

Reflexões sobre o cicloturismo urbano: um olhar sobre Copenhague, Dinamarca e Florianópolis, Brasil

Reflections on urban cycle tourism: a look at Copenhagen, Denmark and Florianópolis, Brazil

Marcos Abilio Bosquetti

Professor do Departamento de Ciências da Administração da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Florianópolis, Brasil
E-mail: marcos.bosquetti@ufsc.br

*Artigo recebido em: 11-04-2025
Artigo aprovado em: 18-09-2025*

RESUMO

A ciclomobilidade está em franca expansão nas metrópoles por ser uma alternativa ao modelo tradicional de mobilidade dependente do automóvel e seus impactos negativos nos grandes centros, na sociedade e no meio ambiente. A bicicleta é uma importante ferramenta no desenvolvimento de cidades sustentáveis e inteligentes por proporcionar mobilidade de baixo carbono, além de todos os benefícios do transporte ativo para a saúde física e mental. O cicloturismo urbano é uma nova modalidade de turismo que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte para conhecer a cidade, oferecendo ao cicloturista a oportunidade de desfrutar da mobilidade ativa tanto quanto dos pontos turísticos, promovendo maior conexão com a cidade e a comunidade local. Este artigo faz uma breve introdução ao cicloturismo urbano e ilustra o tema compartilhando reflexões sobre um estudo comparativo de casos distintos entre Copenhague, Dinamarca, reconhecida como a capital mais ciclável do mundo, e Florianópolis, um destaque entre as capitais brasileira pela extensão da sua malha ciclovíaria em relação à população residente. Reflexões sobre a influência dos diferentes contextos e estágios de ciclomobilidade nos dois casos analisados geram insights para a tropicalização de iniciativas de sucesso para o desenvolvimento deste promissor segmento do turismo sustentável nas capitais brasileiras.

Palavras-chave: Ciclomobilidade. Cicloturismo. Turismo sustentável. Estudo de casos.

ABSTRACT

Vélocity is expanding rapidly in metropolitan areas as an alternative to the traditional car-dependent mobility model and its adverse impacts on large urban centers, society, and the environment. The bicycle is a vital tool in developing sustainable and smart cities, as it provides low-carbon mobility while offering all the benefits of active transportation for physical and mental health. Urban bicycle tourism is a new form of tourism that uses the bicycle as the primary means of transportation to explore the city, offering cycle tourists the opportunity to enjoy both active mobility and tourist attractions, fostering greater connection with the city and the local community. This article introduces urban bicycle tourism, illustrating the topic by sharing reflections on a comparative study of two distinct cases: Copenhagen, Denmark, the most bike-friendly capital globally, and Florianópolis, the Brazilian capital leading in cycling infrastructure per inhabitant. Reflections on the influence of different contexts and stages of vélocity in the two cases analyzed in this empirical study generate insights for adapting successful initiatives to the Brazilian context, fostering the development of this promising segment of sustainable tourism in the country's capitals.

Keywords: Cycling. Vélocity. Cycling tourism. Sustainable tourism. Case study.

1. INTRODUÇÃO

Nos grandes centros urbanos o tempo parece passar mais depressa, e muitas pessoas adquirem um carro próprio na tentativa de se deslocar com mais rapidez e salvar tempo. No entanto, a mobilidade centrada no automóvel tem resultado em longos congestionamentos, tornando-se um entrave ao uso eficiente do tempo (Menétrey & Szerman, 2016). Nesse cenário, a ciclomobilidade vêm ganhando destaque como alternativa sustentável ao modelo tradicional de mobilidade e turismo, reduzindo a dependência do automóvel e minimizando seus impactos negativos sobre as cidades, a sociedade e o meio ambiente (ITDP, 2021).

Assim como o automóvel, a bicicleta proporciona um transporte flexível e individual. No entanto, Cox (2019) salienta que, ao contrário dos carros, a bicicleta é um veículo de emissão zero, que não contribui para congestionamentos e raramente causa ferimentos ou mortes no trânsito. Apesar de a bicicleta ser um transporte individual, Verkade & Brömmelstroet (2022) destaca que o ato de pedalar demanda muito mais interações com outras pessoas do que dirigir um carro e contribui para a reocupação do espaço urbano pelas pessoas.

Este artigo oferece uma breve introdução à ciclomobilidade e ao cicloturismo urbano, apresenta e discute os resultados de um estudo de caso comparativo entre Copenhague, Dinamarca, considerada uma das capitais mais cicláveis do mundo (EuroNews, 2023), e Florianópolis, um destaque entre as capitais do Brasil pela extensão da sua malha cicloviária em relação a população residente (Aliança Bike, 2024).

Copenhague e Florianópolis são consideradas cidades insulares com a maioria de sua população localizada em ilha conectada com o continente por meio de pontes. Copenhague está localizada em Zealand, a maior ilha da Dinamarca e Florianópolis está localizada na Ilha de Santa Catarina, a maior do sul do Brasil. As duas capitais possuem porte similar e são dois importantes destinos turísticos do país. No entanto, as características socioeconômicas, culturais e geográficas das duas cidades são bastante distintas, assim como o seu estágio no desenvolvimento da ciclomobilidade e do cicloturismo urbano. A escolha das duas cidades considerou a indicação de estudos de casos contrastantes para explorar a influência de fatores contextuais em determinados fenômenos globais (Giraud, 2009).

Apesar do considerável potencial para o desenvolvimento do cicloturismo urbano no Brasil (Vasconcellos & Edra, 2022), o tema ainda é pouco estudado na área acadêmica (Saldanha, Freitas, Balassiano & Fraga, 2020; Deus & Edra, 2023) e estudos de casos

contrastantes são escassos na literatura brasileira quando se trata desta modalidade de turismo. Portanto, espera-se que este artigo possa contribuir para o avanço no conhecimento sobre cicloturismo urbano e inspirar o poder público e a sociedade na promoção da mobilidade ativa e do turismo sustentável nas capitais brasileiras.

2. CICLOMOBILIDADE E CICLOTURISMO URBANO

A crise climática exige uma reavaliação do modelo de planejamento urbano centrado nos automóveis, especialmente nas cidades de médio e grande porte (Instituto Cidades Sustentáveis, 2025). Além das questões ambientais, críticos da criação de espaços públicos artificiais, urbanização voltada para automóveis e experiências turísticas padronizadas questionam a lógica da homogeneização socioespacial destacando que a cidade se desenvolve de forma a favorecer os deslocamentos por carro, em detrimento da mobilidade baseada em transporte público, caminhada e bicicleta (Gehl, 2010; Koglin, 2013; Hall & Barrett, 2018; Cox & Koglin, 2020; Babb, 2021; Verkade & Brömmelstroet, 2022; Mouratidis, 2025).

Diante deste desafio global, a bicicleta começa a ser reconhecida como um componente estratégico para o desenvolvimento de cidades sustentáveis e inteligentes por proporcionar mobilidade urbana saudável e de baixo carbono (United Nations, 2018; ITDP, 2021; Pisoni, Christidis & Cawood, 2022; Nikolaeva & Latham, 2024). Diferentemente do automóvel, pedalar pela cidade amplia a percepção do ambiente, permite maior interação com a paisagem urbana e facilita o contato com os moradores, promovendo trocas culturais e um entendimento mais profundo das dinâmicas locais (Verkade & Brömmelstroet, 2022). Além dos diversos benefícios proporcionados pelo uso da bicicleta nas cidades, a ciclomobilidade urbana ou “vélomobility” também é considerada como “uma forma de contrapoder: uma prática espacial e um posicionamento político que desafia a hegemonia sistêmica do modal automóvel na vida urbana” (Koglin, 2025, p. 40).

Em 2018, a Assembleia Geral das Nações Unidas declarou 3 de junho como o Dia Mundial da Bicicleta (*World Bicycle Day*) reconhecendo a sua versatilidade e potencial contribuição para o alcance de 11 dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda Global 2030, incluindo o ODS 11 que visa tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis (United Nations, 2018).

