

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA

RENATA SIGNORETTI DA SILVA

FORMAS CONTEMPORÂNEAS DE ATIVISMO POLÍTICO:
ETNOGRAFIA DO MOVIMENTO MASSA CRÍTICA

PORTO ALEGRE
2011

RENATA SIGNORETTI DA SILVA

FORMAS CONTEMPORÂNEAS DE ATIVISMO POLÍTICO:
Etnografia do movimento Massa Crítica

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais, pelo curso de Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientador: Prof. Dr. Arlei Sander Damo

PORTO ALEGRE
2011

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo compreender o movimento Massa Crítica, caracterizando-o como uma forma contemporânea de ativismo político. Através de uma etnografia do Massa Crítica de Porto Alegre, são construídas as lógicas do seu funcionamento e enfatizadas as interações entre seus participantes e a estrutura urbana. Para a análise do evento principal, utilizou-se o instrumental antropológico destinado à abordagem de rituais, visando adequar uma abordagem originalmente produzida para a compressão do campo religioso para o campo da política. Compreendeu-se que não só o campo da política obteve mudanças, mas também as relações de trabalho estabelecidas fora do evento, refletindo na criação de uma nova política de trabalho no mundo. Essa nova política de trabalho surge em um momento de efervescência da redemocratização da democracia, colocando o sujeito no campo da vida pública e da participação, dando visibilidade às ações coletivas.

Palavras-chave: Massa Crítica – Ciclismo – Etnografia – Ativismo político
– Antropologia

ABSTRACT

This paper aims to comprehend the cycling event called Critical Mass conceiving it as a contemporary form of political activism. By the accomplished ethnography of Critical Mass/Porto Alegre, its operational logics are constructed and the focus remains at the interactions of the participants and the urban structure. In order to analyze the lead event, the anthropological methods usually given to a ritualistic approach has been used, willing to conform this approach originally produced to understand Religion to understand Politics. One could understand that not only Politics has changed, as well as the work relations established outside the event, demonstrating the creation of a new working policy in the world. This new working policy arises in a plentiful moment where democracy has been restored, people are placed in the fields of public life and participation, allowing visibility to collective actions.

Key-words: Critical Mass – Cycling – Ethnography – Political activism - Anthropology

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
2 A REALIDADE EM CONSTRUÇÃO: MOVIMENTOS POLÍTICOS CONTEMPORÂNEOS.....	10
2.1 Movimento Massa Crítica: o surgimento.....	10
2.2 Como o movimento se apresenta.....	12
2.3 Pensando no paradigma dos novos movimentos sociais.....	14
2.4 Contra a centralização	17
2.5 Do discurso à prática.....	21
3 ATROPELAMENTO: UM EVENTO LIMINAR.....	25
3.1 O fato.....	26
3.2 Repercussão para o movimento.....	31
4 UM RITUAL PARA A VISIBILIDADE.....	35
4.1 Descrição Massa Crítica - dia 26 agosto 2011.....	36
4.1.1 O trajeto.....	40
4.2 Descrição Massa Crítica - 30 de setembro de 2011.....	46
4.2.1 O trajeto.....	49
4.3 Descrição Massa Crítica - 28 de outubro de 2011.....	54
4.3.1 O trajeto.....	56
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	61
REFERÊNCIAS	63

INTRODUÇÃO

A produção acadêmica sobre movimentos sociais no espectro das ciências humanas tem identificado, desde algumas décadas, a emergência de novas e inusitadas formas de organização política. Certas pautas de reivindicação convencionais, como aquelas encaminhadas por sindicatos, partidos e movimentos estudantis, cedem espaço para manifestações caracterizadas pela diversidade de agenda, de público, de formas de mobilização, de expressão e de intervenção.

O Massa Crítica (MC) é um movimento que se enquadra nesse perfil, a começar pelo fato de que não se reivindica enquanto um movimento político ou social, mas, sobretudo, porque procura, de forma incessante, escapar aos rótulos convencionais. Trata-se de uma iniciativa surgida em 1992, na cidade de São Francisco, Califórnia (EUA), tendo como idealizador Chris Carlsson. Mas isto talvez não passe de um detalhe, pois a adesão a ele se observa em escala transnacional, incluindo Porto Alegre.

O MC se constitui a partir de uma crítica ampla e generalizada ao estilo de vida contemporâneo caracterizado pela concentração urbana, pela busca por maior produtividade no trabalho e pela valorização da cultura material expressa, por exemplo, na idolatria aos automóveis. Deste ponto de vista, não chega a constituir uma novidade, pois suas críticas ao estilo de vida contemporâneo estão de acordo com aquelas demonstradas pelos movimentos ambientalistas há algumas décadas. O MC é caracterizado por focalizar sua crítica na questão do trânsito e, sobretudo, na proliferação do uso e do culto ao automóvel. Para o movimento, o automóvel é uma espécie de micróbio, cuja proliferação denuncia as mazelas de uma sociedade assentada em valores egoístas, materialistas, impessoais e agressivos. O automóvel é o santuário do eu, daí porque, para o MC, a cultura contemporânea é *carrocêntrica*. Todavia, o MC não se destaca apenas pela denúncia e muito menos por críticas discursivas; ele propõe que, em lugar dos carros, sejam usadas as bicicletas. Trata-se de um movimento propositivo, portanto. Reside aí uma das formas inusitadas pelas quais se caracteriza: o que ele busca é a sensibilização das consciências. Por esse motivo, seus métodos de abordagem não são convencionais; trata-se antes de um convite, muito simples, inclusive: “venha de bicicleta celebrar o meio de transporte mais democrático, ágil, saudável e sustentável!”.

Este trabalho tem como objetivo compreender esse movimento chamado Massa Crítica, tratando-o como uma forma contemporânea de ativismo político que, sem situar-se diretamente dentro do campo político convencional, busca transformar o poder público e a cultura urbana. Por meio da etnografia do MC porto-alegrense, busco situar as lógicas desse movimento, com ênfase nas interações entre seus participantes e a cidade (incluindo as ruas, o trânsito, os motoristas, pedestres etc.), e, também, dentro do próprio movimento. Para a análise do evento principal, que caracteriza em última instância o MC, as *bicicletadas*, realizadas em todas as últimas sextas-feiras do mês, apropriei-me do instrumental antropológico destinado à abordagem de rituais; em especial pela releitura recentemente efetivada, visando adequar uma abordagem originalmente produzida para a compressão do campo religioso para o campo da política.

As manifestações coletivas estão trazendo para a cena política uma nova potencialidade de transformação das estruturas de dominação. Assim, pretendo analisar o objeto dentro da ótica da Antropologia Política e dos movimentos sociais urbanos como novos atores sociais no enfrentamento do Estado. Existe um grande número de participantes engajados no processo de melhoria da cidade em que vivem. Como pensam a relação entre a cidade e seus habitantes? Como pretendem modificar a cidade e quais os resultados alcançados – ou, talvez, quais os resultados que acreditam ter alcançado? Estes são alguns dos questionamentos que me acompanharam durante o trabalho de campo e que persigo no decorrer desta monografia. Componho uma análise dos discursos desses atores sociais a partir de uma observação participante, relatando com cuidado toda a representação desses atores, como se comportam, a performance e o uso da linguagem de protesto, como se dão essas relações sociais no contexto urbano, como é essa relação com a cidade em que vivem e qual a dinâmica cultural que faz com que eles pertençam ao grupo em questão, ou seja, como eles constroem suas identidades sociais participando do movimento.

O movimento já estava em sua sexta ocorrência mensal na cidade de Porto Alegre quando participei pela primeira vez, fui levada por um amigo que participava desde o primeiro encontro. Bastava ter uma bicicleta e se dirigir até o local de saída para participar do percurso e, então, fazer parte do grupo. Assim, sem maiores contratempos, deu-se minha iniciação. Lembro que ao fim da pedalada já considerei

a possibilidade de ir às próximas edições - e, sempre que possível, fui às outras bicicletadas que ocorreram a partir de então.

Diferentemente do antropólogo que chega a campo com todos os questionamentos possíveis sobre o novo, quando decidi fazer o trabalho sobre o MC, precisei passar por um processo de distanciamento, para estranhar o objeto e, então, conseguir visualizar o discurso e o contexto cultural no qual estava inserida. A primeira preocupação era transformar a experiência vivida em uma escrita que assegurasse uma qualidade mínima dos relatos para se tornar inteligível. A segunda preocupação se deu quando precisei me distanciar do grupo para me tornar uma pesquisadora. Por mais que não fosse propriamente anônima, o novo papel poderia trazer estranhamentos dentro do grupo de amigos. Isso porque, depois do Atropelamento¹, evento trágico que, paradoxalmente, deu mais visibilidade para o movimento, muitos pesquisadores e aspirantes a pesquisadores tentaram se aproximar para estudar o MC. Esses pesquisadores não queriam participar pedalando, apenas recolher depoimentos via entrevistas e questionários e, a partir deles, entender o que estava acontecendo nessa nova postura política e social. Mas a maioria dos ciclistas procurados para participar dessas pesquisas respondia com ironia, sugerindo que a melhor forma de compreender o que se passava ali era participar com sua bicicleta e ver com os próprios seus olhos. Como pesquisadora, estava, portanto, em certa vantagem, mas como participante, tornar o movimento objeto de estudo poderia gerar sentimentos desagradáveis.

O primeiro capítulo trata da abordagem teórica e etnográfica que apresento no decorrer do trabalho. Descrevo o movimento desde a sua origem na cidade de São Francisco, Califórnia (EUA), em 1992, e contextualizo minha inserção iniciada na metade do ano de 2010. Abordo as características principais do movimento dando o suporte teórico que provém das teorias acerca dos novos movimentos sociais e de conceituações mais contemporâneas sobre a atuação desses novos atores políticos.

Trazendo para a atualidade de acontecimentos, no segundo capítulo deste trabalho, exploro o fato que demarcou o movimento e possibilitou, de uma maneira

¹ Este evento é tão importante na trajetória do grupo que vou tratar dele em separado, no segundo capítulo. Por hora basta informar que um motorista avançou contra o grupo MC, em fevereiro de 2011, enquanto esperava o movimento transitar, atingindo cerca de 20 ciclistas e deixando o restante em estado de choque.

trágica, a sua maior visibilidade. Trata-se do atropelamento ocorrido no início de 2011, enquanto o movimento estava nas ruas concretizando seu protesto pacífico. Descrevo o incidente como um evento de *liminaridade*, seguindo os passos de Turner (1974), utilizado para nomear a fase intermediária dos rituais de passagem, por imputar transformações ao movimento quando da sua ocorrência.

No último capítulo estão as descrições de três *bicicletadas*, situando o momento em que o movimento sai às ruas para celebrar a bicicleta como meio de transporte alternativo. Cada um desses encontros é exposto do início ao fim, narrando as particularidades do evento, a corporalidade dos participantes, a forma como se vestem, interagem e participam efetivamente do movimento.

2 A REALIDADE EM CONSTRUÇÃO: MOVIMENTOS POLÍTICOS CONTEMPORÂNEOS

A maneira como o movimento se apresenta (movimento sem liderança, não hierarquizado, de oposição à cultura do automóvel) é pautado por um discurso ideológico que possui sua força na discussão ecológica. Abordo o MC dentro da perspectiva teórica dos Novos Movimentos Sociais, amplamente disseminada no espectro das ciências sociais, para chegar ao plano de ação social que analisa os movimentos a partir dos discursos dos atores sociais. Procuo demonstrar como o MC possui um forte teor político, mesmo que seus participantes não estejam inseridos dentro do campo da política convencional e tampouco pretendam chegar até este espaço.

2.1 Movimento Massa Crítica: o surgimento

O Massa Crítica² (*critical mass*) é um movimento que celebra a bicicleta como meio de transporte alternativo, assim como outros veículos de propulsão humana. O evento que especifica o movimento consiste na reunião de ciclistas amadores para a realização de um percurso urbano. Esse evento ocorre toda última sexta-feira do mês em diversas cidades do mundo.

Sua primeira edição ocorreu em setembro de 1992, em São Francisco, Califórnia (EUA), quando Chris Carlsson, um dos idealizadores, participou de uma reunião da San Francisco Bike Coalition e levou a ideia, que já havia sido discutida e gerada por um grupo de ativistas do qual ele fazia parte. O grupo considerou o grande número de ciclistas que havia na cidade, as condições ruins para o tráfego de bicicletas e propuseram um encontro mensal para que a bicicleta tivesse visibilidade e passasse a ser notada pelo resto da cidade.

Chris Carlsson disseminou a ideia entre outros ciclistas apenas distribuindo panfletos no centro financeiro de São Francisco. A primeira edição do encontro,

² O nome "Massa Crítica" foi retirado do documentário sobre bicicletas *Return of the Scorcher*, de Ted White, no qual a travessia de cruzamentos nas grandes cidades chinesas é discutida em termos de massa crítica: as bicicletas se acumulam até atingirem um ponto de massa crítica, no qual conseguem parar o tráfego e atravessar o cruzamento.

nomeado mais tarde como Massa Crítica, contou com a presença de 72 pessoas e hoje é quase impossível precisar o número de participantes no mundo todo. A partir da experiência de São Francisco, Chris Carlsson reflete sobre o Massa Crítica:

A experiência da Massa Crítica dá a seus participantes algo tangível, mais do que uma mera volta de bicicleta. Na vida cotidiana, a maioria de nós se sente separado e isolado das pessoas em nossa volta. Quantos de nós conhecem seus vizinhos? Quantos de nós viveram no mesmo lugar mais do que por poucos anos? A vida moderna no centro do mercado mundial é perversamente abundante quando se trata de bens e serviços, mas na profunda destruição das culturas e comunidades tradicionais que tem sido um pré-requisito da expansão do mercado, temos perdido uma grande parte de nossa humanidade, a parte de nós que encontra seu desenvolvimento na comunidade. (...) Quantos de nós têm a experiência diária ou semanal de encontrar os vizinhos e amigos em um ambiente social que não o do supermercado, do shopping ou da loja? Por que passamos tanto tempo das nossas vidas fazendo coisas sozinhos no meio de uma multidão? (...) A Massa Crítica se oferece como um antídoto da eliminação do espaço público que infesta nossas vidas. Não sabemos mais (se é que um dia soubemos) por quê precisamos de espaço público, e certamente não sabemos o que fazer com ele quando o temos. (...) No passado, a oposição política cresceu principalmente nos locais de trabalho e nas comunidades étnicas. Essas antigas formações foram em grande parte derrotadas, e a força relativa alcançada nos momentos históricos iniciais via sindicatos e vários programas governamentais foi desmantelada, e as comunidades enquanto tais apagadas. A Massa Crítica representa um florescente movimento de trânsito alternativo que traz consigo uma consciência ecológica. (*apud* LUDD, 2005, p. 125)

O discurso do responsável pelo surgimento do MC, descrito acima, é partilhado, em diferentes graus, por muitos participantes. Se é impossível identificar ‘todos os envolvidos’ nessa causa, dada a dispersão do MC, pelo menos conseguimos identificar os responsáveis pelo início do movimento, bem como seus principais pontos de vista. Assim podemos dizer que o discurso acima reproduzido é uma espécie de cartão postal do movimento.

Podemos observar no discurso de Chris Carlsson que o movimento se insere na cena política agindo de maneira a tangenciar as formas clássicas de organização

do sistema político – sindicatos e partidos – a partir do seu caráter inovador quando trata da questão ecológica, onde a bicicleta se insere como objeto principal para promover a discussão. O discurso ecológico no âmbito político ressignificou e atualizou a bicicleta, que se torna cada vez mais presente no cotidiano urbano, promovendo, assim, as questões de mobilidade urbana nas grandes cidades enquanto um novo ponto a ser discutido e examinado.

