

XXXIV FEIRA CIENTÍFICO CULTURAL

COLÉGIO MARTHA FALCÃO

A NOVA TERRA



MANAUS, 15 DE SETEMBRO DE 2020

César Orsine de Oliveira Monteiro

João Guilherme Torres Freitas

Luan Cavalcante Frota

Lucas Cardoso Vasconcelos

Luís Fabiano Câmara Bahia

Mario Victor de Oliveira Atem

Paulo Rogério Moura Vieitas

BICICLETAS CONTRA A COVID-19

Pesquisa executada para a
Feira Científico Cultural do
Colégio Martha Falcão, alunos
da turma 601, do ano de 2020.

PROFESSORA COORDENADORA AMARÍLIS RODRIGUES DONALD

MANAUS, 15 DE SETEMBRO DE 2020

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. OBJETIVOS	5
3. METODOLOGIA.....	6
4. DESENVOLVIMENTO	8
4.USO DA BICICLETA MUNDO.....	8
5. BICICLETAS NO BRASIL	10
6. E SEU CORPO COMO FICA AO PEDALAR?	12
7. COMO PEDALAR DURANTE A QUARENTENA?	14
8. CONCLUSÕES	19
9. REFERÊNCIAS.....	20

1. INTRODUÇÃO

Será que existe algum meio de lutar contra Covid-19? O que este trabalho visa é mostrar como podemos driblar a quarentena de forma segura, sem correr os riscos de contágio, e assim, por consequência gerar um corpo e mente sã.

Sabemos que falar de bicicleta sempre gera desconfortos, pois é uma atividade que expõe quem pedala às problemáticas cotidianas, tais como acidentes de trânsito. Mas, a equipe percebeu que as pessoas permanecem em “homeoffice” o que tem gerado muito sedentarismo e depressão de quem se encontra confinado.

Então a ideia geral é propor ao público um meio de extravasar as energias sem que você corra o risco de contágio, e assim manter o corpo sadio e com anticorpos fortes o que diminuem os riscos de contágio.

Claro que a luta contra o Covid-19 ainda está dando passos graduais, mas como nós seres humanos somos seres dinâmicos é necessário elucidar as novas demandas do futuro pós-pandemias. Talvez seja um incentivo a mudança, e até quem sabe um alerta para exigir cidades mais amigas dos ciclistas.

Não queremos que o leitor se torne atleta (e se desejar melhor ainda), mas contribuir com que as pessoas sofram menos com os impactos dessa doença na vida das pessoas. Então, a forma que buscamos para ajudar no combate da Covid-19 é apresentando caminhos eficazes para a transformação de pessoas felizes, com alta imunidade e assim, gerando uma perspectiva de aumento de expectativa de vida!

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Apresentar os principais benefícios do uso da bicicleta como meio de melhoria da qualidade de vida da população para o combate da Covid-19.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Caracterizar o uso da bicicleta no mundo e no Brasil;
- b) Descrever o que acontece se uma pessoa pedala todos os dias;
- a) Apresentar por que e como pedalar durante a quarentena.

3. METODOLOGIA

A pesquisa seguiu alguns caminhos que são bastante utilizados pelas Ciências Humanas quando se trata de estudos de caso. Seguindo a premícia de Descartes a ciência só se torna boa quando partilhada, então dessa forma, iremos apresentar os principais estudos acerca do uso da bicicleta em tempos de Covid-19. A metodologia aplicada seguirá os seguintes caminhos: a) pesquisa bibliográfica; b) construção do argumento da pesquisa; e por último, c) materiais utilizados para a construção da atividade.

Este trabalho terá como viés uma metodologia exploratória, cujo conceito de pesquisa exploratória, do tipo bibliográfica. Neste sentido, tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema de pesquisa, de forma a elucidar o tema sobre o uso da bicicleta no período de pandemia para os diversos públicos, sejam eles de docentes, discentes e público geral. Neste sentido, a pesquisa exploratória é uma metodologia. Esta pesquisa seguiu os seguintes passos:

- a) levantamento bibliográfico;
- b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado;
- c) análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2007).

