

HÁBITOS DE CICLISTAS DE LAZER EM GOIÂNIA EM FUNÇÃO DA SINDEMIA POR COVID-19

LEISURE BIKE RIDER'S HABITS IN GOIÂNIA IN FUNCTION OF THE SINDEMIC BY COVID-19

HÁBITOS DE CICLISTAS DE OCIO EN GOIÂNIA DADA LA SINDEMIA POR LA COVID-19

Humberto Luís de Deus Inácio ¹

Manuscrito recebido em: 30 de janeiro de 2023.

Aprovado em: 17 de maio de 2023.

Publicado em: 06 de julho de 2023.

Resumo

Esta pesquisa diz respeito às mudanças (ou não) de hábitos de ciclistas de lazer (CL) da cidade de Goiânia e sua região metropolitana durante a pandemia socio-sanitária gerada pelo Coronavírus Covid-19. Para tanto, utilizamos questionário com 28 questões e observação sistemática in loco em trajetos de CL. Os resultados indicam que os ciclistas observados não seguiram as recomendações para evitar o contágio, pois continuaram a pedalar em grupos, sem distanciamento e sem máscara. Buscou-se com este estudo diagnosticar o comportamento dos CL antes e durante a pandemia, sob diversos aspectos e, com isso, sugerir políticas e ações de combate e restrições a situações de crise sanitária.

Palavras-chave: Atividades de Lazer; Ciclismo; Condutas saudáveis; Pandemia por COVID-19.

Abstract

This research concerns changes (or not) in the habits of leisure cyclists (CL) in the city of Goiânia and its metropolitan region during the social-health pandemic generated by the Coronavirus Covid-19. For that, we used a questionnaire with 28 questions and systematic observation in loco on CL routes. The results indicate that the CL did not follow the recommendations to avoid contagion, as they continued to ride in groups and without masks. We hope with this study to diagnose the situation of CL before and during the pandemic, in several aspects and with this to suggest policies and actions to combat and restrict the pandemic.

Keywords: Leisure Activities; Cycling; Healthy behaviors; COVID-19 pandemic.

Resumen

Esta investigación dice respecto a las mudanzas (o no) en los hábitos de ciclistas de ocio (CO) de Goiânia y su zona metropolitana durante la pandemia sociosanitaria provocada por el Coronavirus Covid-19. Para tanto utilizamos un cuestionario con 28 preguntas y observación de campo en rutas de CO. Los resultados apuntan que los CO no seguirán las recomendaciones para evitar el contagio una vez que continuaron a pedalear en grupos y sin el uso de las máscaras. Nosotros esperamos con esto diagnosticar la situación de los CO antes y durante la pandemia en variados aspectos y con esto proponer políticas y acciones para combatir y restringir la pandemia.

Palabras clave: Actividades de Ocio; Ciclismo; Hábitos saludables; Pandemia por el Covid-19.

¹ Doutor em Sociologia Política pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professor no Programa de Pós-Graduação em Educação Física da Universidade Federal de Goiás. Líder do Grupo de Estudos e Pesquisa em Esporte, Lazer e Comunicação.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5683-7454> Contato: betoinacio@ufg.br

Introdução

É sabido que o Lazer é um fenômeno social, econômico e cultural constituído de inúmeros elementos e aspectos. Sua pluralidade e diversidade de manifestação têm se mostrado tão amplas quanto a imaginação humana; desde formas mais antigas e tradicionais, como praticar algum esporte, até outras, chamadas de desviantes (LORO; PIMENTEL; GOMES, 2020), estas experiências que conformam parte de nossas vidas e de nossas existências tem sido objeto de análises e investigações das mais distintas entre si; uma destas se dá com o uso de um equipamento de locomoção/deslocamento inventado no século 19 e difundido por todo o planeta – a bicicleta.

Desde sua criação até os dias de hoje, a bicicleta virou sonho de consumo de crianças, jovens e adultos, seja para seu uso lúdico, treino corporal, opção barata e sustentável de transporte urbano (CMT) e/ou como equipamento para fruição do lazer. Podemos asseverar que pedalar é uma das manifestações da cultura corporal de âmbito universal.

Uma ideia deste contexto se pode ter pelos expressivos números da produção deste equipamento em nível mundial. Só na China, p.ex., foram produzidas 117 milhões de unidades no ano de 2020 (PEOPLE'S DAILY ONLINE, 2021). Em termos monetários, a produção mundial de bicicletas cresceu algo em torno de U\$8.5 (oito e meio) bilhões de Dólares norte-americanos, de 2020 para 2021. (NPD, 2021). Em perspectivas, indica-se que tal produção poderá crescer em até U\$82.3 (Oitenta e dois e 3 décimos) bilhões de Dólares norte-americanos até o ano de 2027 (BUSINESSWIRE, 2021).

No Brasil, 4º país no mundo em produção de bicicletas, a projeção de produção para o ano inteiro de 2019 foi batida em novembro com 899.177 unidades, 42 mil bicicletas a mais que o previsto até dezembro daquele ano (ABRACICLO, 2020). Em 2021, foram produzidas 749.320 unidades (ABRACICLO, 2022). Cabe ressaltar que esta é a quantidade de bicicletas produzidas em território nacional; a quantidade de unidades comercializadas ultrapassa esta cifra pois se somam as bicicletas importadas, algo em torno de 100.000 unidades no ano de 2021, segundo projeção da Revista Ciclosul (2021).

Estes dados reforçam o significado da bicicleta na vida dos brasileiros e das brasileiras, sinalizando o quão relevante é pesquisar sobre este tema.

