

Irene Benevides Dutra Murta

O GRUPO CICLÍSTICO MASSA CRÍTICA EM BELO HORIZONTE:
relações entre movimentos sociais e lazer

Belo Horizonte
2015

Irene Benevides Dutra Murta

O GRUPO CICLÍSTICO MASSA CRÍTICA EM BELO HORIZONTE:
relações entre movimentos sociais e lazer

Dissertação apresentada ao colegiado do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer – Mestrado em Estudos do Lazer –, da Universidade Federal de Minas Gerais.
Linha de Pesquisa: Lazer e Sociedade

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Christianne Luce Gomes

Belo Horizonte
2015

Murta, Irene Benevides Dutra

F723

O grupo ciclístico Massa Crítica em Belo Horizonte: relações entre movimentos sociais e lazer / Irene Benevides Dutra Murta
– Belo Horizonte : EEEFTO/UFMG, 2015.

148 f.

Dissertação - Mestrado em Estudos Interdisciplinares do Lazer
Orientadora: Profa. Dra. Christianne Luce Gomes.

Pesquisa desenvolvida com apoio da Fapemig.

1. Lazer. 2. Bicicleta. 3. Movimentos Sociais. 4. Massa Crítica. I. Título. II. Gomes, Christianne Luce. III. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional.

CDU - 379.8

Ficha catalográfica provisória



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional
Programa de Pós-Graduação em Estudos do Lazer
Área Interdisciplinar

Dissertação *O grupo ciclístico Massa Crítica em Belo Horizonte: relações entre movimentos sociais e lazer* de autoria da mestranda Irene Benevides Dutra Murta defendida e aprovada em 14 de julho de 2015, na Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da Universidade Federal de Minas Gerais e submetida à banca examinadora composta pelos professores:

Profa. Dra. Christianne Luce Gomes (orientadora)

Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof. Dr. André Maia Schetino

Núcleo de Biociências
Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix

Prof. Dr. José Alfredo Oliveira Debortoli

Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional
Universidade Federal de Minas Gerais

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo conforto de cada dia e força para superar as dificuldades.

A meus pais, sempre dedicados e presentes, inspiração para persistir em meus desafios, corrigir meus erros e aprimorar minhas qualidades. Certamente eu não teria chegado até aqui sem o apoio de vocês.

A meu namorado Benjamin, pelo incentivo e apoio incondicional, levando-me sempre adiante e apresentando-me novas perspectivas. Sua leveza e inteligência têm me guiado para bons caminhos.

À Christianne, minha orientadora, que me conduziu com sua sabedoria e amorosidade fazendo sempre contribuições importantes em suas correções e dando palavras de incentivo nos momentos difíceis. Uma mulher simplesmente inspiradora!

A meus familiares e amigos, pelo apoio, troca de ideias, prazerosas reflexões e pelo bons momentos de descontração que temos passado juntos.

Ao professor José Alfredo Oliveira Debortoli pelo apoio sempre presente. Tenho muita admiração e carinho por você!

Ao professor Luciano Pereira da Silva por suas contribuições e compartilhamento de bibliografia, que me apontou novos rumos.

À Iris da Silva Vieira, que me socorreu nos momentos de desespero e dúvidas. Agradeço muito suas contribuições!

Aos meus tios Deborah e Uri, que se prontificaram em contribuir e aconselhar-me em pleno descanso dominical.

Às minhas irmãs, pela compreensão e palavras de incentivo.

Aos companheiros do GEBIKE, pelas nossas conversas e trocas, em especial à Ludmila, ao Augusto, ao Cleyton e ao Lucas.

Aos colegas do mestrado, em especial à Sandra, que apesar do pouco tempo que passamos juntas, se tornou uma grande amiga.

A Vinicius Tulio e Alexandre Alves, que me receberam com muito carinho e atenção no Atelier Bicicine, e também ao mecânico Sidnelson, que me ensinaram bastante sobre a mecânica de bicicletas e proporcionaram momentos descontraídos em meio a graxas e ferramentas.

Aos participantes da Massa Crítica, que contribuíram de prontidão com esta pesquisa e também proporcionaram divertidas e transgressoras experiências ciclísticas.

À FAPEMIG, pelo apoio financeiro, que me permitiu dedicação exclusiva ao mestrado.

À nossa frente, como um espetáculo (para espectadores “inconscientes” daquilo que têm diante de sua “consciência”) estão os elementos da vida social e do urbano, dissociados, inertes. (...) Eis uma vida cotidiana bem decupada em fragmentos: trabalho, transporte, vida privada, lazeres. A separação analítica os isolou como ingredientes e elementos químicos, como matérias brutas (quando na verdade resultam de uma longa história e implicam numa apropriação da materialidade). Ainda não acabou. Eis o ser humano desmembrado, dissociado. Eis os sentidos, o olfato, o paladar, a visão, o tato, a audição, uns atrofiados, outros hipertrofiados. Eis funcionando separadamente, a percepção, a inteligência, a razão. Eis a palavra e o discurso, o escrito. Eis a cotidianeidade e a festa, esta última moribunda. Com toda certeza, e com a máxima urgência, é impossível continuar nessa situação. (LEFEBVRE, 1969, p.92)

RESUMO

Esta pesquisa teve como objetivo geral, compreender possíveis relações entre os movimentos sociais e o lazer, através de um estudo de caso com os integrantes do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte. Para alcançar esta meta, buscou-se investigar as vivências dessas pessoas, bem como as principais motivações e os interesses que os conduziram à associação. Buscou-se também investigar as ações políticas do grupo, a fim de compreender de que maneira seus integrantes promovem um embate político ao propor mudanças na estrutura cultural dominante no que se refere à inserção da atividade ciclística no ambiente urbano. Avaliou-se ainda, como o grupo Massa Crítica é percebido na cidade, por meio da participação de pessoas não inseridas no movimento, mas que o perceberam ainda que de forma efêmera. Buscou-se alcançar os objetivos propostos através das observações de campo, consubstanciadas na participação nos encontros do grupo. Acompanhou-se também as discussões e ações do grupo através das redes sociais na internet, principal meio de articulação do movimento. Como resultados, esta pesquisa aponta que não houve, por parte dos entrevistados externos ao grupo, um entendimento consistente de suas demandas ou uma interação no sentido do diálogo. Constatou-se que o movimento Massa Crítica estabelece relações intrínsecas com a dimensão do lazer, evidenciado em suas formas de ação. Foi revelado que a vontade de engajamento em uma causa política que reivindique o direito à cidade, a possibilidade de conhecer novas pessoas e a busca por momentos prazerosos, são identificados como os maiores motivadores à participação no grupo. Assim, as vivências nos encontros do grupo Massa Crítica não são consideradas apenas pela dimensão do lazer ou pela dimensão política, mas como a possibilidade do que pode ser de uma forma lúdica de engajamento político, de reivindicação. Acredita-se poder superar, com os resultados do presente trabalho, as concepções arcaicas e funcionalistas de lazer como oposição ao trabalho, ou simplesmente ocupação do tempo livre disponível. Desta forma almeja-se contribuir com a área do lazer, ao associá-la à dimensão sociopolítica, e também com a sociologia, ao abrir novos olhares para as mobilizações sociais. E ainda, mesmo que de forma menos direta, contribuir com o debate do direito à cidade, tão problematizado na atualidade.

Palavras-chave: Lazer. Bicicleta. Movimentos Sociais. Massa Crítica.

ABSTRACT

The present research aimed at understanding possible relationships between social movements and leisure, by conducting a case study of the members of the Critical Mass group from Belo Horizonte. In order to achieve that aim, the experience of those people were studied, as well as the main motivations and interests that lead them to associate with the group. The political actions of the group were also investigated, in order to understand the way in which the members promote a political struggle by proposing changes to the dominant cultural structure regarding the insertion of cycling activity in the urban environment. The way the group is perceived in the city was also evaluated through the participation of non-members who perceived the group, even if as an ephemeral phenomenon. The methods employed for achievement of the described aims were field observation, allied with participation in group meetings. Group discussions and social media interactions - which are the main form of articulation of the group - were followed consistently. As results, the present research indicates that there was no consistent understanding of the group demands on the part of the non-members interviewed, as there was no dialogical interaction. The Critical Mass movement was found not to establish intrinsic relationships with the leisure dimension, which is evidenced in the form of their actions. The will to engage in a political cause that claims the right to the city, the possibility of meeting new people and the search for pleasant moments are identified as the greater motivators for group participation. Thus, the experience of the Critical Mass group meetings are not considered only for their leisure dimension, neither are they restricted to the political dimension, but as the possibility of an entertaining form of political engagement and statement. We believe it possible to overcome the archaic and functionalistic conceptions of leisure as an opposition to work, or simply as a form of occupying free time. We therefore contribute to the area of leisure, by associating it to the social-political dimension, and also to the area of sociology, by looking at social mobilization from a new standpoint. In addition, even if in a less direct way, we aim to contribute to the debate about the right to the city, so problematized in the present.

