REVISTA SAÚDE DOS VALES

ISSN: 2674-8584 V.1 – N.6– 2024

O CAPITALISMO E AS BICICLETAS

CAPITALISM AND BICYCLES

David Pinheiro Lauar

Mestrando no Programa Tecnologia, Ambiente e Sociedade (TAS) pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM)

E-mail: david.lauar@ufvjm.edu.br

André Luiz Velano de Souza

Mestrando no Programa Tecnologia, Ambiente e Sociedade (TAS) pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM)

Docente na AlfaUNIPAC. E-mail: andre.velano@ufvjm.edu.br

Resumo

O objetivo deste trabalho é expor um diferente espectro de visão sobre a relação do ciclismo com o capitalismo. Aos leitores talvez, não tenham um olhar aprofundado em que no mundo contemporâneo, a bicicleta pareça apenas como mais um pequeno componente “perdido” em meio a motos, carros e demais transportes motorizados sem nenhuma contribuição que afronta, talvez, o sistema capitalista. Em uma análise mais aprofundada, pode-se destrinchar a influência real do ciclismo impactado na economia, não de valores de venda e revenda, mas sim, do que a adesão a essa modalidade de mobilidade urbana e recreativa promotora de saúde e bem-estar, pode seguramente, impactar negativamente aos interesses de um mundo corporativista e tendencioso a alimentar-se de patologias e seus agravos de saúde pública e principalmente, privada. A riqueza de modalidades no uso de uma bicicleta para como meio de transporte, deslocamentos rápidos, corridas, viagens, dentre outros atrelados a imensa quantidade de usuários que dela de apropriam podem impactar negativamente em um sistema capitalista. Este trabalho terá como base uma revisão de base de dados sobre a temática e consequentemente fazer uma crítica construtiva sobre esta dimensão. Concluiu-se que a adesão à prática de ciclismo em suas diversas formas, impacta negativamente em muitos setores de produtos e serviços que se alimentam de patologias crônicas decorrentes do sedentarismo e em outros setores como transportes automotivos e governamentais, que se alimentam de arrecadação de impostos.

Palavras-chave: Capitalismo; Ciclismo; Serviços; Privado; Público.

REVISTA SAÚDE DOS VALES

Abstract

The aim of this work is to expose a different spectrum of views on the relationship between cycling and capitalism. Readers, perhaps, do not have an in-depth look at how, in the contemporary world, the bicycle seems just another small “lost” component among motorcycles, cars and other motorized transport without any contribution that perhaps affronts the capitalist system. In a more in-depth analysis, one can untangle the real influence of cycling impacted on the economy, not from sales and resale values, but rather, than adherence to this modality of urban and recreational mobility that promotes health and well-being, it can certainly have a negative impact on the interests of a corporatist world that tends to feed on pathologies and their public and, above all, private health problems. The richness of modalities in the use of a bicycle as a means of transport, fast displacements, races, trips, among others linked to the immense number of users who appropriate it can negatively impact a capitalist system. This work will be based on a database review on the subject and consequently make a constructive criticism on this dimension. It was concluded that adherence to the practice of cycling in its various forms has a negative impact on many sectors of products and services that feed on chronic pathologies resulting from a sedentary lifestyle and on other sectors such as automotive and government transport, which feed on tax collection.

Keywords: Capitalism; Cycling; Services; Private; Public.

1. INTRODUÇÃO

Seria a adesão ao ciclismo um problema para a economia de um país? Pois bem, muitas das benfeitorias que a prática do ciclismo promove é sem dúvidas o bem-estar na saúde do indivíduo. Muitas são as modalidades optativas que o ciclismo promove tais como: recreativo, profissional, mobilidade urbana...etc. Este trabalho focará em que, se no simples fato de praticar ciclismo regularmente dentro de qualquer uma das modalidades citadas acima, pode de alguma forma contribuir para o decréscimo de alguns produtos e serviços oriundo do sistema capitalista contemporâneo.