A crise da Covid-19 e o colapso do modelo tradicional de mobilidade centrado no automóvel impulsionaram significativamente a ciclomobilidade, resultando na rápida expansão da infraestrutura cicloviária e no aumento expressivo do uso da bicicleta em metrópoles ao redor do mundo (ITDP, 2021; Buehler & Pucher, 2023). Segundo a matéria especial da BBC (2020) esse fenômeno passou a ser amplamente reconhecido como a Revolução da Bicicleta (*Cycling Revolution*).

Além disso, a popularização das e-bikes, bicicletas elétricas com pedal assistido e a crescente disponibilidade dos sistemas de compartilhamento de bicicletas tem democratizado o seu uso, tornando acessível esta forma de mobilidade ativa para pessoas de diferentes idades, condições físicas e níveis de experiência (ITDP, 2021). Neste sentido, a bicicleta também é uma catalisadora na transição para cidades mais humanas e inclusivas (Gehl, 2010; Cox, 2019; Verkade & Brömmelstroet, 2022; Koglin, 2025).

Para os ciclistas, os principais motivos para pedalar são cuidar da saúde, ter contato com a natureza, economizar e contribuir com a mobilidade sustentável, enquanto o risco percebido de acidentes e a falta de segurança no trânsito figuram como os principais entraves (Useche, Montoro, Sanmartin, & Alonso, 2019). Neste contexto, a infraestrutura cicloviária e a cultura da bicicleta destacam-se como fatores que contribuem para cidades cicláveis (Hull & O'Holleran, 2014; Nilsson, 2019; ITDP, 2021; Verdake & Brömmelstroet, 2022).

Copenhague e Amsterdã são frequentemente citadas como exemplos globais de cidades cicláveis devido às suas redes cicloviárias, segurança para ciclistas e políticas que priorizam a bicicleta como modal para residentes e turistas (Copenhagenize, 2019; EuroNews, 2023; Umobility, 2024). No Brasil, algumas capitais têm buscado criar condições similares visando incluir a ciclomobilidade no planejamento integrado das cidades (Saldanha *et al.*, 2020; Valenzuela, Rescarolli, Pazin & Rech, 2023; Castanheira & Edra, 2024).

Simultaneamente, os impactos negativos do turismo rápido, ostensivo e predatório, frequentemente associado ao uso intensivo do automóvel, têm incentivado a busca por práticas mais sustentáveis de turismo (Agustin & Heredina, 2014). Nesse contexto, o cicloturismo surge como uma alternativa promissora, alinhada aos princípios do turismo responsável e com o potencial de gerar benefícios sociais, econômicos e ambientais para as cidades turísticas (Dodds & Butler, 2019; InterReg, 2025).

Existem várias definições para o termo cicloturismo. Segundo Lamont (2009), essas diferentes definições reúnem seis características: “(1) a experiência ciclística ocorre fora da

região de residência do cicloturista; (2) pode se estender por um ou vários dias; (3) não deve ser de natureza competitiva; (4) a experiência ciclística é o principal objetivo da viagem; (5) a participação do cicloturista ocorre de forma ativa; e (6) deve ser uma forma de recreação ou lazer” (Lamont, 2009, p. 11).

O cicloturismo proporciona uma forma de locomoção de baixo custo que oferece benefícios tanto para os praticantes desta modalidade de turismo como para as cidades que o promovem (Karanikola, Panagopoulos, Tampakis & Tsantopoulos, 2018). Apesar de o cicloturismo envolver menos gastos por parte do ciclista em comparação com outras formas de turismo, o valor dos impactos econômicos e sociais resultantes do uso da bicicleta como meio de transporte para fins turísticos é consideravelmente alto (Ciasciano, Dezsi & Rus, 2022).

O cicloturismo está alinhado com três movimentos globais: *slow travel*, uma forma de viajar que valoriza a experiência da viagem, priorizando qualidade ao invés de quantidade (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011); *cittaslow* que visa desacelerar o estilo de vida corrido nas cidades e humanizar os espaços públicos (Presenza, Abbate & Micera, 2015); e o *slow tourism*, um esforço para reduzir o ritmo frenético do turismo de massa, um tipo de “antídoto” ao turismo rápido, ostensivo e predatório (Baletto, Milessi, Ladu & Borruso, 2020).

O cicloturismo é praticado em contextos urbanos, rurais e voltados à natureza. O cicloturismo urbano é uma modalidade de turismo que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte para conhecer a cidade (Teixeira & Edra, 2020). O ritmo contemplativo da bicicleta proporciona ao cicloturista a oportunidade de desfrutar tanto dos benefícios proporcionados pelo transporte ativo quanto dos pontos turísticos e promove maior conexão com a cidade e cultura local (Nilsson, 2019).

Ao incorporar a ciclomobilidade e o cicloturismo no planejamento de mobilidade urbana, as prefeituras contribuem para o movimento global de desaceleração e de humanização das cidades, reduzem as emissões de carbono, favorecem a inclusão social, dinamizam a economia local e promovem práticas de turismo sustentável.

3. METODOLOGIA

Esta pesquisa qualitativa descritiva adotou o método de estudo de casos (Yin, 2018), especificamente o estudo de casos contrastantes por ajudar a identificar padrões, divergências

e fatores contextuais que influenciam determinados fenômenos (Giraud, 2009) e teve como unidades de análise a ciclomobilidade e o cicloturismo em Copenhague e em Florianópolis.

Para maior aproximação do campo e exploração do tema da pesquisa, o pesquisador adotou a observação participante e a técnica de entrevista aberta e em profundidade, ambos são métodos indicados para estudos exploratórios e descritivos na área de turismo (Veal, 2011; Marujo, 2012). Para tanto, o pesquisador participou de três *bike city tours* organizados por duas agências de Copenhague e uma agência de Florianópolis e acompanhou dois grupos de pedal em Florianópolis, um pedal diurno e um noturno.

Os dados primários foram coletados por meio de 11 entrevistas abertas e em profundidade. Em Copenhague (C) foram entrevistados os representantes da *Cycling Embassy of Denmark* (C1), das agências *Copenhagen BikeTours* (C2) e *Cycling Copenhagen* (C3), um cicloturista (C4) e um ciclista local (C5). Em Florianópolis (F) foram entrevistados representantes da Associação Mobilidade por Bicicleta AmoBici Floripa (F1), da Agência Floripa Bike Experience (F2), dos grupos de pedal Floripa Bike Club (F3) e Pedal da Ilha Floripa (F4), um cicloturista (F5) e um ciclista local (F6).

Outra fonte primária de dados foi o registro das observações realizadas como observador participante durante as pesquisas de campo em Copenhague (julho de 2023) e em Florianópolis (março de 2024), período de alta temporada turística das duas cidades estudadas.

Os dados secundários foram coletados de relatórios e materiais publicitários das secretarias de turismo e agências de cicloturismo das duas cidades; informações de aplicativos, websites, blogs e revistas da Dinamarca e do Brasil voltadas para ciclomobilidade e cicloturismo urbano.

A técnica de triangulação (Denzin, 2012) foi aplicada para aumentar a confiabilidade dos estudos de caso e mitigar o viés do pesquisador, que também é um ciclista urbano e praticante de cicloturismo.

4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Esta sessão faz uma breve apresentação dos casos estudados e discute os resultados destacando contrastes e fatores mais influentes do contexto no desenvolvimento de cidades cicláveis e do cicloturismo urbano.

4.1 Pedalando em Copenhague

A capital dinamarquesa tem aproximadamente 654 mil habitantes, 745 mil bicicletas e 139 mil automóveis, ou seja, a relação é de aproximadamente uma bicicleta por habitante e um automóvel para cada cinco habitantes. De todos os deslocamentos diários para o trabalho e escola, 48% são realizados por bicicleta e 52% desses deslocamentos são feitos por mulheres (City of Copenhagen, 2024).