No estudo aqui relatado, apresenta-se um retrato dos Ciclistas de Lazer (CL) na cidade de Goiânia/GO e alterações em seus hábitos de pedalar (frequência, horários, uso de máscaras etc.) em função da pandemia sanitária provocada pelo coronavírus SARS-CoV-2 (Covid19).

Goiânia é a capital do estado de Goiás. Sua área territorial é de 728,841km², com uma população de 1.536.097 pessoas (IBGE, 2020). Sua geografia é de terreno predominantemente plano. O clima é tropical com período de seca, onde predominam duas estações bem definidas: a estação seca, de maio a setembro, com altas temperaturas e baixa umidade relativa do ar, e a estação úmida, de outubro a abril, com fortes chuvas, acompanhadas de raios e rajadas fortes de vento.

Segundo a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade de Goiânia (SMT), “a capital tem hoje um total de 94,07 (noventa e quatro e sete centésimos) quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e ciclo-rotas implantados” (GOIÂNIA, 2020); o Jornal Opção, de 15 de outubro de 2021, em matéria intitulada “Grupo de trabalho é criado para reestruturar ciclovias de Goiânia” informa que o grupo foi criado para

[...] estudar e elaborar projetos de ampliação e reestruturação do sistema cicloviário da capital. O objetivo [...] é interligar novos trechos cicloviários aos existentes e ao transporte coletivo, para maior mobilidade ao trânsito da capital. (JORNAL OPÇÃO, 2021)

No website oficial da mesma secretaria da administração municipal a notícia mais recente é de 26 de junho de 2022, comunicando a entrega dos dois últimos quilômetros do Anel cicloviário que passa pela avenida T-63, num total de 13km, mas não há informações sobre o total atual da malha cicloviária na capital.

Por sua vez, a última informação encontrada em um jornal da cidade (O POPULAR, 2022), indica que a malha cicloviária da cidade está sem manutenção há 10 anos, com diversos pontos deteriorados, e que, segundo informação da própria prefeitura, houve uma redução de 94km para 90km ‘cycláveis’. Tais pontos apresentam esfrelamento das pistas e desnivelamento em inúmeros trechos, criando situações de riscos de acidentes, e até mesmo impedindo de identificar alguns trechos como ciclovias, tais como a ciclo-rotas da Rua 90 e da Região Noroeste.

Independentemente destas informações, é certo que a bicicleta como meio de mobilidade urbana é insignificante na cidade. Três situações confirmam isto: o baixo nível de ocupação do bicicletário público nos terminais de integração do transporte urbano coletivo, a superlotação no mesmo serviço de transporte urbano coletivo, e a suspensão, poucos meses após sua implantação, dos projetos [privados] de bicicletas compartilhadas.

Assim, temos um cenário que dificulta uma ‘cultura da bicicleta’: chuvas fortes numa estação, na outra calor e secura do ar; além de uma malha cicloviária ainda reduzida e pouco integrada.

Outro aspecto importante sobre as possibilidades e limites para a instauração de uma cultura da bicicleta - talvez, a principal barreira não relacionada ao clima e à malha cicloviária, é o descaso e a ignorância, especialmente de motoristas de veículos automotores, como se pode observar aqui:

Seis anos e oito meses após a implantação das ciclofaixas de lazer nos parques Areião e Vaca Brava [...] os locais ainda não são respeitados por motoristas particulares no horário de funcionamento, aos domingos e feriados, entre 7h e 18h. Ao longo das faixas destinadas ao tráfego de bicicletas, há veículos estacionados irregularmente, o que dificulta e até proíbe o trânsito dos ciclistas, que acabam utilizando as pistas de caminhada das unidades de conservação, prejudicando os pedestres. (O POPULAR, 2022)

Assim, pedalar tornou-se mais que uma prática corporal de lazer ou de mobilidade para as tarefas e atividades cotidianas – é um ato de resistência, de contraposição ao movimento acelerado das cidades, é um ato político (TRONCOSO e col. 2018; SANTANA e col. 2019).

Por outro lado, há outra dinâmica na cidade de Goiânia e região que é a do pedal² de lazer em vias rurais – em zonas não urbanas e não pavimentadas. Neste caso, o CL desenvolve sua atividade de certa forma descolada da dimensão do mundo do trabalho e dos deslocamentos necessários em sua vida cotidiana. É aí que o CL, sozinho ou em grupo, preenche tais espaços de sua vida.

² A palavra Pedal, além de nomear uma peça da bicicleta, virou expressão entre os ciclistas com o significado do ‘ato de pedalar’ e, mais ainda, representando um processo sociocultural de estar com outros, pedalando, treinando e sociabilizando.

Lazer e pedal

Segundo o Diesporte (2016) – relatório produzido pelo governo brasileiro sobre hábitos de prática esportiva e de atividades físicas de brasileiros, pedalar está entre os 10 esportes³ mais praticados pela população brasileira. Interessante notar que os dados apontam um número maior de praticantes do gênero Feminino (3,8% da amostra) que do gênero Masculino (3,5% da amostra)⁴, sendo esta uma das pouquíssimas atividades em que predomina o gênero feminino, no referido relatório.

Kienteka (2012, p.11) aponta que o uso da bicicleta para Lazer se configura como a “Utilização feita sem um destino exato, ou seja, diz respeito tão somente ao tempo livre”. Sua intenção era diferenciar do uso da bicicleta como meio de transporte: “Utilização da bicicleta para locomoção de um lugar para outro, especificamente para um destino pré-determinado” (KIENTEKA, 2012, p.11). Consideramos que para o estudo realizado por este autor, as duas definições foram suficientes; entretanto, entendemos que o uso da bicicleta para o lazer não pressupõe – exatamente, que seja uma utilização sem destino exato haja vista que o CL pode definir seu trajeto previamente.