Keywords: Leisure. Bicycle. Social Movements. Critical Mass.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** - Flyer (cartaz) da primeira Praia da Estação.....p. 48
- Figura 2** - Flyer (cartaz) de divulgação da primeira Bicicleta de Belo Horizonte.....p. 76
- Figura 3** - Flyer (cartaz) do coletivo D9emeia (Domingo Nove e Meia)..... p. 79
- Figura 4** - Flyer (cartaz) de divulgação da comemoração de um ano de Bicicletada BH....p. 82

LISTA DE QUADROS

- Quadro 1** – Rede biciclística do grupo Massa Crítica de Belo Horizonte p. 100

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
OBJETIVOS	15
JUSTIFICATIVA	16
METODOLOGIA	19
A ESCOLHA DO MOVIMENTO SOCIAL.....	22
OS PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	22
CAPÍTULO 1 - APONTAMENTOS SOBRE O LAZER	26
CAPÍTULO 2 - MOVIMENTOS SOCIAIS E ASSOCIATIVISMO	40
2.1 NOVOS MOVIMENTOS SOCIAIS.....	45
CAPÍTULO 3 – DE PROVOS AO MASSA CRÍTICA – RESISTÊNCIA E RESSIGNIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	54
3.1 A SOCIEDADE DO AUTOMÓVEL.....	60
3.2 DE PROVOS AO MASSA CRÍTICA.....	66
CAPÍTULO 4 - RESULTADOS, ANÁLISES E DISCUSSÕES	75
4.1 A HISTÓRIA DO GRUPO MASSA CRÍTICA EM BELO HORIZONTE.....	75
4.2 SOCIABILIDADES E FORMAS DE PARTICIPAÇÃO NO GRUPO.....	99
4.3 MASSA CRÍTICA E CONFLITO COM MOTORISTAS.....	105
4.4 DE LONGE E DE FORA: RELATOS DAS PESSOAS EXTERNAS AO GRUPO....	109
4.5 MASSA CRÍTICA COMO MOVIMENTO SOCIAL?.....	118
4.6 MASSA CRÍTICA E LAZER.....	125
4.7 RELAÇÕES ENTRE LAZER E MOVIMENTOS SOCIAIS.....	135
CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
REFERÊNCIAS	145
APÊNDICES	156

INTRODUÇÃO

A bicicleta e o ciclismo começaram a me instigar em meados de 2008 quando adquiri uma bicicleta de *Mountain Bike* (MTB) e comecei a fazer trilhas na Estação Ecológica da Universidade Federal de Minas Gerais (EEco/UFMG). A partir desse primeiro contato com a bicicleta na universidade, passei a usá-la com mais frequência no dia a dia e a me interessar pela temática do ciclismo. Como estudante do curso de graduação em Educação Física, senti necessidade de aprofundar os conhecimentos sobre essa modalidade. Contudo, as fontes eram escassas e as publicações existentes, majoritariamente, focalizavam estudos de abordagem fisiológica e de biomecânica.

Nesse panorama, em meados de 2009 decidi, junto com alguns colegas, criar o Grupo de Estudos sobre Bicicleta (GEBIKE). Esse grupo foi criado para promover um espaço de discussão sobre bicicleta dentro da universidade, bem como para poder aprofundar conhecimentos sobre alguns temas, tais como cicloturismo, transporte urbano, questões de gênero no ciclismo, entre outros de interesse do grupo. Algumas atividades foram realizadas, mas, pela sobrecarga de trabalho dos componentes do grupo naquele momento, a continuidade das atividades ficou prejudicada, o que resultou na interrupção da proposta.

Foi através dos estudos realizados no âmbito do grupo supra citado que tive acesso a publicações de André Schetino, um autor pioneiro que vem colaborando com a produção de conhecimentos sobre ciclismo e lazer.

As relações que aqui são estabelecidas entre o ciclismo e lazer dialogam, em alguns aspectos, com o que propôs Schetino (2006) em seu trabalho intitulado: “O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer”, onde o autor trata as viagens de bicicleta, ou cicloturismo, como uma prática enriquecedora e educativa. No entendimento do autor, andar de bicicleta é considerada uma atividade de lazer, pois, nessa prática estão presentes características tradicionalmente associadas a esse fenômeno, como a não obrigação, a presença da ludicidade e a busca pelo desenvolvimento pessoal e cultural.

O uso da bicicleta, mesmo que de alguma forma relacionado às obrigações profissionais – como deslocamento para o trabalho ou escola – pode constituir uma vivência de lazer, mas não o lazer frequentemente considerado como negação do trabalho ou definido como tempo livre, tempo residual das obrigações, como já mencionado por Beatty e Torbert (2003).

Sendo uma vivência lúdica, não é a atividade em si que vai definir-se ou não como lazer, mas o próprio envolvimento da pessoa com determinada atividade.

Embora ainda não haja consenso sobre o conceito de lazer, em detrimento das várias concepções teoricamente situadas, pretendo problematizar neste trabalho a proposição feita por Gomes e Elizalde (2012), ao definirem o lazer como uma necessidade humana e dimensão da cultura caracterizada pela vivência lúdica de manifestações culturais no tempo/espaço social.

Em Belo Horizonte, ganhou força nos últimos anos os movimentos sociais que buscam – por meio de suas pautas, de suas ações e suas lutas – uma apropriação do espaço urbano pelos cidadãos, pondo à prova o direito à cidade. Esses movimentos promovem, por vezes, intervenções lúdicas no contexto da cidade: seja tomar um banho de sol em meio à Avenida dos Andradas¹, ocupar as ruas com foliões nos blocos de carnaval numa Belo Horizonte que antigamente ficava deserta nos meses de fevereiro, ou mesmo percorrer um caminho de bicicleta gritando por “Mais Amor, Menos Motor²”.

Ao propor articulações entre os movimentos sociais e o lazer, a supremacia de conceitos considerados funcionalistas neste campo pode prejudicar as relações que aqui se pretende estabelecer.

Em meio à multiplicidade de abordagens para se discutir movimentos sociais e lazer através do ciclismo, entende-se que essa relação estaria bem caracterizada no caso do grupo Massa Crítica. Poucos grupos ciclísticos no Brasil, e particularmente em Belo Horizonte, têm essa característica – o passeio não se limita ao interesse físico-esportivo.

Massa Crítica é um movimento de cunho contestador que surge na contemporaneidade para reivindicar a rua para os veículos não motorizados. Originado em São Francisco em 1992 (LIBERATO, 2004) e adotado também em Belo Horizonte, o grupo Massa Crítica promove encontros mensais no centro da cidade para a realização de percursos e intervenções urbanas, em favor da ocupação das ruas pelas bicicletas e outros meios de transporte não motorizados como *skate* e patins, por exemplo. O movimento Massa Crítica acontece em vários lugares do mundo, guardando suas especificidades locais, mas gerando ações coletivas e políticas com foco na mobilização social.

Dessa maneira, entende-se que o grupo Massa Crítica é um movimento social, pois ele se organiza para ocupar, mensalmente, o espaço urbano³ com suas bicicletas, almejando

1 Intervenções do movimento Praia da Estação.

2 Jargão do movimento Massa Crítica de Belo Horizonte.

3 Nesse sentido: “O fenômeno e o espaço urbanos não são apenas projeção das relações sociais, mas lugar e terreno onde as estratégias se confrontam. Eles não são de maneira alguma, fins e objetivos, mas meios e instrumentos de ação” (LEFEBVRE, 1999, p.83).

estimular ações coletivas a fim de promover mudanças sociais por meio do embate político, conferindo sentidos particulares ao que poderia ser somente um passeio ciclístico pela cidade. Entretanto, considerando-se que a ação efetiva do grupo consiste em realizar mensalmente um percurso ciclístico no centro da cidade, algumas questões são postas para serem discutidas nesta pesquisa: é suficiente o trânsito de um grupo de ciclistas com suas bicicletas para reivindicar o direito à ocupação do espaço urbano? Como esses percursos são entendidos pelos participantes e pelos transeuntes? Esse percurso é percebido como uma prática de contestação⁴ ou como um passeio ciclístico?

Considera-se, nesta pesquisa, que não cabe enquadrar o movimento Massa Crítica somente como uma ação política, assim como também seria um equívoco dizer que se trata apenas de um passeio ciclístico, pois, parte-se do pressuposto que existe entre seus integrantes interesses diversos em relação à participação no grupo. O propósito desta pesquisa é, assim, analisar as possíveis relações constituídas entre os movimentos sociais e o lazer, em torno da prática ciclística, com os integrantes do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte.

Busca-se, com esta pesquisa, contribuir com as discussões sobre o lazer por meio do aprofundamento em relação às questões do associativismo e dos movimentos sociais. Para tanto, outros olhares para o lazer são propostos, conforme sugerido por Gomes e Elizalde (2012), articulando-o com a iniciativa dos sujeitos de buscar vivências comprometidas com a sociedade e sobre ela agir criticamente, materializando a cidadania e a liberdade do indivíduo em engajar em causas e práticas de seu interesse. Considerando o lazer uma ação política, entremearão as discussões, reflexões sobre possibilidades de se provocar mudanças sociais com base em movimentos como o estudado, além de discutir aspectos referentes ao uso e à apropriação de espaços públicos para o lazer na cidade de Belo Horizonte.

Em geral, os estudos do lazer são interdisciplinares e, no caso deste trabalho, recorre-se a diferentes áreas, como: Sociologia, por meio estudos sobre os movimentos sociais, principalmente a partir das obras de Maria da Glória Gohn (2012; 2014), Ilse Scherer-Warren (1984), Ilse Scherer-warren e Paulo J. Krischke (1987), a Geografia, a partir de estudos que tratam da questão dos espaços e do urbano, recorrendo sobretudo às obras de Henri Lefebvre (1969; 1999; 2006; 2008), além de estudos do Lazer em si, partindo de uma perspectiva crítica, recorrendo às obras de Christianne Luce Gomes e Rodrigo Elizalde (2012), Gomes (2004; 2011; 2014) entre outros autores. É certo que outras áreas de conhecimento também contribuirão, pois

4 Na contestação, manifestam-se ideologias próprias aos grupos e às classes que intervêm. A intervenção dos contestadores introduz conflitos nas lógicas sociais (LEFEBVRE, 1999).

trata-se de um olhar multifacetado sobre o objeto de estudo, de características que permitem análises diversas, inter e transdisciplinares.

Para Guattari (1992) a questão da inter/transdisciplinaridade se desloca do domínio cognitivo para os domínios sociais, políticos, éticos e até mesmo estéticos:

Para ser operacional, a transdisciplinaridade deveria se tornar uma transversalidade entre ciência, o social, o estético e o político. Se já não existe, como pensavam os marxistas do materialismo histórico, ciência política, há, por outro lado, necessidade de repensar uma política da ciência. Em contrapartida dialética, a política deveria ser pensada como domínio transversalista, deveria abandonar suas arenas e sair do foco da mídia, para chegar à reapropriação pelo tecido social das técnicas e das ciências, as quais, sob o bastão de uma economia guiada unicamente pelo lucro, vêm conduzindo a aberrações e catástrofes, particularmente no domínio ecológico. (GUATTARI, 1992, p.5)

Como aponta Jupiassu (2006), se quisermos dominar um objeto não poderemos confiar no conhecimento fragmentado, nem numa apreensão meramente holística. Ainda segundo o autor, o conhecimento interdisciplinar recusa o caráter territorial do poder pelo saber, substitui a concepção do poder mesquinho e ciumento do especialista pela concepção de um poder partilhado. O objeto desta pesquisa é complexo e, por isso, precisa ser analisado de maneira interdisciplinar, ou de acordo com a precisão conceitual proposta por Jupiassu (2006): transdisciplinar.

