RevHosp
Revista Hospitalidade

Anhembi Morumbi

Volume 23, 2026

Hospitalidade e hostilidade na mobilidade por bicicleta: uma análise da infraestrutura cicloviária

Hospitality y hostility in bicycle mobility: na analysis of cycling infrastructure

Hospitalidad y hostilidad en la movilidad en bicicleta: un análisis de la infraestructura ciclista

João Victor Ferreira XIMENES
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Fátima Priscila Morela EDRA
Universidade Federal Fluminense (UFF)

DATAS
Recebido: 22/07/2026
Aprovado: 21/10/2026

EDITADO POR
Diego Ribeiro Santos

RESUMO
A hospitalidade na cidade contribui para compreender como as condições do espaço urbano podem favorecer ou restringir relações de acolhimento, convivência e apropriação da cidade. Nesse contexto, este estudo teve como objetivo analisar as condições da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e do Centro do Rio de Janeiro à luz dos conceitos de hospitalidade na cidade e ciclabilidade. A pesquisa, de abordagem qualitativa, fundamentou-se em pesquisa bibliográfica, documental e de campo, realizada por meio de observação direta da infraestrutura destinada ao uso da bicicleta. A análise considerou aspectos relacionados à acessibilidade, legibilidade, identidade, continuidade dos percursos, segurança e conforto. Os resultados evidenciam trechos com condições favoráveis à circulação, mas também descontinuidades da rede, deficiências de manutenção e sinalização, obstáculos e situações de sobreposição e conflito no uso dos espaços destinados à bicicleta. Conclui-se que a infraestrutura cicloviária constitui uma dimensão material que pode favorecer ou restringir a mobilidade, sem representar, por si mesma, hospitalidade ou hostilidade. A análise distingue, assim, condições materiais de inospitalidade de manifestações relacionais de hostilidade,

PALAVRAS-CHAVE
Hospitalidade na cidade, ciclabilidade, hostilidade, acessibilidade, infraestrutura cicloviária.

evidenciando a importância da continuidade, integração, manutenção e organização dos espaços cicloviários.

ABSTRACT

Hospitality in the city contributes to understanding how the conditions of urban space may foster or constrain relationships of welcome, coexistence, and appropriation of the city. In this context, this study aimed to analyze the conditions of cycling infrastructure in the South Zone and Downtown Rio de Janeiro through the concepts of hospitality in the city and bikeability. The study adopted a qualitative approach based on bibliographic, documentary, and field research conducted through direct observation of cycling infrastructure. The analysis considered aspects related to accessibility, legibility, identity, route continuity, safety, and comfort. The results reveal sections with favorable cycling conditions, but also network discontinuities, inadequate maintenance and signage, obstacles, and situations of overlapping use and conflict in spaces designated for bicycles. The study concludes that cycling infrastructure constitutes a material dimension that may foster or constrain bicycle mobility without representing, in itself, hospitality or hostility. The analysis thus distinguishes material conditions of inhospitality from relational manifestations of hostility, highlighting the importance of continuity, integration, maintenance, and organization of cycling spaces.

KEYWORDS

Hospitality in the city, bikeability, hostility, accessibility, cycling infrastructure.

RESUMEN

La hospitalidad en la ciudad contribuye a comprender cómo las condiciones del espacio urbano pueden favorecer o restringir las relaciones de acogida, convivencia y apropiación de la ciudad. En este contexto, este estudio tuvo como objetivo analizar las condiciones de la infraestructura ciclista de la Zona Sur y el Centro de Río de Janeiro a partir de los conceptos de hospitalidad en la ciudad y ciclabilidad. La investigación adoptó un enfoque cualitativo, basado en estudios bibliográficos, documentales y de campo, realizados mediante observación directa de la infraestructura destinada al uso de la bicicleta. El análisis consideró aspectos relacionados con accesibilidad, legibilidad, identidad, continuidad de los recorridos, seguridad y confort. Los resultados evidencian tramos con condiciones favorables para la circulación, pero también discontinuidades de la red, deficiencias de mantenimiento y señalización, obstáculos y situaciones de superposición y conflicto en el uso de los espacios destinados a la bicicleta. Se concluye que la infraestructura ciclista constituye una dimensión material que puede favorecer o restringir la movilidad en bicicleta, sin representar, por sí misma, hospitalidad u hostilidad. El análisis distingue, así, condiciones materiales de inhospitalidad de manifestaciones relacionales de hostilidad, evidenciando la importancia de la continuidad, integración, mantenimiento y organización de los espacios ciclistas.

PALABRAS CLAVE

Hospitalidad en la ciudad, ciclabilidad, hostilidad, accesibilidad, infraestructura ciclista.

1 Introdução

Nas últimas décadas, a mobilidade nas cidades tem ocupado posição central nos debates sobre planejamento urbano, sustentabilidade e qualidade de vida. O crescimento das cidades, a expansão das áreas urbanizadas e a priorização histórica do transporte motorizado individual intensificaram problemas relacionados aos congestionamentos, ao aumento do tempo de deslocamento, à poluição ambiental e à redução da qualidade dos espaços públicos (Airbinder & Sirkis, 2005; Coelho Filho & Saccaro Junior, 2017). Nesse contexto, a bicicleta passou a ser reconhecida não apenas como alternativa de transporte, mas também como instrumento de promoção da mobilidade ativa e de requalificação das relações entre os indivíduos e a cidade.

O Rio de Janeiro acompanhou esse movimento ao ampliar, sobretudo a partir da década de 1990, sua infraestrutura destinada à circulação de bicicletas, com a implantação de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários e outros equipamentos voltados à mobilidade ciclística (Binatti, 2016). Apesar desse avanço, a ampliação da malha cicloviária não eliminou os obstáculos enfrentados pelos ciclistas. Estudos sobre a mobilidade por bicicleta no município apontam que fatores relacionados à continuidade dos percursos, à manutenção da infraestrutura, à sinalização e às condições de segurança ainda constituem obstáculos ao uso cotidiano da bicicleta (Transporte Ativo, 2020; CEBRAP, 2019).

Essas dificuldades indicam que a qualidade da mobilidade por bicicleta não depende exclusivamente da existência de infraestrutura física. O modo como a cidade organiza seus espaços, distribui oportunidades de acesso e estabelece condições para a circulação e a convivência entre diferentes usuários interfere nas possibilidades de apropriação e uso do espaço urbano. Sob essa perspectiva, a hospitalidade na cidade oferece um referencial para compreender as relações entre indivíduos, cidade e espaço construído, permitindo analisar de que maneira suas condições materiais podem favorecer ou restringir práticas de circulação, convivência e apropriação.

Para Grinover (2007), a compreensão da hospitalidade na cidade envolve atributos como acessibilidade, legibilidade e identidade, relacionados, respectivamente, às possibilidades de acesso aos espaços urbanos, à capacidade de compreender e orientar-se na cidade e às relações de pertencimento estabelecidas com o lugar. Nessa perspectiva, as condições materiais do espaço participam das relações de hospitalidade sem que possam ser consideradas, isoladamente, hospitaleiras ou hostis. A configuração urbana pode favorecer ou restringir práticas de circulação, convivência, reconhecimento e apropriação, enquanto a caracterização da hostilidade exige considerar também a dimensão relacional presente nos usos e nas interações estabelecidas no espaço urbano.

A mobilidade por bicicleta constitui um contexto particularmente relevante para essa discussão, pois sua realização é sensível às condições oferecidas pelo espaço urbano. Continuidade dos percursos, acessibilidade, sinalização, segurança, conforto e integração da infraestrutura interferem nas possibilidades de circulação por bicicleta. A análise dessas

condições permite aproximar a ciclabilidade da perspectiva da hospitalidade na cidade, considerando a infraestrutura cicloviária como uma dimensão material que pode favorecer ou restringir a mobilidade e a apropriação do espaço público.

Embora existam estudos dedicados à hospitalidade na cidade e pesquisas voltadas à ciclabilidade, observa-se que esses campos permanecem, em grande medida, desenvolvidos de forma independente. As investigações sobre mobilidade costumam privilegiar aspectos técnicos da infraestrutura, enquanto os estudos sobre hospitalidade concentram-se nas relações entre indivíduos e espaços urbanos. A aproximação entre essas perspectivas permite ampliar a compreensão da bicicleta não apenas como meio de transporte, mas também como prática de mobilidade condicionada pelas formas de organização, uso e compartilhamento do espaço urbano.