A cidade tem 546 km de infraestrutura cicloviária, sendo 513 km de ciclovias segregadas dos automóveis por barreira física e 33 km de ciclofaixas. Além das ciclovias voltadas para deslocamentos rápidos no centro da cidade, Copenhague conta com uma rede alternativa de rotas conhecida como Ciclovias Verdes (*Green Cycle Routes*) que oferecem trajetos panorâmicos, passando por parques, canais, praças e ruas tranquilas. Essas ciclovias são ideais tanto para deslocamentos diários mais contemplativos e sem pressa quanto para passeios de lazer e recreação junto a natureza (City of Copenhagen, 2024).

Os ciclistas também contam com as Super Ciclovias (*Super Cycle Highways*) que funcionam como um tipo de via expressa para bicicletas e são afastadas das pistas dos carros e projetadas para cobrir longas distâncias com facilidade, rapidez e segurança, sendo uma alternativa ao deslocamento com automóvel para o trabalho e escola. Atualmente Copenhague tem 16 vias expressas que somam 244 km. A meta para 2045 é oferecer 850 km de Super Ciclovias cobrindo toda a região metropolitana de Copenhague, (Supercykelstier, 2024).

As Super Ciclovias são planejadas para passar perto de estações de trem, facilitando a combinação multimodal do deslocamento diário com o transporte público. Além dos trens, os modais metrô, bonde (*tram*), ônibus e balsa (*ferryboat*) também oferecem espaço para transportar bicicletas, permitindo que residentes e turistas optem pela utilização de mais de um modal para cobrir longas distâncias (City of Copenhagen, 2024).

Na entrevista com o ciclista local, o entrevistado ressaltou que “Pedalar é natural para mim, faz parte do meu dia a dia. Uso a bicicleta para tudo. Não tenho carro e não pretendo ter... e se chover forte ou me cansar, daí eu levo a bike no trem ou no ônibus e sigo em frente” (C5).

A bicicleta não é apenas um meio de transporte para ir ao trabalho, à escola e fazer compras. Segundo a City of Copenhagen (2024), nove em cada dez habitantes, pedalam também em seu tempo livre para realizar atividades de esporte e lazer (44%), visitar amigos ou familiares (42%) ou simplesmente para entrar em contato com a natureza (26%).

A grande quantidade de ciclistas locais – homens, mulheres, crianças e idosos – transitando pela cidade, passa segurança aos visitantes (Figura 1). As cicloviás, pontes, viadutos e rotas cênicas dedicadas para os ciclistas fazem parte dos atrativos turísticos de Copenhague devido ao seu *design* contemporâneo e sua integração com a natureza e com os destinos turísticos da região metropolitana. A topografia com pouco relevo e o clima ameno da primavera, verão e outono também contribuem para o cicloturismo em Copenhague.

Figura 1

Ciclovia em Christianshavn, Copenhague



Fonte: Denmarkdotdk, Thomas Christensen, 2024.

Imagens de ciclistas, com destaque para as mulheres, pedalando pelo centro da cidade, praças, parques, pontos turísticos, cicloviás cênicas e pontes contemporâneas estão presentes nas campanhas de *comunicação* da prefeitura no portal oficial de turismo, que divulga Copenhague como a cidade da bicICLETA (*city-bike*) e convida turistas a explorarem a cidade com estilo, pedalando como um local (Visit Copenhagen, 2024). Segundo o entrevistado da agência

Copenhagen Bike Tours: “Pedalar em Copenhague já é considerado, por si só, um atrativo turístico da cidade” (C2).

Aplicativos dinamarqueses como o *Cycling Copenhagen* (2024) e *Donkey Republic* (2024) disponibilizam o mapa da cidade com várias sugestões de roteiros cicloturísticos conectando os principais atrativos históricos, arquitetônicos, culturais e naturais de Copenhague, as feiras de artesanato e lojas de *suvenires*; as agendas de shows e exposições ao ar livre, os restaurantes, cafeterias, sorveterias, praças e ciclovias cênicas, bem como os bicicletários, as estações de locação de bicicletas, os pontos de apoio para reparos rápidos e as agências *city bike tours* com guias locais.

Os aplicativos também informam regras básicas de trânsito para ciclistas, dicas para ajustar a bicicleta para um pedal mais confortável e orientações para utilizar a bicicleta com os outros modais de transporte público, beneficiando os moradores, mas principalmente os turistas que passam a ter na palma da mão todas as informações e dicas necessárias para conhecer a cidade de bicicleta. O entrevistado da *Cycling Copenhagen* enfatiza que “Visitar Copenhague e não pedalar pela cidade, como fazem os locais, sugere que a experiência turística na capital Dinamarquesa ficou incompleta” (C3).

Para garantir maior fluidez e segurança no trânsito, a Prefeitura de Copenhague controla os semáforos dos motoristas e dos ciclistas priorizando o fluxo de bicicletas (Technolution Move, 2024) e disponibiliza aplicativos como o *I Bike CPH* e o *GreenCatch* que fornecem informações em tempo real sobre o trânsito nas ciclovias e a velocidade que é preciso ir para alcançar o sinal verde no próximo semáforo (APKcombo, 2024). O entrevistado da *Cycling Embassy of Denmark* afirma que “A bicicleta permite ao turista explorar a cidade, de forma segura, proporcionando uma experiência autêntica de Copenhague” (C1).

Este foco na segurança e bem-estar do ciclistas foi destacado durante a entrevista com um turista espanhol que estava visitando Copenhague pela primeira: “Eu já pedalei em várias capitais da Europa, mas nunca me senti tão seguro e acolhido quanto em Copenhague. Tudo aqui é pensado e desenhado para ciclistas e pedestres” (C5).

O pesquisador teve a mesma sensação de segurança ao pedalar por três semanas de trabalho de campo como observador participante em Copenhague. Impressiona o cuidado que os motoristas têm com os ciclistas e pedestres, especialmente nos cruzamentos de ruas e avenidas. Foi observado que os cruzamentos possuem semáforo para automóveis, bicicleta e pedestres.

Chamou a atenção o respeito às regras de trânsito tanto por parte dos motoristas, como dos ciclistas e pedestres. Segundo o entrevistado da *Cycling Embassy of Denmark*: "o fato de que aqui [Dinamarca], praticamente todos os motoristas também são ciclistas e pedestres, contribui para o respeito às regras de segurança no trânsito" (C1).

Foi observado que a maioria das bicicletas são equipadas com campainha sonora (*bike bell*) para avisar com *ding-dings* a presença do ciclista. Enquanto a campainha é opcional, ligar as lanternas traseiras e dianteiras ao pedalar à noite e em situações de pouca visibilidade, como neblina ou chuva intensa é obrigatório.

O uso do capacete é recomendado pelo Conselho Dinamarquês de Segurança no Trânsito, mas não é obrigatório (Rådet for Sikker Trafik, 2025). Segundo o entrevistado da *Cycling Embassy of Denmark*: "Mesmo não sendo obrigatório o uso do capacete, boa parte dos ciclistas, especialmente crianças já usa voluntariamente... É esse tipo de cultura que queremos reforçar por meio de campanhas de conscientização, não por imposição" (C1). O relatório 2024 de pesquisa anual do conselho nacional de trânsito da Dinamarca aponta que 51% dos adultos e 94% das crianças até 11 anos de idade pedalam utilizando capacete e sua adoção tem sido crescente nos últimos anos (Rådet for Sikker Trafik, 2024).

Chama a atenção a simplicidade, eficácia e adoção das regras para pedalar com segurança na Dinamarca. São elas: deixar o celular no bolso; sinalizar com a mão quando for parar ou mudar de direção; usar dois cruzamentos para virar à esquerda; e acender as lanternas quando tiver escuro. Foi observado que, quando o ciclista, geralmente turista, não sinaliza que vai parar, mudar de direção ou pedala com o celular na mão, é chamado à atenção, geralmente pelos ciclistas locais.