A prática do ciclismo como ferramenta de mobilidade urbana ou recreacional é conhecida a muito tempo pela humanidade e tem crescido cada vez mais em vários países. Vários são os fatores que contribuem para este crescimento que vão do simples hábito recreacional até o espectro no âmbito profissional. Dessa forma esta modalidade propicia ao usuário um ganho na qualidade de vida, gerando um bem-estar fisiológico físico e mental. A crescente popularidade do ciclismo como um modo de transporte, recreação e esporte tem levado a um aumento na qualidade de vida do usuário relacionadas à sua prática. Esse ganho em qualidade de vida geralmente ocorre devido a prática regular, principalmente quando se tem um ambiente favorável à sua prática.

Por outro lado, uma bicicleta normal, seu propiretário não paga document annual (IPVA), não compra combustível para sustentá-la, os serviços de reparos e manutenção são bem mais acessiveis financeiramente falando, Não usa estacionamento pago, não demanda cidades complexas, não causa acidentes graves e não exige rodovias com várias faixas. Proporciona ao usuário uma qualidade de vida otimizada em termos de sáude. Um indivíduo que pratica ciclismo tem uma vida saudável e consome um número de remédios bem menor, dificilmente fica obeso, se dificilmente fica obeso não desenvolve doenças crônicas, se não desenvolve doenças crônicas não procura um professional da saúde para remediá-lo e assim se cria um processo contrário ao Sistema.

Ter uma bicicleta e usá-la regularmente faz que a lógica de consumo do capitalismo opere de forma contrária, destrói a necessidade inventada e o rapto da autonomia dos indivíduos, ou seja, o capitalismo quer que quanto mais paralisados, melhor. Nesse sentido, pode-se pressupor por exemplo, que a indústria automotiva se agigantou nos últimos tempos. A falta de informação de benefícios de mobilidade urbana sustentável, os atrapalha.

1.1 OBJETIVOS

O objetivo do presente estudo foi demonstrar o impacto que o ciclismo gera em uma economia capitalista.

2. METODOLOGIA

Neste trabalho, optou-se por usar sistema de compilação na Literatura existente por meio de revisão bibliográfica usando artigos originais, artigos revisão, dissertações de mestrado de achados que possam abrilhantar e otimizar os olhos dos leitores. Compilou-se um significativo número de textos para o esclarecimento dos principais efeitos do ciclismo no sistema capitalista. Nesse sentido, a busca pela melhor qualidade de vida e mobilidade urbana impacta diretamente nos interesses de um sistema capitalista que visa o lucro através do adoecimento de uma população.

3. REVISÃO DA LITERATURA

3.1. Histórico de pesquisa

A crítica à prática esportiva do ciclismo como uma ferramenta abrangente é difundida nos círculos acadêmicos, especialmente no campo da educação e do treinamento físico, de que o esporte é inerentemente ruim e que é impossível explorá-lo. Diferente do escrito anteriormente, existe estudos e crenças dos que acreditam no esporte como meio de transformador social e importante papel de saúde pública (GAYA, 2009; VAZ, 2009). Uma preocupação corrente nesta linha de pensamento encontra-se na conscientização dos indivíduos quanto aos benefícios da prática regular da atividade física.

> A historiografia foi durante muito tempo caracterizada pela valorização dos chamados “grandes temas” da sociedade, como as guerras, as revoluções, a economia, a religião e os meios de produção. Nesse sentido, outros temas, tais como esporte e o lazer, foram por algum tempo considerados como “assuntos de menor importância” ou “secundários”, em detrimento dos já mencionados (SCHENTINO, 2007, p.13).

Altheman (2020), em seu estudo realizou entrevista com ciclistas na Cidade de São Paulo – SP com ciclistas trabalhadores de aplicativos de *delivery* onde todos os entrevistados afirmaram trabalhar com bicicleta própria com rendimentos diários variaram entre R$50 e R$270, já em termos semanais, os entrevistados informaram ganhar entre R$ 420 e R$ 1.200, aproximadamente. Já no mês, as estimativas oscilaram entre R$ 1.000 e R$ 4.800. Relataram também que os custos eram poucos, geralmente para sustentar o aplicativo e eventualmente com manutenção das bicicletas que variavam mensalmente entres R$20 e R$400.