Diante desse contexto, este estudo teve como objetivo analisar as condições da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e do Centro do Rio de Janeiro à luz dos conceitos de hospitalidade na cidade e ciclabilidade, considerando aspectos relacionados à acessibilidade, legibilidade, identidade, continuidade dos percursos, segurança e conforto. Para isso, realizou-se pesquisa qualitativa, fundamentada em pesquisa bibliográfica, documental e de campo. Ao articular hospitalidade na cidade e ciclabilidade, o estudo busca contribuir para a aproximação entre os campos da hospitalidade e da mobilidade urbana, examinando a infraestrutura cicloviária como dimensão material que participa das condições de circulação, convivência e apropriação do espaço urbano.

2 Referencial teórico

A hospitalidade constitui um fenômeno social presente nas relações humanas desde as primeiras formas de organização coletiva. A lógica da reciprocidade encontra fundamento na teoria da dádiva de Mauss (2003), estruturada nas obrigações de dar, receber e retribuir, pelas quais as trocas ultrapassam a dimensão material e participam da constituição e manutenção dos vínculos sociais. Essa perspectiva foi incorporada aos estudos da hospitalidade, que reconhecem no encontro com o outro uma dinâmica relacional permeada por reciprocidade, acolhimento e estabelecimento de vínculos (Camargo, 2004, 2021).

Nessa perspectiva, Grinover (2007) define a hospitalidade como uma relação estabelecida entre aquele que acolhe e aquele que é acolhido, produzindo vínculos sociais que favorecem a inclusão do outro em determinado espaço. Essa compreensão amplia o conceito tradicional de hospitalidade, frequentemente associado ao ambiente doméstico, permitindo sua aplicação em diferentes contextos sociais, inclusive na cidade.

No contexto urbano, a hospitalidade assume uma dimensão pública, envolvendo as relações estabelecidas entre indivíduos, instituições e espaços de uso coletivo. Ferraz (2013) destaca que, ao lado das esferas privada e comercial, a hospitalidade no domínio público envolve a atuação do poder público na organização e gestão das condições oferecidas a moradores e visitantes. Nessa perspectiva, a hospitalidade no contexto urbano não se reduz às características

físicas do espaço, mas emerge da articulação entre a materialidade da cidade e as relações sociais que nela se desenvolvem. Ferraz (2013) e Severini (2014) ampliam essa compreensão ao relacionar a hospitalidade na cidade às condições que possibilitam acesso, permanência, circulação, orientação e uso dos espaços da cidade. Assim, espaços públicos e espaços privados de uso coletivo participam das possibilidades de acolhimento, convivência e apropriação urbana.

Entretanto, a hospitalidade não se manifesta de maneira contínua ou permanente. Gotman (2013), ao discutir as proposições de Schérer, observa que ela ocupa espaços intersticiais nas relações humanas, surgindo em meio a situações de indiferença ou conflito presentes na vida cotidiana. Camargo (2015, 2021) reforça o caráter relacional da hospitalidade ao situá-la no encontro com o outro, especialmente relevante em sociedades marcadas pela intensificação da mobilidade e pelo contato crescente com desconhecidos. A hospitalidade envolve, portanto, relações sujeitas a aproximações, tensões, reciprocidades e rupturas, o que torna necessário distinguir hospitalidade, inospitalidade e hostilidade.

Essa distinção é relevante porque a ausência de condições favoráveis ao acolhimento não implica, necessariamente, hostilidade. A inospitalidade pode ser compreendida como uma situação em que o acolhimento não se realiza ou encontra limitações, enquanto a hostilidade envolve uma dimensão de oposição, conflito ou ruptura na relação com o outro. A hospitalidade, por sua vez, pressupõe abertura ao encontro e reconhecimento daquele que chega ou compartilha determinado espaço. Nessa perspectiva, condições urbanas inadequadas podem restringir o acesso, a circulação ou a permanência sem que, isoladamente, possam ser classificadas como manifestações de hostilidade. A identificação desta última requer considerar também as relações, os usos e as interações que se estabelecem no espaço (Camargo, 2015, 2021; Lashley, 2015).

A hostilidade deve, assim, ser compreendida no plano das relações. Camargo (2007, 2021) permite situá-la nas rupturas e tensões que atravessam o encontro com o outro, quando expectativas e princípios associados ao acolhimento e à convivência deixam de operar. No espaço urbano, essa dimensão pode emergir, por exemplo, em conflitos entre diferentes usuários, disputas pelo uso do espaço e em práticas que restringem ou negam a presença do outro. Essa compreensão evita atribuir automaticamente hostilidade a toda deficiência material da cidade e permite diferenciar problemas de infraestrutura das relações hostis que podem ocorrer em seu uso.

A própria dinâmica das grandes cidades favorece situações de anonimato e distanciamento entre as pessoas. Como observa Camargo (2015), a urbanidade frequentemente estabelece normas de convivência marcadas pela formalidade e pelo reduzido contato entre desconhecidos, criando contextos em que a indiferença pode evoluir para situações de inospitalidade ou mesmo de hostilidade. Dessa forma, compreender a hospitalidade na cidade implica reconhecer que acolhimento, indiferença, inospitalidade e hostilidade podem coexistir nas relações estabelecidas no cotidiano da cidade.

Essa discussão também se projeta sobre o espaço físico da cidade. Conforme ressalta Grinover (2016), não existem espaços naturalmente hospitaleiros ou hostis; são os usos, as formas de apropriação e as relações estabelecidas que lhes atribuem significado. A configuração material do espaço participa dessas relações ao criar condições que podem facilitar ou restringir acesso, circulação, permanência e convivência. Ambientes acessíveis, compreensíveis e adequadamente estruturados podem favorecer práticas de apropriação e interação, enquanto condições de degradação, insegurança ou desarticulação podem impor barreiras ao uso da cidade. Isso não significa atribuir hospitalidade ou hostilidade diretamente à infraestrutura, mas reconhecer sua função mediadora nas relações entre sujeitos e espaço urbano.

A análise da hospitalidade na cidade encontra em Grinover (2007) três atributos fundamentais: acessibilidade, legibilidade e identidade. A acessibilidade relaciona-se às possibilidades de utilização dos espaços, equipamentos e serviços urbanos; a legibilidade, à capacidade de compreender a organização da cidade e orientar-se nela; e a identidade, às relações de reconhecimento, pertencimento e apropriação construídas entre indivíduos e lugares. Esses atributos articulam dimensões materiais e relacionais e permitem examinar como a organização da cidade participa das possibilidades de uso do espaço urbano.

A discussão foi posteriormente ampliada por estudos que incorporaram o conforto às categorias de análise da hospitalidade na cidade. Ferraz (2013) aprofunda essa dimensão ao considerar condições ambientais e funcionais relacionadas à permanência e ao uso dos espaços, enquanto Oliveira, Becegato e Tricárico (2022) trabalham empiricamente com as categorias de legibilidade, identidade do lugar e conforto ambiental urbano na análise da hospitalidade do espaço edificado. Para este estudo, o conforto é particularmente pertinente por permitir observar aspectos como conservação, condições do percurso e características ambientais associadas ao deslocamento por bicicleta.

Esses atributos revelam que a hospitalidade na cidade ultrapassa a dimensão das relações interpessoais e envolve também as formas de organização, planejamento e gestão da cidade. Grinover (2019, 2021) amplia essa discussão ao relacionar a hospitalidade às condições de acesso e uso dos espaços públicos e à mobilidade, compreendida como dimensão fundamental da vida urbana. A possibilidade de deslocar-se, acessar diferentes áreas e usufruir dos recursos da cidade participa, assim, das condições que favorecem a apropriação do espaço urbano e o exercício da cidadania. Nessa perspectiva, acessibilidade e mobilidade não se restringem à existência física de infraestrutura, mas envolvem as condições efetivas de utilização dos espaços e de participação na vida da cidade.

Essa perspectiva dialoga diretamente com Camargo (2007), para quem a cidade oferece sua própria dádiva ao proporcionar condições de deslocamento, permanência e convivência. O direito de circular livremente pelos espaços urbanos constitui uma das expressões dessa hospitalidade, permitindo que moradores e visitantes usufruam da cidade em condições de segurança, conforto e autonomia. Quando tais condições não são asseguradas, podem surgir

restrições à circulação e à apropriação do espaço urbano, produzindo situações de inospitalidade ou criando condições nas quais conflitos entre diferentes usuários se tornam mais evidentes.

Assim, compreender a hospitalidade na cidade exige considerar conjuntamente as relações entre os indivíduos e as condições materiais nas quais essas relações se desenvolvem. Infraestrutura urbana, sistemas de mobilidade e espaços públicos não constituem, por si mesmos, manifestações de hospitalidade ou hostilidade, mas participam das possibilidades de acesso, circulação, convivência e apropriação da cidade. Essa perspectiva fornece a base para aproximar, neste estudo, a hospitalidade na cidade da análise da ciclabilidade.