Inclusive, nossa pesquisa se desenvolveu em dois destes trajetos tradicionais entre os ciclistas da região. Logicamente, no caso do pedal de lazer, a ‘obrigação’ de chegar a algum lugar, e num certo prazo, não existe ou é flexível, diferentemente do uso modal ou competitivo da bicicleta.

Schetino (2006 citado por MURTA, 2017, p.119), reforça que “andar de bicicleta é uma atividade de lazer, pois nessa prática estão presentes características como a presença da ludicidade e a busca pelo desenvolvimento pessoal e cultural”. Ao mesmo tempo, não se deve ignorar que o lazer, inserido e subsumido pelos sistemas socioeconômicos nos quais se desenvolve, determina e é determinado por estes.

³ Esporte é a expressão utilizada pelo documento, sem diferenciar se a prática se dá por lazer ou treino.

⁴ Reproduzimos também aqui a terminologia ‘gênero’ e suas duas únicas classificações (feminino e masculino) utilizadas no estudo, ressaltando a limitação disto. Cabe ainda destacar que tal predominância feminina apontada no documento não se reflete no que foi observado por nós em Inácio (2022); neste caso, houve uma supremacia masculina significativa.

Por sua vez, Rechia e col. (2016, p.570) compreendem que o uso da bicicleta como lazer pode potencializar uma cultura de uso modal da bicicleta, pois entendem que é “nesse tempo e espaço que as pessoas vivenciam práticas corporais autônomas, e [...] podem ser sensibilizadas também para o uso da bicicleta em diferentes tempos e espaços”. Se compreendemos a cultura como dinâmica, a direção inversa também é possível, ou seja, o uso modal da bicicleta pode ajudar a construir uma cultura do uso da bicicleta para/no lazer.

Desde outra perspectiva e cientes das “[...] barreiras que o indivíduo percebe para se engajar na atividade física, seja ela no lazer, no transporte, no trabalho ou até mesmo nas tarefas domésticas [...]” (KIENTEKA, 2012, p.19), há alguns anos acompanhamos outra dinâmica na cidade de Goiânia que é a do pedal de lazer em vias predominantemente rurais.

Afastando-se de vias movimentadas e sem espaço protegido para pedalar, os ciclistas buscam em estradas não urbanas, de terra batida e com pouco ou mesmo nenhum movimento de automóveis, superar as barreiras por este mesmo autor. Some-se a isso uma paisagem mais ‘verde’ e um ar pretensamente mais limpo que os dos centros cimentados, fica fácil compreender a busca por este tipo de prática corporal. No mundo ciclístico, esta é uma modalidade identificada como *Mountain bike* (MTB) – na qual se utiliza bicicleta de estrutura leve, mas resistente, que possui rodas largas para facilitar o percurso em terrenos montanhosos e acidentados.

Outra característica do pedal em vias rurais é a possibilidade de os CL pedalarem lado a lado, conversando, trocando ideias, impressões e sensações; ou seja, constituindo a prática para além da dimensão física – ação quase impossível no trânsito urbano, no qual o pedal se dá majoritariamente em fila indiana e com outros significados.

Neste caso, o CL desenvolve sua atividade de certa forma descolada da dimensão do mundo do trabalho e dos deslocamentos necessários em sua vida cotidiana. É no âmbito do tempo livre (MARCASSA; MASCARENHAS, 2005), que o ciclista - sozinho ou em grupos pequenos (até 5 ciclistas), grupos médios (+ de 5 até 10 ciclistas) e/ou grupos grandes (acima de 10 ciclistas)⁵, pode configurar e/ou reconfigurar sua existência.

⁵ Classificação dos grupos segundo número de participantes a partir de observações *in loco* - de nossa autoria.

As colocações acima nos levaram a refletir: quem pedala apenas por lazer? Que bicicletas e equipamentos estas pessoas utilizam? Que determinantes sociais, culturais, econômicos, subjetivos ou pragmáticos possibilitam aos sujeitos ocupar seu tempo de lazer com o pedal? Estas questões, entre outras, estão noutra investigação desenvolvida paralelamente (INÁCIO, 2022) ao estudo aqui apresentado, o qual, como já anunciado, vai se debruçar sobre uma temática bastante específica, que é a mudança de hábitos no pedal – em função da sindemia⁶, de CL de Goiânia e região.

- Lazer, pedal e sindemia

Os números apresentados na introdução, sobre o crescimento das vendas de bicicletas e acessórios a partir da instauração da sindemia provocada pelo SARS-CoV-2 (Covid19), ou seja, a partir de março de 2020 são evidências de que algumas das limitações impostas pelas orientações, tais como: distanciamento social⁷, distância entre pessoas quando presentes num mesmo espaço, limitação de pessoas no mesmo espaço/tempo, desinfecção de mãos, roupas, espaços e equipamentos e uso de máscaras e, em alguns casos, de *lockdown*, criaram oportunidades de novas e/ou esquecidas práticas, como é o exemplo do uso da bicicleta para/no lazer. A relação entre a sindemia e o aumento de uso da bicicleta se confirma aqui:

Busca por bicicleta cresce e faturamento do setor sobe 54% na pandemia [...] O isolamento social contribuiu para o aumento na compra de bicicletas. As bikes, além de um meio de transporte, se tornaram também uma possibilidade de fazer algum tipo de exercício físico durante o período de restrições sociais. Com o aumento no preço dos combustíveis, os amantes das pedaladas têm ainda mais um incentivo para usar as bikes na locomoção. (ISTOEDINHEIRO, 2021)

⁶ O termo sindemia (um neologismo que combina sinergia e pandemia) [...] foi cunhado pelo antropólogo médico americano Merrill Singer na década de 1990 para explicar uma situação em que “duas ou mais doenças interagem de tal forma que causam danos maiores do que a mera soma dessas duas doenças”. “O impacto dessa interação também é facilitado pelas condições sociais e ambientais que, de alguma forma, aproximam essas duas doenças ou tornam a população mais vulnerável ao seu impacto”, explica Singer em entrevista à BBC News Mundo (serviço em espanhol da BBC). A interação com o aspecto social é o que faz com que não seja apenas uma comorbidade. (CEE Fiocruz, 2020).

⁷ Também chamado de isolamento ou quarentena, preconiza o não contato/aproximação/convivência com outras pessoas e grupos. Comumente é entendido como ‘ficar em casa’.

As orientações da OMS para evitar contágio são mais amplas e/ou gerais; já a TMA - Associação Texana de Médicos⁸, com referências específicas a algumas práticas corporais/atividades físicas e, particularmente sobre o ciclismo, indica que é uma modalidade de risco baixo-moderado de contaminação pelo SARS-CoV-2.

Apesar desta indicação, Soares e Szmuchrowski, professores da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Educacional da UFMG, em entrevista para o Jornal Hoje em Dia⁹, comunicam que o vírus é capaz de se manter e disseminar no ar (processo chamado de ‘aerossol’), quando movimento e velocidade estão associados – caso do ciclismo; para estes autores, quando os ciclistas estiverem em fila indiana, deveriam manter uma distância de, pelo menos, 10 metros, e se a situação for de competição, deveria ser de 20 metros. Destaca-se que não encontramos orientações sobre a distância lateral entre os ciclistas; então entendemos que se deveria seguir os mesmos padrões apontados em outras atividades, ou seja, de 1,5 metro.

Assim, baseados nos diversos contextos acima relatados, é que imprimimos esforços para realizar esta investigação.

A Pesquisa

Nosso objetivo geral com este estudo foi o de ‘Diagnosticar as alterações nos hábitos de CL de Goiânia e região – durante o pedal, em função da sindemia pelo Corona vírus Covid-19’. Para tanto, buscamos identificar os CL de Goiânia e região metropolitana (independentes, grupos) e, também, diagnosticar os hábitos durante o ato de pedalar por/no lazer durante a sindemia.

Importa destacar que os dados desta pesquisa poderiam ser mais amplos caso a coleta fosse realizada entre a estação seca e o começo da estação úmida, quando grande número de CL volta a frequentar as trilhas: aqueles que não gostam ou não se adaptam fisiologicamente a pedalar durante o clima seco e/ou aqueles que não gostam de trilhas molhadas; contudo, foi só após a aprovação pelo Comitê de Ética da UFG que a coleta de dados foi desenvolvida – já na estação chuvosa.

⁸ Disponível em <https://www.texmed.org/TexasMedicineDetail.aspx?id=53977> . Acesso em 03/04/2021.

⁹ Disponível em: <https://www.hojeemdia.com.br/horizontes/coronav%C3%ADrus-corrida-e-ciclismo-exigem-at%C3%A9-20-metros-entre-as-pessoas-mesmo-ao-ar-livre-1.782432>

Metodologicamente, utilizamos duas ferramentas para coletar dados. Em uma etapa da pesquisa (INÁCIO, 2022) foi um questionário, ministrado *on-line*; nosso instrumento foi adaptado de pesquisa sobre ciclistas urbanos - os CMT, realizada na UFPR, em Curitiba (RECHIA e col., 2016); as adaptações foram necessárias, posto que seu formato original se dirige a CMT e não a CL. As perguntas versaram sobre o perfil socioeconômico dos respondentes, sobre seus hábitos de lazer com e sem a bicicleta, antes e durante a pandemia.¹⁰ Todavia, recordamos que não são os resultados desta etapa que estão apresentados aqui.

Já na segunda etapa – aqui relatada, foi realizada ‘observação *in loco*’, ao longo de quatro fins de semana, especialmente nos sábados, em duas vias bastante utilizadas pelos CL: a trilha Goiânia-Santo Antônio e a Goiânia-Terezópolis de Goiás. Ambas são de terra (ou chão batido) e recebem um grande fluxo de CL semanalmente. Nestas vias os dados foram coletados anonimamente para registrar três tipos de dados na realização do pedal:

- 1) quantidade de CL;
- 2) pedal solo, ou em pequeno, médio ou grande grupos; e
- 3) sobre o uso da máscara durante o pedal.