Esse exemplo acima serve como comparativo de como o uso de bicicleta como meio de transporte é vantajoso e incomoda a indústria capitalista contemporânea, Grande (2020) exemplifica alguns principais gastos de um motorista de aplicativo tais como a manutenção corretiva, desvalorização do automóvel, hábitos de direção (estes podem negativos, pois freadas bruscas

ou pressões de pneus erradas) podem ser negativas na hora da manutenção. Ou seja, se comparados ao ciclismo, são custos maiores.

3.2 A bicicleta

As bicicletas são diferenciadas de acordo com o objetivo do praticante podendo, estas, serem caracterizadas como de passeio, utilizadas por ciclistas eventuais que procuram pura e simplesmente o prazer e diversão de andar de bicicleta ou utilizá-las como meio de transporte alternativo como mobilidade urbana, a de estrada recomendada para quem quer pedalar no asfalto ou participar de provas de ciclismo, e aquelas feitas para terrenos irregulares e trilhas, a mountain bike. Tanto a mountain bike como a bicicleta de ciclismo de estrada podem ser utilizadas diariamente como meio de transporte (SANTOS *et al*. 2010).

> As vantagens do uso da bicicleta, podem ser: a preocupação ambiental, pela expansão da noção deste modal ter baixíssimo impacto ambiental, mas com grande efeito no sentido de favorecer à inclusão social; os custos, menores que os custos dos transportes coletivos - em especial para os que não se beneficiam do vale-transporte -; a rapidez e praticidade, por independer de tempo de espera entre a decisão de se mobilizar e a tomada de ação, e, por contabilizar vantagem relativa no tempo de viagem. Destaque para o item saúde como mais um componente da transformação cultural em curso - práticas mais saudáveis -, que impactam na opção de uso do modal cicloviário (ANDRADE, *et al*., 2016, p.231).

Oliveira (2012) explana que diante do cenário de mobilidade urbana contemporânea, usar bicicleta é uma alternativa para se resolver muitos problemas, pois as bicicletas ocupam menos espaço urbano e exigem menos investimento em infraestrutura do que os carros, ela é mais barata, menos poluente e mais democrático porque é acessível a pessoas de quase todas as idades e classes sociais. Embora as características da bicicleta pareçam ser muito benéficas para viagens urbanas, o espaço dedicado ainda é escasso e os ciclistas resistem a veículos muito maiores e mais pesados.

3.3 O ciclista

Os usuários de ciclismo se diferenciam em categorias que abrangem trabalho e lazer, pois segundo Gondim (2001), existem diferentes tipos de ciclistas: os que

fazem o itinerário, casa-trabalho-casa, diariamente, os que utilizam a bicicleta para serviços, os esportistas, os ciclistas de recreio, os que vão para a escola e para compras.

> A ciclomobilidade, por ser um modo de transporte movido, em sua maioria, somente à propulsão humana, exige movimentação e gasto energético por parte do usuário. O exercício de pedalar pode ser entendido como uma forma de atividade aeróbica, tendo o potencial de melhorar o condicionamento físico e diminuindo a propensão a desenvolver doenças crônico-degenerativas. O ato de pedalar, uma vez incluído na cultura de uma população, melhora a qualidade de vida e tem a capacidade de gerar impactos significativos na saúde pública (BID, 2021, p. 33).

Providelo (2011) descreve que tendo o ciclista como foco principal, a observação e registro da participação desses usuários na via urbana a ser escolhida faz-se necessário, onde é preciso compreender a opinião do ciclista sobre a infraestrutura viária que o mesmo está utilizando diariamente. Além disso, o ciclismo promove o bem-estar no quesito de saúde para o usuário.

3.4 O Capitalismo

Segundo Marcuse (1964), sob o atual capitalismo, nos submetemos a um modo de vida de consenso dito inquestionável aos valores do mercado, bem como esse fato é sinônimo de vivermos sob o domínio do homem unidimensional, o qual subscreve as condições materiais e subjetivas para todo o planeta.

Já Bauman (2009) disserta em seu livro pela imperfeição do sistema capitalista, este, por sua vez, se destaca por criar problemas e não solucioná-los, afirma também que o Capitalismo é um sistema parasitário, buscando sempre novos recursos e novas formas de obtenção de lucro, porém assim como um parasita ele não mata seu hospedeiro, mas permite que ele permaneça vivo e nesse modo lhe garante sobrevivência.