A ciclabilidade corresponde ao conjunto de condições que favorecem ou dificultam o deslocamento por bicicleta em determinado espaço urbano. Mais do que a existência de ciclovias, o conceito abrange características físicas da cidade, qualidade e conectividade da infraestrutura, segurança, conforto, continuidade dos percursos e condições ambientais. Dessa forma, a ciclabilidade permite analisar em que medida o ambiente urbano oferece condições adequadas à realização dos deslocamentos por bicicleta.

Segundo Sisson et al. (2006), a ciclabilidade pode ser compreendida como a facilidade com que um segmento viário pode ser percorrido por bicicleta. César (2014) amplia essa compreensão ao destacar que aspectos como relevo, clima, uso e ocupação do solo, densidade populacional e barreiras físicas também interferem nas condições de deslocamento dos ciclistas, demonstrando que a qualidade da infraestrutura constitui apenas um dos componentes que influenciam a mobilidade por bicicleta.

O conceito deriva do termo inglês *bikeability*, utilizado para expressar o grau em que uma cidade favorece o uso cotidiano da bicicleta. Nessa perspectiva, Wahlgren e Schantz (2011) destacam que a ciclabilidade resulta da interação entre diferentes elementos, como o próprio veículo, a segurança do percurso, as características ambientais, a distância e a topografia. Dessa forma, as condições de ciclabilidade não dependem exclusivamente da infraestrutura construída, mas resultam da interação entre características da rota, segurança, distância, topografia e demais condições do ambiente urbano.

Em estudo posterior, Wahlgren e Schantz (2012) demonstram que a percepção dos ciclistas é fortemente influenciada pelas características da rota percorrida. Percursos contínuos, seguros, bem sinalizados e inseridos em ambientes agradáveis tendem a estimular o uso da bicicleta, enquanto trajetos interrompidos, inseguros, congestionados ou pouco atrativos produzem efeito contrário. Esses resultados demonstram, no âmbito dos estudos de percepção dos usuários, a importância das características dos percursos para a avaliação das condições de deslocamento por bicicleta.

Essa compreensão aproxima-se da classificação proposta pela *Federal Highway Administration*, apresentada por Providelo e Sanches (2010), segundo a qual os fatores que influenciam a ciclabilidade podem ser agrupados em duas categorias. Os fatores objetivos dizem respeito às características observáveis da infraestrutura, do ambiente e da rota, enquanto os fatores subjetivos relacionam-se às percepções, experiências, preferências e características

individuais dos usuários. A interação entre esses dois grupos explica por que uma mesma infraestrutura pode ser percebida de maneiras distintas pelos diferentes ciclistas.

A discussão sobre ciclabilidade insere-se em um debate mais amplo acerca das condições de mobilidade nas grandes cidades. Saldiva (2018) relaciona características da vida urbana, como imobilidade, poluição, violência e configuração do ambiente construído, à saúde e à qualidade de vida da população, evidenciando que a organização da cidade produz efeitos que ultrapassam a eficiência dos deslocamentos. Sob essa perspectiva, modos ativos de transporte integram a discussão sobre cidades mais saudáveis e sobre formas de organização urbana capazes de reduzir impactos associados à dependência do transporte motorizado individual.

Essa perspectiva encontra aproximação com a proposta da cidade de 15 minutos, formulada por Moreno (2025), baseada na reorganização do espaço urbano segundo princípios de proximidade e acesso cotidiano. O modelo propõe que atividades e serviços essenciais possam ser alcançados em deslocamentos curtos, especialmente a pé ou por bicicleta, reduzindo a dependência do automóvel e valorizando a mobilidade ativa. A ciclabilidade relaciona-se, nesse sentido, não apenas à infraestrutura destinada à bicicleta, mas também à configuração de uma cidade capaz de aproximar pessoas, atividades e serviços.

No município do Rio de Janeiro, diferentes características territoriais e urbanas interferem nas possibilidades de deslocamento por bicicleta. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável identifica elevado potencial ciclável para a cidade, indicando que parcela significativa dos deslocamentos cotidianos apresenta características compatíveis com esse modo de transporte (Rio de Janeiro, 2015a). De forma semelhante, o CEBRAP (2019) aponta que aproximadamente metade das viagens realizadas no município possui distância compatível com o uso da bicicleta.

Apesar desse potencial, a consolidação da bicicleta como meio de transporte depende das condições oferecidas pelo espaço urbano. A expansão da infraestrutura cicloviária observada nas últimas décadas representou importante avanço para a mobilidade ativa na cidade. Desde a implantação das primeiras ciclovias, no início da década de 1990, a rede foi progressivamente ampliada por meio de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, zonas de velocidade reduzida, bicicletários e sistemas de bicicletas compartilhadas, alcançando significativa expansão até o período dos Jogos Olímpicos de 2016 (Sirkis, 2000; Binatti, 2016; Rio de Janeiro, 2010; Rio de Janeiro, 2015b).

Entretanto, a ampliação quantitativa da infraestrutura não garante, por si só, elevados níveis de ciclabilidade. Estudos realizados na cidade evidenciam que persistem dificuldades relacionadas à continuidade dos percursos, à manutenção da infraestrutura, à sinalização, à segurança pública e à segurança viária, fatores frequentemente apontados pelos próprios ciclistas como obstáculos ao uso cotidiano da bicicleta (Transporte Ativo, 2020; CEBRAP, 2019).

Marshall e Ferenchak (2019) reforçam essa perspectiva ao demonstrar que cidades com maior disponibilidade de infraestrutura cicloviária protegida apresentam menores índices de acidentes e melhores condições de segurança para os ciclistas. Os autores destacam a relação entre características da infraestrutura e condições de segurança, evidenciando que o incentivo ao

uso da bicicleta depende não apenas da oferta de espaços destinados à circulação, mas também das condições em que esses espaços são implantados e mantidos.

Sob a perspectiva da hospitalidade na cidade, esses aspectos podem ser relacionados às categorias discutidas anteriormente. A acessibilidade aproxima-se das condições de continuidade e conectividade da rede cicloviária; a legibilidade relaciona-se à sinalização, à clareza dos percursos e às possibilidades de orientação; e o conforto envolve condições de conservação, segurança e adequação ambiental dos trajetos. A identidade, por sua vez, acrescenta uma dimensão relacional à análise ao remeter ao reconhecimento da bicicleta e do ciclista como componentes legítimos da dinâmica urbana. A presença da bicicleta no planejamento, na sinalização e na organização dos espaços de circulação pode contribuir para esse reconhecimento, enquanto conflitos de uso e práticas que negam ou restringem a presença do ciclista permitem discutir tensões relacionadas à convivência e ao compartilhamento do espaço público.

A articulação entre hospitalidade na cidade e ciclabilidade permite, portanto, aproximar duas perspectivas que examinam dimensões distintas, porém relacionadas, do espaço urbano. A ciclabilidade fornece elementos para analisar as condições oferecidas aos deslocamentos por bicicleta, enquanto a hospitalidade na cidade possibilita interpretar como essas condições materiais se articulam às possibilidades de acesso, orientação, pertencimento, convivência e apropriação da cidade. Essa aproximação não pressupõe considerar a infraestrutura hospitaleira ou hostil em si mesma, mas compreender sua participação nas condições em que as relações e práticas de mobilidade se desenvolvem.

Para operacionalizar essa aproximação, o estudo articula os atributos de acessibilidade, legibilidade e identidade propostos por Grinover (2007) ao conforto discutido por Ferraz (2013) e aos elementos da ciclabilidade. A acessibilidade orienta a análise da continuidade e conectividade da infraestrutura; a legibilidade, das condições de sinalização e orientação; o conforto, da conservação, segurança e características ambientais dos percursos; e a identidade, do reconhecimento da bicicleta e do ciclista no uso e compartilhamento do espaço urbano. Essas dimensões não são tomadas como equivalentes entre si, mas como categorias complementares para interpretar as condições observadas na área estudada.

A distinção entre fatores objetivos e subjetivos da ciclabilidade apresentada por Providelo e Sanches (2010) também contribui para delimitar o alcance desta investigação. Considerando que a pesquisa de campo se concentrou na observação da infraestrutura, a análise privilegia fatores objetivos relacionados às características dos percursos e do ambiente urbano. Aspectos subjetivos, como percepções, preferências e avaliações individuais dos ciclistas, embora reconhecidos pela literatura como relevantes, não foram diretamente investigados neste estudo.