Essa técnica auxilia a situar o assunto na literatura acadêmica sobre o tema de interesse, para então aprofundá-la e utilizar os autores para uma explanação crítica e científica sobre o tema.

A equipe realizou leituras de artigos científicos em periódicos digitais validados pela Capes, tais como Science, Mercator e Unesp, nos quais apresentavam como termos chaves mobilidade urbana, saúde durante pandemia e entre outros. Assim como foram realizadas pesquisas em revistas eletrônicas e reportagens sobre ciclismo (Caloi, Vá de Bike, Bikemagazine, Sense, Audax) e páginas do Instagram que debatem sobre o tema estudado, tais como Pedala Manaus, Piracema Ciclovete, Henrique Avancini (atleta de renome mundial).

Outro meio utilizado para esta pesquisa foi observação de vídeos no YouTube, pois descrevia na prática as ações dos atletas, depoimentos de médicos e especialistas sobre ciclismo no Brasil e no Mundo, e termos gerais temos como expoentes Renata Falzoni, Pedaleria – Edu Capivara, GNBN, Catraca Livre, Power Link Bike, e entre outros.

No que concerne aos materiais utilizados nessa pesquisa seguiremos o ponto central, que é realizar este estudo sem custo. De forma que o desenvolvimento da pesquisa se dará por meio de itens presentes nas casas dos pesquisadores. E assim obter como resultado final o vídeo de 10 minutos que descreve todas as ações elaboradas pelo grupo de estudo. Para isso, foram utilizados notebook com acesso a rede mundial de computadores e smartphones que permitiram a gravação do vídeo e, um programa de edição digital conhecido como Filmora.

Destarte, a ideia central é mostrar para toda família Martha Falcão o quão é importante pedalar para ter vida saudável e não sofrer com o isolamento físico em tempos tão preocupantes, em pleno século XXI.

4. DESENVOLVIMENTO

4. USO DA BICICLETA NO MUNDO



4.1 Holanda

Com uma população de quase 17 milhões de habitantes, a Holanda é líder desse Rank, sendo considerada o país do ciclista. De 10 pessoas, 9 utilizam a bicicleta como meio de transporte, seja para o trabalho ou para o lazer. A cidade de Amsterdã conta com muitas ciclovias, bicicletas públicas que estão sempre disponíveis para locação, sinais de trânsito e corredores nas vias públicas que são destinados somente para as bikes. Cerca de 40% dos deslocamentos da cidade são feitos de bicicleta, o que faz com que você tenha ainda mais vontade de pedalar pelas ruas holandesas.

4.2. Dinamarca

A população da Dinamarca está em torno de 6 milhões e quase 70% da população utiliza a bicicleta diariamente. Copenhague é considerada uma das melhores cidades do mundo para viver, a capital da Dinamarca também é referência no incentivo ao ciclismo. Cerca de 32% das pessoas vão de bicicleta para o trabalho. Há muitas ciclovias por lá. E todas bem extensas. Em alguns casos, são separadas das pistas principais e contam com sinalização própria.

4.3. Alemanha

A Alemanha tem aproximadamente 82 milhões de habitantes, sendo que 8 entre 10 milhões utilizam a bicicleta em sua rotina diária. A cidade alemã mais conhecida pela popularidade da bicicleta como meio de transporte é Muenster. Lá, cerca de 100 mil pessoas pedalam para ir e vir, e a população de 500 mil pessoas

abriga cerca de 1 milhão de bicicletas. Na capital alemã da bike, há 3 grandes estacionamentos de bicicleta, sendo 3.500 vagas em só um deles.