> Assim, o desenvolvimento das forças produtivas revela-se simultaneamente como desenvolvimento das forças destrutivas, que atinge os limites da resiliência, não só ecológica, mas também social. Na era moderna, o dinheiro mais não é do que a forma social de representação da força de trabalho abstracto despendida, que produz a famosa mais-valia, além do seu próprio custo de reprodução (KURZ, 1999,

p. 6).

Por fim, Bauman (2008) descreve em sua obra que somos uma sociedade de consumidores onde o consumismo do capitalismo muda a relação de como as pessoas veem a si mesmas e de como elas projetam a sua imagem para os outros, mudando a relação das empresas com seus clientes e do estado com seus cidadãos.

3.5 O ciclismo x Capitalismo

O site Carta Capital (2014) em uma entrevista com um ativista chamado Chris Carlsson, onde o mesmo afirma que andar de bicicleta é uma decisão política, dizendo que a escolha de andar sobre duas rodas pode servir para questionar a lógica capitalista, mas não é suficiente.

Para Harvey (2005) o interesse que o capital tem na construção da cidade é semelhante à lógica de uma empresa que visa ao lucro, sendo assim um aspecto importante no surgimento do capitalismo.

Em seu estudo, Pereira e Prates (2017), citam que os ciclistas se sentem num padrão de exclusão pelas políticas públicas inerentes a mobilidade urbana, pois muitos gestores veem a política pública de ciclismo como algo que atrapalha o trânsito, e até mesmo não necessária devido a competição com veículos automotores, onde a inclusão de uma política pública de ciclismo é importante.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como observação analítica deste autor, mesmo que se demonstre, e há notoriamente evidência físicas, materiais e científicas dos benefícios que o uso regular como transporte e lazer que a bicicleta traz, não parece ser o necessário e suficiente. Baseando-se nas experiências próprias que presenciei em vários municípios por onde participei de eventos de ciclismo e, cientificamente nas pesquisas realizadas, é possível demonstrar que não há incentivo pelo meio capitalista contemporâneo o uso desta modalidade de transporte devido a pobreza de políticas públicas de incentivo para o mesmo.

Estrutura-se bem o pensamento em um nível estrutural de que, a falta de incentivo de políticas públicas de deve muito fortemente a um dos componentes

presentes nos setores capitalistas de saúde, e principalmente, do automotivo. As indústrias pesadas de combustíveis têm um papel extremo nesse sentido. Não se é interessante ter um modelo de mobilidade urbana em massa sustentável, como o ciclismo, não se gera imposto, não se gera taxas, não se gasta com combustível, não se fica adquirindo patologias crônicas por sedentarismo.

Por fim, não é de interesse desse trabalho encerrar as discussões sobre o tema. Espera-se a continuação mais aprofundada em outros estudos.

REFERÊNCIAS

ALTHEMAN, E. **Empreendedorismo de si no capitalismo de plataforma**: um estudo com entregadores ciclistas em São Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em: file:///C:/Users/User/Downloads/Empreendedorismo_de_si_no_capitalismo_de.pdf. Acesso em: 29 de jun. 2023.

ANDRADE, V., RODRIGUES, J., MARINO, F., LOBO, Z. **Mobilidade por bicicleta no Brasil.** Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: http://ta.org.br/educativos/docs/mbb.pdf. Acesso em 29 de jun. 2023.

BAUMAN, Z. **Capitalismo Parasitário.** Editora Zahar, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: https://sitee.com.br/sistema1/arquivos/imagens/histogeo/zygmunt-bauman--eliana-aguiar---capitalismo-parasita%CC%81rio---e-outros-temas-contempora%CC%82neos-(2010-zahar)---libgen.pdf. Acesso em 30 de jun. 2023.

BAUMAN, Z. **Vida para consumo**. A transformação das pessoas em mercadoria. Editora Zahar, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: https://pt.slideshare.net/AndressaBeatriz1/bauman-vida-para-consumopdf. Acesso em 30 de jun. 2023.