Vale destacar que os aplicativos de locação e compartilhamento de bicicletas e os *websites* dedicados a educação no trânsito e ao turismo em Copenhagem apresentam – de forma simples (desenhos ou ícones) e descontraída – as regras de ciclomobilidade.

A Prefeitura, por meio do programa *Safe Biking Copenhagen* convida turistas e residentes para um teste rápido (*quiz*) que avalia o conhecimento sobre as regras básicas para pedalar na cidade e, como incentivo, quem completa o teste participa do sorteio instantâneo de um *Copenhagen City Card*, um cartão digital que dá acesso gratuito ao sistema de transporte público integrado e a mais de 80 atrativos turísticos (Visit Copenhagen, 2024).

A capital dinamarquesa disponibiliza todas as informações e serviços necessários para que os visitantes possam explorar de bicicleta, com segurança, todos os atrativos turísticos da

cidade e ao mesmo tempo experienciar o estilo de vida “*Hygge*” que valoriza momentos de tranquilidade e conexão com as pessoas e o meio ambiente.

Outro fato que chamou a atenção durante a observação participante foi a quantidade expressiva do cargo bikes (*ladcykel*), bicicletas longas com um grande compartimento frontal, bastante utilizadas pelas famílias para transportar crianças e fazer compras, reduzindo assim a dependência do automóvel.

De fato, a experiência de cruzar a cidade pedalando em ciclovias largas, bem conservadas, segregadas dos automóveis e utilizadas por ciclistas de todas as idades gera a sensação de segurança, fluidez e de integração com a paisagem e a comunidade local.

Por fim, vale destacar que os resultados das entrevistas e da observação participante corroboram com os dados secundários de diversas fontes apontando que a capital dinamarquesa faz jus aos títulos de *city-bike* (Gössling, 2013; Copenhagenize, 2019; EuroNews, 2023; Visit Copenhagen, 2024).

4.2 Pedalando em Florianópolis

Florianópolis, capital catarinense também conhecida como Floripa ou Ilha da Magia, tem aproximadamente 527 mil habitantes (IBGE, 2022) e 402 mil automóveis (Detran-SC, 2024), ou seja, quase um automóvel por habitante. A cidade tem 159 km de infraestrutura cicloviária sendo 68 km de ciclovias segregadas dos automóveis por barreira física e 91 km de ciclofaixas. A Prefeitura também sinalizou 71 km de vias de trânsito intenso, ainda sem ciclovias, com o símbolo da bicicleta pintado no asfalto indicando o compartilhamento do espaço viário entre automóveis e bicicletas (Prefeitura de Florianópolis, 2024).

A capital catarinense se destaca no cenário nacional na relação km de estrutura cicloviária por 100 mil habitantes (Aliança Bike, 2024). No entanto, o estudo de Valenzuela *et al.*, 2023) aponta que, apesar da recente expansão da malha cicloviária, a distribuição das ciclovias e ciclofaixas ainda é irregular entre as regiões da cidade e possui baixa ou nenhuma conexão entre elas. O estudo salienta que a falta de ciclovias e de segurança no trânsito são consideradas as principais barreiras para os ciclistas de Florianópolis.

Com relação ao uso da bicicleta em Florianópolis, não foi encontrado estudo específico para a cidade. No entanto, um estudo nacional estimou que apenas 3% dos deslocamentos urbanos no Brasil são feitos por bicicleta, sendo que este índice é fortemente impulsionado pelas cidades de pequeno porte, onde o trânsito geralmente é mais tranquilo (ANTP, 2020).

Utilizar a bicicleta para visitar os atrativos da ilha fica restrito aos ciclistas mais experientes, uma vez que ainda é preciso compartilhar com automóveis vários trechos das rodovias estaduais que conectam as regiões da cidade.

Os ciclistas locais geralmente pedalam em grupo por sentirem-se mais seguros no trânsito. Grupos de pedal como o Floripa Bike Club (2025) e Pedal da Ilha Floripa (2025) são formados por centenas de ciclistas que organizam pedais de final de semana e pedais noturnos durante a semana, aproveitando o período de menor fluxo de veículos. A maioria dos ciclistas utiliza a bicicleta apenas para a prática de esporte e lazer. Segundo o entrevistado do Floripa Bike Club “É muito perigoso dividir a rua com os carros e motos. A grande maioria do grupo pedala por esporte, mas no dia a dia a gente vai de carro para o trabalho” (F3).

O entrevistado do grupo Pedal da Ilha Floripa também destacou a falta de segurança para os ciclistas: “Há 10 anos atrás, praticamente não havia ciclovias na Ilha, melhorou bastante nos últimos anos, mas não é suficiente... nós ainda temos que dividir as ruas com os carros, ônibus e motocicletas, nos expondo a riscos de acidentes graves” (F4).

Nos pedais realizados como observador participante junto com a agência Floripa Bike Experience (2025) e com os grupos de pedal Floripa Bike Club (2025) e Pedal da Ilha (2025) foi observado que todas as bicicletas estavam equipadas com lanternas dianteiras e traseiras, uma vez que se trata de um dos requisitos para pedalar nos grupos. A campainha sonora está presente na maioria das bicicletas, sendo que uma ciclista do grupo Pedal da Ilha utilizava um apito com sonoridade similar a dos guardas de trânsito, justamente para chamar a atenção de motoristas, ciclistas e pedestres.

A pesquisa de campo também apontou desafios relacionados à igualdade de gênero na ciclomobilidade. Segundo a ciclista de Florianópolis “Pedalar em grupo passa mais segurança para as mulheres... Eu percebo que, muitas vezes, a mulher ciclista não tem o mesmo respeito dos motoristas, especialmente se estiver pedalando sozinha” (F6). Esta declaração corrobora com estudos sobre a relação: educação no trânsito, segurança do modal bicicleta e desigualdade de gênero (Dill, Goddard, Monsere & McNeil, 2014; Prati, 2018), tema que merece um artigo específico.

No entanto, vale registrar que Florianópolis possui diversos grupos de ciclistas voltados para mulheres, como: Elas Pedalam, Bruxas da Bike, Pedal Menina Solta e Pedal Gurias. Além dos pedais semanais, estes grupos também promovem ações cicloativistas com foco na

igualdade de gênero, como o pedal Volta à Ilha 100 Gurias 100 Medo e o Pedal Dia da Mulher que reúnem centenas de mulheres ciclistas (Pedala Floripa, 2024).

Seguindo a tendência de ruas de lazer adotadas pelos grandes centros urbanos, a Prefeitura de Florianópolis criou, em 2017, a Via Amiga do Ciclista (Figura 2), um projeto que visa oferecer espaço público mais seguro para a prática de ciclismo. Todos os domingos de manhã, das 6h às 9h, parte da Avenida Beira-Mar Norte, uma das principais vias da ilha, é fechada para automóveis e destinadas aos ciclistas profissionais e amadores de forma a oferecer um espaço seguro para os treinos de ciclismo, bem como de estimular o uso da bicicleta como forma de lazer ao ar livre (De Olho na Ilha, 2025).

Figura 2

Via amigo do ciclista - Avenida Beira Mar, Florianópolis.



Fonte: Velorama, Vinícius da Rosa (2024).

Outra iniciativa da Prefeitura de Florianópolis para promover o uso da bicicleta na cidade foi a inauguração, em Janeiro de 2024, do TemBici Floripa, um sistema de

compartilhamento de bicicletas que atualmente conta com mais de 500 e-bikes (bicicletas elétricas) disponíveis em 50 estações na região central e principais ciclovias e pontos turísticos da cidade (TemBici, 2024).

A representante da AmoBici Floripa reconhece a importância dessas iniciativas, mas afirma que: “Para que a bicicleta passe a ser utilizada como um modal de transporte e não apenas como esporte ou lazer, é preciso expandir a malha cicloviária, conectar as ciclovias e investir em educação e segurança no trânsito” (F1). Segundo a entrevistada, para que isto ocorra: “O poder público e a sociedade precisam se conscientizar de que a bicicleta é um modal estratégico para enfrentar os desafios da mobilidade em Floripa” (F1).