Quando Lefebvre (1999, p.55) trata o fenômeno urbano como uma questão/assunto interdisciplinar (em suas palavras “não pertence a nenhuma ciência especializada”), o autor menciona as fragilidades e confusões a respeito do que os cientistas tratam como interdisciplinaridade – que rapidamente torna-se impossível manter as especificidades sem separação ou a unidade sem misturas:

Às vezes, a pesquisa dita interdisciplinar permanece aberta, ou melhor, boquiaberta e vazia, inconclusa. Outras vezes, fecha-se numa pretensa síntese. Isso tanto é verdade que o fenômeno urbano, como realidade global, reclama com urgência a reunião dos conhecimentos fragmentados, embora a torne difícil ou impossível. (...) Cada cientista representa as outras “disciplinas” como auxiliares, suas criadas, suas servas. Oscila-se, assim, entre o chauvinismo científico e a confusão, o “babelismo”. No decorrer dos encontros ditos interdisciplinares, rapidamente torna-se impossível manter as especificidades sem separação, ou a unidade sem misturas. (LEFEBVRE, 1999, p.56)

Dito de outro modo, o que Lefebvre alerta, está relacionado aos diálogos surdos ou pseudo-encontros desprovidos de terreno comum. Visto que o grupo Massa Crítica “tem” espaço no urbano, lugar de discursos ilimitados⁵, deve-se esclarecer de antemão que não se

5 Lefebvre (1999, p.121).

pretende fazer uma síntese do movimento. Isso nem mesmo seria possível. A busca não visa a esgotar o assunto, mas contrariamente, instigá-lo. Mesmo porque a principal análise volta o olhar para a relação dos movimentos sociais com o lazer, que embora complexo, não é a única vertente possível. Buscando mais fielmente o que seja o diálogo interdisciplinar, recorre-se nesta pesquisa às questões e colaborações de autores oriundos de diferentes áreas do conhecimento, como outrora dito.

O grupo Massa Crítica, como já mencionado, é um movimento social (relacionado à teoria dos chamados “novos movimentos sociais⁶”), cuja forma de ação é relativamente sutil, pois com leveza questiona o tema da mobilidade urbana nos grandes centros, como em Belo Horizonte. Essa característica se deve ao plano aparente – passeio ciclístico, realizado mensalmente, quando os integrantes problematizam a questão dos transportes, emissão de gases poluentes, benefícios para a saúde e demais assuntos que se relacionam ao uso da bicicleta e veículos não motorizados como modal de transporte.

A opção pela bicicleta é justificada não só pela economia de tempo e custo, como também pela possibilidade de fazer um exercício físico, viver a cidade, se aproximar das pessoas. Nesse sentido, atribui-se uma possível compreensão para a relação entre os movimentos sociais e o lazer aqui proposta. Além disso, busca-se questionar alguns pontos críticos nessa análise: Como os integrantes do movimento percebem essa possível relação entre lazer e movimentos sociais? De que forma esse grupo concebe sua atuação política por meio da bicicleta nos espaços da cidade? Essas são as questões propostas para guiar a presente pesquisa.

Considerando a especificidade e complexidade da presente investigação e, à guisa de desvelar respostas não definitivas às perguntas aqui formuladas – que versam sobre a relação entre movimentos sociais e lazer –, “pedala” esta pesquisa.

6 Gonh (2012); Scherer-warren; Krischke (1987).

OBJETIVOS

Geral

Pesquisar, através da atividade ciclística dos integrantes do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte, possíveis relações entre movimentos sociais e lazer.

Específicos

- Investigar as ações políticas do grupo Massa Crítica na cidade de Belo Horizonte, buscando compreender de que maneira os seus integrantes, através da prática ciclística no ambiente urbano, promovem um embate político no sentido de propor mudanças na estrutura cultural dominante;
- Investigar as compreensões estabelecidas pelos integrantes quanto à relação entre o movimento Massa Crítica e o lazer;
- Identificar os principais interesses e motivações envolvidos na participação do grupo;
- Compreender como as pessoas externas ao grupo - os transeuntes - percebem o grupo Massa Crítica na cidade.

JUSTIFICATIVA

Estudos que abordam questões políticas relacionadas ao lazer não é novidade. De grande importância, são os conhecimentos que foram e são produzidos nessa relação, pois vê-se o movimento que a área tem feito, com cada vez mais força, na busca de análises das políticas públicas no que concerne às agendas de lazer no governo. Afinal, o lazer se tornou, no Brasil, um direito social a partir da Constituição de 1988, e portanto, as políticas públicas passaram a ser obrigadas a oferecer condições de vivências nesse campo:

O direito ao lazer significa mais do que ações específicas, mas uma rede de serviços para possibilitar o acesso digno à sua convivência: emprego, saúde, educação, transporte, infraestrutura urbana, dentre outros. Significa possibilitar condições de realização global de viver dignamente. Ou seja, o lazer é um bem social, um direito do cidadão e um instrumento essencial à apropriação da cidade por toda a sociedade. (MATOS, 2001, p. 119)

Isayama e Linhales (2006, p.7) observam que as discussões sobre as políticas públicas de lazer vêm ganhando destaque como temática ligada principalmente aos debates sobre cidadania, possibilidade de contribuição na superação das desigualdades sociais, participação popular e reivindicações sociais, às quais engendram os movimentos sociais.

Todavia, as questões políticas consideradas nos estudos do lazer, tem voltado sua atenção primordialmente para as relações com o Estado, enquanto provedor de espaços e equipamentos de lazer. Nesse sentido, os estudos se voltam às análises de gestão de políticas públicas de esporte e lazer. Assim, a partir do levantamento bibliográfico inicial deste trabalho, percebeu-se que há ainda uma lacuna teórica no que se refere a estudos que abordem o associativismo político, no que corresponde aos movimentos sociais.

A contribuição proposta com o desenvolvimento desta pesquisa consiste em ampliar os horizontes do lazer ao relacioná-lo com os movimentos sociais, assunto que ainda vem sendo tratado de forma pontual nos meios acadêmicos. Pouco se sabe, ou quase nada, a respeito do caráter lúdico presente nas mobilizações sociais. Afinal, em relação ao grupo Massa Crítica, pode-se questionar: Como são organizados os encontros mensais? Como é a interação entre os participantes e quem são essas pessoas que se mobilizam em prol de uma cidade menos motorizada?

Como aponta Costa (2000), a questão urbana ganha pauta nos chamados novos movimentos sociais, dos quais Massa Crítica é um exemplo. Os movimentos voltados para as

questões da ocupação e formas de atuação no espaço das cidades, têm crescido em Belo Horizonte, onde alguns dos movimentos sociais urbanos surgiram e/ou ganharam força nos últimos anos, dentre os quais se destacam o movimento Fica Ficus⁷, a Praia da Estação⁸, o Tarifa Zero⁹, o Espaço Comum Luiz Estrela¹⁰, e dentre outros, a Massa Crítica.

Relacionar os movimentos sociais urbanos e o lazer é uma questão que se faz atual e necessária, pois, a manifestação dos conflitos urbanos através de movimentos sociais, se torna um componente importante no processo de apropriação do espaço da cidade pelas pessoas e pela vida social em sua diversidade. Nesse sentido, os movimentos sociais tomam corpo no ambiente urbano através de uma diversidade ampla de manifestações.

Verificou-se pela busca em livros, teses e dissertações disponíveis na internet, uma escassez de estudos que aprofundassem a temática do lazer aos movimentos sociais. De modo geral, foram encontrados basicamente estudos relacionados ao associativismo no lazer, mas, há uma discussão ainda incipiente. A abordagem do tema “associativismo” não estava, como esperado, relacionado a assuntos de cunho político como os presentes nos movimentos operários ou sindicalistas, mas relacionados à busca pela sociabilidade no lazer, como a obra “Para Tirar os Pés do Chão” de Nelson Marcellino (1999). Há que se reconhecer que embora não seja este o interesse do presente trabalho, a leitura desta obra traz contribuições para a área do lazer, visto que ainda são escassos os estudos que exploram os aspectos sociais de

7 O movimento Fica Ficus, que se organiza para proteger os Ficus (árvores) da rua Bernardo Monteiro, ameaçados pela prefeitura de serem cortadas, pode ser considerado como uma espécie de *ambiental urbano* (crivo meu) porque ampliam suas pautas de luta – para além da posição negativa aos cortes de árvores da rua Bernardo Monteiro – para o aumento das áreas verdes da cidade.

8 Em 2010, como resposta ao decreto Nº 13.798 de 09 de dezembro de 2009, do prefeito Márcio Lacerda, que proibia “eventos de qualquer natureza” na Praça da Estação, iniciou-se o movimento denominado “Praia da Estação”, aliando estética e política com a intenção de questionar os processos higienizadores por que passava a cidade. Nas ações diretas do movimento, pessoas vestidas com roupas de banho, cadeiras de praia e guarda-sóis, aproveitam para ocuparem a Praça da Estação de uma forma divertida e provocarem sobre questões relativas ao uso e ocupação dos espaços públicos da cidade.

9 A proposta de tarifa zero pretende atacar as questões relativas ao direito de ir e vir, adotando uma nova concepção quanto à forma de financiar os serviços de transporte coletivo, dela decorrendo uma nova forma de planejar o operar esses serviços. Em termos básicos, o que se propõe é que o usuário deixe de pagar o transporte coletivo diretamente, a cada vez que o use, como ocorre agora, passando a pagá-lo indiretamente, através dos impostos; ao mesmo tempo, se distribui esse pagamento por toda a sociedade, com um critério de justiça fiscal: quem tem mais (pessoas e empresas) paga mais, quem tem pouco paga pouco e quem não tem nada não paga nada. <http://tarifazero.org/2011/08/25/procurando-entender-a-tarifa-zero/>

10 O espaço comum Luiz Estrela está localizado no Bairro Santa Efigência em Belo Horizonte. O casarão há algumas décadas, tinha sido uma casa de tortura de crianças, algumas deportadas do Hospital Psiquiátrico de Barbacena. O nome do espaço reverencia o morador de rua, poeta, militante LGBT e da Praia da Estação, que foi espancado até a morte, em 26 de junho de 2013. Quatro meses após sua morte, ativistas ocuparam o casarão abandonado e iniciaram o Espaço Comum Luiz Estrela, destacando que é uma ocupação auto-organizada, com espaço compartilhado e autônomo em relação aos planos superiores do público ou do privado. O casarão é hoje, espaço para oficinas, encontros, militância, teatro, música e festas. <http://www.quadradosloucos.com.br/4146/espaco-comum-luiz-estrela-em-bh/>

determinadas práticas de lazer, tema abordado na obra supracitada.