Assim, este estudo adota a hospitalidade na cidade como perspectiva interpretativa para analisar as condições de ciclabilidade da Zona Sul e do Centro do Rio de Janeiro. A infraestrutura cicloviária é compreendida como uma dimensão material do espaço urbano que pode favorecer ou restringir acesso, circulação, orientação, conforto e apropriação, enquanto situações de

conflito observadas em seu uso permitem considerar a dimensão relacional da convivência entre diferentes usuários. A análise articula, portanto, acessibilidade, legibilidade, identidade e conforto aos elementos objetivos da ciclabilidade, preservando a distinção entre condições materiais de inospitalidade e manifestações relacionais de hostilidade.

3 Metodologia

Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa, de natureza exploratória e descritiva, desenvolvida por meio de pesquisa bibliográfica, documental e de campo. O percurso metodológico foi estruturado em três etapas complementares: construção do referencial teórico sobre hospitalidade na cidade e ciclabilidade; levantamento documental para contextualização da infraestrutura e das políticas de mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro; e observação direta da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e do Centro do município.

A pesquisa bibliográfica fundamentou a construção das categorias teóricas relacionadas à hospitalidade na cidade e à ciclabilidade. A pesquisa documental, por sua vez, reuniu documentos e publicações institucionais referentes à mobilidade por bicicleta e à infraestrutura cicloviária do Rio de Janeiro, incluindo materiais da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e do Instituto Pereira Passos, além de levantamentos produzidos pela Transporte Ativo e pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). Entre os documentos utilizados destacam-se o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e materiais relativos à implantação e à evolução da rede cicloviária municipal. A seleção priorizou documentos capazes de caracterizar a infraestrutura cicloviária, sua distribuição territorial e as condições de mobilidade por bicicleta na área investigada.

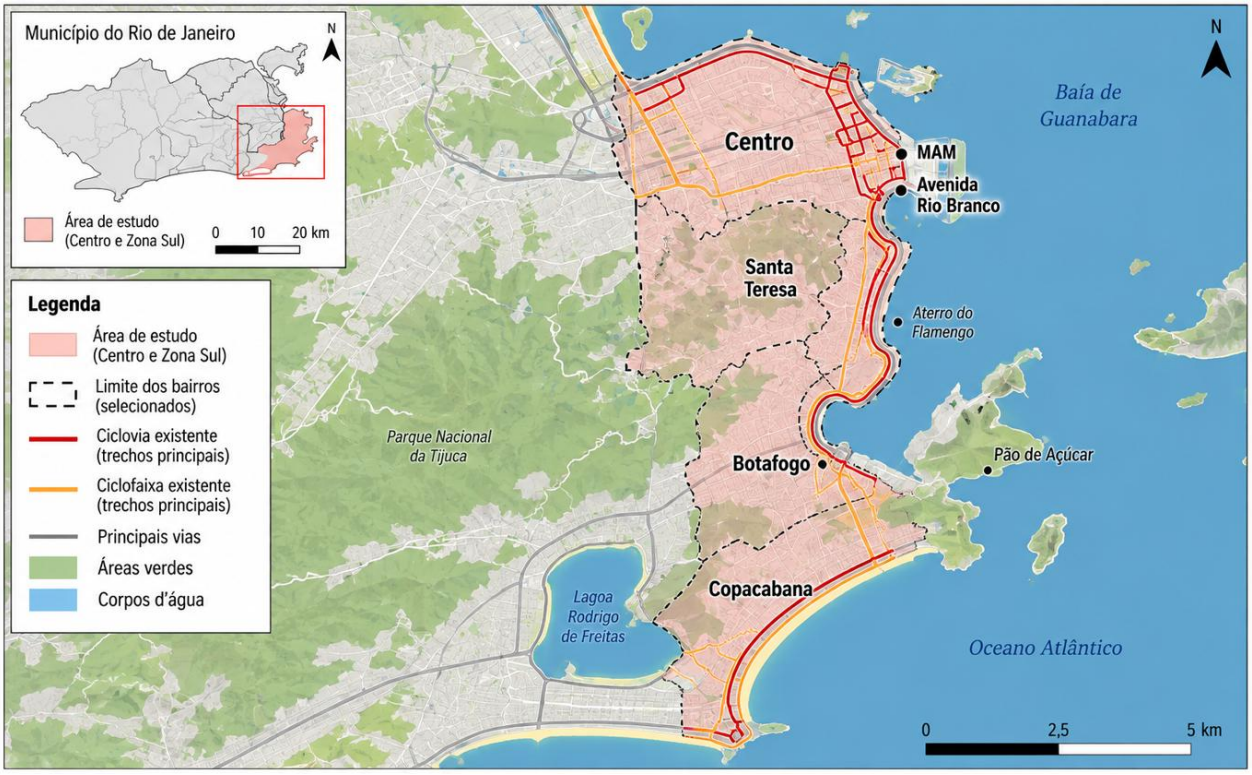
A pesquisa de campo foi realizada entre 25 de fevereiro e 2 de março de 2021, por meio de observação direta durante percursos realizados de bicicleta na Zona Sul e no Centro do Rio de Janeiro. O recorte espacial foi definido considerando a concentração de infraestrutura cicloviária nessas regiões e a presença de diferentes tipologias destinadas à circulação por bicicleta. A Figura 1 mostra a área de estudo (p. 11).

Durante o trabalho de campo foram observadas ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas compartilhadas, contemplando trechos com distintas características de implantação, conservação e integração à rede. Os percursos permitiram observar conexões entre bairros e segmentos da infraestrutura, incluindo trechos do Centro e da Zona Sul posteriormente utilizados na análise dos resultados.

A observação foi orientada para o registro das características físicas e funcionais da infraestrutura e das condições verificáveis durante os percursos. Foram consideradas a continuidade e a conectividade dos trechos, a sinalização horizontal e vertical, as condições de conservação, a presença de obstáculos, as características relacionadas à segurança e ao conforto e a integração entre diferentes segmentos da rede. Também foram registradas situações observáveis de uso e compartilhamento do espaço entre ciclistas, pedestres e veículos

motorizados. Os registros de campo incluíram documentação fotográfica utilizada posteriormente na descrição e interpretação das situações analisadas.

Figura 1 – Representação esquemática da localização da área de estudo no Centro e na Zona Sul do Rio de Janeiro



Fonte: elaboração dos autores com base no recorte espacial da pesquisa.

Durante o trabalho de campo foram observadas ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas compartilhadas, contemplando trechos com distintas características de implantação, conservação e integração à rede. Os percursos permitiram observar conexões entre bairros e segmentos da infraestrutura, incluindo trechos do Centro e da Zona Sul posteriormente utilizados na análise dos resultados.

A observação foi orientada para o registro das características físicas e funcionais da infraestrutura e das condições verificáveis durante os percursos. Foram consideradas a continuidade e a conectividade dos trechos, a sinalização horizontal e vertical, as condições de conservação, a presença de obstáculos, as características relacionadas à segurança e ao conforto e a integração entre diferentes segmentos da rede. Também foram registradas situações observáveis de uso e compartilhamento do espaço entre ciclistas, pedestres e veículos motorizados. Os registros de campo incluíram documentação fotográfica utilizada posteriormente na descrição e interpretação das situações analisadas.

A análise do material documental e dos registros de campo foi orientada por categorias definidas a partir do referencial teórico (Quadro 1). No campo da hospitalidade na cidade, foram considerados os atributos de acessibilidade, legibilidade e identidade propostos por Grinover

(2007), acrescidos da dimensão do conforto discutida por Ferraz (2013). Esses atributos foram articulados aos elementos objetivos da ciclabilidade discutidos por Providelo e Sanches (2010), Wahlgren e Schantz (2011), Sisson et al. (2006) e César (2014). A articulação permitiu organizar a análise em torno das condições de continuidade e conectividade da infraestrutura, sinalização e orientação, conservação, segurança, conforto e formas observáveis de uso e compartilhamento do espaço.

Quadro 1 - Categorias e dimensões consideradas na análise

Categoria	Dimensão observada na infraestrutura
Acessibilidade	Continuidade dos percursos, conectividade entre trechos e possibilidades de circulação.
Legibilidade	Sinalização horizontal e vertical, identificação e orientação dos percursos.
Conforto	Conservação, condições do pavimento, obstáculos, características ambientais e condições relacionadas à segurança.
Identidade	Presença e reconhecimento da bicicleta na organização do espaço urbano e situações observáveis de compartilhamento do espaço.
Ciclabilidade	Articulação das condições objetivas da infraestrutura, da rota e do ambiente urbano.

Fonte: Elaboração dos autores a partir de Grinover (2007), Ferraz (2013), Providelo e Sanches (2010) e Wahlgren e Schantz (2011).