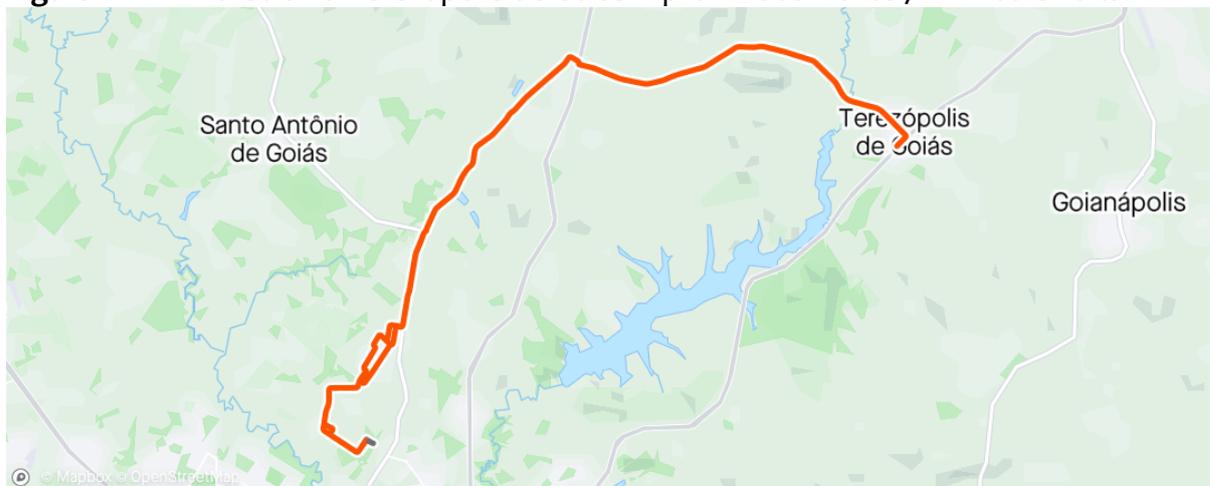
Figura 01. Trilha Goiânia-Santo Antônio – estendida ao canavial. Aproximadamente 42km ida e volta.



Fonte: dados da pesquisa, obtido com o uso do aplicativo Strava®.

¹⁰ Acessível em https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSegx_339fxsDGOYKwlgZtTV9XTOFQTn8RRT1ccugFnRmGpg/vie/wform?vc=0&c=0&w=1&flr=0&gxids=7628.

Figura 02 - Trilha Goiânia-Terezópolis de Goiás. Aproximadamente 70km ida e volta.



Fonte: dados da pesquisa, obtido com o uso do aplicativo Strava®.

No website www.pt.wikiloc.com que apresenta trajetos disponíveis para diversas práticas corporais, entre elas o ciclismo, e com dados alimentados pelos próprios usuários, se podem encontrar mais de 6.000 trilhas de pedal em Goiânia e região. O número não é fiel, posto que uma única trilha de 20km, pode aparecer parcelada em várias trilhas menores, de acordo com o trajeto que o ciclista percorreu e inseriu no site.

A seleção destas duas trilhas se deu em função de dois critérios:

- 1) sua proximidade com nossa residência, podendo acessá-las pedalando desde casa, sem a necessidade de transportar a bicicleta em automóvel até algum ponto de partida e,
- 2) porque são trilhas bastante procuradas, como sabemos pelas informações obtidas com os grupos de pedal da cidade, por jornais e por nossa própria experiência.

Para os registros foi utilizada uma câmera do tipo ‘de ação’¹¹, fixada no guidão de nossa bicicleta. Ao constatar que haveria um cruzamento¹² com outros CL, a mesma era acionada no modo Vídeo filmando os CL. As imagens foram tomadas à distância, de modo a não permitir o reconhecimento das pessoas e/ou seus rostos foram sombreados

¹¹ Esse tipo de câmera ficou popularmente conhecido pelo nome de uma de suas marcas mais famosas – GO PRO, e vem sendo fartamente utilizada em esportes e práticas corporais de todo o tipo, mas especialmente as chamadas de aventura ou extremas. Uma de suas características mais importantes é um mecanismo que evita a trepidação nas imagens registradas em vídeo, mesmo que a trepidação esteja de fato acontecendo durante a prática.

¹² Cruzamento aqui significa que este pesquisador seguia numa direção e passava – em movimento, por CL que vinha(m) em direção exatamente oposta.

posteriormente (lembrando que são imagens registradas em espaços públicos, notadamente vias urbanas e rurais). Além disso, este registro foi realizado em movimento, nos momentos em que este pesquisador cruzou/passou pelos CL nas vias.

Ainda que tenha se constituído de um mesmo projeto de investigação, não é possível saber/confirmar que os CL observados *in loco*, são os mesmos que responderam ao questionário, podendo, inclusive, não haver nenhuma coincidência ou total sobreposição. Por isto mesmo, decidimos apresentar e discutir os dados obtidos com as observações de campo em análise separada da realizada sobre o questionário.

Sobre uma amostra confiável/significativa de sujeitos, não é possível definir este elemento estatístico *a priori*. Isto porque não foi encontrado – nem mesmo como uma estimativa, o número de CL que habitualmente frequentam o espaço estudado.¹³

Resultados e discussão

Realizamos observações *in loco* durante quatro sábados - os três primeiros em sequência e o último duas semanas após o terceiro. Foram produzidos 82 vídeos, a grande maioria com menos de um minuto de duração e alguns com tempo entre um e dois minutos. Estas gravações um pouco mais longas se deram quando havia vários grupos de CL que vinham em sequência, com distância aproximada de 30-50 metros entre eles; assim, não valia a pena desligar e religar a câmera nestes intervalos.

Focamos nossa observação em três aspectos: a) quantidade de CL; b) se estavam sozinhos (solo) ou em pequenos, médios ou grandes grupos; e c) o uso da máscara durante o pedal. Abaixo se podem observar os dados encontrados:

Tabela 01: Números absolutos e percentuais dos CL por grupos e uso ou não de máscara.