2.2 Como o movimento se apresenta

A estrutura do movimento é caracterizada pela ausência de hierarquia e por sua forma horizontal. Não existem representantes, líderes ou porta-vozes, e essas características diferem-no dos movimentos sociais convencionais. Podemos comparar a estrutura de não liderança com as tribos indígenas estudadas por Clastres (1990)³, que as pontua ,preliminarmente, como sociedades sem Estado ,sugerindo ao final que, na verdade, são contra o estado, não por inaptidão em fundá-lo, mas por recusa. Essas tribos possuem um chefe sem poder. O poder dos chefes indígenas não se baseia na relação comando-obediência, mas sugere uma vigilância permanente dos seguidores sobre a “liderança” do chefe. Mas basta um deslize do chefe para que sua autoridade seja arruinada. Algo muito próximo ocorre com o MC. Quando os participantes são questionados a respeito da presença de um responsável ou líder, logo respondem com a afirmativa de que esses não existem. Essa fala é comum a todo o movimento e garante a característica de unidade, fortalecendo e oficializando a ausência de líderes. É a reprodução em repetidas vezes tornando o discurso cada vez mais real e praticável.

O principal aspecto de como o movimento se apresenta está no discurso de que ele é um evento para celebrar o uso da bicicleta como meio de transporte. Utilizado frequentemente, esse *slogan* justifica, entre os participantes do movimento, o motivo de estar na hora e local estabelecidos para pedalar em conjunto. Essa celebração é uma atividade coletiva que expressa o sentimento de pertencimento ao grupo. Ela é cercada de representações e de imagens materiais ou mentais. É a simbolização do ideal partilhado de construção de uma nova sociedade civil, e para

³ Em sua obra *Sociedade contra o Estado* (1990), o autor foca nas positivities das características de tribos indígenas da América quando essas não possuem mercado, escrita ou Estado. Trato dessas questões no último capítulo deste trabalho com maiores especificações.

que esse símbolo seja reconhecido, ele precisa estar fixado. Assim como a característica dita anteriormente de um movimento sem hierarquias, essa celebração também é lembrada sempre que questionados sobre o que fazem nas ruas pedalando em conjunto. São cidadãos que dividem ideais e vontades e encontram, nessa atividade, os espaços de uma comunhão coletiva que porventura pode faltar na vida cotidiana. Esse sentimento de pertença leva a uma responsabilidade individual sobre o coletivo. Fazendo parte do evento, cada ciclista é responsável pela sua ocorrência e por todos os atributos que o definem.

Atrelada a sua característica descentralizada e de autogestão, vem uma das principais bandeiras do movimento: a retomada do espaço público pelos cidadãos e a criação de uma consciência crítica sobre a situação caótica do desenvolvimento urbano, acompanhado do alerta para a necessidade de alternativas sustentáveis e ecológicas. Antes de pertencerem a um grupo de ciclistas, pertencem à cidade em que vivem; a responsabilidade para com o funcionamento do movimento tem, em sua extensão, a busca pela transformação social.

Essa mudança começa com a concepção do espaço público. Se as relações humanas são questionadas e criticadas por serem cada vez mais individualistas, a proposta de mostrar que a “cidade é para as pessoas” - e por isso é preciso viver o espaço público - evidencia o resgate das relações pessoais, e destas com o aparato governamental. Nesta perspectiva, o MC se aproxima de outros movimentos contemporâneos, cujo enfoque desloca o olhar exclusivamente das estruturas econômicas da sociedade para as redes de relações geradas pelas ações coletivas na sociedade civil. E leva-nos a observar como estas vêm atuando, que demandas e práticas têm gerado, como têm se relacionado com o Estado e quais as políticas públicas que este lhes tem destinado. (GOHN, 2007, p. 300).

Na mesma linha dessa análise, que trata dos movimentos sociais na América Latina e encontra uma nova configuração na participação e relações sociais dos novos atores sociais, o meu trabalho busca situar o MC em relação ao ativismo político. Também busca apreender como esse movimento, a partir de suas práticas, cria uma nova relação com o Estado, fazendo com que este se mobilize para o entendimento de causas que não se pautam apenas nas questões centrais do poder político.

O processo de decisão dos trajetos é dividido pelo grupo: qualquer participante que tenha uma opinião a dar faz um mapa e distribui para o grupo. Às

vezes os trajetos são decididos no meio do caminho por aqueles que estão na parte da frente do grupo. Em outras ocasiões ocorrem votações de qual será o trajeto a ser percorrido naquele dia.

Para que aconteça o evento, não é preciso muita mobilização. Basta que um número razoável de pessoas saiba de sua existência e compareça no dia combinado, para criar uma "massa crítica" grande o suficiente para ocupar de forma segura um pedaço das ruas, que ordinariamente pertencem apenas aos veículos motorizados.

A criação de uma rotina é um trunfo, sem dúvida, se considerarmos que, pouco a pouco, o evento, garantindo seu espaço, gera questionamentos nos cidadãos que visualizam sua passagem pelas ruas. E esses questionamentos podem trazer um contraponto ao modo atual de vida das pessoas, possibilitando uma reflexão sobre o comportamento humano nas práticas cotidianas. A identidade visual do movimento é feita pelos próprios participantes na medida em que se sentem à vontade para divulgar o evento. Costumam ser feitos panfletos indicando hora e local de saída e contendo frases como "retomada do espaço público", a "cidade para as pessoas" e "por um trânsito mais humano". É corrente o uso de imagens com bicicletas, pessoas e cidades, demonstrando como a cultura do automóvel afeta o relacionamento do cidadão com a cidade e com as outras pessoas, quando se perde um tempo desnecessário em congestionamentos no trânsito, por exemplo, e como prejudica o meio ambiente.

2.3 Pensando no paradigma dos novos movimentos sociais

Existe um número razoável de estudos específicos sobre a problemática dos movimentos sociais. As diferentes correntes teóricas que avançaram sobre esse objeto no passado poderiam ser resumidas, para fins desta monografia, em três blocos: 1º) Aquelas que se debruçaram sobre as mudanças nas ações coletivas da sociedade civil, no que se refere ao seu conteúdo, suas práticas, formas de organização e bases sociais; 2º) as que enfatizaram as mudanças nos paradigmas de análise dos pesquisadores; e 3º) as que deram ênfase às mudanças nas estruturas econômicas e nas políticas estatais. A partir dessas diferentes ênfases produziu-se um conjunto de explicações para definir quais são os fenômenos sociais designados como movimentos sociais. A intenção aqui não é entrar nas argumentações teóricas sobre o que é ou não um movimento social. Tento

esclarecer apenas qual é a interpretação teórica que adotarei sobre os movimentos sociais e como enquadro a especificidade do caso em questão, concreto, datado no tempo e localizado num espaço determinado.

Para pensar o MC como movimento social, detenho-me primeiro nas teorias sobre os Novos Movimentos Sociais (NMS) descritas por Gohn (2007). Segundo esta autora, depois do paradigma norte-americano, de suas teorias clássicas a partir da Escola de Chicago, das teorias contemporâneas da ação coletiva, como a Teoria da Mobilização de Recursos - que centrava sua análise na ótica econômica, onde os objetivos eram centrados na organização, interesse, recursos, oportunidades e estratégias – e a Teoria da Mobilização Política, surge, nos estudos sobre movimentos sociais, a explicação europeia sobre os mesmos. Esta última, ainda segundo Gohn, surgiu depois de 1960, na onda dos chamados novos movimentos sociais, como os de estudantes, mulheres, pela paz, ecologia, meio ambiente etc, com dois grandes paradigmas: o neomarxista, discutido por autores como Hobsbawm, Rude, Thompson, Castells, Borja e Lojkine; e a percepção acionalista, com as reconstruções teóricas de Offe, Melucci e Touraine. Essas linhas teóricas diferenciadas sinalizam que não existe uma teoria homogênea, um bloco referencial teórico unificado, mas podemos tratar das principais correntes teóricas européias para explicar o NMS.

A Teoria dos Novos Movimentos Sociais procurou superar os obstáculos da teoria marxista europeia estabelecendo o debate com as teorias norte-americanas. Os autores focaram na formação de um esboço interpretativo que enfatizasse a cultura, a ideologia, as lutas sociais cotidianas, a solidariedade entre o grupo e o processo de identidade criado. Conforme Gohn (2007), as matrizes interpretativas dos NMS estão em autores como Weber, Marx, Habermas, Foucault, Guattari e Goffmann. A autora não trata o NMS como novo paradigma, mas sim como uma “reconstrução de orientações teóricas já existentes” (GOHN, p. 132), por reutilizar, por exemplo, a teoria da ação social para dar suporte teórico ao paradigma dos NMS, mas sem considerar as teses de privações econômicas ou os modelos de comportamento coletivo. Os esquemas que lideraram esses estudos privilegiam a heterogeneidade socioeconômica em detrimento da homogeneidade econômica dada pela classe.

Além da teoria da ação como base teórica para o paradigma dos NMS, com focos distintos, o direcionamento foi buscado em autores como Habermas e

Foucault, que participaram de alguma forma nas formulações dos movimentos sociais alternativos e que articularam teorias baseadas na ação dos indivíduos e suas falas. Ainda segundo Gohn, “na produção teórica dos NMS ocorre uma procura por situar os contextos e as falas dos atores agentes que estão sendo objeto de estudo, ou seja, os discursos ganham maior relevância” (GOHN, p. 133).

Ao centralizar a análise no discurso apresentado pelos agentes que configuram o MC, focalizo as enunciações públicas que, juntamente com as explicações sobre as origens e propostas do movimento, representam a discursividade desses novos atores sociais. As frases de impacto e os cânticos utilizados pelos membros durante o percurso pelos bairros de Porto Alegre configuram essas enunciações. Possuem mensagens específicas, e a escolha entre uma ou outra se dá de acordo com o local que estão percorrendo no momento. Em bairros historicamente mais conservadores e tradicionais, como, por exemplo, o Moinhos de Vento (por inicialmente abrigar, nas suas mansões, as famílias de classes altas da cidade), que está localizado no centro-norte da capital, a mensagem normalmente se pauta nas questões de sustentabilidade e consciência ecológica. Como exemplo, os cantos: “a-arrá, eu não pago IPVA”, “ei bicicletada, o que é que você acha: a cada pedalada uma ciclo-faixa?” e a de maior valor ecológico “não tem fumaça, nem poluição; é só na força pra chegar com diversão”.

O primeiro *slogan* faz referência ao fato de a bicicleta ser a possibilidade de um transporte barato, uma vez que não acarreta despesas. Procurando criar mais um contraponto para quem não pedala, e sugerindo que a bicicleta é uma opção e não uma necessidade apenas para quem não possui condições econômicas para possuir um automóvel, como o cidadão de classe alta poderia pensar, na medida em que considera o uso do automóvel um fator de distinção para a sua condição de classe. O segundo coloca em evidência que os participantes do MC querem seu lugar na via, reivindicação simbolizada pela ciclo-faixa, que garante visualmente esse espaço. E o último destaca claramente o fator ecológico da bicicleta.

Em bairros tidos como politicamente mais ativos, como a Cidade Baixa, localizada ao lado do centro da cidade, sede de partidos políticos e moradia de estudantes universitários, os cânticos buscam transmitir o teor político do movimento e são entoados com maior entusiasmo. Exemplos disso são os versos: “bicicleta! Um carro a menos!” e “mais amor, menos motor!”, que transportam para um plano lúdico a

questão da mobilidade urbana, fazendo referência indireta à necessidade de mais políticas públicas e investimento nesse setor.

A escolha de diferentes enunciados faz parte de uma estratégia de visibilidade. O movimento quer comunicar algo, sua presença precisa ser vista e sua mensagem compreendida. Esses discursos representam também a diversidade de sentidos que cada um dos atores atribuem, por razões pessoais, ao protesto.

2.4 Contra a centralização

Uma das características do movimento é se manter dentro de um processo de horizontalidade no qual as hierarquias não são bem-vindas. Por esse motivo, o movimento não apresenta nenhuma liderança. Ao contrário do que pode se pensar a respeito da organização – ou desorganização – que essa estrutura acarreta, na verdade, com um papel de liderança distribuído, onde todos são responsáveis pela ocorrência do evento, se faz possível a vigilância dos demais nesse processo.

Esses sujeitos veem na figura da bicicleta a possível construção de um mundo melhor. E essa possibilidade se dá na recusa dos valores da ordem instaurada como ponto de partida. É preciso questionar aquilo que existe, repensando alternativas de melhorias e de processos mais democratizantes para que haja a compreensão total de como e por que utilizar a bicicleta como meio de transporte. Um dos motivos diretamente ligados à inclusão da cultura da bicicleta é a construção de uma consciência que possibilite o diálogo com a autoridade responsável e o restante dos cidadãos acerca da mobilidade urbana. Outros países⁴ já avançaram nesse sentido quando estabeleceram projetos em razão do desenvolvimento sustentável e ecológico. E essa lógica vem da necessidade de manter um futuro passível de escolhas beneficentes para o maior número possível de cidadãos. Está intimamente ligado com a melhoria de vida. E essa pauta nunca foge dos ideais desses participantes do movimento MC.

⁴ Como na Holanda, por exemplo, onde o governo instaurou a chamada “ciclocivilização”, incentivando o uso da bicicleta como transporte urbano. Na Holanda existem cerca de 18 milhões de bicicletas para 16,5 milhões de habitantes. Há, ao todo, 17.701 ciclovias e 64.336 vias, totalizando 29 mil quilômetros à disposição dos ciclistas. Fonte: CYCLING. Disponível em <<http://www.iamsterdam.com/en/visiting/touristinformation/gettingaround/cycling>>. Acesso em: 25 nov. 2011

O movimento não tem liderança porque pretende se afastar das lógicas estruturais do capitalismo e de qualquer outro sistema econômico ou político no qual a lógica da exclusão é fomentada. A ideia de ruptura é bastante presente, tanto que o MC se pauta pela crítica do conformismo e da impotência do indivíduo diante da realidade. Nesse contexto entra o princípio de “ocupação”, que tem como base retomar os espaços públicos. Essa retomada se dá por meio da ocupação do espaço urbano, do lugar nas representações democráticas e do seu lugar como cidadão. Muitos dos atores sociais participam de outros movimentos criados antes ou após o Massa Crítica. Inspirados em pensamentos existencialistas, marxistas e anarquistas, os participantes recusam os valores hegemônicos atuais em prol de atitudes criativas.

Dentre os participantes com os quais tive maior contato, e que constituem presença constante nas bicicletadas, encontra-se um grupo de vegetarianos, muito atentos ao “consumo consciente”. Nesse pequeno grupo, existem os *veganos*⁵, que não consomem nenhum alimento de origem animal, incluindo atividades e produtos que explorem o direito de vida de outras espécies. Os *veganos* possuem convicções éticas com base nos direitos animais. Além dessa questão diretamente ligada aos animais, existe a procura por uma vida saudável, que enfatiza a importância de preservar o solo e o uso correto da terra para não acarretar em danos, e a escolha por métodos naturais para manter mente e corpo saudáveis que limitam o uso de medicamentos da indústria farmacêutica. Essa lógica de defesa dos direitos animais está na essência da defesa dos direitos humanos. O respeito ao próximo e o reconhecimento das liberdades e vontades do outro é uma das maiores preocupações. São praticantes da *não violência* e, por essa mesma convicção, podemos relacioná-los à característica pacifista do MC.

⁵ Aquele que pratica o *veganismo*. Termo que surgiu a partir de uma ruptura ideológica do vegetarianismo. Esse modo de vida fundamenta-se ideologicamente no respeito aos direitos dos animais e pode ser praticado por pessoas de quaisquer credo, etnia, gênero ou preferência sexual. O *veganismo* não tem relação com crenças políticas nem com preferências musicais, nem deve ser associado a determinada cultura. Trata-se, portanto, de uma prática universal. Fonte: VEGANISMO. Disponível em: <http://www.sociedadevegana.org/index.php?option=com_content&view=article&id=24:veganismo&catid=18:textos-fundamentais&Itemid=15>. Acesso em 25 nov. 2011.

Mesmo naqueles que não são *veganos* a consciência ecológica também está presente de forma destacada. A preocupação com a coleta do lixo, com o consumo de plásticos e futilidades faz parte do cotidiano de muitos outros participantes. Um exemplo disso, na questão referente à poluição, é que muitos possuem carro, mas sempre que podem trocam-no pela bicicleta. Um dos lemas do Massa Crítica - “nós somos o trânsito” - se faz muito consciente aqui, quando unimos motorista e ciclista em uma pessoa só. Esse *slogan* simboliza o lugar do ciclista no trânsito e garante que quando a Massa Crítica está nas ruas pedalando, ela não “tranca” ou obstrui o tráfego, como muitos motoristas acusam, pelo fato de ter que esperar bicicletas transitarem todas juntas no horário de pico. Ela “passa”, pois ela faz parte do trânsito. E os ciclistas do movimento então conversam entre si, sobre o fato de “trancarem” as ruas, com a indagação: “e se todos os carros nesse congestionamento fossem bicicletas?”. É a realização da ideologia para a qualidade de vida que anseiam.