4.4. Suécia

São quase 10 milhões de habitantes na Suécia, e cerca de 6 milhões de bicicletas utilizadas no país. A cidade de Gothenburg, resolveu distribuir bicicletas para pessoas que mostram o interesse de deixar o carro em casa. O programa funciona assim: você promete que vai se esforçar para utilizar a bike pelo menos três vezes na semana e o governo te empresta a magrela por seis meses, para que a população consiga testar o transporte antes de investir nele — e, cá entre nós, é difícil testar e não adorar!

4.5. Noruega

A Noruega tem mais de 5 milhões de habitantes, e curiosamente, 3 milhões de pessoas que circulam de bicicleta pelas cidades, seja para lazer ou como meio de locomoção. Desde fevereiro, a capital, Oslo, oferece uma ajuda de custo de 1.200 euros para que seus moradores comprem uma bike elétrica.

4.6. Finlândia

Aproximadamente 6 a cada 10 pessoas utilizam bicicleta como um meio de transporte ou de lazer, deixando o carro somente para casos em que há realmente a necessidade de utilizá-los. Na cidade de Oulu, nos anos 80, as primeiras ciclovias começaram a aparecer e hoje em dia a cidade conta com mais de 800 km de ruas exclusivamente para bicicletas e pedestres. É possível ir para qualquer lugar da cidade pedalando, seja verão, seja inverno. Tenha neve ou tenha chuva, as vias sempre estão bem cuidadas e preparadas para receber os ciclistas.

4.7. Japão

Segundo dados coletados, cerca de 56.9% da população é considerada ciclista ativo. São aproximadamente 6 bicicletas para cada 10 habitantes no país, sendo um importante meio de transporte para os cidadãos.

4.8. Suíça

A Suíça tem cerca de 7 milhões de habitantes, sendo cerca de 4 milhões de bicicletas no país, ou seja, mais de 50% da população sueca possui bicicleta. As bicicletas são amplamente utilizadas como meio de transporte por toda a população suíça. Em 2017, cerca de 330 mil bicicletas foram vendidas, 4,2% a mais que no ano

anterior. Quase 90 mil dessas eram e-bikes (bicicletas parcialmente movidas a bateria, ou como se diz, com pedal assistido), uma categoria em pleno crescimento, que bateu um novo recorde com crescimento de 16,3%.

4.9. Bélgica

A Bélgica tem 48% de ciclistas, algo em torno de 5 em cada 10 habitantes utilizam da bicicleta como um meio de transporte ou como esporte.

4.10. China

Estima-se que a China tenha mais de meio bilhão de bicicletas, sendo assim, cerca de 37,2 da população total possui bicicleta. A preferência por esse meio de locomoção é de 3 em cada 10 habitantes.

5. BICICLETAS NO BRASIL

No final do século XIX, a bicicleta chegou ao Brasil vinda da Europa. Os primeiros relatos de sua existência em território brasileiro são no Paraná, mais precisamente em Curitiba, cidade que recebeu muitos imigrantes europeus desde a segunda metade do século XIX, e em São Paulo.

Em Curitiba, em 1895, já existia um clube de ciclistas organizado por imigrantes da colônia alemã local. Em São Paulo, Veridiana da Silva Prado construiu a primeira praça do país contendo um velódromo. Essa praça era dentro de sua chácara, na região da Consolação (atualmente, é a Praça Roosevelt).

O Brasil, com uma frota estimada em 60 milhões de bicicletas, ocupa posição expressiva no mundo quanto à venda deste veículo. No entanto, conta com cerca de 2.505 km de infra-estrutura exclusiva à circulação da bicicleta, pouca com relação à sua dimensão continental (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007b).

Faltam políticas públicas voltadas à construção de redes cicloviárias nas cidades e espaços contínuos para a circulação das bicicletas, visando à configuração de rotas cicláveis. É extremamente precária a oferta de locais para estacionamentos, com segurança, mesmo em cidades que têm se destacado nessa área. No Brasil, questões econômicas estão associadas às razões para o uso da bicicleta. Nas grandes cidades do país, os ciclistas que mais fazem uso da bicicleta vivem nas regiões periféricas e o realizam para destinos distantes da sua moradia (BRAGA e MIRANDA, 2006).