Com relação ao cicloturismo urbano, Florianópolis possui um relevo bastante diversificado, composto por planícies e montanhas, no entanto, a maioria dos atrativos turísticos da Ilha da Magia, como as suas praias de areia branca, enseadas, lagoas, dunas, rotas gastronômicas e riquezas históricas estão localizados nos vales e na planície costeira com relevo mais favorável para o ciclista.

Informações para turistas sobre uso de bicicleta na Ilha são escassas. Para os ciclistas que visitam a Ilha, foram identificadas neste estudo apenas três pequenas agências de cicloturismo que oferecem roteiros guiados e algumas bicicletas para locação. Este estudo empírico destaca a falta de segurança no trânsito como uma das principais barreiras para o desenvolvimento do cicloturismo urbano em Florianópolis. Nas palavras do representante da agência de cicloturismo Floripa Bike Experience “Pedalar na Ilha fora das ciclovias é estressante e muito arriscado. Para fazer nossos roteiros urbanos, o turista precisa ser um ciclista experiente, alguém que pedale com frequência em sua cidade de origem” (F2).

Na entrevista realizada com uma turista holandesa fazendo um roteiro de *city-tour* guiado em Florianópolis, a entrevistada afirmou que “pedalar em Floripa é uma aventura muito perigosa... as vias para a bicicleta são estreitas, os carros passam em alta velocidade e muito próximos dos ciclistas... Eu não arrisco pedalar aqui sozinha” (F5).

Vale observar que os programas tradicionais de *city-tour* oferecidos aos visitantes da Ilha são realizados por ônibus panorâmico ou por vans e tem como público-alvo turistas que chegam por transporte aéreo ou ônibus. No entanto, dos 2 milhões de turistas que visitaram Florianópolis no verão de 2024, 72% deles chegaram de automóvel (Fecomércio-SC, 2024). O trânsito na alta temporada fica extremamente congestionado, uma vez que a maioria dos turistas utiliza o próprio veículo para visitar os destinos turísticos da Ilha (Jornal ND+, 2024).

Além dos desafios de mobilidade urbana gerados pelo aumento considerável de veículos na temporada turística, pela oferta do ônibus como único modal de transporte público na Ilha e continente, bem como pela distribuição irregular com baixa ou nenhuma conexão entre ciclovias da cidade, Florianópolis tem aglomerados urbanos distantes um do outro e conectados por rodovias estaduais, tornando ainda mais desafiador a consolidação de uma estrutura de mobilidade urbana eficiente e centrada nas pessoas (Prefeitura de Florianópolis, 2025).

A observação participante em Florianópolis apontou que é comum ver pedestres, patinetes elétricos e até scooters (motocicletas leves e de baixa cilindrada) utilizando ciclovias, aumentando assim o risco de acidentes dentro da própria infraestrutura cicloviária, que na maioria dos casos são estreitas até para a utilização apenas por ciclistas. Chama a atenção também a quantidade de automóveis estacionado sobre a área sinalizada para bicicletas, fazendo com que os ciclistas tenham que sair das ciclovias e ciclofaixas para desviar dos veículos que não respeitam o espaço dedicado aos ciclistas.

Outra situação que chama a atenção é o número de ciclistas utilizando o celular enquanto pedalam na ciclovia, aumentando ainda mais o risco de acidentes. A falta de respeito às regras de segurança no trânsito também foi destacada pela cicloturista holandesa durante a entrevista: “Para mim, o fator de maior contraste com as cidades da Holanda é a falta de educação no trânsito por parte dos motoristas e dos próprios ciclistas da Ilha” (F5).

Após a realização da pesquisa de campo como observador participante nas duas cidades estudadas, o pesquisador também compartilha da visão dos entrevistados e destaca que a experiência de usar a bicicleta para conhecer a cidade, para ampliar a percepção do ambiente e a interação com a paisagem urbana (Verkade & Brömmelstroet, 2022), por mais bela e atrativa que seja, como é o caso da Ilha da Magia, acaba sendo prejudicada pelo estresse gerado com a sensação constante de insegurança num trânsito rápido, hostil e dominado por motoristas e motociclistas apressados.

Assim como em Copenhague, os resultados das entrevistas e da observação participante conduzidas em Florianópolis também corroboram com os dados secundários sobre a ciclomobilidade na Ilha da Magia.

Em suma, a observação participante nas duas cidades estudadas apontam que, enquanto pedalar em Copenhague é uma experiência de liberdade e contemplação, pedalar em Florianópolis dividindo o espaço das ruas com automóveis e motocicletas se parece mais com um ato de resistência e de coragem.

4.3 Reflexões sobre os casos estudados

Existe uma diferença considerável entre as duas cidades estudadas em termos de oferta de infraestrutura cicloviária e serviços de transporte público de qualidade, bem como de educação e segurança no trânsito, especialmente para ciclistas e pedestres. O mesmo ocorre com a cultura da bicicleta que, em Copenhague já faz parte da identidade da cidade, enquanto Florianópolis começa a dar suas primeiras pedaladas.

Na observação participante ficou evidente que a hora do *rush* em Copenhague é dominada por ciclistas enquanto em Florianópolis é dominada por motoristas e motociclistas, geralmente estressados com os engarrafamentos no trânsito.

Copenhague tem aproximadamente um automóvel para cada cinco habitantes, já em Florianópolis a relação é de quase um automóvel por habitante, mesmo sendo este um modal muito mais caro de se adquirir e de se manter do que a bicicleta.

Na relação automóveis por habitantes, vale destacar que, enquanto a Dinamarca possui apenas uma fábrica artesanal de carros esportivos customizados e com produção limitada a 12 unidades por ano (Zenvo, 2025), o Brasil possui 20 montadoras com 55 fábricas em operação, produz 2,5 milhões de unidades por ano e ocupa a oitava posição do ranking mundial de fabricantes de veículos leves: automóveis e picapes (UOL, 2025).

As observações de campo apontam que, diferentemente de Florianópolis, o *status* do automóvel parece ter menor efeito entre os residentes de Copenhague e a bicicleta tem se tornado um símbolo de estilo de vida saudável, transporte eficiente, lazer, liberdade e de conscientização ambiental dos dinamarqueses.

Enquanto a grande maioria dos 4 milhões de visitantes de Copenhague chega pelos modais trem, ônibus ou avião (Road Genius, 2024), a maioria dos 2 milhões de turistas que visitam Florianópolis chega com seu automóvel. Portanto, este fator também influencia o turista na escolha do modal utilizado para conhecer Florianópolis, reforçando a dependência do automóvel, que é o modal de chegada na Ilha.

Com relação à experiência de pedalar em Florianópolis, a observação participante e as entrevistas evidenciam que ciclistas e cicloturistas enfrentam a falta de segurança gerada pela carência de infraestrutura cicloviária e a falta de educação no trânsito. As ciclofaixas e imagens de bicicleta pintadas nas vias não oferecem barreiras físicas para segregação dos automóveis.

Portanto, os dados primários desta pesquisa corroboram com estudos internacionais sobre a importância de bons projetos de ciclovias para o desenvolvimento da cultura da bicicleta (Hull & O'Holleran, 2014; Cox & Koglin, 2020; ITDP, 2021; Koglin, 2025).

O espaço das ruas e avenidas de Florianópolis, que em muitos casos já não era suficiente para a circulação e estacionamento dos automóveis, agora é dividido com os ciclistas. A bicicleta pode não ser muito bem-vinda aos olhos de alguns motoristas, especialmente aqueles que não pedalam pela cidade, ou seja, a grande maioria dos residentes. Num contexto de infraestrutura cicloviária deficitária, a falta de educação no trânsito torna a situação mais desafiadora para ciclistas e cicloturistas. Esta combinação é considerada com principal barreira para o desenvolvimento da ciclomobilidade (Hull & O'Holleran, 2014; Useche *et al.*, 2019; Cox & Koglin, 2020; Valenzuela *et al.*, 2023).