BID. **Ciclo -inclusión en América Latina y el Caribe**: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. 2015. Disponível em: Ciclo-inclusion-en-America-Latina-BID.pdf (observatoriodabicicleta.org.br). Acesso em: 29 de jun. 2023.

CARTACAPITAL. **Andar de bicicleta é uma decisão política**. 2014. Disponível em: https://www.cartacapital.com.br/sociedade/escolher-a-bicicleta-como-transporte-e-uma-decisao-politica-8265/. Acesso em: 25 de jun. 2023.

GAYA, A. **Sobre o esporte para crianças e jovens**. Campinas, 2009. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/article/view/11787/6985. Acesso em: 25 de jun. 2023.

GONDIM, M. S. (2001). **Transporte não motorizado na Legislação Urbana do Brasil**. Tese de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. Rio de Janeiro, R.J. GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL (2007). Disponível em: TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO NA LEGISLAÇÃO URBANA NO BRASIL | Monica Gondim - Academia.edu. Acesso em: 29 de jun. 2023.

GRANDE, R.C. **4 Gastos invisíveis para quem é motorista de aplicativo.** Florianópolis, 2020. Disponível em: https://casagrandeautoshopping.com.br/4-gastos-invisiveis-para-quem-e-motorista-de-aplicativo/. Acesso em: 29 de jun. 2023.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. AnnaBlume, 2005. Disponivel em: http://www2.uesb.br/ppg/ppgca/wp-content/uploads/2019/02/Disserta%C3%A7%C3%A3o-.pdf.

Acesso em 30 jun. 2023.

KURZ, R., **O LIVRO NEGRO DO CAPITALISMO** - Um canto de despedida da economia de mercado. Frankfurt, 1999. Disponível em: http://www.obeco-online.org/o_livro_negro_do_capitalismo_robert_kurz.pdf. Acesso em: 30 de jun. 2023.

MARCUSE, H. **A ideologia da sociedade industrial** - O homem unidimensional.4ª Edição, Rio de Janeiro, 1973. Disponível em: https://cesarmangolin.files.wordpress.com/2010/08/herbert_marcuse_-_a_ideologia_da_sociedade_industrial_-_o_homem_unidimensional.pdf. Acesso em 30 de jun. 2023.

OLIVEIRA, J. M. **Identificação de fatores que contribuem para o uso da bicicleta como transporte urbano**. 2012. Disponível em: Identificação de fatores que contribuem para o uso da bicicleta como transporte urbano (ufsc.br). Acesso em: 29 de jun. 2023.

PEREIRA, H. P. , PRATES, V. **O sujeito de bicicleta**: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros. Galaxia (São Paulo, online), ISSN 1982-2553, n. 34, jan-abr., 2017, p. 112-124. Disponível em: http://dx.doi.org/10.1590/1982-2554201728705. Acesso em: 25 de jun. 2023.

PROVIDELO, J. K. **Nível do serviço para bicicletas**: um estudo de caso nas cidades de São Carlos e Rio Claro. 2011. Disponível em: https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/4182/3674.pdf?sequence=1. Acesso em: 29 de jun. 2023.

SANTOS, U. V. , SILVA E. R. , FERREIRA, N. T. , COSTA, V. L. M. **A relação entre ciclismo, meio ambiente e mobilidade urbana**. Revista Digital. Buenos Aires, Año 15, Nº 150, noviembre de 2010. Disponível em: https://www.efdeportes.com/efd150/ciclismo-meio-ambiente-e-mobilidade-urbana.htm. Acesso em 25 de jun. 2023.

SCHENTINO, A. M. **Pedalando na Modernidade:** A bicicleta e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX.. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação de Mestrado. Disponível em: https://www.livrosgratis.com.br/ler-livro-online-133871/pedalando-na-modernidade--a-bicicleta-e-o-ciclismo-no-rio-de-janeiro-e-em-paris-na-transicao-dos-seculos-xix-xx. Acesso em: 18 jun. 2023.

VAZ, A. F. **TÉCNICA, ESPORTE, RENDIMENTO**. Movimento, [S. l.], v. 7, n. 14, p. 87–99, 2007. DOI: 10.22456/1982-8918.2610. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/article/view/2610. Acesso em: 25 jun. 2023.