A interpretação distinguiu condições materiais de inospitalidade de manifestações relacionais de hostilidade. Deficiências de infraestrutura, descontinuidades, problemas de conservação ou sinalização foram analisados como condições que podem restringir a circulação e o uso do espaço, sem serem classificados, isoladamente, como hostilidade. Esta última foi reservada à interpretação de situações observáveis de conflito, oposição ou restrição produzidas nas relações e nos usos compartilhados do espaço urbano, em consonância com a distinção conceitual estabelecida no referencial teórico.

4 Resultados

4.1 Acessibilidade e continuidade da infraestrutura cicloviária

A análise da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e do Centro do Rio de Janeiro evidenciou diferenças nas condições de continuidade e conectividade da rede. Embora essas regiões

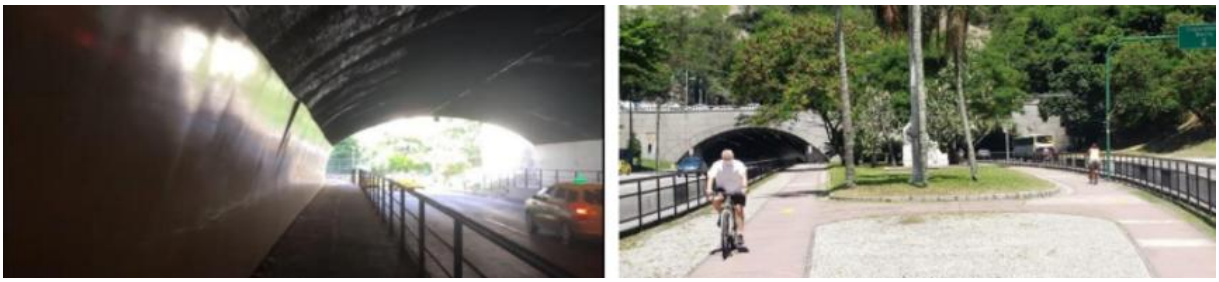
concentrem parcela relevante da infraestrutura destinada à circulação por bicicleta, a presença de ciclovias e ciclofaixas não assegura, isoladamente, a formação de percursos contínuos e integrados. A observação de campo identificou tanto trechos com conexões que favorecem a circulação entre diferentes áreas quanto interrupções e desarticulações que restringem as possibilidades de deslocamento. Sob a perspectiva da hospitalidade na cidade, essas condições são analisadas a partir do atributo da acessibilidade, entendido como possibilidade efetiva de acesso e utilização do espaço urbano.

No Centro da cidade, as intervenções implantadas durante o projeto **Rio Capital da Bicicleta** favoreceram a circulação dos ciclistas ao estabelecer conexões entre o Museu de Arte Moderna (MAM), a Avenida Rio Branco e outras vias estruturantes. A sinalização horizontal, a prioridade conferida aos ciclistas em determinados cruzamentos e a segregação física em alguns trechos contribuem para deslocamentos mais seguros e confortáveis. Essas características aproximam-se do princípio da coerência proposto pelo CROW (2007 apud Delbressine, 2013), ao favorecer a conexão entre origens e destinos por meio de percursos relativamente contínuos. Sob a perspectiva da hospitalidade na cidade, tais condições podem ser interpretadas a partir do atributo da acessibilidade, pois ampliam as possibilidades de circulação e conexão entre diferentes espaços da área central.

Entretanto, a pesquisa também identificou limitações que comprometem essa continuidade. Em diferentes pontos da rede cicloviária, a interrupção das estruturas destinadas à bicicleta exige a transição para espaços compartilhados com veículos motorizados ou a realização de desvios para prosseguir o deslocamento. Essas descontinuidades comprometem a conexão entre os trechos e dificultam a configuração de uma rede integrada, condição destacada na literatura sobre ciclabilidade como relevante para a qualidade dos percursos (Wahlgren & Schantz, 2012).

Na Zona Sul, apesar da maior extensão da infraestrutura destinada aos ciclistas, verificaram-se situações semelhantes. As conexões cicloviárias que atravessam barreiras físicas da configuração geográfica da cidade, como aquelas existentes entre Botafogo e Copacabana (Figura 2), constituem elementos relevantes para a continuidade da rede. Essas conexões representam avanços na acessibilidade urbana ao ampliarem as possibilidades de deslocamento por bicicleta entre diferentes áreas sem a necessidade de percursos alternativos excessivamente longos.

Figura 2 - Conectividade proporcionada pelos túneis Botafogo-Copacabana



Fonte: Arquivo pessoal.

Situação distinta foi identificada em trecho relacionado à Ciclovia Mané Garrincha, importante para a conexão entre Botafogo e Copacabana (Figura 3). A observação registrou condições do entorno que evidenciam que a acessibilidade da infraestrutura não depende exclusivamente de sua existência física. A possibilidade efetiva de utilização de um percurso também se relaciona às condições de segurança presentes no espaço urbano. Nesse sentido, a infraestrutura pode apresentar continuidade física e, simultaneamente, estar submetida a condições externas que restringem sua funcionalidade.

Figura 3 – Trecho relacionado à conexão cicloviária entre Botafogo e Copacabana



Fonte: Arquivo pessoal.

Os resultados reforçam a pertinência do atributo da acessibilidade proposto por Grinover (2007) para a análise da mobilidade por bicicleta. A existência física da infraestrutura constitui apenas uma dimensão dessa acessibilidade, que depende também da continuidade dos percursos, da conectividade entre os segmentos e das condições que possibilitam sua utilização. Descontinuidades, interrupções ou restrições funcionais configuram, nessa perspectiva, condições materiais de inospitalidade, na medida em que limitam possibilidades de circulação e apropriação do espaço urbano. Tais condições, contudo, não são classificadas isoladamente como manifestações de hostilidade, conforme a distinção conceitual adotada neste estudo.

Sob essa perspectiva, a acessibilidade ultrapassa a presença física de ciclovias e ciclofaixas e envolve a qualidade das conexões estabelecidas entre seus diferentes segmentos. Os dados analisados indicam que a expansão da infraestrutura cicloviária no Rio de Janeiro ampliou as possibilidades de circulação por bicicleta na área estudada, mas a persistência de interrupções e descontinuidades limita a configuração de uma rede plenamente integrada. A análise evidencia, portanto, que a acessibilidade resulta da articulação entre disponibilidade, continuidade, conectividade e condições efetivas de utilização da infraestrutura.

Como referência para a caracterização do recorte espacial, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável registrava, em 2015, 387,32 km de infraestrutura cicloviária no município do Rio de Janeiro, dos quais 114,59 km estavam localizados na Zona Sul e 5,92 km no Centro (Rio de Janeiro, 2015a). As duas áreas reuniam, portanto, 120,51 km, correspondentes a aproximadamente 31,1% da extensão registrada para o município naquele período. Esses valores caracterizam a distribuição territorial da rede utilizada como referência documental e não correspondem à extensão efetivamente percorrida durante a observação de campo.

4.2 Legibilidade, orientação e integração da infraestrutura

A legibilidade constitui uma dimensão relevante para a análise da infraestrutura cicloviária por se relacionar às condições que permitem reconhecer e compreender a organização dos percursos. Para Grinover (2007), a legibilidade envolve a possibilidade de leitura e compreensão do espaço urbano, favorecendo a orientação e sua utilização. Aplicada à mobilidade por bicicleta, essa categoria permite examinar elementos como sinalização horizontal e vertical, identificação dos percursos, indicação de continuidade e organização dos espaços destinados à circulação. A observação de campo evidenciou diferenças nessas condições entre os trechos analisados na Zona Sul e no Centro do Rio de Janeiro.

As observações realizadas evidenciaram trechos da rede cicloviária da Zona Sul e do Centro nos quais a organização do espaço destinado à bicicleta se apresentava de forma claramente identificável. Pavimentação diferenciada, pintura, sinalização horizontal e placas específicas constituíam elementos visuais de distinção dos percursos cicláveis e de orientação de sua continuidade. Essas características favorecem a legibilidade da infraestrutura ao tornar mais reconhecíveis os espaços destinados à circulação por bicicleta e sua organização em relação aos demais fluxos urbanos.

Entretanto, essa condição não se mostrou homogênea ao longo da infraestrutura observada. Foram identificados trechos com desgaste da sinalização horizontal, ausência de placas indicativas e a descaracterização visual do espaço destinado à bicicleta. Em determinadas situações, a continuidade da rota deixava de estar claramente indicada, tornando menos evidente a conexão entre os segmentos da infraestrutura. Essas condições configuram limitações de legibilidade, na medida em que reduzem a clareza das informações disponíveis para identificação e orientação dos percursos.