Esses participantes conscientes apostam no estilo de vida “faça-você-mesmo”. Assim, muitos possuem ou criam o hábito de construir e consertar bicicletas, como o Klaus, músico da Orquestra Sinfônica da cidade, que faz bicicletas de bambu. A partir desses hábitos e da necessidade de fornecer aparatos para que uma cultura da bicicleta seja realmente instaurada na cidade, criaram uma oficina comunitária, para onde as peças de bicicletas pessoais que não servem mais podem ser doadas. Os mesmos sujeitos que vão ao evento na última sexta-feira do mês pedalar pela celebração da bicicleta como meio de transporte também criaram eventos como a “Bicicletada Jardinária”, onde se reúnem em um local para pedalar pela cidade munidos de sementes e mudas de plantas para plantar nos canteiros públicos da cidade. Sob o discurso “a cidade é nossa”, os ciclistas plantam suas mudas por uma cidade mais verde e mais bonita. É a relação com a cidade que está se transformando. Com atitudes como essas eles constroem a cidade em que querem viver tomando para si as responsabilidades desse futuro que querem deixar para os netos. Mais eventos como este fazem parte das atividades de grupos alternados que participam do MC. Existe o passeio feminino de bicicleta, um grupo chamado “Cíclicas”, que procura incentivar as mulheres a andarem de bicicleta e a utilizarem como meio de transporte diário. Com a mesma intenção de aumentar a quantidade de ciclistas na cidade, criou-se a “Escola da Bicicleta”, para ensinar qualquer um, independente da idade, a andar de bicicleta; assim como mostras de filmes acerca da “ciclocivilização” e sobre a cultura da bicicleta em diversas cidades do mundo.

Todos esses projetos ou grupos foram criados com o intuito de criar uma lógica a respeito da cultura da bicicleta sempre visando à melhoria de vida. E assim constroem uma nova política do trabalho no mundo, que vai além da lógica do mercado que conhecemos; esses ciclistas, a partir da forma de pensar e de praticar seus projetos, modificam as práticas econômicas e as relações com a cidade e com o vizinho. Essas estratégias criam um terreno fértil para outras novas estratégias de enfrentamento e transformação da atual relação com as cidades e com o planeta. Esses personagens são então atores capazes de abrir a janela para uma transformação social que se abasteça de respostas para a política como conhecemos hoje. Ao focar nas alternativas para uma mudança das práticas de vidas com essas inúmeras formas apresentadas, eles redefinem a política de participação. E, ao fazer isso, também acabam por definir a base social para a iniciação da libertação das condições impostas pelo modelo de mercado capitalista.

A maneira possível de recompor as estruturas vazias geradas pelo capitalismo é a partir da lógica de trabalho. E esses projetos criados pelos ciclistas de Porto Alegre - descritos acima - funcionam como o trabalho do tempo livre. É um trabalho não remunerado e que simboliza a melhoria imediata nas práticas de vida cotidiana. Assim, essas iniciativas constituem a recusa da política e da economia vigente de fato. É a recomposição da classe trabalhadora.

Além da característica já anunciada de o movimento não possuir líderes e da comparação com os estudos de Clastres sobre as sociedades “sem” Estado, podemos também comparar a relação com o trabalho desses sujeitos aqui colocados com as sociedades indígenas. Clastres relata que as tribos indígenas dedicavam pouco do seu tempo para as tarefas as quais chamamos de “trabalho”. Isso porque as comunidades indígenas não buscavam completar seu tempo com as atividades que geravam excedentes produtivos, justamente porque eles não precisavam de uma economia de lucratividade. A maior parte do seu tempo era gasto com atividades de lazer. É essa relação com o trabalho que os atores sociais aqui colocados pretendem estabelecer. Pode ser difícil para aquele que não compartilha da lógica da cultura da bicicleta imaginar outro mundo possível, diferente daquele em que vivemos no presente. Assim como foi de difícil entendimento, por parte da civilização ocidental, de que as sociedades indígenas não eram “preguiçosas” por não produzir mais do que precisavam consumir. Clastres coloca isso quando afirma que:

Dois axiomas parecem guiar a marcha da civilização ocidental, desde a sua aurora: o primeiro estabelece que a verdadeira sociedade se desenvolve sob a sombra protetora do Estado; o segundo enuncia um imperativo categórico: é necessário trabalhar. (CLASTRES, 1990, p. 211).

Presenciamos então uma geração de trabalhadores diferente desta que segue “a marcha da civilização ocidental” apresentada por Clastres. São trabalhadores que dedicam seu tempo livre a iniciativas que fazem contraponto à mecanicidade de seus empregos atuais. Essas iniciativas são práticas que desafiam as bases de sustentação epistemológica da vida contemporânea agindo no campo de uma política ecológica que é capaz de reformular nossas suposições sobre comportamento humano. Com o poder canalizado no indivíduo, surge uma nova forma de ativismo político, onde a participação se dá por forças descentralizadoras da sociedade.

2.5 Do discurso à prática

Quando analiso o MC enquanto um movimento social, coloco-o no espectro político que pretende, a partir de sua postura, modificar o estado social e político da ordem em questão. Um movimento político que se estabelece como tal sem estar propriamente dentro do campo político convencional. Essa análise pode ser vista em autores como Bromberger (1995) e no seu estudo sobre as torcidas de futebol. A partir das características conceituais do jogo (mistura de mérito individual, de solidariedade coletiva, de sorte ou injustiça), que simbolizam as próprias condições de sucesso da vida contemporânea, ele analisa as propriedades estruturais do fenômeno sem deixar de lado a sua função política na estrutura social. As organizações dos torcedores são tratadas como modalidade de movimentos políticos não convencionais, seja porque seguidamente flertam com pautas reivindicatórias ou simplesmente porque são uma forma de ocupação e atuação na esfera pública.

Além das características básicas de um movimento político, que diz respeito aos processos não institucionalizados, por se apresentarem como o intermédio entre os setores da sociedade civil e o sistema político de organizações estruturadas, com

a finalidade de mudar a ordem vigente, ignorando apenas a atividade dentro da esfera partidária, podemos destacar a sua característica de deslocamento pela cidade. Onde sua ocorrência é definida por uma regra estabelecida em seu início e fortificada com o passar dos anos pelo consentimento e realização do evento.

A propósito, o deslocamento é uma característica encontrada em outros movimentos, como nas célebres marchas organizadas pelo Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST). A mais conhecida de todas talvez tenha sido a Marcha Nacional pela Reforma Agrária, Emprego e Justiça, popularmente chamada de Marcha dos Sem-Terra, ocorrida em 1997, partindo de três cidades brasileiras com destino à capital do país, Brasília. Esse evento ocorreu em espaço e tempo delimitado, mas pode ser considerado como um ritual de longa duração, como afirma Christine Alencar Chaves, por fabricar uma nova realidade social ao redimensionar a relação do MST com a sociedade e com o Estado:

[...] a eficácia da Marcha Nacional pode ser melhor compreendida se tomada como ação coletiva expressiva, cuja importância teve por suposto a capacidade de comunicar os fundamentos ideológicos e os propósitos políticos do MST e, ao evocar referências simbólicas consagradas, angariar-lhe a conformidade e solidariedade da sociedade mais abrangente. Delimitada no tempo e no espaço, a Marcha demarcou uma esfera específica no curso da vida social, podendo ser considerada um ritual de longa duração (CHAVES, 2000, p. 15).

Outra característica próxima entre a Marcha Nacional e a MC é a tensão existente entre a opinião pública e o movimento. Por buscarem sua eficácia na ação direta, através de eventos coletivos e públicos que às vezes desafiam a legalidade, sofrem a pressão de diversos setores da sociedade. Buscando a legitimação de sua causa ao protestarem nas ruas, encontram no caminho manifestações de apoio e contrariedade. No caso do MC, a contrariedade está mais visivelmente presente na figura dos motoristas. Ao esperar pela passagem dos ciclistas em seu evento de protesto em horário de grande movimentação do tráfego nas cidades, muitos se perturbam com o tempo de espera⁶. O movimento estudado, assim como a Marcha Nacional, não é então um “objeto isolado e pontual cujo significado se esgota em si mesmo, mas é um fato político que procura dialogar com uma sociedade moderna,

⁶ Relato essa circunstância mais tarde, com exemplos vividos nas minhas experiências de campo, no capítulo sobre a descrição dos encontros.

estabelecendo com esta uma relação instável e contraditória.” (AGUIAR, 2000, 137). Ao buscarem seus espaços na via pública concreta, buscam também a abertura do diálogo com as autoridades responsáveis pela normatização e fiscalização de atividades relacionadas ao trânsito urbano⁷. Desse modo, tornam-se atores políticos que tangenciam a arena dos princípios da representatividade política para redefinir seu espaço.

Os atores sociais estudados nesse trabalho se envolvem em outras frentes de participação para a reorganização da vida política e sociocultural da cidade. Transcendendo diferentes fronteiras, esses sujeitos não estão atrelados conforme seu pertencimento ao movimento. Trajetórias se cruzam e identidades são criadas ou reafirmadas a partir disso. Alguns exercem atividades político-partidárias, fazem parte de coletivos solidários, de grupos de pesquisa sobre políticas públicas, de grupos de ciclistas também chamados de ‘cicloativos’, de comunidades vegetarianas e de defesa dos direitos animais. Essas pessoas começaram a refletir mais sobre as opções de vida e a interrogar as tradições. Giddens (1996) explica esse fato como uma “política gerativa” que permite aos indivíduos uma liberdade para promover as condições certas para que o resultado esperado seja alcançado sem esperar que as coisas simplesmente aconteçam. Esse conceito está diretamente ligado com o de “política de vida”, que aproxima o indivíduo aos centros decisórios, fazendo com que sua identidade e suas escolhas sejam vistas e ouvidas, despertando o espírito ativista.

Diferentemente do modelo clássico, que atribui seus valores básicos à conquista de direitos e participação política, assumindo papéis sociais à formação do sujeito, aqui existe a liberdade e a vontade de criar formas de vida favoráveis à afirmação de si mesmo. Autores como Touraine (1997) demonstram isso quando abordam a cultura dos sujeitos ao analisar os movimentos sociais, considerando as transformações históricas da sociedade e as novas formas de representações sobre a realidade social. Como afirma Gohn (2008), esse novo protagonista utiliza a cidade como palco para as suas manifestações, e estas pretendem “modificar as instituições de forma que os reconheçam como interlocutores legítimos.” (2008, p. 123).

⁷ No caso da cidade de Porto Alegre, a Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC.

Assim, nesse quadro de referência, a busca pela compreensão das formas de ação do movimento MC se dá a partir dos discursos de seus participantes juntamente com o bloco de características que o movimento tende a manter pelas diferentes cidades do mundo que possuem essa prática de celebração da bicicleta como meio de transporte, desde o seu surgimento, em 1992. A construção da realidade dos novos movimentos políticos é criada a partir desses atores sociais que configuram o meio e as relações em que vivem a partir de um discurso repleto de ideologia e de consciência política, ecológica e cultural. Articulam entre si as condições básicas para a criação de uma cultura da bicicleta, possibilitando mudanças no modo de vida das cidades. O resultado mais óbvio das ações desses atores sociais é o aumento considerável do uso diário da bicicleta como meio de transporte nas maiores cidades do mundo.

3 ATROPELAMENTO – UM EVENTO LIMINAR

Neste capítulo analiso o Atropelamento como o fato que demarcou de forma bastante trágica e peculiar o movimento Massa Crítica. A violência com que o ato foi consumado, o choque e estranhamento que causou na sociedade produziram novas formas de pensar as relações sociais e novas formas de comunicação para o movimento que, a partir de então, obteve maior visibilidade. Localizo aqui as circunstâncias de tempo e lugar em que ocorreu o Atropelamento, a sua repercussão na mídia e como esse incidente repercutiu para o MC.

Como um rito de passagem que transforma, altera um estado de coisas e desenvolve um novo ciclo, o Atropelamento é aqui apresentado como um momento de transição. O lugar que o MC ocupa nas atividades rotineiras do cidadão porto-alegrense e da cultura local passa por um processo de transformação, reconhecimento e legitimação. A importância que era dada ao evento pelos participantes e pelos simpatizantes que o viam passar toda última sexta-feira do mês pelo seu endereço residencial ou comercial tomou proporções maiores, atingindo até mesmo aqueles que não concordam com a forma como o movimento se apresenta. Desde então a discussão sobre a bicicleta entrou na pauta nos jornais e até no cotidiano dos porto-alegrenses. Favorável ou não ao Atropelamento e à maneira que o movimento encontrou de se expressar, o fato é que ele é sabido, notado e, por ser tanto mais visto agora, pode ser discutido por um número maior de pessoas, inclusive incorporando mais vozes e participantes.

Pensando na estrutura dos rituais de passagem proposta primeiramente por Van Gennep (1960), que estipulou três fases básicas para caracterizá-los, situo o objeto deste capítulo na fase intermediária dessa estrutura total que foi definida como separação, margem (ou limiar) e a agregação. Detenho-me neste estado marginal do rito, aquele que vai de encontro aos padrões institucionais preestabelecidos, transformando as hierarquias, para explicar o modo como os participantes utilizam seus símbolos rituais. Essas mesmas fases foram rebatizadas por Victor Turner (1974) como preliminares, liminares ou pós-liminares, sendo o evento de *liminaridade* o mais provido de representações, devido ao número extenso de situações onde essa propriedade se manifesta. Esse conceito é resgatado

também por autores como Mary Douglas e Edmund Leach, para identificar, nas palavras de Turner, o “comportamento e o simbolismo que se encontram momentaneamente libertados das normas e valores que governam a vida pública dos ocupantes de posições estruturais” (TURNER, 1974, p. 201). E após romper com as normas e valores de uma sociedade, esse momento de *liminaridade* transforma o rito em um evento significativo, alterando a sua estrutura interna e por vezes a estrutura externa a ele, através da negação.

3.1 O fato

Em 25 de fevereiro de 2011, o movimento MC completava um ano e um mês de ocorrência na cidade de Porto Alegre quando aconteceu o atropelamento de dezenas de ciclistas. Era a última sexta-feira do mês em questão, data em que ocorre o evento mensalmente, e ciclistas se encontraram no Largo Zumbi dos Palmares, no bairro Cidade Baixa, ponto de encontro oficial do grupo. Na *bicicletada* do mês anterior, houve um acréscimo significativo ao número de participantes, sendo esperado, para a ocasião, um número ainda maior. Todavia, esta expectativa foi frustrada⁸. Saímos todos, por volta das 19 horas, para o início da pedalada. Ao deixar o Largo para entrar na Avenida José do Patrocínio (rua esta sempre utilizada para iniciar o percurso devido a sua facilidade de acesso), os *rolhas*⁹ se colocaram à frente dos carros que percorreriam o mesmo caminho para que o grupo pudesse sair do Largo em um bloco único de bicicletas. Houve um motorista que demonstrou estar com muita pressa e que não ficou satisfeito com o momento de espera gerado pelos ciclistas na via. Aos poucos ele foi acelerando o seu automóvel e chegando bem perto dos *rolhas*, criando uma atmosfera de tensão que foi sequenciada por uma discussão. Os demais ciclistas tentaram apaziguar para dar continuidade ao passeio. Por mais duas quadras o trajeto se manteve normalmente, até que o motorista Ricardo Neis, funcionário do Banco Central, decidiu investir no seu percurso atropelando os ciclistas à sua frente, deixando um rastro de pavor e incompreensão.

⁸ A pedalada ocorre toda última sexta-feira do mês, sem falhar, independente das condições do tempo, mas quando chove o número de ciclistas tende a diminuir.

⁹ Para melhor entendimento do termo, explico do que se trata no próximo capítulo. Por ora basta informar que são os ciclistas que “bloqueiam” a saída dos carros que se encontram nas ruas perpendiculares às que o grupo transita.