Pesquisa realizada em 60 cidades em 1999/2000 indicou que existiam cerca de 450 km de infra-estrutura exclusiva à circulação das bicicletas (GEIPOT, 2001). No entanto, recente pesquisa coordenada pelo Ministério das Cidades em mais de 400 municípios, revelou que a infra-estrutura brasileira se aproxima dos 2.505 km de ciclovias e ciclofaixas.

O Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, possuía 5.562 municípios (censo 2000). Portanto, tendo a quinta maior frota de bicicletas e com dimensões continentais, esses números revelam pouca ênfase das autoridades públicas ao uso da bicicleta (BRAGA e MIRANDA, 2006).

Em 2007, a Secretaria de Transportes e da Mobilidade Urbana (SeMob) desenvolveu o “Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta”, estimulando os governos municipais, estaduais e do Distrito Federal a desenvolver e aprimorar ações que favoreçam o uso da bicicleta como modo de transporte, com mais segurança. De acordo com a Secretaria de Transportes, a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para implantação do conceito de mobilidade urbana sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007b).

No Brasil, a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos (cidades com menos de 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras. Ela divide com o modo pedestre a esmagadora maioria dos deslocamentos nessas cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007b).

Nas cidades médias, o que muda em relação às pequenas cidades é a presença eventual de linhas de transporte coletivo, às vezes em condições precárias, pois a exploração dos serviços só se torna viável quando a demanda é concentrada e as distâncias são grandes.

A situação somente muda nas grandes cidades, onde há oferta significativa de transporte coletivo, associada a um tráfego mais denso, representando maior tempo despendido nos deslocamentos diários. Por isso, as bicicletas se encontram presentes em grande número nas áreas periféricas das grandes cidades, onde as condições se assemelham às encontradas nas cidades médias, sobretudo em função da precariedade dos transportes coletivos e da necessidade de complementar seus percursos.

Entre os usuários mais freqüentes da bicicleta encontram-se industriários, comerciários, operários da construção civil, estudantes, entregadores de

mercadorias, carteiros e outras categorias de trabalhadores. Os períodos mais favoráveis à constatação desse evento são: entre 6h e 7h , e das 16h às 19h dos dias úteis (MINISTÉRIOS DAS CIDADES, 2007b).

6. E SEU CORPO COMO FICA AO PEDALAR?

6.1 O quanto se deve pedalar para obter ganhos para a saúde

Para estar em forma e saudável, você precisa ser fisicamente ativo. A atividade física regular pode ajudar a protegê-lo de graves doenças como obesidade, doenças cardíacas, câncer, doenças mentais, diabetes e artrite. Andar de bicicleta regularmente é uma das melhores maneiras de reduzir o risco de problemas de saúde associados a um estilo de vida sedentário.

Andar de bicicleta é um exercício saudável e de baixo impacto que pode ser praticado por pessoas de todas as idades, desde crianças pequenas a mais velhas adultos. Também é divertido, barato e bom para o meio ambiente. Ir para o trabalho ou para as lojas é uma das maneiras mais eficientes de combinar exercícios regulares com o dia a dia rotina. Estima-se que um bilhão de pessoas andam de bicicleta todos os dias - para transporte, recreação e esporte.

- Leva apenas duas a quatro horas por semana para alcançar uma melhora geral em sua saúde. Andar de bicicleta é:
- Baixo impacto - causa menos tensão e lesões do que a maioria das outras formas de exercício.
- Um bom treino muscular - o ciclismo usa todos os principais grupos musculares enquanto pedala.
- Fácil - ao contrário de alguns outros esportes, o ciclismo não requer altos níveis de habilidade física. A maioria das pessoas sabe como andar de bicicleta e, depois de aprender, não esquece.