Outro aspecto observado refere-se à integração entre diferentes segmentos da infraestrutura cicloviária. Embora existam corredores estruturados, em alguns pontos a transição entre ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas ocorre sem elementos suficientes de orientação. A mudança de tipologia da infraestrutura nem sempre é acompanhada por sinalização que evidencie a continuidade do percurso, tornando menos clara a articulação entre um segmento e outro da rede.

Essas situações evidenciam que a legibilidade não se limita à presença isolada de placas ou de pintura sobre o pavimento, mas depende da continuidade e da articulação dos elementos que comunicam a organização da infraestrutura. Mesmo quando dois segmentos apresentam conexão física, mudanças de tipologia, interrupções na sinalização ou ausência de indicações de continuidade podem tornar menos evidente sua integração como parte de uma mesma rede. Nesse sentido, acessibilidade e legibilidade constituem dimensões distintas, porém articuladas: a primeira relaciona-se às possibilidades de acesso e continuidade física dos percursos, enquanto a segunda diz respeito à clareza com que sua organização e suas conexões podem ser reconhecidas no espaço urbano.

Os resultados também mostram a relação entre legibilidade e continuidade dos percursos (Figura 4). Nos segmentos em que sinalização e configuração física indicavam de maneira clara o prosseguimento da infraestrutura, a conexão entre os trechos mostrava-se mais facilmente identificável. Em contrapartida, sinalização insuficiente, deteriorada ou descontínua reduzia a clareza dessas conexões. A legibilidade depende, portanto, não apenas da existência de elementos de orientação, mas de sua conservação e continuidade ao longo da rede.

Figura 4 – Legibilidade da infraestrutura cicloviária na Zona Sul e no Centro do Rio de Janeiro



Sinalização horizontal preservada em trecho da infraestrutura cicloviária.



Desgaste da sinalização horizontal em trecho observado.



Sinalização e demarcação visual da continuidade do percurso.

Fonte: Arquivo pessoal.

Sob a perspectiva da hospitalidade na cidade, as deficiências de sinalização e orientação observadas podem ser interpretadas como limitações das condições materiais necessárias à legibilidade do espaço. A ausência, insuficiência ou deterioração dessas informações restringe a clareza da organização e da continuidade da infraestrutura, configurando situações de inospitalidade material. Isoladamente, contudo, essas condições não constituem manifestações de hostilidade, uma vez que esta última pressupõe uma dimensão relacional de conflito, oposição ou ruptura no uso do espaço. Os resultados indicam, assim, que a legibilidade da infraestrutura

cicloviária depende da continuidade, visibilidade, conservação e articulação dos elementos que permitem reconhecer seus diferentes segmentos como partes de uma rede.

4.3 Segurança, conforto e convivência entre os usuários

A segurança e o conforto constituem dimensões relevantes para a análise das condições de circulação por bicicleta. No âmbito da ciclabilidade, relacionam-se a aspectos como conservação do pavimento, presença de obstáculos, segregação ou compartilhamento dos fluxos e características do ambiente ao longo dos percursos. Sob a perspectiva da hospitalidade na cidade, o conforto permite examinar condições materiais associadas à permanência e ao uso do espaço (Ferraz, 2013), enquanto a observação das formas de compartilhamento da infraestrutura possibilita considerar também as relações estabelecidas entre diferentes usuários. A análise desta seção articula, portanto, condições físicas da infraestrutura e situações observáveis de convivência entre ciclistas, pedestres e veículos motorizados.

As observações realizadas evidenciaram trechos da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e do Centro com condições materiais favoráveis à circulação por bicicleta. Entre os elementos registrados destacam-se a segregação física em relação ao tráfego motorizado, a largura de determinados segmentos e a presença de arborização ao longo de alguns percursos. Essas características podem ser relacionadas ao conforto e à atratividade discutidos na literatura sobre ciclabilidade, na medida em que qualificam as condições físicas e ambientais dos espaços destinados ao deslocamento por bicicleta (CROW, 2007 apud Delbressine, 2013).

Em outros trechos, foram observadas condições que reduzem a qualidade física e funcional da infraestrutura. Os registros de campo identificaram pavimentos deteriorados, rachaduras, desníveis, acúmulo de resíduos, vegetação avançando sobre a faixa de circulação e elementos urbanos interferindo no espaço destinado à bicicleta. Essas ocorrências constituem obstáculos materiais ao percurso e comprometem as condições de conforto e segurança da infraestrutura, além de evidenciarem a importância da manutenção para a preservação de sua funcionalidade ao longo do tempo.

Outro aspecto recorrente refere-se ao compartilhamento e à ocupação da infraestrutura cicloviária por diferentes usuários. Foram observados pedestres circulando sobre ciclovias, veículos ocupando espaços destinados à bicicleta e interferências decorrentes de outros usos do espaço urbano. Nessas situações, a área prevista para a circulação ciclística encontrava-se parcial ou temporariamente comprometida, exigindo o compartilhamento ou o desvio em relação ao percurso delimitado. Diferentemente das deficiências exclusivamente materiais de conservação, essas situações introduzem uma dimensão relacional à análise, pois envolvem disputas e sobreposições de uso entre diferentes usuários do espaço urbano.

Em alguns dos locais onde foram registradas sobreposições de uso, também se observou ausência de delimitação física ou sinalização pouco clara entre os espaços destinados às diferentes formas de circulação. Em áreas com maior presença de pedestres, especialmente

espaços associados ao lazer e à visitação, o compartilhamento mostrou-se particularmente relevante para a organização dos fluxos. Os registros (Figura 5) evidenciam, assim, que as condições de convivência não dependem apenas da existência da infraestrutura, mas também da clareza de sua organização e das formas pelas quais diferentes usuários ocupam e compartilham o espaço.

Figura 5 – Situações de compartilhamento e ocupação da infraestrutura cicloviária observadas na área de estudo



Circulação de pedestres em espaço destinado à bicicleta.

Ocupação do espaço de circulação ciclística.

Veículo ocupando parcialmente o espaço destinado à circulação por bicicleta.

Fonte: Arquivo pessoal.

A segurança pública constitui uma dimensão adicional das condições de utilização do espaço urbano, mas seus efeitos sobre percepções e escolhas individuais dos ciclistas não foram diretamente investigados nesta pesquisa. Durante o trabalho de campo, foram registradas características do entorno de determinados trechos que suscitam a consideração da segurança como elemento contextual da mobilidade por bicicleta. Por essa razão, a análise limita-se às condições observáveis e às informações documentais utilizadas no estudo, sem inferir percepções, alterações de rota ou decisões individuais dos usuários.

Sob a perspectiva da hospitalidade na cidade, segurança e conforto envolvem condições materiais e relacionais distintas. Problemas de manutenção, obstáculos e deficiências físicas (Figura 6) constituem limitações materiais que podem restringir a circulação e ser interpretadas como condições de inospitalidade, mas não configuram, isoladamente, hostilidade. As situações de sobreposição, disputa ou restrição de uso observadas entre diferentes usuários introduzem, por sua vez, uma dimensão relacional, permitindo discutir tensões na convivência e no reconhecimento do espaço destinado à bicicleta. A caracterização de hostilidade requer, portanto, cautela e não pode ser atribuída automaticamente a toda situação de compartilhamento ou conflito de uso.

Figura 6 – Condições de conservação e manutenção da infraestrutura cicloviária observadas na área de estudo



Fonte: Arquivo pessoal.

Os resultados evidenciam que as condições de conforto e segurança da infraestrutura não decorrem apenas de sua implantação, mas também de sua conservação e das formas de organização e uso do espaço ao longo do tempo. Pavimento, obstáculos, manutenção, delimitação dos fluxos e situações de compartilhamento atuam de maneira articulada nas condições objetivas de circulação. A análise reforça, assim, que a funcionalidade da infraestrutura cicloviária depende tanto de suas características físicas quanto da gestão dos espaços em que se insere.

Dessa forma, os resultados indicam que políticas públicas voltadas à mobilidade por bicicleta não se esgotam na expansão da malha cicloviária. Conservação, manutenção, organização dos espaços compartilhados e condições de convivência entre diferentes usuários integram o funcionamento da infraestrutura e participam das possibilidades efetivas de circulação e apropriação do espaço urbano. A articulação entre essas dimensões materiais e relacionais fornece elementos para interpretar, à luz da hospitalidade na cidade, como a cidade cria condições de acesso e uso para a bicicleta e como tensões decorrentes do compartilhamento do espaço podem limitar esse processo.