Como a mobilidade em Florianópolis é centrada no modal automóvel, falta infraestrutura não apenas para ciclistas, mas também para pedestres, uma vez que a urbanização tem se desenvolvida de forma a favorecer os deslocamentos por carro, em detrimento da mobilidade baseada em transporte público, caminhada e bicicleta.

Já em Copenhague a bicicleta é percebida como uma alternativa prática, agradável, rápida, segura e inteligente de mobilidade urbana. Ela é respeitada pelos motoristas, apreciada pelos residentes e turistas da cidade e seu uso como modal faz parte das estratégias e políticas públicas para tornar Copenhague a primeira capital neutra em carbono (*carbon-free city*) do mundo (Urban Development CPK, 2024). Os indicadores Infraestrutura e Educação de Copenhague receberam nota máxima no ranking *Global Liveability Index 2025*, contribuindo significativamente para que a capital dinamarquesa também conquistasse o primeiro lugar no ranking mundial de cidade com melhor qualidade de vida (BBC, 2025).

É preciso considerar que o reconhecimento internacional de Copenhague como uma das capitais mais cicláveis do mundo é fruto de quatro décadas de investimentos substanciais e contínuos em infraestrutura cicloviária, em diversificação multimodal de transporte público integrado, em tecnologia de gestão do trânsito e mobilidade urbana, em comunicação e educação no trânsito para tornar a bicicleta uma alternativa de modal mais atrativa do que o modal automóvel (Cycling Embassy of Denmark, 2024).

Copenhague também serviu de laboratório para uma das primeiras pesquisas sobre pessoas em espaços públicos, conduzida no final dos anos 1970 por Jan Gehl, professor e arquiteto dinamarquês que liderou o movimento de transformação de Copenhague em uma

cidade para pessoas, voltada para a mobilidade ativa e para a oferta de espaços públicos de convivência (Gehl People, 2024).

É interessante observar que, assim como Florianópolis, a cidade de Copenhague também adotou o modelo de desenvolvimento urbano centrado nos automóveis, mas nas últimas décadas conseguiu reduzir a dependência dos veículos particulares por meio de investimentos na diversificação de modais de transporte público e na mobilidade ativa.

Considerando que o propósito de estudos de casos contrastantes não é realizar comparações diretas entre realidades distintas, mas sim extraír lições a partir de experiências bem-sucedidas, como o caso de Copenhague, espera-se que os contrastes aqui apresentados possam gerar reflexões e servir de base para iniciativas em prol da mobilidade ativa que sejam adequadas às particularidades das capitais brasileiras, respeitando suas especificidades sociais, econômicas e culturais.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho apresentou um estudo de dois casos de cidades turísticas bastante distindos em termos de infraestrutura cicloviária, contexto socioeconômico, ambiental, histórico e cultural visando gerar reflexões sobre o desenvolvimento de cidades cicláveis e do cicloturismo urbano. Os resultados deste estudo empírico corrobora com as recomendações de Nilsson (2019) e Ciascai *et al.* (2022) de que o cicloturismo não pode ser visto separadamente da ciclomobilidade realizada diariamente pela população local e que a infraestrutura cicloviária, a educação e segurança no trânsito, bem como a comunicação e a cultura da bicicleta são alavancadoras desta nova forma de fazer turismo urbano.

A oferta de transporte público multimodal de qualidade, o espaço amplo, adequado, seguro e dedicado a quem anda a pé ou de bicicleta, bem como as restrições de limites de velocidade e de vagas de estacionamento dos automóveis são evidências de que a Prefeitura de Copenhague adota um modelo de urbanismo centrado no bem-estar das pessoas, onde os automóveis são tratados como visitas e não como donos dos espaços públicos.

Em contraste, a cidade de Florianópolis, assim como a grande maioria das capitais brasileiras e de vários outros países ainda está fortemente atrelada ao modelo de urbanização centrada no automóvel e sofre as consequências da grande dependência deste modal.

Nas cidades onde a cultura da bicicleta ainda está se iniciando, como Florianópolis e outras capitais do Brasil, as prefeituras municipais poderiam promover a bicicleta como uma alternativa inovadora e sustentável para explorar os pontos turísticos da cidade, mas precisam antes fazer a sua tarefa de casa, que é tornar as cidades mais cicláveis. Neste sentido, diversos autores destacam o papel do cicloativismo e da pressão social para alavancar o modelo de mobilidade ativa e a construção de espaços públicos voltados para as pessoas (Gehl, 2010; Koglin, 2013; Cox, 2019; Verkade & Brömmelstroet, 2022).

Governantes, sociedade e empresários precisam conhecer e investir no potencial da ciclomobilidade como promotora de diversos benefícios sociais, ambientais e econômicos, dentre eles a redução dos engarrafamentos no trânsito e da emissão de gases do efeito estufa, a promoção da saúde e qualidade de vida, a redução de custos com expansão e manutenção de infraestrutura para automóveis, o fortalecimento do serviço e comércio local e um melhor aproveitamento dos espaços públicos.

Nesse sentido, o poder público, os urbanistas, a sociedade civil, as escolas e universidades, as organizações cicloativistas, os institutos e grupos de pesquisa voltados para mobilidade ativa e a indústria e comércio da bicicleta desempenham importante papel na transição para a mobilidade ativa e sustentável no Brasil. Na abordagem crítica e política da mobilidade urbana centrada no automóvel (Koglin, 2013; Cox, 2019; Cox & Koglin, 2020; Verkade & Brömmelstroet, 2022), o desenvolvimento da ciclomobilidade envolve disputas por espaço, justiça no acesso à cidade e transformação das formas tradicionais de planejar e vivenciar o ambiente urbano.

Quanto ao cicloturismo urbano, este representa uma convergência entre turismo responsável, mobilidade ativa e desenvolvimento de cidades sustentáveis, oferecendo soluções para os desafios enfrentados pelas cidades contemporâneas devido ao turismo rápido, ostensivo e dependente de automóveis.

Para que a ciclomobilidade e o cicloturismo urbano alcancem todo o seu potencial, é crucial que estes sejam promovidos de forma estratégica e integrada ao planejamento das cidades. Como destacado na literatura (Nilsson, 2019; Babb, 2021; Karanikola *et al.*, 2024; Mouratidis, 2025) isso inclui investimentos em infraestrutura cicloviária, integração da bicicleta com outros modais, desaceleração dos automóveis nas vias urbanas, campanhas de conscientização sobre o uso da bicicleta e programas educativos que incentivem a segurança e o respeito no trânsito. Assim, à medida que as cidades se tornam mais cicláveis, o cicloturismo

urbano desponta como uma alternativa inovadora para o turismo tradicional, contribuindo para a criação de cidades mais humanas e sustentáveis.

Embora o caso de Copenhague aponta investimento consistente de décadas para transformar a capital dinamarquesa em uma referência mundial de ciclomobilidade urbana, vale destacar que atualmente a transição para cidades cicláveis, quando bem planejada e implementada não necessita de décadas para acontecer. A capital francesa, com 2,1 milhões de habitantes passou por uma notável transformação na última década, tornando-se um caso de sucesso em ciclomobilidade com seu *Plan Vélo* iniciado em 2015 para tornar Paris 100% Ciclável. Esta iniciativa trouxe resultados positivos extraordinários para a mobilidade e qualidade de vida dos Parisienses (Paris, 2024; El País, 2024; Paris en Selle, 2025).

Para futuras pesquisas, sugere-se realizar estudos comparativos de outros casos de sucesso, como Paris e Bogotá. A capital da Colômbia, com 8,5 milhões de habitantes é um caso de sucesso em mobilidade ativa na América do Sul, com destaque para o seu programa Ciclovía Bogotá de incentivo a mobilidade ativa que atualmente bloqueia o acesso de carro em 120 km de vias da cidade e atrai cerca de 1,5 milhão de ciclistas e pedestres todos os domingos (Alcaldía Mayor de Bogota, 2025).