	1º sábado	2º sábado	3º sábado	4º sábado	Total
Número de CL observados	55	43	60	55	213
Número de CL solo	03	07	03	05	18
Número de pequenos grupos	10	10	07	12	39
Número de médios grupos	01	-	05	02	08
Número de grandes grupos	01	-	-	-	01
Número de CL com máscara	05 (9%)	07 (16%)	03 (5%)	03 (5,4%)	18 (8,5%)
Número de CL sem máscara	50 (91%)	36 (84%)	57 (95%)	52 (94,6%)	195 (91,5%)

Fonte: dados da pesquisa.

¹³ A pesquisa foi avaliada e aprovada pelo Comitê de Ética da Universidade Federal de Goiás, sob número CAEE 40125520.6.0000.5083.

Dos dados acima podemos depreender que:

- A média foi de 53,25 CL por período observado.
- Há predominância de grupos pequenos e se pode inferir que grupos grandes são exceção.
- O número de CL 'sem' máscara foi 10,76 vezes maior que o de CL 'com' máscara. Em termos percentuais: 91.5% sem e apenas 8,5% com a máscara.

Como já informado, a TMA indica que “Caminhar, correr ou pedalar com outras pessoas”¹⁴ apresenta ‘Baixo’ risco de contágio pelo Covid 19. Entretanto, não há indicação sobre o número de pessoas na mesma atividade, nem sobre uso de máscara, nem sobre uma distância mínima entre elas. De acordo com tal orientação, os CL poderão/iam organizar-se em grupos grandes, sem máscaras, pedalando um ao lado e/ou atrás do outro.

Em nossas observações praticamente não se viu distanciamento – os CL pedalavam um ao lado do outro e/ou em fila indiana, em distâncias que não ultrapassavam os dois metros. O uso de máscara poderia amenizar o risco de contágio, mas os dados apontam que, tampouco, esta orientação foi seguida pela maioria.

Houve um quantitativo de CL estimado entre 30 e 40, que estava no centro dos grupos e isto não nos permitiu identificar se estavam com ou sem máscara, seja pela pouca luz sobre suas faces, seja porque estavam obstruídos parcialmente por outros CL, sendo excluídos da contagem.

Dois dados não presentes no Quadro 01 merecem destaque:

- a) entre os 18 CL solo, dois estavam de máscara, sugerindo (mas não afirmando) um cuidado redobrado: pedalar solo e ainda usar a máscara;
- b) nos grupos foi comum observar ao menos um CL com máscara, enquanto os outros não usavam este equipamento de proteção - situação que mereceria uma investigação mais específica.

¹⁴ Citação original: “Going for a Walk, run, or bike rider with others”. Tradução nossa.

Figura 03: CL solo com máscara.



Fonte: dados da pesquisa.

Figura 04: vários sem e um com máscara



Fonte: dados da pesquisa.

Figura 05 – Homem sem e mulher com máscara



Fonte: dados da pesquisa.

Figura 06 – ‘Igrejinha’, ponto de início da trilha Goiânia-Santo Antônio. 5 sem e 01 com máscara.



Fonte: dados da pesquisa.

Considerações Finais

Os resultados aqui apresentados nos remetem a um contexto no qual o comportamento da maioria dos CL sugere que não há preocupações com o contágio pelo Covid-19 durante o ato de pedalar. Isto pode ser reflexo do período da coleta de dados, com muitas informações desconhecidas sobre a sindemia, com grandes ‘debates’ via redes sociais, muitas vezes desmerecendo ou ignorando completamente as contribuições do campo acadêmico-científico.

Esta investigação gerou algumas perguntas:

- terão os CL um sentimento de imunidade dada sua ‘pretensa’ condição física?

Sobre isto, um acontecimento fora da pesquisa nos chamou atenção: fotos postadas na rede social *Instagram*® de um grupo de pedal de Goiânia mostravam algumas mulheres pedalando e, também, se banhando nas águas de uma cachoeira - todas sem máscaras no pedal e, depois, abraçadas na cachoeira. À época, tecemos comentário sobre isto no post, ao qual uma das ciclistas respondeu: “*a gente tem boa condição física e por isso não somos grupo de risco*”. Isto ainda em período anterior ao início da vacinação.

- terão os CL uma interpretação própria das orientações sobre práticas corporais ao ar livre que os levou agir como agiram?

Sobre esta segunda questão, uma das perguntas presentes no questionário da outra etapa do estudo, arguia sobre o porquê de não usar a máscara. A maioria respondeu que era em função da atividade ser ao ar livre; mas boa parte destes respondentes também indicou pedalar em grupo, sugerindo uma contradição e/ou má interpretação das orientações - lembrando que o questionário também foi aplicado em período anterior ao início da vacinação.

Segundo a ABL (s/d), negacionismo é a “Atitude tendenciosa que consiste na recusa a aceitar a existência, a validade ou a verdade de algo, como eventos históricos ou fatos científicos, apesar das evidências ou argumentos que o comprovam”. DALCOLMO (2020, citado por ABL, s/d) amplia a compreensão sobre este fenômeno, explicando que

o **negacionismo** não é fenômeno novo na História nem na ciência. Quando vemos comportamentos controversos, como a recusa de uso de máscaras como proteção individual e coletiva, nos remetemos a vários exemplos, como o de um século atrás, quando teve lugar a chamada ‘liga antimáscara’. O movimento ocorreu durante a epidemia de influenza da Gripe Espanhola, que ceifou milhares de vidas no Brasil (...).

Podemos então inferir que os CL observados apresentaram um perfil predominantemente negacionista, não tendo alterado ou abandonado seus hábitos relativos ao pedal de lazer.