4.4 Hospitalidade na cidade e ciclabilidade: síntese interpretativa dos resultados

A análise integrada dos resultados evidencia que a aproximação entre hospitalidade na cidade e ciclabilidade permite distinguir duas dimensões relacionadas, mas não equivalentes, das condições de mobilidade por bicicleta. De um lado, encontram-se as características materiais e funcionais da infraestrutura, expressas na continuidade e conectividade dos percursos, na sinalização, na conservação e no conforto. De outro, situam-se as relações estabelecidas no uso e compartilhamento do espaço entre diferentes usuários. Essa distinção permite interpretar as limitações materiais da infraestrutura como condições de inospitalidade sem classificá-las automaticamente como hostilidade, reservando esta última às situações em que se manifesta uma dimensão relacional de oposição, conflito ou restrição.

Os achados relativos à acessibilidade, à legibilidade e ao conforto demonstram que a presença da infraestrutura constitui apenas uma condição inicial para a mobilidade por bicicleta. Sua funcionalidade depende da articulação entre continuidade, conectividade, orientação, conservação e condições de uso. A contribuição da hospitalidade na cidade para essa análise consiste em ampliar a leitura da infraestrutura para além de sua existência física, considerando as possibilidades de acesso, circulação e apropriação que sua organização favorece ou restringe. Nesse sentido, condições materiais adequadas podem favorecer práticas de mobilidade e uso do espaço, sem que a infraestrutura, isoladamente, seja definida como hospitaleira.

As limitações identificadas, por sua vez, apresentam naturezas distintas e não devem ser reunidas sob uma única categoria. Descontinuidades da rede, deterioração do pavimento, deficiências de sinalização e obstáculos constituem condições materiais que restringem a utilização da infraestrutura e podem ser interpretadas como formas de inospitalidade. Já as situações de ocupação, sobreposição ou disputa de espaços entre diferentes usuários introduzem uma dimensão relacional, na qual podem emergir conflitos associados ao reconhecimento e à legitimidade dos diferentes modos de circulação. A distinção entre esses planos evita reduzir a hostilidade urbana à simples ausência ou deficiência de infraestrutura.

Essa interpretação reforça o caráter relacional da hospitalidade discutido por Camargo (2015, 2021) e a compreensão de Grinover (2016) de que os espaços não são, em si mesmos, hospitaleiros ou hostis. No caso da mobilidade por bicicleta, a configuração física da cidade participa das condições em que as relações e práticas de circulação se desenvolvem, mas não determina isoladamente seu caráter. A infraestrutura atua, portanto, como mediadora: pode ampliar ou restringir possibilidades de circulação, enquanto hospitalidade, inospitalidade e hostilidade são compreendidas a partir da articulação entre essas condições materiais e as formas de uso e relação estabelecidas no espaço urbano.

A aplicação das categorias analíticas também revelou diferenças quanto ao seu alcance empírico. A acessibilidade mostrou-se diretamente observável nas condições de continuidade e conectividade da rede; a legibilidade, na sinalização e na identificação dos percursos; e o conforto, nas condições de conservação, pavimento, obstáculos e características ambientais registradas durante o campo. A identidade apresentou maior limitação empírica, uma vez que pertencimento e reconhecimento não foram investigados diretamente junto aos usuários. Os registros de organização e compartilhamento do espaço permitem apenas discutir indícios relacionados ao reconhecimento da bicicleta como componente da mobilidade urbana, sem atribuir percepções ou sentimentos de pertencimento aos ciclistas.

A articulação entre ciclabilidade e hospitalidade na cidade evidencia, assim, que as condições de mobilidade por bicicleta envolvem simultaneamente dimensões técnicas, espaciais e relacionais. A ciclabilidade permite identificar características objetivas da infraestrutura e do ambiente de circulação, enquanto a hospitalidade na cidade oferece categorias para interpretar como essas condições participam das possibilidades de acesso, orientação, uso e convivência na cidade. A aproximação entre os dois campos não implica transformar indicadores técnicos de

ciclabilidade em indicadores de hospitalidade, mas utilizá-los de forma complementar para compreender diferentes dimensões da mobilidade por bicicleta.

Os resultados também mostram que as dimensões analisadas são interdependentes. Uma conexão fisicamente existente pode perder funcionalidade quando sua continuidade não é claramente sinalizada; um trecho adequadamente implantado pode ter suas condições de uso restringidas pela falta de manutenção; e um espaço destinado à bicicleta pode ser objeto de sobreposição de usos por diferentes atores. Assim, acessibilidade, legibilidade, conforto e convivência não operam de forma isolada. É justamente a articulação entre essas dimensões que permite compreender por que a expansão quantitativa da rede não corresponde, necessariamente, à mesma ampliação de suas condições efetivas de utilização.

A síntese dos resultados indica, portanto, que a contribuição da hospitalidade na cidade para o estudo da ciclabilidade reside na possibilidade de interpretar a infraestrutura como parte das condições materiais e relacionais em que a mobilidade se realiza. A análise não permite atribuir hospitalidade ou hostilidade diretamente aos elementos físicos observados, mas evidencia como continuidade, legibilidade, conforto, manutenção e formas de compartilhamento do espaço podem favorecer ou restringir circulação, convivência e apropriação urbana. Nessa perspectiva, a aproximação entre hospitalidade na cidade e ciclabilidade amplia a leitura da infraestrutura cicloviária ao relacionar suas características objetivas às condições de uso e às relações estabelecidas no espaço público.

5 Considerações finais

Este estudo teve como objetivo analisar as condições da infraestrutura cicloviária da Zona Sul e do Centro do Rio de Janeiro à luz dos conceitos de hospitalidade na cidade e ciclabilidade, considerando aspectos relacionados à acessibilidade, legibilidade, identidade, continuidade dos percursos, segurança e conforto. A articulação entre essas perspectivas permitiu examinar a infraestrutura não apenas em seus aspectos físicos e funcionais, mas como dimensão material que participa das condições de circulação, uso, convivência e apropriação do espaço urbano.

Os resultados evidenciaram a existência de trechos com condições favoráveis à circulação por bicicleta, incluindo conexões entre diferentes áreas, segmentos segregados do tráfego motorizado e elementos que contribuem para a continuidade dos percursos. Entretanto, a análise demonstrou que a disponibilidade e a extensão da infraestrutura não expressam, isoladamente, sua funcionalidade. Continuidade, conectividade e condições efetivas de utilização mostraram-se fundamentais para a acessibilidade, indicando que a expansão quantitativa da rede precisa ser considerada em conjunto com a articulação entre seus diferentes segmentos.

A observação também revelou descontinuidades da rede, deficiências de sinalização, problemas de conservação, obstáculos e situações de sobreposição e disputa no uso dos espaços destinados à bicicleta. Os primeiros constituem limitações materiais que podem restringir as condições de circulação e caracterizar situações de inospitalidade, enquanto os conflitos de uso

introduzem uma dimensão relacional que permite discutir tensões entre diferentes usuários do espaço urbano. Essa distinção mostrou-se fundamental para evitar que toda deficiência da infraestrutura seja automaticamente interpretada como manifestação de hostilidade.

A análise permitiu ainda qualificar a relação entre infraestrutura e hospitalidade na cidade. Os elementos físicos observados não são, em si mesmos, hospitaleiros ou hostis; eles funcionam como condições materiais que podem favorecer ou restringir acesso, circulação, orientação e apropriação. A hostilidade, por sua natureza relacional, requer a consideração de situações de oposição, conflito ou restrição produzidas nas relações e nos usos do espaço. Essa diferenciação entre inospitalidade material e hostilidade relacional constitui um dos principais resultados interpretativos da pesquisa.

Do ponto de vista teórico, os resultados evidenciam o potencial da aproximação entre hospitalidade na cidade e ciclabilidade para a análise da mobilidade por bicicleta. A acessibilidade mostrou-se diretamente relacionada às condições de continuidade e conectividade; a legibilidade, à sinalização e à identificação dos percursos; e o conforto, às condições de conservação, pavimento, obstáculos e características ambientais. A identidade apresentou menor alcance empírico, uma vez que pertencimento e reconhecimento não foram investigados diretamente junto aos usuários. Essa diferença evidencia que as categorias da hospitalidade na cidade podem contribuir para a interpretação da ciclabilidade, desde que seus limites sejam considerados em função dos dados disponíveis.

Sob o ponto de vista prático, os resultados indicam que políticas públicas voltadas à mobilidade por bicicleta não se esgotam na expansão quantitativa da rede cicloviária. Continuidade, integração, manutenção, sinalização e organização dos espaços compartilhados participam das condições de funcionamento da infraestrutura ao longo do tempo. Nesse sentido, o planejamento da mobilidade ciclística pode considerar não apenas a implantação de novos trechos, mas também a articulação e a conservação da rede existente e as condições de convivência entre os diferentes usuários do espaço urbano.