Os estudos de Hendriksen et al (2000) demonstram ganhos de potência máxima ($W_{max.}$) de 13% e de consumo máximo de oxigênio ($VO_{2max.}$) de 6% em indivíduos sedentários que passaram a pedalar 3 vezes por semana, com velocidades médias de 18 km/h e distâncias médias de 8,5 km.

Como regra geral, para indivíduos sedentários, esses autores sugerem que seja orientado pedalar 6 km, em intensidade baixa a moderada (55 a 75% do $VO_{2max.}$), 3 vezes por semana para que ganhos em performance sejam

observados e mantidos. Ressaltam, ainda, que a potência máxima é melhor parâmetro do que o consumo máximo de oxigênio para avaliarem-se ganhos em performance física nesse tipo de situação, estando menos sujeita a variações individuais.

Em outro estudo de Boyd, Hillman & Tuxworth (2000), um claro efeito dose-resposta da atividade física ficou evidente para indivíduos que pedalarão 30 km ou mais por semana. Os voluntários do estudo que fizeram esse percurso semanal tiveram um ganho médio de VO₂max. de 17%, ao passo que aqueles que não atingiram os 30 km por semana aumentaram, em média, 8% o seu VO₂max. A força das pernas teve ainda mais correlação com a quilometragem percorrida:

- aumentou, em média, 26% para aqueles que pedalarão mais de 30 km por semana e 4,5%, em média, para quem pedalou menos de 30 km por semana. As maiores modificações no VO₂max. ocorreram nas primeiras 6 a 8 semanas do estudo, refletindo a mudança de um estado sedentário para moderadamente ativo.

Dos resultados dos estudos apresentados percebe-se que a utilização da bicicleta como meio de locomoção é uma forma de atividade física eficaz para obter-se ganho em performance (para aqueles previamente sedentários) e, portanto, eficaz como promotora da saúde.

O ciclismo é principalmente uma atividade aeróbica, o que significa que seu coração, vasos sanguíneos e pulmões se exercitam. Você irá respirar mais fundo, transpirar e sentir um aumento da temperatura corporal, o que irá melhorar seu condicionamento físico geral.

Os benefícios para a saúde do ciclismo regular incluem:

- aumento da aptidão cardiovascular
- aumento da força muscular e flexibilidade
- melhor mobilidade articular
- diminuição dos níveis de estresse
- postura e coordenação melhoradas
- ossos fortalecidos
- diminuição dos níveis de gordura corporal

- prevenção ou gestão de doenças
- redução da ansiedade e da depressão.

7. COMO PEDALAR DURANTE A QUARENTENA?

A cidade de São Paulo reabriu no último final de semana as ciclofaixas de lazer. Importante meio de entretenimento e esporte aos paulistanos, o espaço costuma atrair milhares de pessoas nos meses de pleno funcionamento. Mas, neste período de pandemia, seu uso requer uma atenção especial dos ciclistas. Assim como a circulação por parques e por ruas da cidade.

Por conta desses fatores, médicos e especialistas em bikes dão dicas de quais os cuidados que os praticantes precisam ter neste momento para aproveitar ao máximo os benefícios das bicicletas:

Atuando na linha de frente do Covid-19, o médico e ciclista, Dr. Paulo Antonaccio (mantenedor do perfil @doctors.bike) afirma que os cuidados começam antes de subir na bike. É necessário limpar os guidões e demais regiões da bike que possam estar em contato com o corpo. Essa higienização deve ser feita com álcool gel ou líquido 70% – ou em porcentagem acima dessa. O ideal é evitar as receitas caseiras, uma vez que, para a finalidade de desativação do vírus, essas são as formas com eficácia efetivamente comprovadas.

Dr. Paulo ainda reforça que não é o momento de utilizar bikes compartilhadas. “A Sociedade Brasileira de Medicina Esportiva recomenda que nenhum equipamento seja compartilhado entre atletas durante a prática de exercício físico”, explica. Isso porque, com uma bike própria, há a segurança da utilização única pelo proprietário, enquanto, com a compartilhada, há a chance de um indivíduo contaminado ter utilizado, o que pode gerar a contaminação por superfície.

