 19 jan. 2021.

_____. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS). Prefeitura do Rio de Janeiro. **Levantamento e análise de dados.** Rio de Janeiro. 2015b. 329 f. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1U_B3jT4hx-InfGzD0S40y94QfFRreD0HN/view. Acesso em: 19 jan. 2021.

SISSON, Susan B.; LEE, Sarah M.; BURNS, Elizabeth K.; TUDOR-LOCKE, Catrine. Suitability of Commuting by Bicycle to Arizona Elementary Schools. **American Journal Of Health Promotion**, [S.L.], v. 20, n. 3, p. 210-213, jan. 2006. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.4278/0890-1171-20.3.210>. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.4278/0890-1171-20.3.210>. Acesso em: 15 fev. 2021.

SIRKIS, Alfredo. Bike Networking in Rio: the challenges for non-motorised transport in an automobile-dominated government culture. **Local Environment**, [S.L.], v. 5, n. 1, p. 83-95, fev. 2000. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/135498300113282>. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/135498300113282>. Acesso em: 19 fev. 2021.

SCHOLZE, Fabian D. Renda da Terra, Expansão da Fronteira Imobiliária, Gentrificação e Exclusão no Brasil (2009-2015). **Desenvolvimento em Questão**. 2016, 14(35), 35-59. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75246032003>. Acesso em: 21 fev. de 2021.

TRANSPORTE ATIVO (Rio de Janeiro). **Ciclorrotas-Centro**: uma malha cicloviária para o centro do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Itdp Brasil; Studio X Rio, 2013. 40 slides, color. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/ciclo-rotas-centro/>. Acesso em: 27 jan. 2021.

_____. **Programa Nacional pela Mobilidade por Bicicleta: pesquisa perfil do ciclista 2018**. Rio de Janeiro: Itaú, revisado 2020. 90 p. Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2021.

VÁ DE BIKE (Rio de Janeiro). **Onda de violência no Rio causa insegurança entre ciclistas**: além dos frequentes assaltos no túnel do rio sul, ciclovia que foi alterada para passar atrás de churrascaria já ganhou a alcunha de ciclovia do perdeu. Além dos frequentes assaltos no “Túnel do Rio Sul”, ciclovia que foi alterada para passar atrás de churrascaria já ganhou a alcunha de “Ciclovia do Perdeu”. 2015. Por Aline Souza. Disponível em: <https://vadebike.org/2015/01/assaltos-ciclistas-tunel-botafogo-copacabana-churrascaria-ciclovia-perdeu/>. Acesso em: 5 mar. 2021.

WAHLGREN, Lina; SCHANTZ, Peter. Bikeability and methodological issues using the active commuting route environment scale (ACRES) in a metropolitan setting. **BMC Med Res Methodol** n. 11, p. 6 (2011). Disponível em: <https://doi.org/10.1186/1471-2288-11-6>. Acesso em: 19 jan. 2021.

_____. Exploring bikeability in a metropolitan setting: stimulating and hindering factors in commuting route environments. **BMC Public Health** n. 12, p. 168 (2012). Disponível em: <https://doi.org/10.1186/1471-2458-12-168>. Acesso em: 19 jan. 2021.

YAHOO NOTÍCIAS (Rio de Janeiro). **Para atravessar o Túnel Novo, todo cuidado é pouco, dizem pedestres**. 2020. Reportagem do O Globo. Disponível em: <https://br.noticias.yahoo.com/para-atravesar-o-t%C3%BAnel-novo-090039762.html>. Acesso em: 5 mar. 2021.