Os eventos pós-atropelamento tiveram tanta ou mais importância do que a ocorrência em si e isso tem a ver, em boa medida, com o fato de que a maior ferramenta de discussão sobre o movimento utilizada pelos participantes é a internet. É por meio do *blog* da MC de Porto Alegre – <http://vadebici.wordpress.com> - que se divulgam os encontros e se fazem combinações a respeito de trajetos, temas e festas a serem realizadas após o passeio ciclístico - antigamente encontrava-se esse material no *site* <http://massacriticapoa.wordpress.com>, mas com o tempo preferiram deixar neste local apenas as informações pertinentes ao modo de se fazer uma MC, de modo a vincular ideias particulares a um grupo tão heterogêneo e não representar, portanto, a opinião individual como se fosse do todo. No *site* também são disponibilizadas as imagens e vídeos dos encontros. O *site* é utilizado também para reflexões acerca do uso da bicicleta como meio de transporte e demais argumentações sobre mobilidade urbana. No dia do atropelamento, havia muitos ciclistas filmando o movimento e captaram o momento exato do ocorrido. Esse material foi divulgado, além do *blog* do movimento na internet, em *blogs* e plataformas virtuais dos mais diversos gêneros, em jornais impressos e nas redes televisivas¹⁰.

Com a facilidade de comunicação gerada pela rede, o compartilhamento dessas imagens atingiu proporções maiores. Muitos participantes foram procurados pela mídia nacional, assim como o motorista responsável pelo acontecimento, a fim de realizar entrevistas relatando o fato e a sua opinião. As notícias sobre o caso saíram em jornais do mundo todo, relatando o horror que a cidade viveu, assim como também repercutiram as imagens violentas. O movimento passou a ser conhecido e recebeu mensagens solidárias de apoio e consideração de ciclistas que realizam a Massa Crítica na sua cidade, como a MC de São Paulo (São Paulo), Curitiba (no Paraná), Florianópolis (Santa Catarina), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), Barcelona (Espanha), Paris (França), Manchester (no Reino Unido), Califórnia (EUA) e Buenos Aires (Argentina).

No dia do atropelamento, parte das vítimas não pôde prestar queixa e/ou depoimento, em decorrência do expediente de plantão da delegacia. Assim sendo,

¹⁰ Até o presente momento, 9 de dezembro de 2011, o vídeo teve 1.436.417 acessos no *site Youtube* (www.youtube.com).

muitos tiveram de retornar à delegacia na segunda-feira. As redes de comunicação estabeleceram em suas pautas acompanhar o caso de perto.

O grupo convocou uma assembleia, anunciada no *blog* da Massa Crítica, para o domingo, dia 27 de fevereiro (dois dias após o atropelamento), para conversar sobre quais providências o grupo, a partir das vítimas e demais presentes no dia, tomariam com relação ao ocorrido. Reuniram-se na casa já intitulada como ‘Cidade da Bicicleta’, localizada na Rua Marcilio Dias, bairro Menino Deus, usada para encontros, festas e oficinas relacionadas à bicicleta. Na ocasião compareceram cerca de cem pessoas, entre elas vítimas, seus familiares e advogados. Alguns jornalistas estavam ali interessados em registrar e o que iria ser decidido na reunião, mas a maioria dos presentes optou por não deixá-los assistir por medida de segurança, já que todos estavam sentindo-se fragilizados. E essa sensação de fragilidade, junto aos sentimentos de choque e dor, sobreveio após as alegações do atropelador, ao dizer aos jornalistas que agiu em legítima defesa por estar com um filho no carro e temer pela vida deste, somadas as notícias veiculadas por um dos jornais de maior circulação do estado (Zero Hora), relatando que o diretor da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), órgão responsável pelo trânsito, alegou que o grupo estava de forma irregular, por não ter informado que o passeio ocorreria. Então os ciclistas decidiram, além de entrar cada um com um processo por danos morais e físicos, realizar uma manifestação por um trânsito mais humano na terça-feira, dia primeiro de março. A ideia foi divulgada no *blog* do movimento com os dizeres:

(...) para exigir um trânsito mais humano e uma cidade para as pessoas, para exigir punições rígidas ao “monstrorista” e a “todxs” “outrxs” motoristas que utilizam o carro de forma irresponsável (como uma arma), para exigir que os órgãos públicos parem de privilegiar a circulação de automóveis particulares às custas da qualidade de vida e DA VIDA das pessoas. (MASSA CRÍTICA PORTO ALEGRE, 2011).

Nota-se que o objetivo da manifestação ultrapassou as questões individuais e a tentativa de culpabilização do motorista que causou os danos. Ela foi criada com o intuito de alertar a população sobre as ações inadequadas que extrapolam o limite da razão e o direito à vida; não apenas para exigir a punição do motorista em questão, mas também para criar a necessidade de discutir quais escolhas são feitas

e de que maneira elas podem prejudicar o outro. A utilização da linguagem politicamente correta, que podemos observar na citação acima, opta por não incorporar especificações de gênero, utilizando a letra x no lugar da letra responsável por categorizar feminino/masculino.

Na segunda-feira, três dias após o ocorrido, cerca de trinta testemunhas que não conseguiram ir no mesmo dia do atropelamento foram registrar ocorrência na delegacia do trânsito (DPTRAN). A informação dada pelos advogados do atropelador aos jornalistas que o procuravam era de que ele se apresentaria na delegacia para esclarecimentos nesse mesmo dia. Então a imprensa toda estava a postos para entrevistar os ciclistas e o motorista do caso. Os delegados e responsáveis pelo caso também foram procurados para deixarem a sociedade a par da informação que se seguia. O Ministério Público pedia a prisão preventiva, a mídia informava e as autoridades respondiam pela cobrança.

E então a manifestação programada foi consumada terça-feira, dia primeiro de março, com uma multidão presente que ultrapassava o número de duas mil pessoas, para realizar a passeata pelas ruas da capital gaúcha com início no Largo Zumbi dos Palmares, no bairro Cidade Baixa, e finalizando em frente à Prefeitura, no centro da cidade. Os manifestantes se concentraram no Largo, vestidos de branco, com cartazes e faixas pedindo punição ao motorista, respeito no trânsito e frases que enunciavam o direito dos ciclistas de transitarem nas vias. Entre bicicletas e *skates*, a grande maioria estava a pé e sequer era participante da Massa Crítica, eram familiares e amigos das vítimas e simpatizantes que simplesmente não se conformaram com a agressividade do atropelamento. A mídia local também estava presente com repórteres, fotógrafos e cinegrafistas, registrando depoimentos e fotografias da enorme massa de pessoas que clamavam por paz no trânsito. Até mesmo um helicóptero acompanhou o percurso. As autoridades responsáveis pelo policiamento e fiscalização do trânsito também estiveram presentes, pois receberam um comunicado oficial redigido pelo grupo informando da movimentação.

À frente da manifestação estavam fotógrafos de diversos jornais registrando os passos de quem conduzia a multidão. Entre os primeiros, estavam alguns dos ciclistas presentes no dia do atropelamento. Guilherme era um deles, e estava fantasiado com uma armadura de papelão, sinalizando um guerreiro que precisa se defender do inimigo com vestimentas e armas de proteção. Suryan, ao lado de Guilherme, carregava um tambor e lançava as marchinhas, criadas na hora com

versos que exigiam a prisão do atropelador e paciência aos motoristas que transitam naquele bairro, que logo eram cantadas pelo restante da multidão. Seguidos pelos demais, ao chegar ao local exato onde as primeiras vítimas do atropelamento foram jogadas contra o asfalto, no cruzamento entre as Ruas José do Patrocínio e Luis Afonso, foi feito o pedido para todos deitarem no chão. Como corpos dos ciclistas atropelados, a multidão foi se deitando no asfalto, dramatizando o momento do incidente.

Ao som de cânticos, muitos deles em ritmo de marchinha de carnaval, gritos de ordem, buzinas e batidas de tambores, os manifestantes chegaram à Prefeitura de Porto Alegre. No local foram selecionados possíveis representantes da manifestação que clamava por justiça: cinco participantes representando o movimento Massa Crítica, o fundador da Associação Ciclística da Zona Sul (ACZS), representantes da sociedade Audax (Sociedade que organiza provas de resistência e tempo no ciclismo gaúcho) e União de Ciclistas Brasileiros (UCB) foram recebidos pelo Secretário Municipal de Coordenação Política e Governança Local, César Busatto. Os manifestantes exigiram da Prefeitura da capital medidas que ‘priorizassem a vida, construindo uma cidade mais humana, voltada para as pessoas e não para os carros’, a partir do investimento em um programa de educação para motoristas (diretamente voltado para a atenção aos ciclistas e pedestres) e fiscalização no trânsito para fazer valer as leis que protegem o ciclista e o pedestre.

O discurso era pautado na necessidade de transformação dos valores culturais atuais que priorizam o veículo particular, para investir em medidas que diminuam o fluxo de carros dessa categoria no centro da cidade a partir do transporte público de qualidade. A abordagem central é referente aos conflitos e problemas que uma cultura “carrocêntrica” traz para a sociedade. E esse termo é frequentemente utilizado pelos ciclistas, que também são motoristas, para retratar a posição de muitos cidadãos que não conseguem existir sem o aparato automotor para se deslocar até mesmo por curtas distâncias.

Juntamente com as mensagens de apoio advindas de ciclistas de outros países, conforme relatei anteriormente, chegou a informação de que esses ciclistas também fariam uma manifestação que funcionaria como uma Massa Crítica extraordinária em suas cidades. Algumas horas após o fim da manifestação, foi decretada a prisão preventiva do motorista. O pedido foi feito pelo delegado que investiga o caso, Gilberto Montenegro, e acatado pela juíza Rosane Michels, do 2º

Juizado da 1ª Vara do Júri de Porto Alegre. Um pedido já havia sido feito anteriormente, na segunda-feira, três dias após o atropelamento, pelo promotor Eugênio Amorim, por parte do Ministério Público Estadual, mas fora negado. O pedido aceito foi registrado logo após o encerramento da manifestação. A esta altura o atropelador estava internado, por conta própria, em uma clínica psiquiátrica desde o turno da tarde do dia em que foi feita a manifestação, mas a Juíza Rosane Michels entendeu, a partir dos laudos médicos, que ele não necessitava de atendimento médico especializado, podendo, portanto, ser removido para o estabelecimento prisional duas semanas após o incidente.

No período em que o atropelador esteve preso foram articulados pedidos de *habeas corpus* que foram negados pela Justiça. Após 29 dias em cárcere, foi concedido o direito de responder ao crime em liberdade – sendo o réu autuado por tentativa de homicídio triplamente qualificado. Mais uma vez, o grupo Massa Crítica de Porto Alegre articulou uma manifestação contra a soltura do atropelador, a ser realizada no dia 11 de abril do ano corrente. E novamente a mídia estava presente, registrando os momentos da passeata e divulgando em seus jornais de veiculação. Um mês após essa última manifestação, começaram os depoimentos em júri dando procedimento ao inquérito.

3.2 Repercussão para o movimento

Desde o atropelamento, cresceu consideravelmente o número de participantes na MC. Ciclistas de outras cidades vieram na última sexta-feira do mês de março para pedalar juntamente com os porto-alegrenses, demonstrando seu apoio. A partir do evento do Atropelamento, a imprensa se tornou presente mais uma vez para registrar como seria o passeio na primeira pedalada oficial depois do fato. Desde então, e como um mecanismo de proteção, os ciclistas passaram a levar cada vez mais câmeras fotográficas, a fim de manter todo o trajeto registrado. Recheado de câmeras fotográficas, de posse dos participantes e da mídia, o MC se tornou palco que centraliza os olhares de curiosos e reguladores da sociedade, como autoridades fiscalizadoras do trânsito, agentes políticos e de autoridade policial.

Um exemplo disso é que a atenção dada agora ao grupo faz com que as autoridades competentes se fixem como prestadoras de serviço público, mantendo a ordem e a circulação, e fazendo com que o movimento, que antes não possuía “autorização” para circular em grande massa pelas ruas, agora tenha o aparato para poder ir e vir. A EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) se manteve presente nas Massas seguintes, independente da vontade da maioria do grupo, com fiscais que apareciam sem que um pedido de acompanhamento tenha sido feito. Um novo caminho para o diálogo com o poder público foi estabelecido após o atropelamento. O grupo já havia tentado o contato, enviando cartas e abaixo-assinados relatando o descontentamento com a infraestrutura do trânsito em Porto Alegre e sugerindo a implementação de programas educacionais aos motoristas profissionais, que são aqueles que passam a maior parte do tempo (do seu próprio pelo menos) no trânsito. Mas os pedidos só foram ouvidos após o incidente trágico que trouxe luz a esse setor da sociedade. Discussões foram iniciadas após reuniões com secretários do Estado, representantes da Prefeitura de Porto Alegre, professores da área de Arquitetura, Engenharia e ciclistas para analisar como e quando as medidas cabíveis iriam ser tomadas, como a construção de ciclovias, por exemplo.

Especialistas e autoridades acadêmicas que abordam o assunto do comportamento no trânsito foram procurados pela mídia para esclarecer e definir as atuações de motoristas, como este relatado aqui, que perdem seu controle. Conferências e mesas redondas foram criadas, dentro e fora do espaço acadêmico, para discutir a questão da violência no trânsito e o comportamento do condutor brasileiro. O antropólogo Roberto da Matta, que é autor de livros que desenvolvem essas questões, como o *Fé em Deus e Pé na Tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil* (2010), foi procurado pelos jornais locais¹¹ para fornecer respostas aos conflitos geradores de episódios graves como esse. Da Matta explicou que o trânsito reproduz valores da sociedade que já estão em conflito antes mesmo de entrarem na via pública. O carro é visto como uma proteção contra os seus semelhantes, nele o motorista se sente inatingível; e quem não o tem, no

¹¹ Notícia da edição impressa do Jornal do Comércio de 18/07/2011, disponível *online* em <<http://jcrs.uol.com.br>>. E entrevista do jornal Zero Hora, de 02/03/2011, versão *online* disponível em <<http://zerohora.clicrbs.com.br>>.

momento em que são pedestres e ciclistas, é passível de desrespeito, por não possuir, na visão do condutor, os mesmos direitos que ele.

Esse espaço de democratização que foi aberto é de extrema importância para o Movimento Massa Crítica, pois, mais do que a possibilidade de novos integrantes, é a possibilidade de aparecimento de mais ciclistas, transformando o contexto do trânsito atual, quando esses se sentem mais respeitados e, portanto, seguros para transitar nas vias.

O atropelamento funcionou como um estágio de transição. Após o seu ocorrido - a repercussão que teve e o conhecimento do evento por mais pessoas -, mais participantes se tornaram adeptos das pedaladas. O movimento obteve um novo *status* dentro da vida social da cidade, atingindo outro nível na estrutura da organização institucional de posições dos atores que o representam. Se antes era apenas um grupo de manifestantes reivindicando seu espaço nas ruas, mais propriamente nas vias do trânsito, agora é uma multidão exigindo direitos e paz no trânsito apoiada por muitos cidadãos que não participam do movimento. Quando esses novos atores apoiam ou criticam o movimento, após o Atropelamento, é porque a questão do comportamento no trânsito está sendo discutida e repensada, possibilitando uma transformação social.

É no estado liminar que as estruturas sociais são eliminadas e o indivíduo ou o coletivo é colocado à margem das condições de sua sociedade. Como afirma Turner, “se a *liminaridade* é considerada como um tempo e um lugar de retiro dos modos normais de ação social pode ser encarada como sendo potencialmente um período de exame dos valores e axiomas centrais na cultura em que ocorre” (1974, p. 202), após permanecer nessa fase externa da vida cotidiana, o indivíduo reingressa na sua estrutura com a necessidade de readaptar-se a um novo papel. E esse momento de retiro nas ações rituais, com variações de tempo dependendo da cultura em que ocorre, acaba por representar, na ótica do ritualizado, a percepção e significação do sujeito ou grupo da comunidade em que vive por meio do confronto do *status quo* com sua antiestrutura.

Ao caracterizar o atropelamento como um evento de *liminaridade*, sugiro que o Atropelamento proporcionou um novo pensar sobre o trânsito na cidade. Após esse momento de “retiro dos modos normais da ação social”, ocasionado por um estímulo externo à vontade do grupo, o MC se viu obrigado a tomar posturas mais enfáticas, aderindo à linguagem de protesto.