O médico explica que, para a prática esportiva, os cuidados com a máscara seguem o mesmo protocolo da utilização no dia a dia, isto é, a troca deve ser realizada a cada duas horas de uso, por conta da umidade que gera. Atualmente, já existem máscaras desenvolvidas especificamente para a prática esportiva, como a Fiber, que possui uma tecnologia específica e conta com um filtro descartável no interior da máscara, com eficácia de 95%. A duração é de até 12 horas e, após esse prazo, basta trocar o filtro para reutilizar o item.

De acordo com estudo recente realizado pelo Texas Medical Association, o risco de se contaminar ou transmitir o vírus ao andar de bicicleta é classificado como baixo e moderado, mas vale atentar-se aos cuidados necessários, como realizar a atividade de forma individual, e com uma distância mínima de 20 metros de outros ciclistas. “Há estudos que comprovam que, com o aumento da frequência respiratória e exaustão do corpo, mais gotículas são liberadas na prática do pedal, então, caso haja uma pessoa logo atrás, ela receberá toda essa carga de gotículas, por isso torna-se necessário manter este distanciamento”, explica Antonaccio.

A bike é um dos transportes mais seguros para se deslocar em meio a pandemia, e tem se tornado uma tendência na Europa, nos EUA e também aqui no Brasil. Segundo a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), a entidade registrou aumento de 50% nas vendas de maio, na comparação com o mesmo período do ano passado. Os dados foram obtidos depois de uma pesquisa com 35 associados.

Para quem quer aderir a bike como transporte ou opção de lazer, antes de sair pedalando por aí, o que vale é se preparar e contar com a ajuda de quem entende do assunto. Para atender a essa turma de novos ciclistas, a semexe, um marketplace especializado na venda de bikes e acessórios novos e usados, ampliou, por exemplo, o número de consultores experts para auxiliar nas dúvidas dos consumidores, desde método de limpeza, equipamentos de segurança no trânsito, até como escolher a bike ou o equipamento de treino ideal para cada pessoa.

“Neste momento é importante termos consciência de que a situação ainda não está normalizada e que precisamos ter cuidados dobrados. Muita gente precisa da bicicleta como transporte e ao mesmo tempo já estamos vendo bastante gente começando a pedalar por lazer individualmente. A dica aqui é uma pilotagem segura para evitar acidentes, seguir evitando aglomerações e buscar a bicicleta correta para a sua necessidade”, afirma Gabriel Novais, um dos fundadores da semexe.

7.2 Mas afinal, é seguro pedalar em tempos de pandemia de covid-19?

Como pedalar com o máximo de segurança durante a pandemia:

A recomendação é que se você quer garantir o máximo de segurança possível, ficar em casa é a melhor solução. Mas isso não quer dizer que pedalar seja uma atividade

de alto risco. Pelo contrário, feito da maneira correta o ciclismo é uma das atividades consideradas de pouco risco.

Por isso vamos analisar o que a ciência já sabe sobre a transmissão do novo Corona vírus até agora, e te mostrar as melhores práticas para um pedal seguro.

Propagação do novo corona vírus pelo ar, apesar de ainda não termos todas as respostas, os últimos indícios mostram que o vírus tem capacidade de se propagar pelo ar. Estudos apontam que atividades como falar e respirar são capazes de lançar partículas que contém o vírus, e que podem permanecer no ar durante algum período. Diversos fatores entram em cena quando vamos analisar se pedalar atrás de outro ciclista pode causar uma infecção. Alguns deles são:

- distância entre as pessoas;
- ventilação no local;
- uso ou não de máscara por cada uma das pessoas;
- propensão individual para espalhar o vírus;
- condição de saúde do receptor do vírus;
- tempo de exposição e quantidade de partículas de vírus.

Especialistas afirmam que apesar da capacidade de infecção do vírus não ser baixa, é preciso um conjunto de fatores ideal para que alguém seja infectado durante um pedal. Por isso a prática de ciclismo, seguindo as diretrizes que vamos colocar abaixo, é considerada uma atividade de baixo risco.