Alguns posts em plataformas de redes sociais dos grupos de pedal de Goiânia, ao longo dos anos 2020 e 2021, informaram o falecimento de ciclistas, boa parcela deles com idade entre 40 e 60 anos e hospitalizados antes de falecer; mas sem comunicar se tais óbitos tiveram origem na contaminação pelo Covid 19 ou por outras causas. Todavia, comentários nestes posts, do tipo: “*Como assim? Falei com ele semana passada e estava bem*”, ou “*Gente: não podemos dar bofeira, essa doença é fatal mesmo*”, nos permitem elucubrar que a *causa mortis* tenha origem em tal contágio.

Podemos ainda sugerir que parte destes CL não se encaixa no perfil negacionista, mas sim no de ‘ignorantes’ – no sentido de não conhecer, de confusos, quando interpretam de maneira equivocada informações e/ou orientações sobre os riscos e os cuidados relacionados à prevenção do contágio.

Uma terceira possibilidade é a crença em um poder divino que lhes protegerá da contaminação ou da morte se o contágio acontecer. Todavia, não temos nem encontramos dados sistematizados que possam sustentar tal hipótese.

E, finalmente, para alguns CL, talvez seja apenas uma aposta, como jogar na loteria. Se levarmos em conta que o número de óbitos chegou a 660.782 (Seiscentos e sessenta mil setecentos e oitenta e dois) no dia 06 de abril de 2022 (G1, 2022), correspondendo a menos de 0,5% da população brasileira – estimada em 214.447.094 (Duzentos e catorze milhões quatrocentos e quarenta e sete mil e noventa e quatro) habitantes, tal aposta não parece ruim. Todavia, há todo um rastro de efeitos negativos da contaminação que não se resumem aos óbitos, o que piora a condição do apostador e das pessoas ao seu redor.

São questões em aberto e que, justamente em função do quadro caótico gerado com a crise sanitária, não puderam ser aprofundadas, por exemplo, com entrevistas.

Ficaram ainda duas dúvidas deste estudo que têm a ver com o debate sobre o lazer: 1) sobre o comportamento destas pessoas em outros lugares e horários, distintos do Lazer, o que poderia nos dar pistas sobre uma homogeneidade de enfrentamento do vírus ou se as pessoas respondem ao espaço/tempo no qual estão de acordo com as regras apontadas para cada contexto;

2) sobre possíveis relações entre lazer, pedal e meio ambiente, discutidos preliminarmente em Duarte & Inácio (2017), não abordadas aqui em função da particularidade de nosso objeto, nos parece que seria possível desenvolver algumas reflexões se compreendermos que a sindemia está relacionada com o meio ambiente em inúmeros aspectos.

Estas duas questões poderiam/poderão nos permitir estabelecer intersecções entre ambiente e movimento no processo educativo de suas manifestações, com particular mirada para o lazer em sua pluralidade. Afinal, como nos dizem José, José & Bastos (2020), o ato de pedalar pode ser importante ferramenta para sensibilizar/conscientizar pois é uma atividade cultural com inúmeros aspectos, em especial nas temáticas saúde e meio ambiente numa perspectiva de educação como prática da liberdade.

Este foi um pequeno retrato do perfil dos CL em Goiânia em tempos de sindemia. Infelizmente, nos meses que sucederam a coleta de dados desta pesquisa, o Brasil chegou a tristes cifras de óbitos em função do contágio pelo Covid 19. Esperamos que o estudo aqui apresentado contribua para novas situações relacionadas a pandemias e sindemias, bem como para a superação do negacionismo, da ignorância e do ‘cada um por si’.

Nesta direção, faria sentido que os gestores públicos agissem com mais rigor tanto na divulgação de orientações cientificamente pautadas para evitar o contágio e disseminação, quanto em ações fiscalizatórias e, em último caso, até punitivas. Toda e qualquer ação para preservar vidas deve ser objeto de envolvimento do Estado.

No caso específico do tema aqui tratado, parece ter havido toda uma confusão entre os procedimentos permitidos para atividades ao ar livre, levando as pessoas a se comportarem de acordo com suas convicções particulares e não por prerrogativas técnico-científicas. Novas – e possíveis, situações de sindemia devem ser tratadas com muito mais rigor, comprometimento e responsabilidade, seja pelo Estado, pelas instituições científicas, sociais e representativas, seja individualmente.

Referencias

ABL – Academia Brasileira De Letras. **Negacionismo**. Disponível em: <https://www.academia.org.br/nossa-lingua/nova-palavra/negacionismo>. Acesso: 07/04/2022.

ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares. **Histórico anual de produção de bicicletas produzidas no PIM.** Disponível em: <https://www.abraciclo.com.br/site/bicicletas-producao-nacional/>. Acesso: 04/04/2022.

BRASIL. Ministério do Esporte. **DIESPORTE. Diagnóstico Nacional do Esporte.** Caderno 2. 2016. Disponível em: www.esporte.gov.br/diesporte. Acesso: 05/04/2022.

BUSINESSWIRE. **Global Bicycles Market Report 2021: Cycling for Health & the Environment Gets a Big Thumbs-Up - Bicycle Sales to Reach U\$82.3 billion by 2027.** Março/2021. Disponível em: <https://www.businesswire.com/news/home/20210318005426/en/Global-Bicycles-Market-Report-2021-Cycling-for-Health-the-Environment-Gets-a-Big-Thumbs-Up--Bicycle-Sales-to-Reach-U82.3-Billion-by-2027--ResearchAndMarkets.com>. Acesso: 04/04/2022.