Agora o MC tem seu *status* garantido e a maior visibilidade tornou-o um interlocutor importante em reuniões com autoridades competentes acerca da mudança a ser avaliada para o trânsito na capital. A partir desse contato que foi estabelecido após as reivindicações por justiça e modificação dos valores culturais, medidas começaram a ser tomadas no que diz respeito à locomoção segura de ciclistas na via. Um plano cicloviário começa a ser discutido, diretamente com os interessados diretos e usuários das ciclovias.

A negação da estrutura atual por parte dos ciclistas remete à vontade de construir uma cidade mais humana, teatralizando cada vez mais, e, a partir do momento liminar do Atropelamento, trazendo transformações concretas. No drama social representado pelo conflito, no caso o Atropelamento, a vontade dos ciclistas, no que se refere ao que sociedade deve ser, foi legitimada naquilo que a sociedade não deve ser. O Atropelamento serve de exemplo para realçar o que os manifestantes não desejam pra cidade.

A preocupação decorrente das teorias sobre rituais, com a simbologia das formas estéticas e dos atos comunicativos, estabelece um novo olhar na Antropologia, conceituado como Antropologia da Performance. Na visão de Victor Turner, pensar a performance é pensar um momento do processo ritual que pode ser expresso como a experiência vivida. E, portanto, a Antropologia da Performance relaciona-se com uma antropologia da experiência. Quando compreendo o atropelamento como um evento liminar, que trouxe novas formas de agir e pensar ao grupo, adquiridas pela necessidade de se fazer entender após a grande visibilidade que lhe foi dada com a repercussão midiática, posso relacionar essa *liminaridade* à performance. Assim como acontece nas performances, quando estas são explicadas no campo teatral, atores assumem novos papéis, restaurando a conduta social e criando a circunstância para os significados e valores de uma sociedade entrarem em ação.

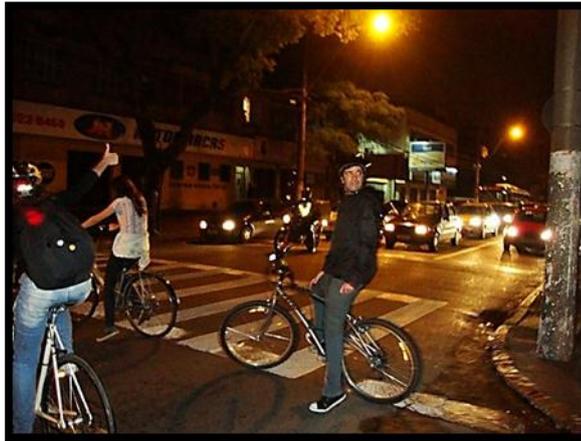
4 UM RITUAL PARA A VISIBILIDADE

Como coloca Segalen (2002), em sua definição de rituais, “uma das principais características do rito é a sua plasticidade, a sua capacidade de ser polissêmico, de acomodar-se à mudança social” (p.15). Os eventos aqui narrados encaixam-se nessas condições na medida em que abrem a discussão entre o racional e o simbólico. As formas contemporâneas de ritual excedem o espaço convencional das religiões, estando fortemente localizados também no campo do esporte e do lazer. Embora o objeto estudado aqui tenha como ícone de sua expressão a bicicleta - e isso poderia nos remeter ao ciclismo e, conseqüentemente, ao esporte e suas condições técnicas e simbólicas-, na verdade a bicicleta possui aqui uma conotação política. Trata-se de um símbolo utilizado com a perspectiva de afrontamento da sociedade contemporânea, possuindo, portanto, uma função ao mesmo tempo política e comunicativa. E é essa tentativa de diálogo que está presente nas descrições abaixo.

A narrativa é composta de três encontros do MC, descritos do início ao fim com algumas imagens que ilustram e localizam as funções simbólicas a partir da criação de rituais de cantos, roupas e acessórios. Começo pela definição de uma parte muito importante durante o evento, a designação dos “ciclistas-rolhas”, e que talvez seja o único papel assumido dentro desse grupo em que a hierarquia e a liderança se fazem presentes.

Como o próprio nome sugere, a função dos *rolhas* é bloquear o trânsito. São os ciclistas que se posicionam em cada faixa de trânsito enquanto o grupo passa por um cruzamento, garantindo que os carros fiquem parados onde estão e que o motorista não avance, mesmo se o sinal estiver liberado para ele. A função se torna mais eficiente se os ciclistas que estiverem exercendo essa função carregarem faixas com dizeres amigáveis aos motoristas. A mais comum é um cartaz de frente e verso onde primeiro ele mostra o lado contendo a frase “obrigado por esperar” e, logo em seguida, o lado com a frase “buzine se você gosta de bicicleta”.

Fotografia 1 – “Ciclistas *rolhas*” parados nos cruzamentos.



Fonte: Registrada pela autora (2011)

Os ciclistas *rolhas* são os principais responsáveis pela comunicação com os motoristas que estão aguardando a massa passar. Não são sempre os mesmos e alguns deles possuem panfletos explicativos sobre o que está acontecendo, quanto tempo no máximo eles esperam ali e porque é importante que eles saibam esperar. Assim que os últimos ciclistas passam pelos ciclistas *rolhas*, esses fazem sinal de positivo com a mão e agradecem aos motoristas pela paciência.

É difícil precisar quem são eles, mesmo que a tendência seja serem quase sempre os mesmos. Na medida em que o movimento ganha mais adeptos e que esses compreendem o papel dos *rolhas*, mais pessoas tomam para si essa função, visto que são muitos os momentos para exercer tal função, fica fisicamente impossível a um mesmo grupo de *rolhas* estar presente em todos os cruzamentos.

4.1 Descrição Massa Crítica - dia 26 agosto 2011

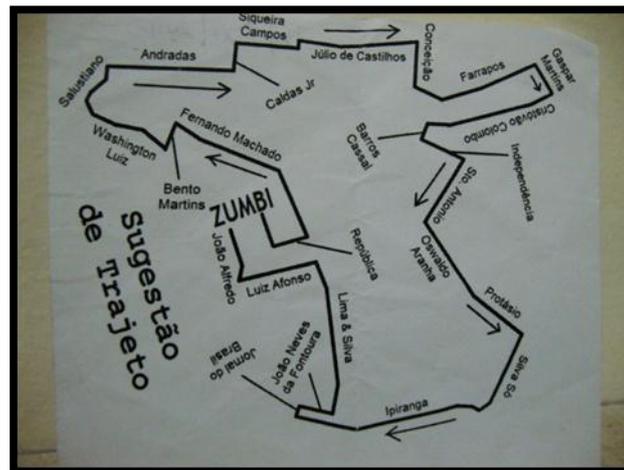
Encontrei cinco ciclistas amigos no Parque Farroupilha antes de irmos ao local de encontro do Massa Crítica, no Largo Zumbi dos Palmares, localizado na esquina das Avenidas José do Patrocínio e Loureiro da Silva, no Bairro Cidade Baixa. O local já foi palco de espetáculos e comícios políticos e atualmente é espaço de convivência comunitária, de manifestações públicas e abriga uma das maiores feiras livres de Porto Alegre. O nome atual do Largo é uma homenagem ao líder quilombola Zumbi dos Palmares, em referência à tradicional presença afro-brasileira no bairro desde o século XIX. Fui até lá na carona de Klaus, flautista profissional da

Orquestra Sinfônica de Porto Alegre (OSPA), que constrói bicicletas reclinadas de bambu e utiliza a bicicleta como seu meio de transporte. Era uma bicicleta grande, de passeio, e que possuía dois alforjes, um em cada lateral da carona, o que fazia com que eu ficasse mais confortável.

Chegamos ao local e alguns ciclistas já se encontravam reunidos numa parte do Largo. Chegamos e cumprimentamos uns aos outros. Os que já estavam lá se agrupavam em grupos pequenos e pareciam conversar alegres sobre assuntos indeterminados. Observei como eles se estabeleciam ali e como os recém-chegados eram recebidos. A maioria encontrava seus conhecidos ou amigos e largava a bicicleta para conversar. Outros ficavam em cima da bicicleta prontos para iniciarem a pedalada (mesmo que ainda demorasse um pouco para o início do evento).

Logo que chegamos, vi o grupo maior, onde estava o Natã, distribuindo um panfleto. Natã é um jovem de 23 anos, trabalha na Pedal Express, empresa de entregas em bicicleta da cidade de Porto Alegre. Iniciou a faculdade de Ciências Sociais, mas desistiu do curso. Participa de mobilizações da comunidade *anarcopunk* e de eventos pertencentes à cultura da bicicleta. O panfleto chegou até mim, da mesma maneira que era distribuído para todos os que estavam por ali, com o intuito de manter os demais a par da informação. No panfleto tinha o trajeto traçado para o percurso do dia. Era a primeira vez que levavam uma sugestão de trajeto. O trajeto costuma ser discutido abertamente e as informações repassadas aos demais para aprovação. Com um trajeto pronto, a impressão era de que a sugestão de trajeto não era mais uma sugestão, mas sim um percurso pré-definido e que todos iriam seguir. Claramente era só uma impressão, pois a ideia era discutir se o trajeto era viável. A reação ao receber o trajeto impresso varia entre ver, aceitar e guardar, ou perguntar sobre as ruas que não conhecia.

Fotografia 2 – Panfleto com a sugestão de trajeto proposto por Natã



Fonte: Registrada pela autora (2011)

Quando parei para observar como eram as bicicletas, reparei que a grande maioria dos pequenos grupos ou duplas conversavam sobre elas. Se alguém não reconhecia a bicicleta que o amigo estava, imediatamente perguntava se era nova ou se era sua. As bicicletas ganham um *status* especial nesse evento, afinal é a “celebração” da bicicleta como meio de transporte alternativo. E sempre que ela era nova ou diferente em algum aspecto era pedido para dar uma volta. Assim, vi muitos ciclistas experimentando as bicicletas dos outros. Mas essas bicicletas nunca eram das mais caras ou chamativas e, por consequência, elas estavam sob posse de pessoas que aparentavam gostar delas como uma nova maneira de se expressar e não faziam, por exemplo, parte dos ciclistas amadores que correm com as incrementadas bicicletas de velocidade.

Existe o grupo das bicicletas fixas. São bicicletas simples, modelo de corrida, mas que não possuem marchas e, às vezes, nem freio. São bicicletas que possuem a roda fixa na pinha que vai a corrente, portanto não tem catraca (a catraca é o que permite que a roda gire enquanto o ciclista para de pedalar). Isso faz com que a roda traseira gire sempre que o pedal girar, tornando metade – ou quase – da força usada para pedalar ser impulsionada pela roda já em movimento. Isso gera uma economia de energia gasta pelo ciclista e um maior controle sobre a bicicleta, pois os pedais funcionam também como freio. Não como uma bicicleta com freio torpedo, onde girar o pedal para trás faz com que ela freie, mas sim pela função já relatada de que o pedal gira conjuntamente com a roda traseira.

Fotografia 3 – Ciclistas vestidos com roupas próprias de ciclismo



Fonte: Registrado pela autora (2011)

Tinha um grupo de ciclistas que possuía bicicletas de corrida. Eles se vestiam com roupas próprias para ciclismo, roupas coladas ao corpo - na maioria das vezes, mais chamativas e com marcas estampadas no tecido - para diminuir o atrito com o ar e dar maior liberdade ao movimento, deixando-os, assim, confortáveis. Esses estavam agrupados perto de uma carrocinha de pipoca que se instalara ali. E muitos eram os ciclistas presentes no local que iam comprar a pipoca para comê-la enquanto conversavam e esperavam por mais participantes para a pedalada. Reparei também que nesse dia tinha um fotógrafo com uma câmera profissional. Ele tirava fotos de uma distância relativa para tentar enquadrar o grande grupo. E pelo fato de não se aproximar das pessoas para conversar, me fez pensar que não conhecia ninguém ali. Que seriam fotos profissionais, para algum veículo de comunicação. Antes do Atropelamento, que ocorreu no mês de fevereiro, os únicos fotógrafos presentes eram participantes da massa, mas isso mudou depois do episódio descrito no capítulo anterior.

Quando já tinha um bom número de ciclistas – a ponto da contagem tornar-se quase impossível – e do horário já ter ultrapassado o de início usual da pedalada, alguns ciclistas começam a gritar: “vamos pedalar!”. E a movimentação começou, fazendo com que gradualmente outros comessem a gritar e a se movimentar para iniciar o trajeto.

Posicionei-me na carona da bicicleta e, quando estávamos nos dirigindo para o fim do Largo a fim de entrar na Avenida José do Patrocínio, Klaus me deu uma

câmera pequena, que filma em alta qualidade e pode ser presa no capacete. Graças ao empréstimo, mais tarde pude utilizar essas filmagens para descrever com mais exatidão o percurso. Saímos do Largo com alguns ciclistas pedindo paciência aos motoristas que entravam na mesma avenida, para que todos os ciclistas pudessem avançar e andar em grupo, sem veículos automotores no meio da pedalada. Eles estavam em quatro ou cinco fazendo o papel de *rolha*. Já era noite e os ciclistas ligaram suas luzes sinalizadoras nas bicicletas, e assim que entramos na Avenida José do Patrocínio, os ciclistas começaram a gritar e a buzinar sem parar, dando o ritmo de uma comemoração. Nesse momento poucos ensaiavam os gritos de costume e podia-se ouvir algumas vozes gritando: “Bicicleta! Um carro a menos!” e “mais amor, menos motor”. Além dessas frases, soam gritos e grunhidos que servem apenas para fazer barulho. Assim, a Massa pode ser vista por onde passa.

O número incalculável de ciclistas faz com que a rua fique tomada por eles, sem espaço para os carros passarem. Pela quantidade de bicicletas na rua e para a segurança do grupo, sempre que possível só transitam bicicletas. Os automotores ficam para trás do grupo e assim que nos dirigimos a outra rua ou avenida eles podem continuar seu trajeto.

4.1.1 O trajeto

Seguimos pela Avenida José do Patrocínio até a Rua da República e dobramos à esquerda. Eu estava da metade para trás do grupo e pude ver, quando alguns já se encontravam na Rua da República, que um táxi, que vinha da República pela direita e se encaminhava para o mesmo sentido e direção que nós, tentou passar pelo meio das bicicletas. Ele chegou a avançar um pouco pela José do Patrocínio e voltar quase que na contramão para entrar na Rua da República em direção à Lima e Silva.

Quando nos aproximamos, pude ver alguns ciclistas parados na frente do carro, fazendo o papel de *rolha*, e outro se aproximando do motorista do táxi para entregar um panfleto explicativo de como a massa se comporta. Assim como quando um acidente ocorre na via e o trânsito se torna um pouco mais lento pelas circunstâncias geradas e pela curiosidade de alguns motoristas que desaceleram com o intuito de ver o que de fato ocorreu, alguns ciclistas faziam a curva com mais cautela, observando o que acontecia ali. Assim que o ciclista que tentou dar o

panfleto ao motorista viu que não teria diálogo, se virou para o resto da Massa e pediu que andassem com alguma pressa. Sinalizando que teríamos que passar um pouco mais rápido do que o de costume, pois tinha um motorista com alguma pressa e, para não gerar conflito, ele pediu que nos apressássemos.

Figura 1 – Mapa com o percurso de agosto



Fonte: *Google Maps* (2011)

No momento em que entramos nessa rua, os ciclistas começaram a cantar os versos preparados para essa pedalada. É uma rua com movimento intenso de pedestres que se deslocam entre saídas de trabalho e entradas em bares. O “conflito” descrito há pouco colaborou para aumentar cânticos. Os versos cantados eram os mesmos citados acima, misturados com outras manifestações aleatórias.

Em cada cruzamento que passávamos com o sinal aberto, ou pelas ruas que davam nas avenidas em que estávamos, havia a ação dos *rolhas*. Eduardo Macedo foi o ciclista que mais estava presente no papel de *rolha*. Ele se dirigia aos carros parados, mesmo se ele não fosse o ciclista *rolha*, fazia sinal de positivo com a mão e gritava em bom som “Obrigado por esperar, motorista! Valeu por esperar!”