Estudos de casos comparativos entre as capitais brasileiras com programas de desenvolvimento da ciclomobilidade e o cicloturismo urbano também poderiam contribuir para ampliar o conhecimento sobre melhores práticas e inspirar outras capitais na promoção deste modal estratégico para a redução da dependência dos automóveis e para o desenvolvimento de cidades sustentáveis.

REFERÊNCIAS

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2025). *Recreación: Ciclovías Bogotanas*. Recuperado de: <https://www.idrd.gov.co/recreacion/ciclovia-bogotana>
- Agustin S. & Heredina F. (2014). Alternative tourism. In: J. Jafari & H. Xiao (eds), *Encyclopedia of Tourism*. Springer, Cham. P. 27-30.
- Aliança Bike. (2024). *Ranking das Ciclovias e Ciclofaixas nas Capitais Brasileiras*. Recuperado de: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas>
- ANTP. (2020). *Relatório da Associação Nacional de Transportes Públicos: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana*. Recuperado de: <https://files.antp.org.br/simob>
- APKCombo. (2024). *Developer: Københavns Kommune Applications*. Recuperado de: <https://apkcombo.com/developer/K%C3%B8benhavns%20Kommune>
- Babb, C. (2021). Making place in the car-dependent city. In Mulley, C. & Nelson, J. (ed.) *Urban Form and Accessibility*. Amsterdam: Elsevier.
- Balaban, E. & Keller, K. (2024). A systematic literature review of slow tourism, *Hungarian Geographical Bulletin*, 73 (3), 303-323. <https://doi.org/10.15201/hungeobull.73.3.6>
- Balletto, G., Milessi, A., Ladu, M. & Borruso, G. (2020). A dashboard for supporting slow tourism in green infrastructures. *Sustainability* 12(9): 3579. <https://doi.org/10.3390/su12093579>
- BBC. (2020). *Coronavirus: How pandemic sparked European cycling revolution*. Recuperado de: <https://www.bbc.com/news/world-europe-54353914>
- BBC. (2025). *The world's most liveable cities for 2025 - and what it's really like to live there*. Recuperado de: <https://www.bbc.com/travel/article/20250710-the-worlds-most-liveable-cities-for-2025>
- Buehler, R., & Pucher, J. (2023). COVID-19 and cycling: a review of the literature on changes in cycling levels and government policies from 2019 to 2022. *Transport Reviews*, 44(2), 299–344. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2205178>
- Castanheira, C. & Edra, F. P. M. (2024). Turismo ativo: um passeio de bicicleta. *UFF & Sociedade*, e040502. <https://periodicos.uff.br/uffsociedade/article/view/61375>
- Ciascai, O., Dezsi, S. & Rus. (2022). Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*. 14. 8983. <https://doi.org/10.3390/su14158983>
- City of Copenhagen. (2024). *Copenhagen Mobility Report 2024*. Recuperado de: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2796

- Copenhagenize (2019). *The Most Bicycle-Friendly Cities*. Recuperado de:
<https://copenhagenizeindex.eu>
- Cox, P. (2019). *Cycling: A sociology of véloromobility*. London: Routledge.
- Cox, P., & Koglin, T. (2020). *The politics of cycling infrastructure: Spaces and (in)equality*. Bristol: Bristol University Press.
- Cycling Copenhagen. (2024). *Experience Wonderful Copenhagen by Bicycle*. Recuperado de:
<https://www.cycling-copenhagen.dk/>
- Cycling Embassy Of Denmark (2024). *Danish Cycling History*. Recuperado de:
<https://cyclingsolutions.info/embassy/danish-cycling-history>
- Denmarkdotdk (2024). *Thomas Christensen: Are you going cycling today?* Recuperado de:
https://www.instagram.com/p/C9KSIKGN-xK/?img_index=1
- De Olho na Ilha (2025). *Via Amiga do Ciclista completa 7 anos, promovendo segurança e lazer em Floripa*. Recuperado de:
<https://www.deolhonailha.com.br/florianopolis/noticias/via-amiga-do-ciclista-completa-7-anos-promovendo-seguranca-e-lazer-em-florianopolis>
- Denzin N. K. (2012). Triangulation 2.0. *Journal of Mixed Methods Research*, 6(2): 80-88.
<https://doi.org/10.1177/1558689812437186>
- Detran-SC (2024). *Veículos em Circulação no Município de Florianópolis*. Recuperado de:
<https://www.detran.sc.gov.br/estatisticas-veiculos-transparencia>
- Deus, F. M. L., & Edra, F. P. M. (2023). Cenário do cicloturismo brasileiro: publicações, divulgações e roteiros. *PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review*, São Paulo, 12(2), 192-225. <https://doi.org/10.5585/podium.v12i2.21774>
- Dickinson, J., Lumsdon, L. & Robbins, D. (2011). Slow travel: Issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*. 19. 281-300.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2010.524704>
- Dill, J., Goddard, T., Monsere, C., & McNeil, N. (2014). Can Protected Bike Lanes Help Close the Gender Gap in Cycling? Lessons from Five Cities. *Urban Studies and Planning Faculty Publications*, 123. Recuperado de:
<http://archives.pdx.edu/ds/psu/16603>
- Dodds R. & Butler, R. (2019) *Overtourism: issues, reality, and solutions*. Berlin: De Gruyter.
- Donkey Republic (2024). *Never be without a bike*. Recuperado de: <https://www.donkey.bike/>
- El País (2024). *The cycling revolution in Paris continues: Bicycle use now exceeds car use*. Recuperado de: <https://english.elpais.com/lifestyle/2024-04-24/the-cycling-revolution-in-paris-continues-bicycle-use-now-exceeds-car-use.html>

- EuroNews. (2023). *These are the 10 most bike-friendly cities in the world (and 9 of them are in Europe)*. Recuperado de: <https://www.euronews.com/next/2023/06/20/these-are-the-top-10-bike-friendly-cities-in-the-world-and-9-of-them-are-in-europe>
- Fecomércio-SC (2024). *Pesquisa Turismo Verão no Litoral Catarinense*. Recuperado de: <https://fecomercio-sc.com.br/pesquisas/pesquisa-turismo-de-verao-no-litoral-catarinense-2024/>
- Floripa Bike Club (2025). *Grupo de Pedal Floripa Bike Club*. Recuperado de: <https://www.instagram.com/floripabikeclub/>
- Floripa Bike Experience (2025). *Agência de Cicloturismo de Floripa*. Recuperado de: https://www.instagram.com/fbc_experience/
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.
- Gehl People (2024). *Copenhagen as the Laboratory*. Recuperado de: <https://www.gehlpeople.com/knowledge-hub/articles/story>
- Giraud, O. (2009). Comparação dos casos mais contrastantes: método pioneiro central na era da globalização. *Sociologias*. Ano 11, n. 22, jul/dez 2009, p. 54-7. <https://doi.org/10.1590/S1517-45222009000200004>
- Gössling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists, *Journal of Transport Geography*, Vol. 33, Pages 196-206, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.013>.
- Hall, T., & Barrett, H. (2018). *Urban Geography*. Oxon: Routledge.
- Hull, A., & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? *Urban Plan & Transp. Research*, 2(1), 369-406 <https://doi.org/10.1080/21650020.2014.955210>
- IBGE (2022). *IBGE Panorama Cidades: Florianópolis, Santa Catarina*. Recuperado de: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/panorama>
- Instituto Cidades Sustentáveis (2025). *Programa Cidades Sustentáveis*. Recuperado de: <https://icidadessustentaveis.org.br/>
- InterReg (2025). *Cycling as a pathfinder of sustainable tourism*. Recuperado de: <https://www.interreg-npa.eu/projects/sub/home/news-events/cycling-as-a-pathfinder-of-sustainable-tourism>
- ITDP (2021). *Institute for Transportation & Development Policy: Maximizing Micromobility*. Recuperado de: <https://itdp.org/publication/maximizing-micromobility>
- Jornal ND+ (2024). *Caos no trânsito de Florianópolis expõe desafios estruturais*. Recuperado de: <https://ndmais.com.br/opiniao/editorial/caos-no-transito-de-florianopolis-expoe-desafios-estruturais>