Além disso, Viegas (1986) aponta que o associativismo popular tem sido tratado no âmbito da história econômica e social – particularmente, no que se refere ao movimento operário. O autor aponta que é predominante a dimensão política do associativismo, o que decorre de uma análise preferencial para associações de classe, sindicatos, cooperativas e associações de socorros mútuos, com implícita desvalorização de associações mais circunscritas a práticas, ditas recreativas ou culturais. Entende-se, com isso, que o associativismo na área do lazer, embora ainda seja um “território” pouco explorado, vem sendo tratado preferencialmente como parte dos interesses sociais, descritos por Dumazedier (1980). Também pode-se compreender que na área dos estudos históricos de economia e sociedade, o associativismo voltado para grupos culturais ou recreativos, como descreveu Viegas (1986), é desvalorizado enquanto tal.

Pesquisar possíveis relações entre o lazer e o associativismo, mais especificamente no que tange aos movimentos sociais é, portanto, um desafio colocado pelo pouco desenvolvimento de trabalhos nessa perspectiva, o que justifica a relevância desta pesquisa no sentido de poder fazer novas contribuições para aprofundar os conhecimentos interdisciplinares no campo do lazer.

METODOLOGIA

A metodologia de investigação do presente trabalho será qualitativa, em acordo com o que propõem Lakatos e Marconi (2008), pois, a proposta consiste na busca por interpretar aspectos mais profundos e descrever a complexidade da relação entre movimentos sociais e lazer atribuída pelos integrantes do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte.

Considerando que se busca analisar as relações possíveis entre movimentos sociais e lazer através de um grupo específico, a pesquisa configura-se como um estudo de caso. Como abordam Lakatos e Marconi (2008), o estudo de caso refere-se ao levantamento com mais profundidade de determinado caso ou grupo humano sob uma multiplicidade de aspectos. Entretanto, ainda de acordo com esses autores, o estudo de caso é limitado, pois se restringe ao caso que estuda, não podendo ser generalizado. É esta também sua relevância, pois como mencionou outrora Dias (2010, p. 45), “a vida social é um amontoado caótico e heterogêneo, esguia e matreira, capaz de solapar definitivamente qualquer intento mais generalista e supostamente universal”. Como Martins (2008) explicita, o estudo de caso possibilita a penetração na realidade social, onde o pesquisador busca apreender a totalidade de uma situação e, criativamente, descrever, compreender, e interpretar a complexidade de um caso concreto.

As estratégias de coleta de informações consistiram em observação participante, com auxílio do caderno de campo e entrevistas semiestruturadas com participantes do grupo e pessoas externas ao mesmo, a fim de aprofundar e esclarecer as observações realizadas.

A observação participante consistiu na participação da pesquisadora nos encontros do grupo Massa Crítica, realizados na última sexta-feira de cada mês, entre os meses de novembro de 2014 e abril de 2015, a fim de aproximar do grupo e ganhar a sua confiança, de modo que compreendam a importância da investigação sem ocultar os objetivos do trabalho. Como aponta Mann (1970) citado por Lakatos e Marconi (2008, p.277), “a observação participante é uma tentativa de colocar o observador e o observado do mesmo lado, tornando-se o observador um membro do grupo de modo a vivenciar o que eles vivenciam e trabalhar dentro do sistema de referência deles”. Para registrar as observações, foi utilizado o caderno de campo a fim de que aspectos importantes dos encontros vividos ou observados não se perdessem.

A escolha pela entrevista semiestruturada se justifica pelo que May (2004) aponta ao considerar esse tipo de entrevista menos padronizada, o que pode incrementar os relatos dos entrevistados pois mesmo que se siga um direcionamento inicial, é ainda possível que o

entrevistado responda nos seus próprios termos o que contribui para gerar compreensões ricas das biografias, experiências, opiniões, valores, aspirações, atitudes e sentimentos das pessoas.

À semelhança, Manzini (2004) aponta:

Geralmente a entrevista é indicada para buscar informações sobre opinião, concepções, expectativas, percepções sobre objetos ou fatos ou ainda para complementar informações sobre fatos ocorridos que não puderam ser observados pelo pesquisador, como acontecimentos históricos ou em pesquisa sobre história de vida, sempre lembrando que as informações coletadas são versões sobre fatos ou acontecimentos. (MANZINI, 2004, p.4)

Nesse trecho, é destacado o valor da entrevista como um complemento para o pesquisador, que além da observação participante, necessita não de averiguação de fatos, mas de versões sobre eles. Além disso, através das entrevistas pode-se extrair opiniões, percepções, expectativas, como menciona o autor. Dessa forma, justifica-se o uso desse recurso de pesquisa para o presente trabalho, a fim de que se alcance os objetivos propostos. Foi elaborado previamente um roteiro de entrevistas, como orienta Manzini (2004):

A partir de um roteiro com perguntas bem elaboradas, a possibilidade de acertar nas intervenções pode aumentar. Um roteiro bem elaborado não significa que o entrevistador deva tornar-se refém das perguntas elaboradas antecipadamente à coleta, principalmente porque uma das características da entrevista semi-estruturada é a possibilidade de fazer outras perguntas na tentativa de compreender a informação que está sendo dada ou mesmo a possibilidade de indagar sobre questões momentâneas à entrevista, que parecem ter relevância para aquilo que está sendo estudado. (MANZINI, 2004, p.6)

Em seu trabalho, Manzini (2004) deixa pistas de que dificilmente o pesquisador conseguirá ser efetivo na formulação de perguntas no momento da entrevista quando amparado somente por tópicos de assuntos de interesse, além de indagar de forma diferenciada os informantes, o que poderia alterar o alcance dos objetivos. Em vista disso, como anteriormente citado, foi elaborado um roteiro inicial, através de tópicos¹¹. No decorrer das entrevistas e quando o informante trazia questões relevantes, foram se fazendo outras perguntas, em acordo com o que discorrem Laville e Dionne (1999, p. 333) sobre esse tipo de entrevista: “(...) temas especificados e perguntas (abertas) preparadas previamente. Mas toda liberdade é mantida no que concerne à retomada de algumas questões, à ordem na qual as perguntas são feitas e ao acréscimo de outras improvisadas”.

Recorreu-se não somente aos integrantes do grupo, mas também às pessoas externas

11 Os roteiros das entrevistas foram elaborados para dois tipos de informantes: 1- Membros do grupo, que podem ser antigos ou recentes; 2- Pessoas externas ao grupo. Os roteiros podem ser conferidos pelos apêndices 1 e 2.

a ele, como mencionado acima, com o objetivo de compreender como essas pessoas percebem-no, interpretam-no e como o categorizam, ou mesmo se se questionam ou refletem sobre ele.

Através das entrevistas, buscou-se também conhecer as origens do movimento social Massa Crítica em Belo Horizonte, pois, o grupo não conta com um site oficial ou registros oficiais de suas atividades e de seu processo de constituição, o que foi viabilizado pelo relato de alguns dos participantes mais antigos do grupo. Assim como a própria organização do grupo, dita horizontal, as fontes de informação sobre ele são também coletivas, como o site Wikipedia e Bicletada.org, onde os usuários da internet podem editar publicações, inserir dados ou corrigi-los. Isso quer dizer que não existe, para o caso do grupo Massa Crítica de Belo Horizonte, um site oficial no qual as informações passem pelo filtro de um organizador específico. Mas não significa também dizer que, por isso, as informações não sejam válidas. Antes disso, elas são reunidas coletivamente, e isso atribui a todos os integrantes a participação e construção na “história” do grupo.

As entrevistas com os membros mais antigos do grupo foram direcionadas pelo método “bola de neve”, onde os participantes entrevistados indicaram pessoas-chave, a fim de se chegar a esses membros considerados pioneiros. Isso serviu, portanto, para complementar os dados já obtidos pelo referencial bibliográfico acessado, a fim de interpretar e reinterpretar os eventos, para melhor compreender as ações, os conceitos e os valores adotados pelo grupo, ou seja, ampliar o conhecimento sobre o mesmo.

A análise das entrevistas¹² foi fundamentada na estratégia das proposições teóricas e descrição de caso, descritos por Yin (2010). As informações coletadas em campo foram organizadas por categorias de análise de conteúdo, pois é um recurso que representa um conjunto de instrumentos metodológicos que se aplicam a discursos diversificados, como apontado por Bardin (2011). Minayo (2003, p.74) enfatiza que a análise de conteúdo visa descobrir o que está por trás de cada conteúdo manifesto, por isso será aqui escolhida como possibilidade de análise dos conhecimentos gerados pela pesquisa.

12 Todas as entrevistas foram gravadas e transcritas. Foram extraídos trechos considerados relevantes para a pesquisa para compor o material deste trabalho. As transcrições foram editadas a fim de evitar frases excessivamente coloquiais, vícios de linguagem etc.

A escolha do movimento social

A escolha do grupo Massa Crítica para compor o objeto dessa pesquisa não se deu de forma aleatória. A motivação acadêmica em pesquisar uma possível relação entre os movimentos sociais e o lazer, unida ao interesse pelo ciclismo, levaram à escolha pelo grupo Massa Crítica. Foram vislumbrados outros grupos surgidos em Belo Horizonte, mas nenhum dos movimentos conhecidos se adequou aos critérios estabelecidos.

Os critérios empregados para definir o objeto de pesquisa foram: a) O grupo deveria estar relacionado, de forma central, à prática ciclística; b) O grupo deveria promover ações políticas e de lazer no espaço urbano de Belo Horizonte; c) O grupo deveria se caracterizar como um movimento social propriamente.

Portanto, o grupo Massa Crítica foi o único grupo ciclístico identificado em Belo Horizonte, que é caracterizado como movimento social, visto que possui pautas de lutas, formas específicas de ação, e um projeto de futuro, como caracteriza Scherer-warren (1987). Para além dessa dimensão política, o grupo também está relacionado à dimensão do lazer, posto que o pedalar é sua principal forma de ação.