Entre as limitações do estudo, destaca-se o recorte espacial concentrado na Zona Sul e no Centro do Rio de Janeiro, áreas com características específicas quanto à infraestrutura e à consolidação da rede cicloviária. A pesquisa de campo privilegiou a observação direta das condições físicas e funcionais da infraestrutura, sem registrar sistematicamente a extensão total dos percursos realizados e sem incorporar entrevistas ou levantamentos de percepção junto aos usuários. Essa delimitação permitiu analisar fatores objetivos da ciclabilidade, mas restringiu a investigação de dimensões subjetivas, especialmente aquelas relacionadas à identidade, ao pertencimento, ao reconhecimento e às percepções individuais de segurança e conforto.

Pesquisas futuras poderão ampliar a análise para outras regiões do Rio de Janeiro e para cidades com diferentes configurações urbanas, bem como adotar procedimentos sistemáticos de registro dos percursos e da extensão da infraestrutura observada. A incorporação de entrevistas, questionários ou outras técnicas voltadas aos usuários poderá aprofundar dimensões que não foram diretamente investigadas neste estudo, como percepção de segurança e conforto,

reconhecimento do ciclista como usuário legítimo do espaço urbano e relações de pertencimento associadas à identidade. Estudos comparativos poderão ainda examinar a aplicabilidade das categorias de hospitalidade urbana em diferentes contextos de mobilidade ativa.

Por fim, a principal contribuição deste estudo reside na aproximação entre hospitalidade na cidade e ciclabilidade sem reduzir uma perspectiva à outra. A infraestrutura cicloviária constitui uma dimensão material das condições de mobilidade e participa das possibilidades de acesso, circulação, orientação e apropriação da cidade, mas não representa, por si mesma, hospitalidade ou hostilidade. Ao distinguir condições materiais de inospitalidade de manifestações relacionais de hostilidade, o estudo oferece uma perspectiva para interpretar a mobilidade por bicicleta que articula características objetivas da infraestrutura às formas de organização, uso e compartilhamento do espaço urbano. Essa abordagem amplia o diálogo entre hospitalidade, mobilidade ativa e planejamento urbano e indica possibilidades para novas investigações sobre as relações entre infraestrutura e vida urbana.

Referências

Airbinder, R., & Sirkis, A. (2005). *Ciclovias do Rio*. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos.

Binatti, G. (2016). *Mobilidade e cultura de bicicleta no Rio de Janeiro*. Itaú; Transporte Ativo. https://ta.org.br/educativos/docs/cmb_rio.pdf

Camargo, L. O. de L. (2004). *Hospitalidade*. Aleph.

Camargo, L. O. de L. (2007). *A pesquisa em hospitalidade*. In Anais do XXX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação (pp. 1–24). Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2007/resumos/R1225-1.pdf

Camargo, L. O. de L. (2015). Os interstícios da hospitalidade. *Revista Hospitalidade, 12*(3), 42–69. https://www.revhosp.org/hospitalidade/article/download/574

Camargo, L. O. de L. (2021). As leis da hospitalidade. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, 15*(2), e-2112. https://doi.org/10.7784/rbtur.v15i2.2112

Centro Brasileiro de Análise e Planejamento. (2019). *Impacto social do uso da bicicleta no Rio de Janeiro*. https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2019/08/Impacto-Social-do-Uso-da-Bicicleta-no-Rio-de-Janeiro_ebook.pdf

César, Y. B. (2014). *Avaliação da ciclabilidade das cidades brasileiras [Dissertação de mestrado, Universidade Federal de São Carlos]*. Repositório Institucional da Universidade Federal de São Carlos. https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/7424/DissYBC.pdf?sequence=1

Coelho Filho, O., & Saccaro Junior, N. L. (2017). *Cidades cicláveis: Avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil (Texto para Discussão No. 2276)*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7521/1/TD_2276.pdf

Delbressine, R. R. H. L. (2013). *The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands* [*Master's thesis, Delft University of Technology]*. TU Delft Repository.

Ferraz, V. de S. (2013). *Hospitalidade urbana em grandes cidades: São Paulo em foco [Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo]*. https://doi.org/10.11606/T.16.2013.tde-10072013-161802

Gotman, A. (2013). Entrevista a Marie Raynal. *Revista Hospitalidade, 10*(1), 146–157.

Grinover, L. (2007). *A hospitalidade, a cidade e o turismo*. Aleph.

Grinover, L. (2016). *A cidade à procura da hospitalidade*. Aleph.

Grinover, L. (2019). We, the city, the hospitality. *Revista Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade, 11*(1), 224–234. https://doi.org/10.18226/21789061.v11i1p224

Grinover, L. (2021). *A cidade, nós e a hospitalidade*. Educs.

Lashley, C. (2015). Hospitalidade e hospitabilidade. Revista Hospitalidade, 12(3), 70–92.

Marshall, W. E., & Ferenchak, N. N. (2019). Why cities with high bicycling rates are safer for all road users. *Journal of Transport & Health, 13*, 285–301. https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.004

Mauss, M. (2003). *Sociologia e antropologia*. Cosac Naify.

Moreno, C. (2025). *A cidade de 15 minutos: uma solução para salvar nosso tempo e nosso planeta*. BEĨ Editora.

Oliveira, J. P. de, Becegato, L. C., & Tricárico, L. T. (2022). Hospitalidade urbana de destinos turísticos: um estudo do Distrito de Santo Antônio de Lisboa em Florianópolis (SC, Brasil). *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, 16*, Article 2621. https://doi.org/10.7784/rbtur.v16.2621

Providelo, J. K., & Sanches, S. da P. (2010). Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. *Transportes, 18*(2), 53–61. https://doi.org/10.14295/transportes.v18i2.424

Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. (2010). *Rio, capital urbana da mobilidade por bicicleta*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/exibeconteudo?article-id=756384

Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. (2015a). *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável: Prognóstico — Projeções de cenários e propostas*. https://drive.google.com/file/d/1U_B3jT4hx-lnfGzD0S40y94QfFReD0HN/view

Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. (2015b). *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável: Levantamento e análise de dados*. https://drive.google.com/file/d/1U_B3jT4hx-lnfGzD0S40y94QfFReD0HN/view

Saldiva, P. H. N. (2018). *Vida urbana e saúde: Os desafios dos habitantes das metrópoles*. Contexto.

Severini, V. F. (2014). Hospitalidade urbana: Ampliando o conceito. *RITUR – Revista Iberoamericana de Turismo, 3*(2), 84–99. https://doi.org/10.28998/10.28998/RITURritur.V3.N2.A991pp.84-99991

Sirkis, A. (2000). Bike networking in Rio: The challenges for non-motorised transport in an automobile-dominated government culture. *Local Environment, 5*(1), 83–95. https://doi.org/10.1080/135498300113282

Sisson, S. B., Lee, S. M., Burns, E. K., & Tudor-Locke, C. (2006). Suitability of commuting by bicycle to Arizona elementary schools. *American Journal of Health Promotion, 20*(3), 210–213. https://doi.org/10.4278/0890-1171-20.3.210

Transporte Ativo. (2020). *Programa Nacional pela Mobilidade por Bicicleta: Pesquisa Perfil do Ciclista 2018 (versão revisada)*. Itaú. http://www.ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf

Wahlgren, L., & Schantz, P. (2011). Bikeability and methodological issues using the Active Commuting Route Environment Scale (ACRES) in a metropolitan setting. *BMC Medical Research Methodology, 11*, Article 6. https://doi.org/10.1186/1471-2288-11-6

Wahlgren, L., & Schantz, P. (2012). Exploring bikeability in a metropolitan setting: Stimulating and hindering factors in commuting route environments. *BMC Public Health, 12*, Article 168. https://doi.org/10.1186/1471-2458-12-168

SOBRE OS AUTORES

João Victor F. Ximenes
Contribuições: conceituação; curadoria dos dados; análise formal; investigação; método; administração do projeto; validação. visualização e redação do manuscrito original.
E-mail: ximenesjoao@id.uff.br / ORCiD: https://orcid.org/0009-0009-3096-1754

Fátima Priscila M. Edra
Contribuições: conceituação; análise formal; método; supervisão; validação e redação final.
E-mail: fedra@id.uff.br / ORCiD: https://orcid.org/0000-0003-4653-3913

COMO CITAR

Ximenes, J. V. F., & Edra, F. P. M. (2026). Hospitalidade e hostilidade na mobilidade por bicicleta: Uma análise da infraestrutura cicloviária no Rio de Janeiro. *Revista Hospitalidade, 23*, e1299. https://doi.org/10.29147/revhosp.v23.1299