Fotografia 4 – Eduardo Macedo no papel de rolha



Fonte: Registrado pela autora (2011)

Antes de cruzarmos a Avenida Loureiro da Silva, paramos no sinal vermelho, que parava o trânsito para quem estava na Lima e Silva. O sinal mudou para o verde e ao atravessarmos a grande avenida, carros parados no sinal buzinaaram. Quando os carros buzinaam pode significar duas coisas: que eles estão incomodados com a espera que lhes é causada ou que eles apoiam o movimento e a buzina sinaliza um contato amigável. Sem saber do que se tratava de fato, os ciclistas retribuem a buzina, com suas buzinas nas bicicletas e com gritos e assovios.

Seguimos pela Rua Fernando Machado, continuando os cantos e a cada vez eles variavam entre os já citados e frases como “Ei bicicletada, o que é que você acha: a cada pedalada uma ciclo faixa?”. Quando o fluxo de pessoas aumentava, nas ruas ou sentadas nos bares, alguém puxava o canto “vem, vem, vem pra massa vem!”, fazendo sinal com as mãos, como um convite aos transeuntes para participarem também. Alguns olhavam surpresos, tentando entender o que os ciclistas estavam cantando. Outros entendiam e imediatamente abriam sorrisos alegres. E tinha também quem simplesmente não olhasse ou nos visse e não fizesse sinal nenhum. O grupo passou por um ciclista que estava parado na calçada com sua bicicleta vendo a Massa passar. Seu olhar de surpresa e seriedade nos levava a entender que ele não estava participando conosco, o que fez com que alguns ciclistas o convidassem para entrar na pedalada.

Como eu estava com a câmera, eventualmente me pediam para filmar algo novo que viam dentre os participantes da Massa. Pediram-me para filmar um jovem que andava incansavelmente em um monociclo durante todo o percurso, dois homens em *skates* e as crianças que acompanhavam o trajeto. Sempre que passávamos pelos *rolhas*, Klaus pedia que eu os filmasse. Acho que a intenção dessas filmagens é, além de mostrar como os participantes interagem e fazer com que apareçam no vídeo, como a Massa – como um todo – se comporta nas ruas no que diz respeito a sua relação com os motoristas.

No fim da Rua Fernando Machado, dobramos à esquerda na Rua Bento Martins e em seguida na Washington Luiz, para contornar pela Rua Gen. Salustiano e entrar na Rua dos Andradas desde o seu início. Nesta última, a massa se animou e passou a cantar bastante. Por ser uma avenida estreita, a massa se manteve mais alongada e, portanto, mais tempo em exposição nela. Nas proximidades da Casa de Cultura Mario Quintana¹² existem algumas academias e mesas colocadas na calçada, onde pessoas sentam e conversam. Nesses momentos, a cantoria aumenta e as pessoas se tornam mais receptivas ao movimento que passa e comemora o seu espaço na rua, com uma pedalada, cantoria, sorriso e gestos de afeição.

Algumas vezes pude ver os ciclistas indicando como se comportar durante a pedalada. Não era uma imposição, apenas uma forma de expressar aquilo que eles achavam que deveria estar em conformidade com as atitudes de quem pedala no evento. Quando estávamos na Rua Washington Luiz, que possui dois sentidos para o fluxo, pude observar que poucos ciclistas andavam na contramão. Logo em seguida escutei a frase “não anda na contramão” ser repetida toda vez que alguém pedalava na pista reservada ao sentido oposto do que a Massa estava. A maioria escutava e voltava para a faixa, visto que logo depois carros passavam a toda a velocidade por ali. Outros momentos educativos como esse pude observar quando ciclistas se deslocavam pela calçada. Entoaram frases como “pela calçada não é legal”, mas nunca usando de maneira imperativa para falar uns com os outros.

Seguimos pela Rua dos Andradas até a Rua Caldas Júnior e entramos na Siqueira Campos em direção a Av. Júlio de Castilhos. Já era noite e o trânsito estava bem calmo por ali. Notei, então, dois momentos distintos, mas muito

¹² Instituição cultural da cidade localizada num prédio histórico de uma das vias mais conhecidas da capital: a Rua dos Andradas, no centro da cidade.

próximos em instantes de uma movimentação mais “acalorada”. Quando estávamos quase chegando ao Mercado Público, passamos por dois restaurantes dispostos lado a lado no lado esquerdo da rua e com grande movimentação de clientes. Ao passarmos gritando “Bicicleta, um carro a menos!”, observei que os gritos dos ciclistas começaram a soar mais alto e pude ver que a motivação era a interação dos clientes dos restaurantes. Eles abanavam, gritavam, sorriam e demonstravam harmonizar-se com a massa que passava. Quando passamos por baixo do camelódromo do centro da cidade, a movimentação de gritos e cantos aumentou. Ouvimos buzinaços acompanhando a nossa cantoria e isso fez com que cantássemos mais. Seguimos em direção a Av. Farrapos. Pude notar nesse meio tempo que os cantos aumentavam também quando passávamos por baixo de túneis e viadutos.

As músicas são entoadas aleatoriamente na maioria das vezes, mas em alguns casos específicos podemos notar que, dependendo do que elas falam, são cantadas em lugares com maior movimento de pedestres ou lugares que representam a maior concentração de carros e, por consequência, engarrafamentos. Como exemplo, os versos: “Não tem fumaça nem poluição, é só na força pra chegar com diversão”, que pude ouvir enquanto pedalávamos na Av. Julio de Castilhos.

Dobramos à direita na Rua da Conceição e seguimos para a Avenida Farrapos. Parece que é a primeira vez que a massa se desloca por essa última avenida. A movimentação ali era apenas para os bares do entorno. Depois de pedalar pela escuridão por um bom tempo nessa avenida, dobramos à direita na Rua Pelotas e novamente dobramos à direita na Avenida Cristóvão Colombo. Quando estávamos dobrando na Avenida Cristóvão Colombo, uma viatura da Brigada Militar estava atrás de nós com as sirenes ligadas. Pedi ao motorista da “nossa” bicicleta que andasse um pouco mais devagar para eu poder entender o que estava acontecendo. Éramos então quase os últimos da massa e ficamos bem perto do carro da Brigada. Nada aconteceu, seguimos o fluxo com a massa e, mais adiante, um menino que devia ter oito ou nove anos perdeu os freios da bicicleta. Paramos no meio da pista para ajudá-lo, assim como outros quatro ciclistas. Acharam melhor levá-lo para a calçada, já que estávamos no fim da massa e já podíamos avistar os automóveis atrás da massa chegando. Para não impedir o deslocamento dos outros transportes, essa era a melhor opção. Ainda quando colocavam a bicicleta do menino na calçada, a viatura que estava atrás de nós

anteriormente ativou a sirene com um toque, apenas para sinalizar que estavam ali e que, possivelmente, não poderíamos estar parados na via. Dois ciclistas ficaram com o menino na calçada para ajudar no conserto da bicicleta.

Entramos na Rua Santo Antônio e dobramos à esquerda na Avenida Independência. Nesta última seguimos até a Rua Mariante. A Massa parou na esquina com a Avenida Ramiro Barcelos, pois havia crianças e outros veículos, descer a lomba da Mariante em sentido à Avenida Goethe seria um pouco perigoso para eles. Mas a maioria que estava na frente decidiu por ir reto. Na verdade é assim que os trajetos costumavam ser traçados: no calor da hora e no momento em que estávamos pedalando. Um pouco antes de descer a Rua Mariante, as duas meninas que estavam acompanhadas de um homem pararam e mais duas ciclistas mulheres acompanharam-nas por outra rua, de modo que não desceriam a lomba e encontraram a massa mais a frente.

Da Rua Mariante entramos na Avenida Goethe no sentido do centro. Entramos na Avenida Vasco da Gama e fomos até a Rua Fernandes Vieira, onde dobramos à esquerda. No semáforo desta última rua com a Avenida Osvaldo Aranha, paramos, pois o sinal estava vermelho e os ciclistas começaram a bater palmas. É frequente o gesto de bater palmas quando a massa para no sinal vermelho. A meu ver é uma maneira de ainda fazer barulho mesmo quando paramos e também de continuar com algum movimento para não cair o nível de envolvimento dos participantes.

Atravessamos a Avenida Osvaldo Aranha e entramos nela à esquerda. Fomos até a Avenida Ramiro Barcelos onde entramos e seguimos até a Avenida Ipiranga. No cruzamento dessas duas últimas, o semáforo estava aberto para nós e alguns ciclistas se posicionaram como “rolhas” para garantir que os motoristas não avançassem depois que o sinal ficasse verde pra eles se ainda tivessem ciclistas na via para fazer a conversão. O sinal ficou verde exatamente quando faltava ainda metade da massa para dobrar na Ipiranga. Os motoristas dos automóveis que aguardavam no semáforo começaram a buzinar sem parar. Então um ciclista decidiu parar no meio da via e disse para todo mundo deitar. Os ciclistas começaram a largar suas bicicletas e deitaram no asfalto. Esse mesmo ato aconteceu pela primeira vez na manifestação de protesto contra a violência no trânsito e na Massa Crítica seguinte ao Atropelamento, onde os ciclistas deitaram no local em que ocorreu o evento em protesto ao Atropelamento. Dessa vez o motivo era protestar

contra os motoristas que não sabiam esperar alguns poucos minutos até continuar o seu trajeto. E se não sabiam esperar, iriam aprender à força, pois com os ciclistas deitados no asfalto ao lado de suas bicicletas, demorariam mais tempo para chegar ao local destinado. Não foi a massa toda que deitou. O ciclista que me levava na carona foi um dos que preferiu ficar na bicicleta para não dar muito tempo a esse evento. Ele estava preocupado com o fluxo da massa e com o fluxo dos motoristas que vinham atrás de nós. Assim que deitavam no asfalto os gritos e buzinas aumentavam por parte dos ciclistas. Entoavam um verso cantado que dizia “ah, a-há, todo mundo vai deitar!”. Logo em seguida cantaram os versos “mais amor, menos motor!” e, segurando as bicicletas nas mãos, na medida em que podiam, pulavam e cantavam “quem não pula quer motor”. Isso tudo durou cerca de um minuto.

Entramos então na Avenida General Lima e Silva. A Massa seguia para o fim. Dali nos direcionamos para o local de saída, que também é a chegada do passeio. Chegamos ao Largo da Epatur ou Zumbi dos Palmares para o fim do evento. Muitos dos que participavam foram embora com alguma urgência. Outros muitos ainda se mantiveram no local para conversar e decidir o que fazer depois da *bicicletada*. Ficaram todos dispostos em um aglomerado com as bicicletas no chão. Klaus começou a dar voltas ao redor dos que estavam ali para que eu pudesse filmar todo mundo. Em seguida, os ciclistas começaram a dar as mãos, fizeram uma roda muito grande e começaram a rodar. Nunca tinha visto tal comemoração no final de uma MC. Eu e Klaus continuamos contornando o círculo por fora para filmar. Então eu sugeri que filmássemos os rostos de quem estava ali participando desse momento de celebração. Entramos na roda e filmamos de dentro. Foi realmente inédita uma movimentação dessas. Era uma comemoração de fato pelo momento juntos na pedalada.

Assim que essa movimentação terminou, os grupos começaram a se encontrar para combinar uma possível janta. Dividiram-se entre jantar no lugar já costumeiro ou ir pra casa de alguns. Mas a maioria se dispersou e eu também não pude acompanhá-los por mais tempo.

4.2 Descrição Massa Crítica - 30 de setembro de 2011

Por volta das 18 horas, os ciclistas começaram a chegar ao Largo Zumbi dos Palmares. Havia um número menor de ciclistas, pois chovia um pouco. A

configuração coletiva é sempre desenvolvida da mesma forma: agrupam-se em pequenos grupos de conhecidos e conversam sobre assuntos diversos. Essa aproximação no imediato encontro tende a ser cautelosa, ainda mais pelos ciclistas que chegam sozinhos ao local da saída. Os que se conhecem se fecham em seus grupos e apenas cumprimentam os demais. Ao tentar observar o que eles conversavam, era preciso reconhecer um amigo para entrar no grupo.

Avistei o Cristiano e o Guilherme e me dirigi para perto deles. Ambos jovens, com 25 e 26 anos, respectivamente, e estudantes de Ensino Superior. Cristiano cursou Ciências Sociais até os dois primeiros anos do curso e agora finaliza a graduação em Educação Física. Guilherme é estudante de Ciências Sociais e militante político do PSOL (Partido Socialismo e Liberdade). Participa do MC desde o início de 2011 e não tem faltado a nenhum encontro desde então. Eles estavam acompanhados de uma menina, da qual não recorro o nome, mas a quem fui apresentada, que recentemente começou a participar do MC. Os três conversavam sobre a sugestão de trajeto para o percurso do dia. Essa sugestão foi feita por Natã, mesmo ciclista que fez a sugestão de trajeto da MC anterior, do mês de agosto.

Fotografia 5 – Panfleto com a sugestão de trajeto proposto por Natã



Fonte: Registrado pela autora (2011)

Era possível dividir quase que igualmente o número de mulheres e homens dessa vez. A maioria era jovem, entre 20 e 25 anos. Nenhuma criança se encontrava presente no dia e isso provavelmente se devia ao fato de estar chovendo.

Dentre muitos participantes que registram o evento com suas câmeras fotográficas, havia um senhor de meia-idade que tirava fotografias dos presentes. Ele participa com frequência do MC e normalmente está acompanhado de amigos. É

comum os participantes fazerem registros fotográficos, muito ciclistas estavam ali registrando o momento de encontro e preparação para a saída da Massa. A foto funciona como uma lembrança que tem como objetivo prolongar as horas do evento. Após o fim do passeio, aproximadamente duas horas de percurso, as fotos são postadas na internet em redes sociais e *blogs* que tenham ligação com o evento ou em páginas pessoais. Além do caráter emocional/pessoal, onde o registro fotográfico serve como um instrumento de adesão e pertencimento ao grupo, existe a estratégia de busca por repercussão midiática.

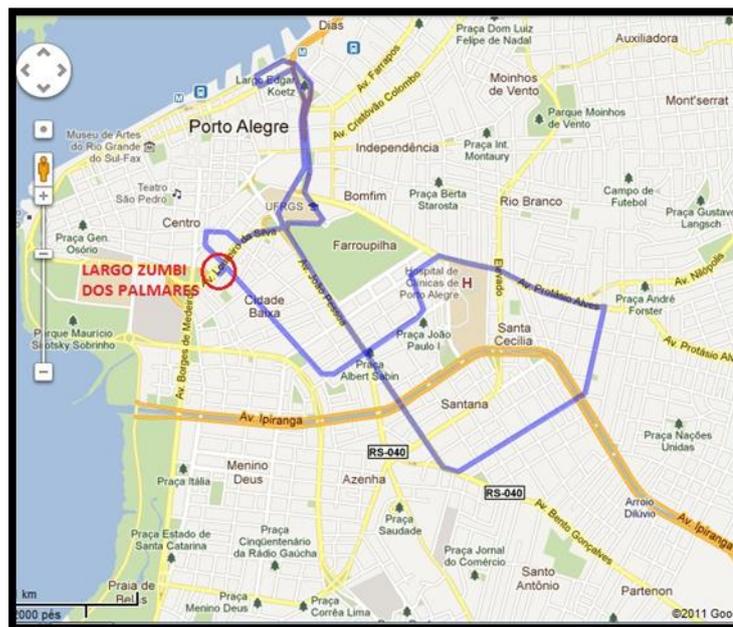
Ao lado do grupo onde estavam Guilherme e Cristiano, encontrei Marcelo conversando com amigos, eles consumiam bebida alcoólica. Quando questionados se iriam beber durante o trajeto, respondiam que era para tomar nesse momento de espera para a partida do percurso. Eles não oferecem aos demais participantes., talvez por ser uma atitude vista com ressalvas pelos demais. A bebida denota o espírito de comemoração que circunda esse encontro que dá início à pedalada. Assim como em uma festa ou reunião de amigos em um bar, o encontro sugere um momento festivo e de descontração mas, mesmo que não existam regras rígidas a respeito dessa forma de descontração, a maioria dos participantes parece não estimular a prática.