Os participantes da Pesquisa

O fato do movimento estudado se tratar de um grupo aberto e de organização horizontal pode, ao mesmo tempo, tratar-se de vantagem quanto desvantagem. Poderia ser vantajoso o fato de que as pessoas se associam a ele livremente, incrementando e contribuindo para a atuação do grupo. Mas esse mesmo parâmetro também pode ser visto como desvantajoso, pois, da mesma forma que as pessoas podem se associar livremente, elas podem também deixar o grupo, sem que se tenha o controle disso.

Sabe-se que o número de participantes varia bastante nos encontros mensais do grupo, mas os meses de janeiro são os que geralmente concentram o maior número de pessoas¹³. Em 2013, a quantidade de participantes chegou num número próximo de 300¹⁴, o que foi

13 Essa informação foi constatada através da observação participante e foi reiterada pelos relatos de alguns dos membros entrevistados.

14 Chegou-se a esse número através das análises da rede social e pelo link:

considerado um recorde por muitos integrantes do grupo, na época. Esse recorde foi ultrapassado no primeiro encontro do ano de 2014, que contou com cerca de 300 a 500¹⁵ participantes. No encontro de janeiro de 2015, com o esforço dos membros¹⁶ para que mantivesse ou aumentasse o recorde de 2014, estima-se que cerca de 500¹⁷ participantes estiveram presentes, atingindo a meta perseguida. Para maior aproximação com os integrantes do movimento, a fim de acompanhar de perto as decisões tomadas, bem como as diretrizes de suas ações políticas, fez-se necessário através da observação participante, o mergulho profundo no grupo, tornando a pesquisadora, em termos práticos, um membro daquele.

A escolha dos sujeitos que fizeram parte desta pesquisa não estabeleceu restrições como gênero ou nível de escolaridade, considerando que todos os participantes possuem características de interesse e que todas as pessoas poderiam contribuir de alguma forma, pois não se busca a generalização, mas um aprofundamento na compreensão e conhecimento desse objeto de estudos específico. A aproximação objetivou, portanto, entrevistar sujeitos maiores de 18 anos que tinham vivência e pertinência no grupo, no caso da entrevista com os membros, e pessoas externas que tiveram algum contato com o grupo ao vê-lo se manifestar na cidade.

Quanto ao número de colaboradores ou entrevistados, entre homens e mulheres, foram 16 pessoas pertencentes ao grupo – 14 ciclistas e 2 patinadores –, e 9 pessoas externas, cujo critério de participação foi o fato de ter visto o grupo Massa Crítica em algum ponto da cidade. Assim, como participantes externos, contribuíram para a pesquisa pedestres encontrados ao longo dos trajetos realizados pelo grupo, comerciantes e funcionários de

<http://allevents.in/belo%20horizonte/massa-cr%C3%8Dtica-janeiro-a-maior-bicicletada-do-ano/1527861597466100#> Um dos entrevistados comentou também da importância desse encontro, dado o número elevado de participantes, até então nunca visto no movimento. Esse encontro é celebrado com um vídeo que foi bastante difundido dentro do grupo “Massa Crítica BH”. Link para o vídeo: <https://vimeo.com/58255377>.

15 O número exato de participantes no encontro do grupo Massa Crítica de janeiro de 2014 não pode ser precisado pois o grupo não conta com nenhum mecanismo de controle dos seus integrantes. Segundo fontes jornalísticas (jornal O Tempo, disponível através do link: <http://www.otempo.com.br/cidades/sexta-feira-tem-protesto-de-ciclistas-nas-ruas-de-belo-horizonte-1.782271>), cerca de 300 participantes estiveram presentes no evento. Todavia, acompanhando as postagens do grupo no Facebook e de acordo com um texto (disponível em: <http://www.ciclovida.ufpr.br/?p=2816>) publicado por um dos integrantes, estiveram presentes cerca de 500 participantes entre ciclistas, patinadores e skatistas.

16 Roda Livre - Via Facebook - CHAMADA PARA A MASSA DE JANEIRO 2015!! Pessoal, como os mais antigos sabem, as duas últimas massas de janeiro foram recorde de público. A de 2013 foi um verdadeiro fenômeno espontâneo. A divulgação rolou, mas online, sem muito esforço. Mas mesmo assim foi a massa mais cheia até então. Já 2014 a galera resolveu pegar mais pesado, fez panfleto, contactou rádio, jornal, todo mundo se ligou em convidar muitos amigos... E aí foi maior ainda. Esse ano não podemos deixar essa peteca cair. Janeiro é um mês atípico. As pessoas estão empolgadas, querendo mudar de vida, querendo largar o carro e andar de bike, ficar mais saudável... É verão, tem mais gente disponível... Então é isso. Essa postagem é pra gente lembrar de ir fazendo isso logo agora e não deixar tudo pra última semana. Bora fazer a Massa Crítica de janeiro de 2015 a maior de todas? Quem quiser ajudar é sempre bem vindo. A Massa é feita por cada um de nós. Abraços!

17 Esse número foi constatado por um dos integrantes que diz ter feito uma contagem e foi postado através da rede social.

estabelecimentos no entorno do local de concentração da Massa Crítica (próximo à Praça da Estação) e região central (estabelecimentos localizados nas avenidas Amazonas e Afonso Pena).

Foi vislumbrado também, o acompanhamento das atividades e das discussões do grupo pelas redes sociais, blogs e sites, pois foi percebido no decorrer da pesquisa, que a rede social – Facebook – constitui o principal meio de divulgação dos encontros do movimento, bem como local privilegiado onde os integrantes (que podem ser pessoas que participam ativamente dos encontros ou que simplesmente apoiam a ideologia do grupo e ajudam de maneiras diversas o movimento) discutem assuntos relativos à mobilidade urbana, políticas de incentivo à bicicleta e definem as ações que serão tomadas nos encontros.

Para essa análise, buscou-se primeiramente observar todas as últimas postagens do grupo, objetivando-se dessa forma, diagnosticar quais questões são mais levantadas e discutidas pelos membros. Em seguida, foram feitas buscas nessa rede, por meio de palavras-chave. A rede possui a ferramenta de busca onde todas as postagens relacionadas a determinada palavra aparecem. Dentre os assuntos mais discutidos e de interesse para essa pesquisa estão as discussões em relação ao comportamento e conflitos dentro o grupo, às ciclovias que foram e estão sendo construídas na cidade, contestação do espaço – mais relacionado, no entanto, à forma de atuação e contestação do grupo – e como não poderia deixar de ser, como é discutido o lazer.

Para análise dessas discussões e postagens, extraiu-se partes dos comentários e publicações e atribuiu-se pseudônimos¹⁸ aos membros a fim de não identificar os integrantes e resguardar suas identidades, o que também foi feito em relação às pessoas entrevistadas.

Feitos os esclarecimentos quanto à metodologia delineada para esta pesquisa, a seguir será apresentado o desenvolvimento do trabalho, sistematizado nesta dissertação.

O primeiro capítulo aborda a temática do lazer, buscando trazer a discussão conceitual do termo a fim de estabelecer relações com a definição norteadora do presente trabalho. O segundo capítulo, por sua vez, é dedicado a apresentar o outro lado da relação aqui

18 Foram atribuídos aos participantes desta pesquisa, nomes de peças e partes que compõem a bicicleta. Justificamos a escolha de nomes de peças para atribuir uma identificação aos participantes deste trabalho, sem contudo expô-los. Apesar de a identificação ser atribuída através de nomes de objetos, de forma alguma o leitor poderia pensar na coisificação dessas pessoas. Deixamos claro aqui que essa escolha foi baseada na importância que cada uma das peças exerce sobre a constituição do objeto bicicleta, tão rico e símbolo de uma revolução cultural que está se constituindo na cidade. Assim, afirmamos que cada uma dessas pessoas constrói o movimento e o torna ativo, fazendo com que ele funcione. Também esclarecemos que quando os comentários encontrados através da rede social pertencessem a algum dos participantes entrevistados, permaneceu-se sua identificação inicial, o que justifica a repetição de um e outro nome de peça/parte de bicicleta nessas duas categorias (entrevistados e comentário em rede social).

estabelecida, a saber, os movimentos sociais, ou mais precisamente, os novos movimentos sociais, terminologia mais recente e adequada ao movimento analisado, que por sua natureza urbano, Massa Crítica. O terceiro capítulo buscou investigar com mais afinco as origens dos movimentos contraculturais, no que concerne à contestação ao uso dos automóveis nas grandes cidades. Foram também destacadas algumas discussões relacionadas à cidade, ao urbanismo e ao espaço, palco de atuação desses movimentos.

No quarto capítulo, são apresentados os resultados, análises e discussões, bem como um pouco da história do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte, conteúdo propiciado diretamente pela contribuição dos integrantes do movimento, que participaram do presente estudo. Por fim, são feitas as considerações finais desta pesquisa.

CAPÍTULO 1

APONTAMENTOS SOBRE O LAZER

O lazer é um campo de estudos ainda relativamente recente e repleto de polêmicas (MARINHO; PIMENTEL, 2010). Não se pode falar sobre uma teoria, mas sobre teorias no plural. Além disso, como aponta Cardozo (2014), o conhecimento sobre o lazer é acadêmica e institucionalmente conflituoso. O autor reforça a questão acima levantada, de que a institucionalização do lazer é ainda recente, e menciona também que o planejamento em políticas públicas apresenta um transcurso difícil em relação à discussão teórica, criando abismos entre eles. É nesse sentido que se faz necessário abordar neste estudo a compreensão de lazer aqui adotada, para melhor fundamentar o ponto de partida do trabalho, visto que existem correntes interpretativas consolidadas e por vezes contraditórias.

A intenção desta discussão não busca fazer uma análise cronológica da temática, nem mesmo apresentar correntes antagônicas entre as teorias aqui problematizadas. Antes disso, a intenção é esclarecer a compreensão de lazer adotada de forma a poder aprofundar na discussão buscada ao relacionar os movimentos sociais ao lazer.

Dessa forma, constatou-se que na primeira metade do século XX, no Brasil, era recorrente conceber o lazer como tempo livre ou intervalo entre as jornadas de trabalho – uma conquista trabalhista que compreendia o direito às férias e finais de semana remunerados. Esse tempo livre deveria então ser “preenchido com atividades recreativas consideradas “saudáveis” pelos segmentos hegemônicos da sociedade” (GOMES, 2004, p.120). Ainda hoje, é comum encontrar nos textos de autores brasileiros e mesmo estrangeiros, a ideia de que o lazer é o contraponto do trabalho.