- Karanikola, P., Panagopoulos, T., Tampakis, S., & Tsantopoulos, G. (2018). Cycling as a Smart and Green Mode of Transport in Small Touristic Cities. *Sustainability*, 10(1), 268. <https://doi.org/10.3390/su10010268>
- Koglin, T. (2013). *Vélocity - A critical analysis of planning and space*. [Doctoral Thesis (monograph) Department of Technology and Society]. Lund University. Recuperado de: <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4053475/3972519.pdf>
- Koglin, T. (2025). Ciclomobilidade e Políticas de Transformação Urbana. In: Bosquetti, M. A., Mendes, M. F. & Porto Sales, A. L. (Ed.) Cicloturismo: Experiências e Perspectivas, Florianópolis: UFSC. <https://biketour.ufsc.br/livro-cicloturismo-2025-biketour-ufsc>
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>
- Marujo, N. (2012). A Observação Participante na Investigação em Turismo, *Turismo y Desarrollo Local*. Vol. 5(13), Diciembre. <https://eumed.net/rev/turydes/13/investigacion-turismo.html>
- Menétrey, S. & Szerman, Stéphane (2016). *Desaccelere: ouse diminuir o ritmo e viva melhor*. São Paulo: Ed. Senac.
- Mouratidis, K. (2025). Reducing car dependence: benefits, strategies, unintended consequences, and future directions of post-car urban transitions. *Planning Practice & Research*, 40(4), 889–910. <https://doi.org/10.1080/02697459.2025.2507325>
- Nikolaeva, A. & Latham, A. (2024). Cities and Smart Technology: The Case of Cycling. *Journal of Urban Technology*, 31(1), 1–7. <https://doi.org/10.1080/10630732.2024.2347806>
- Nilsson, J. H. (2019). Urban bicycle tourism: path dependencies and innovation in Greater Copenhagen. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(11), 1648-1662. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650749>
- Paris. (2024). *Un nouveau plan-velo pour une ville 100 cyclable*. Recuperado de: <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>
- Paris en Selle. (2025). *Observatoire du Plan Vélo, 2025*. Recuperado de: <https://observatoire.parisenselle.fr/>
- Pedal da Ilha Floripa (2025). *Grupo Pedal da Ilha Floripa*. Recuperado de: <https://www.instagram.com/pedaldailhafloripa/>
- Pedala Floripa. (2024). *Grupos de Bike*. Recuperado de: <https://www.pedalafloripa.com/p/blog-page.html>
- Pisoni, E.; Christidis, P. & Cawood, N. (2022). Active mobility versus motorized transport? User choices and benefits for the society. *Sci. Total Environ.*, 806 Pt 2, 150627. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150627>

- Prati, G. (2018). Gender equality and women's participation in transport cycling, *Journal of Transport Geography*, Vol. 66, 369-375 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.003>
- Prefeitura de Florianópolis (2024). *Rede de Planejamento Urbano: Programa +Pedal*. Recuperado de: <https://redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/pt-BR/programas/mais-pedal>
- Prefeitura de Florianópolis (2025). *Mobilidade em Florianópolis*. Recuperado de: <https://www.pmf.sc.gov.br/entidades/infraestrutura/index.php?cms=obras+de+mobilidade+em+florianopolis>
- Presenza, A., Abbate, T. & Micera, R. (2015). The Cittaslow movement: Opportunities and challenges for the governance of tourism destinations. *Tour. Plan. Dev.* 12, 479–488. <https://doi.org/10.1080/21568316.2015.1037929>
- Rådet for Sikker Trafik (2025). *How to Cycle in Denmark: These are the Rules*. Recuperado de: <https://sikkertrafik.dk/rad-og-viden/cykel/faerdselsregler/how-to-cycle-in-denmark>
- Rådet for Sikker Trafik (2024). *Bicycle Helmet Report 2024*. Recuperado de: <https://sikkertrafik.dk/om-os/det-gor-vi/analyser-og-undersogelser>
- Road Genius (2024). *Denmark Tourism Statistics 2024*. Recuperado de: <https://roadgenius.com/statistics/tourism/denmark>
- Saldanha, L. E. C., Freitas, L., Balassiano, R. & Fraga, C. (2020). Cicloturismo no planejamento integrado de cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. *Turismo em Análise*, v. 31, p. 296-315. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i2p296-315>
- Supercykelstier (2024). *Supercycle Path 2045 Vision Plan*. Recuperado de: <https://supercykelstier.dk/dokumenter>
- Technolution Move (2024). *Traffic technology for cycling comes of age: Copenhagen*. Recuperado de: <https://www.technolution.com/move/cycling-solutions/>
- Teixeira, C. A. & Edra, F. P. M. (2020). Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. *Turismo: Visão e Ação*, v. 22, p. 318-333. <https://doi.org/10.14210/rtva.v22n2.p318-333>
- TemBici (2024). *Bicicleta Compartilhada TemBici em Florianópolis*. Recuperado de: <https://www.tembici.com.br/pt/florianopolis>
- Umovity (2024). *The most bike-friendly cities in the world*. Recuperado de: <https://blog.ptvgroup.com/en/trend-topics/the-most-bike-friendly-cities-in-the-world>
- United Nations (2018). *Cycling and Sustainable Development Goals*. Recuperado de: <https://unric.org/en/sustainable-development-goals-cycling>
- UOL. (2025). *Brasil volta a ser 8º maior produtor de veículos do mundo*. Recuperado de: <https://motor1.uol.com.br/news/747479/producao-veiculos-brasil-crescimento-global/>

Urban Development CPK (2024). *Copenhagen Urban Development: Climate Plan 2035*.
Recuperado de: <https://urbandevelopmentcph.dk/climate/climate-plan-2035>

Useche, S.; Montoro, L.; Sanmartin, J. & Alonso, F. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits, and safety outcomes. *Transportation Research & Traffic Psychol. Behavior*, 62, 587–598.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.014>

Valenzuela, A. M., Lopes, A., Rescarolli, M., Pazin, J. & Rech, C. (2023). Assessment of the Quality of Bicycle Paths and its Correlation with Bicycle Use in Florianópolis, *Journal of Physical Education*, 34(1), e-3428.
<https://doi.org/10.4025/jphyseduc.v34i1.3428>

Vasconcellos, V., & Edra, F. P. M. (2022). A demanda reprimida do turismo de bicicleta / The Repressed Demand of Bicycle Tourism. *Brazilian Journal of Development*, 8(5), 42360–42376. <https://doi.org/10.34117/bjdv8n5-622>

Velorama (2024). *Vinicio da Rosa: Via Amiga do Ciclista*. Recuperado de:
https://www.instagram.com/p/C28CQqZvGW0/?img_index=2

Verkade, T. & Brömmelstroet, M. (2022). *Movement: how to take back our streets and transform our lives*. London: Scribe Publication.

Veal, A.J. (2011). *Research methods for leisure & tourism*, 4 ed, Harlow: FT Prentice Hall.

Visit Copenhagen (2024). *Tourism Portal: Biking in Copenhagen*. Recuperado de:
<https://visitcopenhagen.com/biking>

Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods*, 6 ed. London: Sage.

Zenvo (2025). *Denmark's Hypercar*. Recuperado de: <https://zenvoautomotive.com/brand-2>

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

Bosquetti, M. A. (2025). Reflexões sobre o cicloturismo urbano: um olhar sobre Copenhague, Dinamarca e Florianópolis, Brasil. *Revista de Turismo Contemporâneo*, 13(3), 1011-1037. DOI 10.21680/2357-8211.2025v13n3ID39836