Perto das 19 horas, cerca de cinco ciclistas começaram a contornar o grande grupo buzinando ou gritando “vamos pedalar!”. Assim que um ciclista começa a circular com o intuito de fazer com que o restante do movimento se prepare para dar início às pedaladas, os demais vão interagindo e, como que num ‘consciente coletivo’, todos atendem o chamado. É uma negociação tácita formada por pulsões emotivas que faz com que todos sigam os primeiros a se manifestar. Dessa vez os ciclistas demoraram mais do que de costume para se movimentar e começar a pedalar. Normalmente o número de ciclistas que contorna o grupo central maior para dar início às pedaladas não passa de 10 pessoas, mas dessa vez a quantidade aumentou e muitos participavam desse momento que dá início ao evento. E assim saíram do Largo em direção à Avenida José do Patrocínio. Já na saída do Largo, os ciclistas-rolhas se posicionaram no meio da avenida para permitir que todos os ciclistas saíssem em segurança do local e sem que os carros continuassem avançando. Como os *rolhas* precisam garantir o bloqueio momentâneo do fluxo dos automóveis, assim que o primeiro ciclista depois dele entra na avenida, esses tendem a ser quem estará na frente do grupo, puxando o início da pedalada.

4.2.1 O trajeto

A Massa seguiu por toda a Avenida José do Patrocínio até a Rua Dr. Sebastião Leão que, ao atravessar a Avenida João Pessoa, vira a Rua Jerônimo de Ornelas. Então entramos à esquerda na Rua Santa Terezinha e seguimos até a Avenida Venâncio Aires, passando pela frente do Hospital de Pronto Socorro e entrando à direita na Avenida Osvaldo Aranha, que logo vira a Avenida Protásio Alves. Durante o percurso nessa última avenida, que é uma das maiores da cidade de Porto Alegre em termos de extensão, os ciclistas ocuparam a via toda; pois por se tratar de uma avenida estreita, permitir que os carros passassem por uma das faixas seria arriscar a segurança dos participantes.

Figura 2 – Mapa com o percurso do mês de setembro



Fonte: *Google Maps* (2011)

Quando ocupam as duas únicas faixas de uma avenida bastante movimentada como essa, os motoristas atrás da massa começam a buzinar com mais frequência. Eu estava mais para o final do grupo quando um motoqueiro tentou passar pelo meio dos ciclistas. A atitude dos ciclistas nesses casos é dividida em duas possibilidades: há os que conversam com o motorista e explicam a lógica de funcionamento e o motivo pelo qual ele não pode passar por ali, explicando as

questões de segurança; e há os que pedalam na frente do motociclista, trancando as suas investidas aceleradas de entrar e passar pelo grupo. Ainda nessa avenida, vimos carros utilizando o corredor de ônibus para ultrapassar o grupo. Os ciclistas reagem com vaias e gritos de desaprovação. O fato de utilizarem uma via que não lhes é direcionada ao invés de esperar alguns minutos até poderem seguir seu trajeto é, para os ciclistas, o sinal de que a educação no trânsito precisa muito ser pensada. Soube disso quando ouvi Pedro e um amigo conversando sobre a questão, logo após o fato descrito acima ter ocorrido.

Seguimos pela Avenida Protásio Alves por mais duas quadras até entrarmos na Rua Vicente da Fontoura. Na sugestão de trajeto proposta pelo Natã, após essa última rua deveríamos entrar na Avenida Ipiranga, à esquerda, dobrar à direita na Rua Euclides da Cunha e então entrar na Avenida Bento Gonçalves no sentido bairro-centro. Mas, durante o trajeto, o percurso proposto foi modificado; mas esta mudança não representa um desacordo, já que os participantes da Massa Crítica de Porto Alegre consentem que o trajeto pode ser definido na hora, visto que até dois eventos antes uma sugestão nunca tinha sido trazida.

Seguimos pela Rua Vicente da Fontoura até a Avenida Bento Gonçalves. Talvez por ser mais simples continuar pela Rua Vicente da Fontoura. Nessa rua tivemos duas surpresas. Primeiro, um carro que estava em uma rua perpendicular a nossa parou para passarmos, e o motorista saiu do carro retirando com muita rapidez uma câmera fotográfica do bolso. No primeiro momento, eu e Marcos, que estávamos lado a lado, ficamos assustados e comentamos que, pela rapidez e ansiedade com que o motorista estava articulando seus gestos, talvez fosse alguma coisa perigosa, como uma arma. Marcos viu a felicidade dele e, por isso, a ansiedade de registrar uma fotografia do movimento antes que chegasse o fim dele, e o ajudou com a fotografia. Marcos foi até o motorista e disse que tirava a foto pra ele. Ele aceitou e depois tiraram uma foto dos dois.

Fotografia 6 – Motorista que abordou ciclistas do MC para tirar uma fotografia dos mesmos



Fonte: Registrado pela autora (2011)

Seguimos a pedalada comentando que tinha sido um momento de susto. Logo em seguida, um motorista que estava logo atrás da massa avançava com o carro até ficar muito perto de mim e do Douglas. Marcos advertiu o motorista dizendo “mais longe, amigão, não precisa chegar tão perto!”. Tentei também conversar com ele, explicar que era preciso esperar só alguns minutos que já iríamos sair daquela rua e liberar o trânsito para ele seguir o seu rumo. Mas ele me ignorou, continuou aproximando o carro cada vez mais de nossas bicicletas. Klaus, que, assim como outros participantes a partir do evento do Atropelamento, anda sempre com sua câmera filmando a massa inteira e particularmente os carros e a movimentação do trânsito atrás do movimento, se posicionou rapidamente perto de nós e filmou o carro, a placa e o motorista. É uma medida de segurança para evitar que os motoristas tenham atitudes agressivas como no caso do atropelador de fevereiro desse ano. Klaus acredita que assim eles se inibam e, caso queiram cometer algum ato transgressor, declinem de sua intenção por estarem sendo filmados. Marcos, que estava mais próximo de mim e do motorista, também estava filmando. Após a tentativa de conversa, o motorista alegou que não ia esperar, que estava voltando de 17 horas de trabalho e queria chegar em casa. Marcos e outros ciclistas responderam ao motorista que nós, fazendo menção à Massa Crítica como um todo, também havíamos trabalhado durante o dia e que naquele momento estávamos ali, por meio da diversão, “pra fazer o que tu (motorista em questão) e os nossos governantes não fazem.” Douglas gritou mais a frente que “é só hoje!”, fazendo

alusão ao fato de o movimento ocupar as ruas apenas uma vez por mês. Havia um carro ao lado desse, atrás da Massa, onde o motorista concordou conosco e nos disse “é isso mesmo! Ocupa! Ocupa e não deixa ele passar!”

E aqui avistamos a torcida contra e a torcida a favor. Não é primeira vez que motoristas demonstram suas opiniões contrárias ao acontecimento, e é justamente nesse ponto que a ideologia do movimento entra em cena. O fato de estarem na rua, buscando o seu espaço junto aos automóveis, é para que o outro entenda que existe uma alternativa para a situação do trânsito atual, na tentativa de mostrar que é preciso pensar de forma menos individualista e abrir o diálogo, até mesmo sobre a questão ambiental. É por si só uma busca do confronto de ideias. De fato elas acontecem, como narrei acima. Logo entramos na Avenida Bento Gonçalves, onde os participantes pediram para o grupo liberar a pista da esquerda para deixar os carros passarem. Seguimos pela faixa da direita até a Avenida João Pessoa, cruzando a Avenida Ipiranga. Os *rolhas* tem papel fundamental na travessia das grandes avenidas, como dessa última citada, colocando-se em frente aos carros nos semáforos, nos dois sentidos, e também na linha de cruzamento dos corredores de ônibus. Aqui, mais uma vez, o trajeto seguiu outro rumo que não o sugerido, pois o folheto que ganhamos antes do início da pedalada, sinalizava que entrássemos à esquerda na Av. Ipiranga e seguíssemos até a Av. Getúlio Vargas, passando pela Av. Praia de Belas em direção ao Largo Zumbi dos Palmares. Fomos até perto do final da Av. João Pessoa, passando pelo Parque Farroupilha, a famosa Redenção, entrando à direita no final da Avenida Loureiro da Silva, que logo vira a Av. Eng. Luiz Englert, passando pela Av. Paulo Gama, ambas contornam o Campus Central da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Quando chegamos à sinaleira localizada antes do cruzamento com a Avenida Osvaldo Aranha, questionamos onde iríamos parar, já que o trajeto sugerido não estava mais sendo seguido e a nossa frente as opções eram reduzidas: Av. Osvaldo Aranha à direita, com pouco movimento, entrar no corredor de ônibus à esquerda e voltar para a Av. Loureiro da Silva, contornando mais uma vez a Universidade Federal ou o Túnel do Viaduto da Conceição, em direção ao terminal rodoviário da cidade. A questão era um pouco delicada, pois me lembro de ter ouvido negativas com relação ao Túnel em eventos anteriores e inclusive nesse dia. O motivo apontado se baseia no fato de o túnel ser local de fluxo intenso de veículos que se deslocam em direção ao anel rodoviário da cidade, ao centro e à saída de Porto Alegre por meio da Avenida Castelo Branco. A

preocupação era com a segurança dos participantes e com a espera prolongada dos motoristas e passageiros de transporte público que teriam que passar por ali.

Contudo, a preocupação deu lugar à euforia e, enquanto esperávamos o sinal abrir, os participantes começaram a bater palmas e a gritar “Túnel!” repetidas vezes. Então o sinal abriu, os *rolhas* se dirigiram para os seus lugares, à frente dos carros que estavam nos semáforos nos dois sentidos da Av. Osvaldo Aranha, e seguimos em direção ao Túnel da Conceição. Quando entramos no Túnel, uma emoção diferente pairou sobre os ciclistas e só se podiam ouvir os gritos ecoando nas paredes dentro do Túnel. Quem não gritava, sorria. E o fazia com um enorme prazer visível. Muitas pessoas tiravam fotos e/ou filmavam esse momento do percurso.

Fotografia 7 – Ciclistas no Túnel da Conceição



Fonte: Registrado pela autora (2011)

Saindo do Túnel e passando pelo Viaduto da Conceição, fomos para a Avenida Mauá e andamos duas quadras até a Rua Carlos Chagas. Entramos à esquerda na Av. Júlio de Castilhos e à direita na Rua da Conceição. Aqui, mais uma vez, começaram a gritar pedindo que passássemos novamente pelo Túnel da Conceição. A sensação de prazer experimentada pela maioria fez com que o evento fosse repetido. Gritavam “Túnel, eu te amo!” enquanto subíamos o Viaduto da Conceição, seguindo para o Túnel. Passei ao lado do Cristiano, o mesmo que citei anteriormente, e ele me disse para deitarmos no chão dentro do Túnel. Respondi para ele que era um pouco perigoso e que iríamos fazer os motoristas que estavam atrás de nós esperarem mais que o normal. A ideia já tinha corrido entre os ciclistas, difícil saber quantos, e, chegando ao Túnel, mais ou menos 30 ciclistas deitaram no chão, enquanto outros 20 batiam no painel de alumínio que separava a obra que

estava sendo realizada da via permitida para passagem dos veículos. O restante parou por pouco tempo e todos continuaram a gritar e a filmar. Como se os gritos eufóricos não repercutissem o suficiente, ainda haviam as batidas com as palmas das mãos no painel, para potencializar o barulho gerado dentro do Túnel. O tempo de duração dessa manifestação dentro do Túnel foi de aproximadamente quatro minutos. Saindo dali, entoavam frases onde uma pessoa grita “Bicicleta!” e o restante responde “um carro a menos!”

Continuamos o trajeto pela Rua Sarmiento Leite até a Avenida Loureiro da Silva, entramos à direita na Rua Gen. Lima e Silva, que finaliza na Rua Fernando Machado, e desta até a Rua Marechal Floriano. Entramos na Rua José do Patrocínio e finalizamos no Largo Zumbi dos Palmares.

4.3 Descrição Massa Crítica - 28 de outubro de 2011

A Massa Crítica do mês de outubro era com a temática do Dia das Bruxas. Isso se deve ao fato de o evento ocorrer sempre na última sexta-feira do mês e em outubro essa data cair no dia 28, bem próximo do dia 31, quando ocorre a celebração do *Halloween* (nome original da língua inglesa) em diversas localidades do mundo, sendo mais tradicional nos países de origem anglo-saxônica. Acontecia então um evento dentro do evento.

Os cartazes, panfletos e divulgação na internet anunciavam a “Bicicletada das bruxas” e convidava os participantes a irem fantasiados com a frase “remova seu disfarce de humano e liberte o monstro que você realmente é”. Assim, às 18 horas do dia 28 de outubro, os ciclistas começaram a chegar ao Largo Zumbi dos Palmares com suas bicicletas, cartazes, máquinas fotográficas e fantasias.

Com um final de tarde ensolarado e sem chuva, as crianças se tornaram presentes novamente. Havia pelo menos duas crianças de colo que eram acomodadas em suas cadeiras infantis nas bicicletas dos pais, quatro crianças com idade o suficiente para pedalar na sua própria bicicleta e uma menina que estava na carona da bicicleta de seu irmão mais velho. Dois casais dividiam a mesma bicicleta, um deles levando a menina na carona e o outro a levava no quadro da bicicleta. Avistei também um homem, de aproximadamente 30 anos, de patins acompanhando a Massa. Esses exemplos servem para identificar o perfil do público e simbolizam a vontade de participar do evento mesmo sem possuir uma bicicleta. A adesão ao

símbolo da bicicleta ou de qualquer outro instrumento capaz de ser usado como meio de locomoção não motorizado,

Dada a quantidade grande de participantes desse dia (os próprios fizeram uma estimativa de mais de 500 pessoas), fica impossível definir precisamente a faixa etária. Pude identificar um número em torno de sessenta ciclistas com mais de 50 anos, mas a maioria era jovem de até 35 anos. A presença feminina era massiva e, como no evento do mês anterior, estimo que representava metade do total.

Além dos registros fotográficos feitos pelos participantes, havia um fotógrafo profissional do *Jornal do Comércio*¹³ registrando o momento inicial do *Massa Crítica*, ainda no Largo Zumbi dos Palmares. Ele estava fazendo uma matéria pequena para o dia seguinte sobre os acontecimentos na cidade de Porto Alegre naquela sexta-feira e o encontro dos ciclistas entrou na sua pauta. Iêve e Sérgio, casal que participa do movimento desde abril de 2010, também estava registrando o início do encontro de forma particular. Ambos são jovens de 26 e 35 anos, respectivamente, e trabalham com audiovisual. Iêve é fotógrafa, ilustradora, designer visual, artista. Desenvolve projetos na área do cinema e arte contemporânea, trabalha com plataformas de internet para expor seu trabalho. Sérgio é designer sonoro (ou engenheiro de som) e produtor. Trabalha com a captação, gravação e edição de áudio para filmes comerciais, caseiros ou de arte. Eles levaram seu equipamento de filmagem para documentar depoimentos e imagens dos participantes do evento para um projeto relacionado à cultura da bicicleta na cidade de Porto Alegre. Inspirados por documentários que contam a história do desenvolvimento urbano e ciclístico no que diz respeito às ciclovias de cidades como Amsterdã, na Holanda, voluntários estão reunindo material para poder dialogar com os administradores públicos quando a discussão for sobre o trânsito da capital gaúcha.

¹³ Veículo de mídia impressa brasileiro editado em Porto Alegre de circulação diária e voltado para economia e negócios.

Fotografia 8 – Ivo e Sérgio gravando depoimento de Helton para o documentário



Fonte: Registrado pela autora (2011)

4.3.1 O trajeto

Natã foi o responsável por apresentar e distribuir a sugestão de trajeto nos dois últimos encontros (em agosto e setembro) do Massa Crítica, conforme relatei nas descrições iniciais. Como ele não estava presente, não houve uma proposta apresentada e o percurso foi feito de forma totalmente espontânea pelos ciclistas localizados à frente do grupo.

Sáimos do Largo Zumbi dos Palmares às 19h20min. Os “rolhas” ficaram em frente aos carros que estavam na Av. Jose do Patrocínio, para garantir a saída de todos os ciclistas do Largo para a rua. Entramos na Rua da República à esquerda e fomos até a Av. Gen. Lima e Silva. Desta, seguimos até dobrar à esquerda na Av. Loureiro da Silva.