Em alguns textos da área, o trabalho é abordado inclusive, a fim de apontar o que não é lazer. Antes mesmo do lazer ter-se constituído como campo de pesquisa e estudos, importantes autores debruçaram-se sobre o tema, enaltecendo o lazer ou ócio e banalizando o trabalho, considerando-o instrumento de escravização do ser humano e motor primordial do capitalismo. Em obras como *O direito à preguiça* de Paul Lafargue (1842-1911) ou *O Elogio ao Ócio* de Bertrand Russel (1872-1970), a redução da jornada de trabalho diária é pregada como forma de valorizar a preguiça, o ócio, ou tempo de lazer:

Se extirpando do seu coração o vício que domina e evita a sua natureza, a classe operária se erguesse com a sua força terrível, não para clamar os *Direitos do Homem*, que não são senão os direitos da exploração capitalista, não para reclamar o *Direito*

ao Trabalho, que não é senão o direito à miséria, mas para forjar uma lei de bronze que proibisse todos os homens de trabalhar mais de três horas por dia, a Terra a velha Terra, tremendo de alegria, sentiria nela surgir um novo universo... Mas como pedir a um proletariado corrompido pela moral capitalista uma decisão viril? (LAFARGUE, 2003, p.76-77)

Na passagem acima, evidencia-se a negação ao trabalho, equivalente a um calvário de dor que quebra os ossos, fere as carnes e destrói os nervos, sendo também fonte de miséria e escravidão do proletário. Lafargue enaltece o valor emancipatório da preguiça, que em suas palavras é a “*mère des arts et des nobles vertus*” (mãe das artes e das nobres virtudes). Enfatizando esse argumento, segue a passagem:

O sonho de Aristóteles é nossa realidade. Nossas máquinas a vapor, com membros de aço, infatigáveis, de maravilhosa e inesgotável fecundidade, realizam por si próprias docilmente o seu trabalho sagrado; e contudo, o gênio dos grandes filósofos do capitalismo continua a ser dominado pelo preconceito do assalariado, a pior das escravidões. Ainda não compreendem que a máquina é a redentora da humanidade, o Deus que resgatará o homem das *sordidae artes* e do trabalho assalariado, o Deus que lhe dará o lazer e a liberdade. (LAFARGUE, 2003, p.85)

Russel também tece considerações nesse sentido, afirmando ser preciso inverter essa lógica. Para ele, a sociedade sobrevaloriza o trabalho e desvaloriza o lazer. Para Russel, seria necessário uma reforma educacional para que o “ócio, a diversão e o lazer substituam o trabalho como atividades dignificantes” (RUSSEL, 2002, p.14). É importante destacar aqui que os autores citados não estavam interessados diretamente na questão do lazer, como é possível se pensar. Todavia, como evidenciaram Marinho e Pimentel (2010), esses autores, ao pensarem sobre o tema do lazer associado a outras problemáticas, acabaram trazendo contribuições importantes e significativas. As questões levantadas pelos autores ainda hoje são pano para amplas discussões sobre o lazer e, conseqüentemente, sobre o trabalho, que ainda são vistos como esferas antagônicas da vida.

Posterior às obras acima citadas, o sociólogo francês, Joffre Dumazedier (1915-2002), influenciou também os estudos do lazer no Brasil, marcando fortemente as teorias subsequentes que viriam a confirmá-las ou até mesmo criticá-las. Dias (2011) aponta que Dumazedier desempenhou um papel de destaque na configuração de uma especialidade sobre o campo do lazer a partir da década de 1960, pois foi ele quem trabalharia ativamente ao redor de todo o mundo para a consolidação da ideia de uma “sociologia do lazer”, que mais tarde seria chamada por alguns de “teorias do lazer” ou ainda de “estudos do lazer”. Gomes (2014) aponta que as análises sociológicas realizadas pelo referido autor, tornaram-se referência básica e determinante para os estudos do lazer no ocidente no decurso de todo o século XX,

permanecendo vigentes até os dias atuais.

A teoria proposta por Dumazedier (1999) compreende o lazer como tempo livre, onde são desenvolvidas atividades com caráter liberatório, desinteressado, hedonístico e pessoal. Para o autor, o lazer se define como:

Conjunto de ocupações as quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se ou, ainda, para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária, ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações familiares, profissionais e sociais (DUMAZEDIER, 1999, p.34).

O legado deixado pelo sociólogo é denso e essa compreensão de lazer como uma esfera da vida cotidiana dissociada das demais parece ter-se infiltrado no senso comum. Há também um pressuposto de liberdade nos momentos do lazer, como se não fossem escolhas influenciadas pela cultura do indivíduo e pelas suas condições socioeconômicas.

Dias (2010) esclarece que, para Dumazedier, é a nova condição de trabalho mobilizada pela indústria, a principal referência com a qual e contra a qual se define o lazer. A indústria é considerada como unidade de análise fundamental para a caracterização do lazer, condicionado pelo advento de uma revolução ou de uma sociedade industrial. No entanto, ao compartimentalizar lazer e trabalho como esferas antagônicas, o sociólogo francês negligencia que elas relacionam-se dialeticamente, sofrem contradições e estão inseridas na mesma dinâmica social (MARINHO; PIMENTEL, 2010).

O autor propõe também a classificação, ainda bastante utilizada, dos “conteúdos culturais” do lazer. Assim, as atividades são classificadas de acordo com o interesse central da sua busca, que podem ser *físico-esportivos* (frequência a uma academia de ginástica, prática do futebol, da corrida, entre outros), *artísticos* (visita a museus de arte, cinema, entre outros), *manuais* (práticas do artesanato como o bordado, *découpage*, jardinagem, entre outros), *intelectuais* (leitura, entre outros) e *sociais* (frequência aos cafés e festas por exemplo). A posteriori, Luiz Octávio de Lima Camargo, acrescenta uma outra categoria: os “interesses turísticos” (busca de novas paisagens, pessoas e costumes) (MELO, 2004, p.54) e Gisele Schwartz acrescenta aos conteúdos culturais, por sua vez, os “interesses virtuais” (jogos de computador e vídeo games e redes sociais são exemplos mais claros) do lazer.

Essa divisão dos interesses culturais no lazer pode ser bem didática para a formação dos educadores, sejam eles recreativos, educadores físicos, ou demais profissionais ligados à área do lazer. Além disso, essa divisão pode auxiliar também na elaboração de políticas públicas sobre o tema, uma vez que abarca um amplo leque de possibilidades, ampliando a noção de

lazer, muitas vezes restrito aos conteúdos de determinadas atividades. Todavia, para a presente compreensão que se busca, não é suficiente.

Nelson Marcellino, sociólogo brasileiro, contribui também com algumas colocações sobre o conceito de lazer. Fundamentando-se em Dumazedier mas diferenciando-se em alguns pontos, Marcellino supera o lazer como simples “conjunto de ocupações”, não mais colocando em polos distintos lazer e ócio (MARINHO; PIMENTEL, 2010, p.33). O autor acrescenta também os aspectos tempo e atitude que caracterizarão a prática.

Marcellino, baseando-se em Dumazedier, esclarece que o aspecto atitude será “caracterizado pelo tipo de relação verificada entre o sujeito e a experiência vivida, basicamente a satisfação provocada pela atividade.” Em relação ao aspecto tempo, o autor “considera as atividades desenvolvidas no tempo liberado do trabalho, ou no “tempo livre”, não só das obrigações profissionais, mas também das familiares, sociais e religiosas”. (MARCELLINO, 1996, p.8) Nesse último ponto, o autor torna a aproximar das considerações de Dumazedier, por compreender que o lazer se desenvolverá no tempo disponível, liberado das obrigações.

A seu tempo, De Grazia, citado por Marcellino (2010), atribuía críticas na associação do lazer com o aspecto tempo, dando indícios de que este não seria o fator determinante, mas a atitude do indivíduo para com a prática. Para basear sua teoria, De Grazia detectou que nas obras de Aristóteles, quando o tempo desocupado é utilizado de má forma, tal usufruto não deveria ser considerado lazer. Nesse sentido, o fator de distinção adequado, segundo De Grazia, não deveria ser o tempo mas a atitude. Pode-se concluir facilmente que para este autor, a atitude desenvolvida ou empregada pelo/no lazer deveriam ter um aspecto positivo, de virtuosidade. A questão que aqui se coloca é: quem pode definir o que são boas ou más condutas no lazer? Além disso, essas condutas são consideradas boas ou más para quem?

Reconhecendo a importância do pensador e suas críticas em relação ao aspecto tempo, no que se convencionou chamar de “tempo livre”, é uma crítica pertinente e necessária, afinal, assim como colocam Marinho e Pimentel (2010), o lazer medido pela quantidade de horas em que não se está trabalhando, cria o mito¹⁹ de liberdade em relação ao tempo. Os autores apontam como exemplo, atividades como levar/buscar o filho na escola, ir ao supermercado, ao médico ou mesmo ocupar-se com um segundo emprego. Cardozo (2014, p.20) ajuda a

19 Mito nessa passagem parece ser entendido enquanto mentira. Pois na descrição de Lefebvre (1999), mito define-se como discurso não institucional (não submetido às imposições das leis e instituições) o que não parece o caso. Seguindo a descrição Lefebvrina, essa passagem estaria mais próxima do conceito de ideologias, que constituem no discurso institucional, justificando, legitimando (ou então criticando, recusando e refutando) as instituições existentes, mas desenvolvendo-se no seu plano (LEFEBVRE, 1999, p.98-99) já que o tempo entendido como “livre”, teria uma intencionalidade que o justifica.

esclarecer que “os discursos sobre o lazer que o assumem como resíduo do tempo de trabalho concebem o consumo e o mercado como eixos centrais que organizam as ações das pessoas.”

Liberato (2004), sociólogo político, em seu artigo intitulado “Bicicleta e Tempo de Contestação” atribui ao lazer o significado social de tempo na contemporaneidade. De acordo com a problematização colocada em seu trabalho, para o autor, é ainda irreal conceber às práticas de lazer um sentido de liberdade e de autonomia numa sociedade regida cronologicamente pelo relógio e pelas relações de consumo. Sem se aprofundar ou mencionar os significados do lazer, ele é tratado como uma distinção entre trabalho e não-trabalho. Mas ao contrário do que muitos teóricos da área vêm fazendo ao se apropriar de forma simplificada dessa dicotomia, mesmo tendo abordado o lazer como tempo-livre sem muitas investidas no assunto, Liberato trata-o de forma crítica ao abordar a questão do consumo (sociedade do consumo) e do valor do tempo (na contemporaneidade).