Quem não deve pedalar

Vamos começar falando do grupo que é aconselhado a não sair de casa, independentemente de qualquer fator que vamos citar a frente. É indicado que não pedale pessoas que:

- Estiverem apresentando sintomas do Covid-19, mesmo que não tenha feito teste;
- Tiverem testado positivo para o Covid-19 e ainda não tenham passado do período de recuperação ou ainda apresente sintomas.

7.3 Mas quais são os sintomas que devem ser observados e qual o período de recuperação?

Não deve pedalar que tiver com sintomas de febre, tosse ou falta de ar. No caso dos pacientes que testaram positivo para o Covid-19, é permitido voltar ao convívio social após 14 dias (em casos leves e se a pessoa não apresentar mais os sintomas descritos acima) ou após liberação médica em casos que o paciente apresentou sintomas mais severos.

Não pedale em grupo. Ciclismo ou mountain bike são, para muitos, atividades sociais. Envolvem encontrar um grupo e fazer juntos algum trajeto. Entretanto o convívio com outras pessoas deve continuar sendo evitado, pois representa a maior forma de propagação do vírus. Fazer um pedal em que você está constantemente em uma fila de ciclistas com quem você não mora é uma forma fácil de aumentar as chances de você contrair o novo Corona vírus. Mas isso não quer dizer que você precise pedalar sozinho ou só com pessoas que moram com você. Escolha uma ou duas pessoas que não moram com você para te acompanhar nos pedais, e se atenha a elas enquanto a crise de saúde não se atenua no Brasil.

Independente da sua condição de saúde ela ajudará a evitar que você se contamine, ou que contamine outros. Peça para quem pedala com você também usar máscara. Isso diminuirá a chance de contágio. Mantenha distância de qualquer pessoa que não morar com você

Vai pedalar com um amigo ou simplesmente encontrou ou cruzou com alguém durante o pedal?

- 1) Mantenha no mínimo 2 metros de distância a todo momento.
- 2) Se estiver pedalando atrás de alguém que não mora com você aumente essa distância para 4 metros ou mais.
- 3) Escolha sua rota para evitar contato humano
- 4) Evite qualquer via que esteja muito movimentada, assim como partes da cidade que veem muito movimento mesmo durante a epidemia.
- 5) Se for pedalar em uma trilha, tente escolher um local menos movimentado, ou horários alternativos em que você encontre o mínimo de possível de pessoas.
- 6) Se você puder escolher, opte por pedalar distante de centros urbanos de qualquer tipo.
- 7) Não toque seu rosto sem antes higienizar as mãos
- 8) Leve álcool em gel, ou um pano molhado com álcool, e limpe bem as mãos antes de tocar os olhos, nariz ou boca.

- 9) Mantenha seu corpo saudável.
- 10) Garanta que sua imunidade está normal para quando for sair para pedalar.
- 11) Durma bem, se alimente de forma saudável e evite forçar seu corpo mais do que seu limite durante a pandemia.
- 12) Um corpo saudável é menos propenso a contrair o vírus.
- 13) Opte por pedais de pouco risco.

A última coisa que você quer é ir para o hospital no momento em que estamos. Não porque não terão médicos ou lugares disponíveis, mas sim pois hospitais são pontos de alto risco de infecção pelo vírus.

Por último, garanta que você está se protegendo também nos momentos em que não está pedalando. Menos ciclistas infectados significa que os locais de pedal vão estar mais seguros para todos.

8. CONCLUSÕES

Sabe-se desde sempre a bicicleta sempre foi um objeto de cobiça de crianças, o que poucos sabem essa “brincadeira” tem transformado vidas, pois é por meio dela que muitas pessoas conseguem se locomover até seus trabalhos. Mas hoje com a urgência da pandemia da Covid-19 e a prevenção contra o contato com a doença muitas pessoas que utilizavam os transportes coletivos (ônibus, metrô e trem) tem visado em usar a bicicleta para driblar a doença.