Figura 3 – Mapa com o percurso de outubro



Fonte: *Google Maps* (2011)

Nesta última avenida passamos pela Praça dos Açorianos, onde está localizada a ponte de pedra construída durante o período de pacificação da província rio-grandense, entre os anos de 1842 e 1848, e pelo Monumento dos Açorianos, obra feita em aço pelo escultor Carlos Tenius em 1973 em homenagem aos primeiros casais de açorianos que chegaram a Porto Alegre, em 1752¹⁴. Seguimos até o final (que na verdade é o início) da Av. Loureiro, passando por baixo da construção do projeto-piloto do Aeromóvel¹⁵ de Porto Alegre, construído em 1983, e entramos na Av. Presidente João Goulart, passando em frente à Câmara Municipal de Porto Alegre, representante do Poder Legislativo. Continuamos pela direita nesta avenida, passando pela frente do Centro Cultural Usina do Gasômetro¹⁶ até chegar à Rua Siqueira Campos. Dobramos então à esquerda na Travessa Araújo Ribeiro, entrando na Avenida Mauá exatamente em frente a um dos acessos ao Cais do Porto, onde estava ocorrendo uma das mostras da 8ª Bienal do Mercosul¹⁷.

¹⁴ Disponível no *site* da Prefeitura de Porto Alegre <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro>>, visitado em setembro de 2011.

¹⁵ Veículo alternativo para o transporte público de passageiros que funciona de forma automatizada, sem pilotos ou motor, propulsionado a ar. Foi criado com o objetivo de melhorar o transporte urbano nacional, já que o gasto de energia é a metade do consumido por um ônibus convencional e 8,5 vezes inferior ao de um automóvel para carregar uma pessoa por um quilômetro. Disponível em: <www.mecanica.ufrgs.br>, visitado em setembro de 2011.

¹⁶ Prédio inaugurado em 1928 projetado para gerar energia elétrica à base de carvão mineral para a cidade. Atualmente é um dos principais centros culturais de Porto Alegre, administrado pela Prefeitura. Disponível no *site* da Prefeitura de Porto Alegre <<http://www.portoalegre.rs.gov.br>>, visitado em setembro de 2011.

¹⁷ Mostra internacional de arte contemporânea que ocorre em Porto Alegre desde 1997.

Retornamos pela Av. Mauá em direção à Usina do Gasômetro. Em uma das paradas de ônibus localizadas nesta avenida, precisamente na existente quase em frente à Usina, uma senhora que esperava o ônibus reclamou da passagem das bicicletas por ali. Pedro, um dos precursores da Massa Crítica de Porto Alegre, jovem de 29 anos, formado em Psicologia e ministrante de palestras sobre comunicação não violenta, parou para conversar com essa senhora. Ele sempre carrega panfletos com textos explicativos sobre o movimento para entregar aos pedestres e motoristas durante o percurso da Massa. Em minutos ele resumiu a manifestação dos ciclistas e disse que o evento atrasa o trânsito por pouco tempo e apenas uma vez ao mês, ganhando assim a simpatia daquela senhora.

Continuamos até chegar à Avenida Edvaldo Pereira Paiva, passando pela lateral do Parque Mauricio Sirotsky Sobrinho, conhecido como Parque da Harmonia, onde ocorre o tradicional Acampamento Farroupilha, que faz parte das festividades da Semana Farroupilha durante o mês de setembro na cidade. Logo à frente estava a Rótula da Esplanada Hely Lopes Meirelles, onde está localizada a escultura “Supercuia”, chamada de “monumento das cuias”, obra recente, projetada para a 4ª Bienal do Mercosul, em 2004. Nessa rótula o movimento de automóveis é intenso e foi necessário um grande número de “rolhas” para a Massa continuar o seu percurso pela Orla do Guaíba, passando pelo Anfiteatro Pôr do Sol, que é local de espetáculos e eventos realizados a céu aberto e que foi palco de três edições do Fórum Social Mundial. Fomos até o Parque Marinha do Brasil, entrando no início da Avenida Ipiranga, à esquerda.

Pela Avenida Ipiranga o trajeto se deu até a Avenida João Pessoa, onde entramos à esquerda e entramos novamente na Avenida Ipiranga para entrar na Rua Gen. Lima e Silva. Nessa rua os participantes sempre ficam mais animados, cantando e chamando as pessoas que estão nas calçadas para fazer parte da Massa. Como é uma rua com grande movimentação noturna, já que abriga bares e restaurantes e possui intenso fluxo de estudantes e trabalhadores, o movimento pode ser mais visado, e tentam, assim, comunicar e passar a mensagem desejada. Avistei simpatizantes do movimento que estavam nas janelas de suas casas e apartamentos acenando e cumprimentando os ciclistas.

Da Rua Gen. Lima e Silva nós seguimos novamente até a Avenida Loureiro da Silva, mas agora entrando à direita. Ficou claro para aqueles que estavam da metade para o fim da Massa que iríamos em direção ao Túnel da Conceição, como

no evento anterior. Era possível ouvir os gritos clamando pela passagem no Túnel com as frases já utilizadas anteriormente dizendo “Túnel, eu te amo!”. Contornamos a lateral do Campus Central da Universidade Federal do Rio Grande do Sul até a Avenida Osvaldo Aranha. Esperamos o sinal ficar verde para os ciclistas e os “rolhas” se colocarem nas vias de cruzamento com a Av. Osvaldo Aranha para avançarmos à entrada ao Túnel. Um pouco antes de entrar no túnel, avistei o fotógrafo do Jornal do Comércio, que relatei no início desta descrição, na Rua Irmão José Otão, que fica acima do Túnel, novamente fotografando a MC.

Como da primeira vez, na Massa do mês anterior, quando o Túnel começou a fazer parte do trajeto, ao entrar nele, os ciclistas começaram a gritar. Eram gritos de exaltação e felicidade. É um processo que se repete toda vez que passam por baixo de algum viaduto ou ponte na cidade, onde eles gritam e cantam o mais alto que podem, pois esses lugares produzem eco. É a representação clara de que eles querem ser ouvidos; de que sua passagem pelas ruas precisa ficar gravada na memória dos cidadãos e de que é preciso entender o fato não cotidiano de uma forma que amplie o seu significado e que o evento seja reconhecido. Quanto mais pessoas o virem e ouvirem, mais pessoas podem ser atingidas pelo mesmo objetivo e vontade, e, assim, pensar sobre os aspectos da vida urbana moderna e em qual cidade querem viver. Podemos usar a ideia de eficácia de Durkheim, onde o dinamismo das sociedades pode ser explicado a partir das forças sociais ativas. Ele reconhecia essa eficácia nos cultos, normalmente religiosos, mas podemos estender a análise para objetos rituais modernos.

Saindo do Túnel e passando pela Rua da Conceição, antes de chegar à Rodoviária de Porto Alegre, os ciclistas à frente do grupo pararam para esperar a longa fila de bicicletas se unir de modo a ficar coesa e segura e a fim de que não haja nenhum espaço chamado “buraco” entre o grupo. A empolgação causada pela passagem no Túnel era tanta que assim que avistaram uma passagem para contornar e voltar à Rua da Conceição no outro sentido e passar novamente no Túnel, o fizeram. Entramos nesse contorno do Largo Edgar Koetz e seguimos pelo Viaduto da Conceição até chegar mais uma vez ao Túnel. Os gritos voltaram a ecoar. Saindo dali, as frases “Bicicleta!” e a resposta “um carro a menos” se repetiam.

Logo chegamos à Rua Sarmiento Leite e passamos entre os prédios da UFRGS, chegando na Av. Loureiro da Silva e entramos à direita no retorno que dava para a Avenida João Pessoa. Continuamos nessa avenida até entrar à direita na

Avenida Venâncio Aires. Fomos até o final dessa avenida, na Praça Garibaldi, onde se dá o cruzamento entre a Avenida Getúlio Vargas e a Avenida Érico Veríssimo. Entramos nesta última e fomos em direção à Avenida Ipiranga, a cruzamos e entramos na Rua Marcílio Dias, finalizando o trajeto.

Foram duas horas de percurso e o fim se deu nessa última rua, em uma casa nomeada de “Cidade da Bicicleta”. É a primeira vez que o passeio não encerra em seu local de saída e encontro, o Largo Zumbi dos Palmares, mas havia uma festa programada para depois da Massa Crítica naquele local. A casa é também sede de encontros e reuniões do grupo de estudos intitulado Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS), nele se discute diversos temas ligados às políticas públicas. Um dos projetos desse grupo é sobre Mobilidade Urbana por bicicleta, denominado “Cicloativos”. O fundador do projeto e diretor do LAPPUS é Marcelo Sgarbossa. Marcelo é ciclista urbano e Mestre em Análise de Políticas Públicas pela Universidade de Turim. Foi ciclista profissional e uniu seus interesses pela busca de melhorias na mobilidade urbana de Porto Alegre. Ele participa do Massa Crítica e, desde o Atropelamento, em fevereiro de 2011, sugeriu que a casa fosse utilizada como ponto de encontro para as discussões sobre o caso e sobre temas diversos relacionados à bicicleta.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta etnografia foi construída a partir de minhas observações de três eventos mensais entre os meses de agosto e outubro deste ano (2011). Meu envolvimento com o MC é anterior ao processo de escolha de um projeto de pesquisa, o que faz com que a percepção do evento enquanto movimento relatada aqui ultrapasse a dimensão desse eventos registrados com mais acuidade. O trabalho de campo propriamente etnográfico e a escrita da monografia exigiram um distanciamento em relação à forma como me relacionava com o MC nos tempos de militante.

Com a análise do movimento MC, observei as formas de relacionamento desses atores sociais com o outro e com o mundo. Partindo do meu objetivo de entender as novas dinâmicas de posicionamento na política local a partir de um movimento que ocorre com o intuito de celebrar a bicicleta como meio de transporte, compreendi as práticas específicas desse grupo que vão além da manifestação política.

Celebrar a bicicleta é um modo de chamar a atenção para a forma que conduzimos as nossas vidas no mundo de hoje. E a utilização da bicicleta como instrumento para o enfrentamento dessa ordem vigente se dá de maneira criativa para o enfrentamento do Estado. Os discursos apresentados resumiram esses personagens, mas de maneira alguma se pode representar o movimento como um todo a partir deles. Isso porque o movimento se apresenta, muito mais do que pelas características que relatei, como uma união de indivíduos que possuem, pelo menos, um interesse comum, mas que se apresentam de maneiras distintas com relação, até mesmo, às formas e conteúdo do MC. Representando, assim, a heterogeneidade que implica as suas trajetórias.

O ritual se desloca no tempo e as suas formas de representação e comunicação se adequam ao momento presente. Torna-se necessário uma modificação das estruturas de poder, dos símbolos, da cerimônia e linguagem utilizada pela ritualização contemporânea. Aqui apresentado na organização da esfera política, o rito funciona como uma estratégia de relacionamento. E então surgem novas maneiras de se relacionar com a cidade e viver o cotidiano. Colocando, assim, em prática o discurso ideológico por uma “cidade mais humana”.

Incluí o movimento dentro da perspectiva de ativismo político, buscando compreender que forma era essa de praticar política sem estar dentro do campo político convencional. Entendi que não só no campo da política obtiveram mudanças,

mas também nas relações de trabalho que estabelecem fora do evento, refletindo na criação de uma nova política de trabalho no mundo. Essa nova política de trabalho surge em um momento de efervescência da redemocratização da democracia. Colocando o sujeito no campo da vida pública e da participação, dando visibilidade às ações coletivas.

Detive-me, ainda, na característica analisada por Clastres (1990) de que nas sociedades indígenas, em oposição ao preceito de sociedade atrelada ao trabalho no qual vigora a marcha da civilização ocidental, como forma de comparativo ao modelo estrutural utilizado pelos manifestantes do Massa Crítica. Se não há líderes, não há hierarquia e assim não existe espelhamento entre a estrutura política¹⁸ normativa da sociedade civil e a organização do movimento. Agindo de maneira descentralizadora, o MC se mantém na margem dessas representações políticas convencionais, esquivando-se de concentrar o poder, mantém-no em forma dispersa, polifônica e coletiva.

Pierre Clastres faz uma crítica da Razão política concentrada nas noções de subordinação e dominação em sua obra *Sociedade contra o Estado* (1990), considerada uma das mais importantes no campo da Antropologia Política. Ele afirma que a organização social dispersa dentro de uma economia minimalista das sociedades indígenas sul-americanas não configura um problema e aborda de maneira positiva o que dizem “faltar” na estrutura dessas sociedades, afirmando que a noção de “privação de algo” é fruto de uma abordagem fixa e inconsciente do pensamento etnocêntrico. Para o autor, o termo “sem” nos leva a crer que existe uma limitação na capacidade de estruturação da economia dessas sociedades, e que por isso ela fica num patamar de inferioridade se comparada às sociedades com Estado, com economia, com escrita. Mas Clastres demonstra que não é por falta de aptidão que essas sociedades se apresentam dessa forma, é antes uma questão de escolha. São sociedades pró-ativas, contra e não sem Estado, e é por priorizar outros mecanismos da vida em sociedade, como, por exemplo, o lazer mais do que o trabalho e o poder de decisão coletivo mais que a estruturação por líderes, que essas sociedades se encontram taxadas como incapazes.

¹⁸ O termo aqui representado pela noção de Maquiavel, em sua obra *O Príncipe*: “a arte de conquistar, manter e exercer o poder, o governo”.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Vilma. A Marcha Nacional dos Sem-Terra e o MST. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n. 15, p. 137-139, nov/2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782000000200012> . Acesso em : 15 nov. 2011.

BROMBERGER, Christian. *Le match de football: ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turi*. Paris, 1995.

CHAVES, Christine Alencar. *A Marcha Nacional dos Sem-Terra: Um Estudo sobre a Fabricação do Social*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará UFRJ. 446 pp. 2000.

CLASTRES, Pierre. A Sociedade contra o Estado. In: *A Sociedade contra o Estado*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1990.

CLIFFORD, James. Sobre a alegoria etnográfica. In: *A experiência etnográfica: a antropologia e literatura no século XX*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1998.

CYCLING. Disponível em <<http://www.iamsterdam.com/en/visiting/touristinformation/gettingaround/cycling>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

GIDDENS, Anthony. *Para além da esquerda e da direita: o futuro da política radical*. São Paulo: Ed. Da UNESP, 1996.

GOOGLE. *Google Maps*. Disponível em: <maps.google.com>. Acesso em out. 2011.

GOHN, Maria da Glória. *Teorias dos Movimentos Sociais: paradigmas clássicos e contemporâneos*. São Paulo: Loyola, 6ª ed., 2007.

_____. *Novas Teorias dos Movimentos Sociais*. São Paulo: Loyola, 2008.

LUDD, Ned (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. Tradução de Leo Vnícus.

MASSA CRÍTICA PORTO ALEGRE. *Manifestação nesta terça, dia 01/03*. 2011. Postado em: 28 fev. 2011 no Blog Vai de Bici. Disponível em: <<http://vadebici.wordpress.com/2011/02/28/manifestacao-nesta-terca-dia-0103/>>. Acesso em: 15 nov. 2011.

PEIRANO, Mariza. *O Dito e o Feito: ensaios de antropologia dos rituais*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará/NuAP, 2001.

SEGALEN, Martine. *Ritos e rituais contemporâneos*. Rio de Janeiro: FGV, 2002

TURNER, Victor W. *O Processo Ritual: estrutura e antiestrutura*. Petrópolis: Vozes, 1974.

VAN GENNEP, Arnold. *Os Ritos de Passagem*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1978.

VEGANISMO. Disponível em: <http://www.sociedadevegana.org/index.php?option=com_content&view=article&id=24:veganismo&catid=18:textos-fundamentais&Itemid=15>. Acesso em 25 nov. 2011.

VILAS, Paula Cristina. *A voz dos quilombos: na senda das vocalidades afro-brasileiras*. In: *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 11, n. 24, p. 185-197, jul./dez. 2005

ZUMTHOR, Paul. *A letra e a voz: a "literatura" medieval*. São Paulo: Letras, 1993.