Apropriando-se de Baudrillard (1995), o autor faz referência às leis do sistema (de produção), que nunca entram em férias, reproduzem incessantemente e por toda parte nas estradas, nas praias, nos clubes, o tempo como força produtiva. O aparente desdobramento em tempo de trabalho e tempo de lazer – inaugurando este a figura transcendente de liberdade – constitui para ele um mito²⁰. Em relação à questão do tempo, menciona que este deixou de se relacionar a uma sequência de experiências e passou a se relacionar a uma coleção de horas, minutos e segundos. Pôde surgir assim, a prática de “poupar tempo” e “acrescentar tempo”. Citando Baudrillard:

(...) a analogia do tempo com o dinheiro (...) é fundamental para analisar o “nosso” tempo e o que pode implicar o grande corte significativo entre tempo de trabalho e tempo livre (...). *Time is money*: esta divisa (...) rege inclusive (...) o lazer e o tempo livre (BAUDRILLARD, 1995, p.162).

Portanto, o tempo na sociedade capitalista é considerado uma mercadoria submetida às leis do valor de troca, como se constata pelo tempo de trabalho, que é comprado e vendido. E é o que se pode constatar cada vez mais através do lazer, ou como os autores apontam, tempo - “livre”, que para ser “consumido” tende a ser direta ou indiretamente comprado. Arendt (1958) citada por Cardozo (2014, p.16) também traz colocações nessa direção: “O tempo do lazer do *animal laborans* é sempre gasto no consumo, sendo que quanto mais ele dispõe de tempo livre, mais ávidos e insaciáveis são seus apetites”. Exemplos de algumas dessas colocações seriam os pacotes de viagem, os clubes, os parques de diversões, shopping centers, entre outros. A crítica

20 Esse mito parece se explicar na mesma lógica ao que foi atribuído para Marinho e Pimentel (2010).

ao conceito de lazer como tempo-livre (mesmo que a questão conceitual de lazer não tenha sido o objetivo dos autores) pode ser observada mesmo pelas aspas na palavra “livre”:

O tempo-“livre” na sociedade capitalista é, na verdade, segundo o autor [Baudrillard], como os outros “tempos” nessa sociedade, um tempo constrangido, sendo este tempo do consumo (o do lazer, o tempo livre) o mesmo da produção. O tempo-“livre”, por mais que se queira relaciona-lo a um perder tempo, a uma restituição do valor de uso do tempo, continua sendo propriedade privada e objeto ganho pelo indivíduo; objeto possuído e diante do qual o indivíduo se vê impossibilitado de se despossar. (LIBERATO, 2004, p.7)

Liberato cita também Morin (1975), que de forma semelhante, salienta que o tempo-livre na cultura de massa é um tempo ganho sobre o trabalho, mas que é diferente do tempo das festas, característico do antigo modo de vida:

As festas, distribuídas ao longo do ano, eram simultaneamente o tempo das comunhões coletivas, dos ritos sagrados, das cerimônias, da retirada dos tabus, das pândegas e dos festins. O tempo das festas foi corroído pela organização moderna e a nova repartição das zonas de tempo livre: fim de semana, férias. Ao mesmo tempo, o folclore das festas se enfraqueceu em benefício do novo emprego do tempo livre. A ampliação, a estabilização, a quotidianização do novo tempo livre se efetua simultaneamente em detrimento do trabalho e da festa. (MORIN *apud* LIBERATO, 2004, p.7-8)

Fica claro que, embora o lazer seja tratado como tempo livre, ainda assim o autor parece não concordar com essa dicotomização pois, apropriando-se da teoria que versa sobre a sociedade de consumo, atribui à divisão tempo de trabalho e tempo livre, uma força capitalista, fruto portanto da sociedade que valoriza o dinheiro. Dessa forma, Liberato (2004) traz importantes contribuições para as discussões no lazer, pois suas críticas, baseadas nas contribuições de Baudrillard e Morin, sobre o uso do suposto tempo-“livre” nas sociedade do consumo, consegue problematizar a questão social do tempo relacionada intrinsecamente ao lazer.

Para que o conceito de lazer como produto residual do trabalho, ou tempo-livre seja superado, Liberato deixa indícios de que seriam necessárias outras relações sociais com o tempo. E para isso, o ideal capitalista e a necessidade incessante de velocidade, como forma de poupar tempo, e mesmo a relação com o dinheiro, precisam ser colocadas em cheque.

Antunes (1999, 2001) também ajuda a repensar o lazer ao defender uma vida cheia de sentido dentro e fora do trabalho como algo possível apenas com a superação da divisão da vida em tempo de trabalho e de não trabalho.

Diante do exposto, para compreender os movimentos sociais como possibilidade de

vivência de lazer, é preciso problematizar a ideia colocada em alguns desses conceitos citados acima, que não podem ser aplicados em vários contextos como o dos movimentos sociais aqui tratado²¹.

Constata-se portanto, que o entendimento de lazer, sistematizado no decorrer do século XX, é hegemônico²² e revela um olhar eurocêntrico ao reforçar a dicotomização entre trabalho e “não” trabalho nos estudos sobre a temática, reforçando as teorias que afirmam que os acontecimentos ocorridos na Europa, com maior destaque para a Revolução Industrial – que exigiu maior sincronização e controle do tempo²³ -, seriam imprescindíveis e determinantes para o surgimento “universal” do lazer, como produto da sociedade moderna urbano-industrial (GOMES, 2011). Assim, considerar o lazer um produto da modernidade, surgido após a Revolução Industrial, parece uma falácia.

Mesmo que o lazer pudesse ser considerado simplesmente como tempo livre, como colocado por Dumazedier, antes que a sociedade se modernizasse e distribísse melhor os tempos e o sincronizasse, os indivíduos mais abastados desfrutavam de privilégios em decorrência do trabalho exercido pela maioria da população, como foi salientado por Russel (2002). Não negamos que as técnicas e as tecnologias modernas permitiram jornadas de trabalho mais curtas e a dinamização da atividade produtiva, alterando com isso o ritmo da vida (que continua a ser alterado nos dias de hoje). Nesse âmbito, cada vez mais o trabalho vai se tornando mecanizado e dependente de tecnologias, fruto do que De Masi (2000) considera de sociedade pós-industrial ou a pós-modernidade. O que queremos ressaltar é que essas alterações decorrentes de novas técnicas e tecnologias não devem ser associadas simplesmente a um aumento do tempo disponível fora do trabalho, pois elas não são neutras, como será tratado mais adiante (LIBERATO, 2004), mas trazem em seu bojo, paradoxalmente, uma dependência e demanda por mais tempo.

21 Não se pode negligenciar também outras formas de organizações sociais, como as das comunidades quilombolas e indígenas entre outros povos e comunidades tradicionais.

22 A hegemonia de uma classe é um dos aspectos do capitalismo, ligado decerto ao funcionamento do dinheiro, dos diversos mercados, das relações sociais de produção. O conceito de hegemonia, introduzido por Gramsci para prever o papel da classe operária na construção de uma outra sociedade, ainda permite analisar a ação da burguesia, em particular no que concerne ao espaço. O conceito de hegemonia refina este, um pouco pesado e brutal, de “ditadura” do proletariado após a da burguesia. Ele designa muito mais que uma influência e que o emprego perpétuo da violência repressiva. A hegemonia se exerce sobre a sociedade inteira, cultura e saber incluídos, o mais freqüente por pessoas interpostas: os políticos, personalidades e partidos, mas também por muitos intelectuais, cientistas. Ela se exerce, portanto, pelas instituições e pelas representações. Hoje em dia, a classe dominante mantém sua hegemonia por todos os meios, aí incluído o saber. O vínculo entre saber e poder torna-se manifesto, o que em nada impede o conhecimento crítico e subversivo e define, ao contrário, a diferença conflitual entre o saber ao serviço do poder e o conhecer que não reconhece o poder. (Lefebvre, 2006)

23 Com relação ao aspecto tempo, Mumford (1963) citado por Liberato (2004) traz à tona a ideia de que o relógio não é simplesmente um meio de saber as horas, mas um meio de sincronizar as ações dos homens. Dessa forma, o relógio, e não a máquina a vapor, seria a máquina fundamental da era industrial moderna.

Sobre essa consideração, com isso já explicamos: o carro, como uma tecnologia, adotado como máquina de poupar tempo e chegar mais rápido, acaba suprimindo o tempo de todos, como pode ser facilmente percebido pelo trânsito cada vez mais lento das grandes cidades que adotaram o automóvel e permitiram alterações urbanas que priorizam esse modo individual de transporte. Ademais, o carro, como uma tecnologia que supostamente pouparia o tempo, torna os indivíduos dele dependentes (visto que as distâncias se tornaram cada vez maiores) e acaba surtindo o efeito contrário: quanto mais carros nas ruas, maior o tempo gasto nos deslocamentos e mais espaço urbano é fornecido para essas máquinas. Em Belo Horizonte por exemplo, foram ampliados os grandes corredores – as avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado - além da construção de vários viadutos ao longo dessas avenidas. Assim, cada vez mais as cidades vão se tornando menos humanas, o que também reflete na qualidade do lazer, que ao contrário de ser vivenciado de maneira mais natural e menos dispendiosa, vai se tornando mais escasso e limitado a determinados meios e espaços.

Nesse processo, a rua acaba perdendo seu valor como propiciadora dos encontros sociais, como outrora teria sido. Além disso, como também mencionou Russel (2002), nossos lazers estão se tornando cada vez mais passivos – no lugar de nos reunirmos nas ruas para um jogo de futebol, o assistimos pela televisão em casa, no conforto do sofá. Assim, o lazer torna-se cada vez mais relacionado com o poder de consumo e menos com a iniciativa pessoal e criatividade do sujeito. Obviamente, essas considerações não são limitantes e considera-se que há formas novas de se vivenciar o lazer que, por vezes, trazem à tona a questão do consumo ou mesmo questionam os valores da nossa sociedade, por exemplo através do associativismo em grupos contraculturais, caso do Massa Crítica aqui tratado.