Foi notório perceber que os estudos sobre bicicleta aqui no Brasil ainda estão engatinhando, pois carecem de melhor visibilidade sobre o que é a bicicleta e sua importância a saúde humana. Mas, como estudado foi perceptível o grau de melhoria de pessoas sedentárias perante ao quadro cardiovascular, detalhe estamos comentando aqui dos benefícios de uma pessoa independente do momento de pandemia. Melhora-se o tônus muscular, alivia a depressão, exige hidratação constante e gera alegria!

Claro que afirmar que a bicicleta pode combater o Covid-19 é algo muito precoce, mas observando as pesquisas científicas pretéritas ao momento de pandemia, é perceptível que andar de “bike” nos previne de muitas doenças, e por consequência gera um corpo com fortalecimento da imunidade, o que pode dificultar a ação da Covid-19 no corpo.

Sobre a mente (o psicológico) a bicicleta nos promove a sensação de liberdade, livra da depressão e ajuda a motivar as pessoas que estão em casa realizando o famoso “homeoffice”. Afinal, a prática deste esporte nos tira do enclausuramento para poder se exercitar sem contato com pessoas. Mas, é importante salientar que mesmo que seja um esporte sem contato torna-se imprescindível os cuidados básicos e principalmente ter consciência que agora não é o momento de fazer práticas coletivas de esporte. O momento é pedale, livre-se do corona, mas seja consciente de que há pessoas que vivem com você!

9. REFERÊNCIAS

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2018-10/programa-do-governo-estimula-uso-da-bicicleta-no-brasil>

<https://www.odebate.com.br/transporte-hoje/producao-e-consumo-de-bicicletas-crescem-no-brasil.html>

<https://mercadoeconsumo.com.br/2020/06/25/novo-coronavirus-expande-o-setor-de-bicicletas-gerando-empregos-segundo-dados-da-united-hr-215787/>

<https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/cycling-health-benefits?viewAsPdf=true>

ALVES, LAURA; CARVALHO, PEDRO. Compêndio de costumes, emoções e desvarios em duas rodas. Ed. Leya, Portugal, 2013.

AMÂNCIO, THIAGO. Bicicletas compartilhadas livram o ônibus cheio, mas é preciso cuidado. Folha de São Paulo, São Paulo, 2 de Abril de 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/04/bicicletas-compartilhadas-livram-de-onibus-cheio-mas-e-preciso-cuidado.shtml>. Acesso em: 20 de Julho de 2020.

BRUCE, CARLOS. Benefícios e cuidado ao andar de bicicleta. Tua Saúde, São Paulo, 05 de Junho de 2020. Disponível em: <https://www.tuasaude.com/beneficios-e-cuidados-ao-andar-de-bicicleta/>. Acesso em: 20 de Julho de 2020.

DW. Como a pandemia está transformando a mobilidade urbana. Mobilize: mobilidade urbana sustentável. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12115/como-a-pandemia-esta-transformando-a-mobilidade-urbana.html>. Acesso em 03 de Julho de 2020.

KINGSTON, ROB. Coronavirus Q&A: is it safe to cycle? We are Cycling UK, United Kingdom, 16 de Julho de 2020. Disponível em: <https://www.cyclinguk.org/article/coronavirus-qa-it-safe-cycle>. Acesso em 12 de Julho de 2020.

SILVEIRA, MARIANA OLIVEIRA DA. Mobilidade Sustentável: A bicicleta como um meio de transporte integrado .– Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010.

WERNECK, PEDRO. Bicicleta e coronavírus – Por que e como pedalar em tempos de covid-19. Revista Bicicleta, São Paulo, 11 de Junho de 2020. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/mobilidade/bicicleta-e-coronavirus-por-que-e-como-pedalar-em-tempos-de-covid-19/>. Acesso em: 23 de Julho de 2020.