CEE-FIOCRUZ. **Covid-19 não é pandemia, mas sindemia!:** o que essa perspectiva científica muda no tratamento. Disponível em: <https://cee.fiocruz.br/?q=node/1264>. Acesso: 07/04/2022.

DALCOLMO, M. Negacionismo não é fenômeno novo na História nem na ciência. **O Globo.** Rio de Janeiro, 8 set. 2020. A Hora da Ciência. Disponível em: <https://blogs.oglobo.globo.com/a-hora-da-ciencia/post/negacionismo-nao-e> . Acesso em: 07/04/2022.

DUARTE, V. F.; INÁCIO, H. L. D. Práticas corporais de aventura em Pirenópolis (go): uma análise sobre o perfil de consciência ambiental e comportamento responsável. **Revista Licere**, v.20, p.67-98, 2017.

G1. **Mortes e casos conhecidos de coronavírus no Brasil e nos estados.** Disponível em: <https://especiais.g1.globo.com/bemestar/coronavirus/estados-brasil-mortes-casos-media-movel/>. Acesso: 07/04/2022.

GOIÂNIA. **Mobilidade urbana.** Disponível em: <http://www4.goiania.go.gov.br/portal/site.asp?s=822&m=3396>. Acesso: 20/9/2020.

GOIÂNIA. **Goiânia inaugura anel cicloviário durante pedal junino.** Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/prefeitura-de-goiania-inaugura-anel-cicloviario-durante-pedal-junino/>. Acesso em 20/01/2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Goiânia.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/go/goiania.html>. Acesso: 19/9/2020.

KIENTEKA, M. **Aspectos individuais e ambientais associados ao uso de bicicleta no lazer e no transporte em adultos de Curitiba-PR.** 167f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Universidade Federal do Paraná, 2012.

INÁCIO, H. L. D. Ciclismo e pandemia: relações entre o perfil socioeconômico de ciclistas de Goiânia/GO e ações durante o pedal para prevenir o contágio pelo SARS-CoV-2 (COVID 19). **Pensar a Prática**, v.25, n.e69283, 2022.

ISTOEDINHEIRO. **Busca por bicicleta cresce e faturamento do setor sobe 54% na pandemia.** 14/03/2021. Disponível em <https://www.istoedinheiro.com.br/busca-por-bicicleta-cresce-e-faturamento-do-setor-sobe-54-na-pandemia/>. Acesso em 03/05/2021.

JORNAL OPÇÃO. **Grupo de trabalho é criado para reestruturar ciclovias de Goiânia.** Disponível em: <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/grupo-de-trabalho-e-criado-para-reestruturar-ciclovias-de-goiania-357940/>. Acesso: 05/04/2022.

JOSÉ, H. P. M.; JOSÉ, W. D.; BASTOS, F. P. O ato de pedalar e a flexibilidade cognitiva em sala de aula: transversalidade curricular em meio ambiente, saúde e pluralidade cultural. **Cenas Educacionais**, v.3, p.e8620, 2020.

LORO, A. P. PIMENTEL, G. G. A.; GOMES, R. M. Do lazer canônico ao desviante: tipologia e níveis de tolerância. **Interfaces da Educação**, v.11, n.31, p.307-328, 2020.

MARCASSA, L.; MASCARENHAS, F. Lazer. In: GONZÁLEZ, F. J.; FENSTERSEIFER, P. E. (Orgs). **Dicionário Crítico de Educação Física**. Ijuí: Editora Unijuí, 2005.

NPD. (2021). **The Cycling Market Pedals Ahead in 2021.** Disponível em: <https://www.npd.com/news/blog/2021/the-cycling-market-pedals-ahead-in-2021/>. Acesso: 04/04/2022.

O POPULAR. **Motoristas ocupam espaço das bicicletas em Goiânia.** Disponível em: <https://opopular.com.br/noticias/cidades/motoristas-ocupam-espaco-das-bicicletas-em-goi%C3%A2nia-1.2431659>. Acesso: 07/04/2022.

O POPULAR. **Ciclovias se deterioram em Goiânia.** Disponível em: <https://opopular.com.br/noticias/cidades/ciclovias-se-deterioram-em-goi%C3%A2nia>. Acesso em 22/01/23.

PEOPLE'S DAILY ONLINE. **China tops world in bike production.** Disponível em: <http://en.people.cn/n3/2021/1203/c90000-9928215.html>. Acesso: 04/04/2022.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Bicicletas: frota nacional tem cerca de 70 milhões.** Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/bicicletas-frota-nacional-tem-cercade-70-milhoes-2/>. Acesso: 18/9/2020.

RECHIA, S. et al. O lazer sobre duas rodas: uma questão de espaço, tempo e ação em Curitiba-PR. **Pensar a Prática**, v.19, n.3, p.568-578, 2016.

REVISTA CICLOSUL. **Mercado de bicicletas registra recorde no primeiro semestre: 122% a mais em movimentação no comércio exterior.** Disponível em: <https://revistaciclosul.com.br/2021/08/09/mercado-de-bicicletas-registra-recorde-no-primeiro-semester-122-a-mais-em-movimentacao-no-comercio-exterior/>. Acesso: 04/04/2022.

SANTANA, D. T. et al. As Experiências de Lazer na Cidade: o cotidiano da Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba, Paraná. **Movimento**, v.25, p.e25093, 2019.

SCHETINO, A. M. O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer. In: MURTA, I. B. D. Resignificação do Espaço Urbano: a bicicleta como meio de transporte e lazer. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**, v.4, n.3, p.116-138, 2017.

TRONCOSO, L. D. M. et al. Ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. **Movimento**, v.24, n.3, p.1015-1028, 2018.