Em relação ao entendimento constituído acerca do lazer como uma conquista trabalhista e considerado assim como tempo livre, Gomes (2011) ajuda a esclarecer que essa compreensão dicotomizada do lazer colabora com a manutenção de uma lógica evolutiva e linear, que pretende delimitar os tempos, as histórias, as culturas, os saberes e as práticas de múltiplas realidades e povos, que por sua vez, irão desejar o modelo ocidental como modelo de progresso a ser alcançado. Para a autora, tal compreensão de lazer pode ser indício do alcance de um modelo civilizatório que utiliza a colonialidade do poder²⁴ e a colonialidade do saber²⁵ como estratégias de dominação cultural (GOMES, 2014, p.8).

24 Para maiores informações vide Quijano (2005), disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/pt/Quijano.rtf>

25 Para maiores informações vide “A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. *Perspectivas latino-americanas*” Lander (2005) Disponível em: http://www.geografia.fflch.usp.br/graduacao/apoio/Apoio/Apoio_Tonico/2s2012/Texto_1.pdf

A dicotomização presente no entendimento de lazer como tempo liberado das obrigações, não consegue problematizar as complexas e dinâmicas dimensões da vida coletiva. Nesse sentido:

A oposição trabalho e lazer é cada vez mais paradoxal, pois, a flexibilização laboral (e, com ela, a precarização do trabalho) somada à gradativa divisão internacional do trabalho (que concentra a produção fabril em alguns países e regiões do mundo, especialmente na Ásia), e ao avanço tecnológico, que expandiu as fronteiras espaciais/temporais, já deixaram claro que os supostos limites entre ambos são cada vez mais tênues e difusos na vida social cotidiana. Esses são alguns dos exemplos que, inevitavelmente, indicam que algumas das categorias comumente utilizadas para conceituar o lazer precisam ser revisadas e problematizadas. (GOMES, 2014, p.7)

Seguindo essa linha de pensamento, que critica as concepções simplistas de lazer, entendido enquanto tempo residual do trabalho, Dias (2010, p.68) problematiza essa questão apontando: “Nesse sentido, ainda que mudanças no mundo do trabalho guardem uma infinidade de correlações com o mundo do lazer, não são apenas elas que o modelam e o condicionam. O trabalho não é categoria central para a análise do lazer”.

Para além do exposto, é importante deixar claro que para algumas pessoas e em algumas atividades profissionais, a divisão do tempo não é tão delimitada e a dicotomização entre trabalho e lazer não é tão clara. Algumas pessoas dizem mesmo que o trabalho pode ser lazer ou o contrário também sendo verdadeiro como evidenciaram Lima; Ferreira e Fragoso (2005) citado por Rodrigues; Lemos e Gonçalves Junior (2010):

Nesse sentido, o tempo de cada indivíduo no lazer e no trabalho configura uma infinidade de possibilidades em que lazer pode ser considerado trabalho, e trabalho, lazer. O trabalho pode ser gratificante e, nele, pode estar situado o lazer. O lazer, por outro lado, pode não se apresentar apenas como uma ocupação do tempo com o que não é trabalho. Essa ocupação pode tornar-se um novo trabalho, ou possuir as características de um trabalho. Lazer e trabalho são sempre encontros sociais, e neles está envolvido o tempo cronológico dos indivíduos. (LIMA; FERREIRA; FRAGOSO *apud* RODRIGUES; LEMOS; GONÇALVES JUNIOR, 2010, p.93)

Embora essa passagem aponte as inter-relações entre trabalho e lazer apontando que a dicotomia não é muito clara na prática, os autores voltam a reforçar a dicotomização no final da passagem, ao colocarem que em ambos está envolvido o tempo cronológico, fazendo com isso uma delimitação clara de que para eles, cada encontro social, trabalho ou lazer, tem uma demarcação cronológica específica.

As teorias que apontam o lazer como um produto residual do trabalho, inevitavelmente, reforçam o seu papel de “válvula de escape” da rotina, um descanso desinteressado e que, portanto, serve mesmo até para o mercado, já que o corpo descansado

trabalharia de forma mais eficiente. Podem, assim, ser consideradas visões funcionalistas. Para maior esclarecimento do que significam as abordagens funcionalistas do lazer:

Um ponto marcante relaciona-se com as chamadas “abordagens funcionalistas” do lazer. No seu entender, tais abordagens são conservadoras, disciplinadoras, visam à manutenção do *status quo*, mascaram injustiças sociais e funcionam como válvulas de escape das tensões. Como as abordagens funcionalistas procuram ajustar o indivíduo de forma a-crítica ao contexto em que vive, incentivam o consumismo em relação ao lazer. (MARCELLINO *apud* GOMES, 2004, p.121)

Dias (2010) também esclarece quanto às teorias funcionalistas ao apontar que “o funcionalismo supõe que aspectos da vida social podem ser explicados em termos de funções, isto é, em razão das funções exercidas por cada indivíduo ou instituição social no sentido de satisfazer necessidades concretas desses mesmos indivíduos ou instituições” (DIAS, 2010, p.54). Nessa direção, Damiani (2008), ao fazer a crítica das separações na geografia, ajuda a compreender que

As cidades concentram as separações recrudescedoras da modernização capitalista e mercantil. Em todas as escalas geográficas, esse distanciamento essencial econômico, social, das próprias práticas sociais se re-produz, reificando diferenças culturais e históricas, de modo que são vividas aos fragmentos, retalhadas, misturadas às exigências da modernização em curso; da mesma forma que a segmentação das práticas cotidianas, **separando tempos e espaços da vida social, funcionaliza e esvazia o viver** (grifo nosso). (DAMIANI *apud* LOPES, 2010, p.27)

Com semelhante crítica, a escritora e ativista política Jane Jacobs, em sua obra “Morte e Vida de Grandes Cidades²⁶”, refletindo sobre os motivos que levam à decadência dos centros das cidades norte-americanas e a necessidade de usos combinados nos bairros, abordado em um capítulo da obra, aponta que:

A decadência dos centros das cidades norte-americanas não é misteriosa, nem se deve à sua anacronia, nem ao fato de os usuários terem sido afugentados pelos automóveis. Eles estão sendo estupidamente assassinados, em boa parte por políticas deliberadas de separar os usos de lazer dos usos de trabalho, em consequência do mal-entendido de que isso seja um planejamento urbano ordenado. (JACOBS, 2009, p.188)

A autora defende a tese de que os urbanistas tendem a fragmentar as necessidades de uso dos espaços urbanos, ação que contribui para gerar vazios e monotonias nesses espaços.

26 Esta obra teve sua primeira edição publicada em 1961, no contexto em que o programa norte-americano de renovação urbana das áreas centrais das cidades substituíria por megaprojetos de reurbanização, setores urbanos já consolidados. Jacobs atribuiu duras críticas ao urbanismo moderno ortodoxo e sua obra é referência e leitura obrigatória nos cursos de arquitetura e urbanismo, geografia e ciências sociais. Parte de suas ideias lograram grande audiência nos debates urbanísticos dos anos 1970/80, sobretudo com o advento da discussão pós-moderna e sua apologia da diversidade. Retomaremos com outras contribuições desta obra no decorrer do trabalho.

Ao distanciar por exemplo os prédios do governo dos edifícios da cidade, esta deixa de ter sentido como organismo, passando a ser uma perda estética e social. Da mesma forma, quando as moradias são segregadas do trabalho (separando os usos do lazer dos usos de trabalho), o resultado é negativo tanto para a cidade como para os trabalhadores. Nesse sentido, Gorz (2005) também enuncia críticas em relação às problemáticas dos transportes urbanos:

(...) nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte-o sempre ao problema da cidade, da divisão social do trabalho e à compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. A maneira que o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias bem separadas de modo que em cada uma você seja um consumidor passivo à mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade. (GORZ, 2005, p.82)

Considerar o lazer como o tempo livre ocupado com atividades que possuem caracteres específicos, como os concebidos por Dumazedier e reiterados por outros autores, implica em restringir a ampla gama de possibilidades que o lazer possibilita, bem como também, despolitizar as atividades desenvolvidas como formas de lazer. Além disso, como mencionado por De Masi (2000) o “tempo liberado” “é uma definição burocrática, sindical. Portanto, permanece no rastro do passado: da tradição industrial” (p.17). Embora não sejamos condescendentes com o postulado de De Masi, ele conseguiu trazer à discussão mais próxima do cotidiano, a crítica ao lazer como tempo livre ou como fruto da modernidade. O autor defende a ideia do lazer como Ócio Criativo, esclarecendo que ele ocorre quando “trabalho, estudo e jogo coincidem” (DE MASI, 2000, p.16). O que mais chama a atenção nesta obra, é o valor que tal teoria tem para o autor que se diz cobiça de si mesmo. Dessa forma, sua teoria é formulada com base em sua experiência de vida, o que confirma a colocação de Cardozo (2014): “o lazer parece conter uma carga importante das experiências vividas pelos autores, envolvendo aspectos fundamentais da vida cotidiana” (p.15).

As teorias que criticam o entendimento de lazer como tempo-livre, quase invariavelmente se restringem ao campo teórico do fenômeno, sem que um investimento de maior fôlego na análise e investigação da realidade seja concomitante. Como já se viu com Mumford (1963) citado por Liberato (2004), através da ecologia social, muitos problemas de diversas ordens encontram pistas na análise social. Nessa mesma linha de pensamento, Cardozo (2014) aponta que o cotidiano possui certas dimensões e dinâmicas que o acadêmico não consegue compreender, apresentando dessa forma uma força complexa que revela os discursos

teóricos e institucionais como noções abstratas que pouco ou nada têm a ver com a realidade. O autor comenta, ainda, que a interpretação e a leitura do lazer devem procurar construir melhores laços com a realidade, bem como seus projetos de intervenção deverão encontrar vínculos com o contexto cotidiano.

Enquanto prática social, o lazer se constitui e se manifesta no tempo e espaço e por isso, respostas a determinadas questões só conseguem ser respondidas quando da investida em campo. Questiona-se afinal: por que ainda não se superou a concepção do lazer como tempo-livre? Será que este paradigma ainda consegue estabelecer relações com a sociedade?

A compreensão de lazer abraçada nesta pesquisa dialoga, portanto, com a concepção proposta por Gomes e Elizalde (2012), por considerá-la mais pertinente para diferentes contextos:

(...) expressamos nosso entendimento de lazer como uma necessidade humana e dimensão da cultura caracterizada pela vivência lúdica de manifestações culturais no tempo/espaço social. Assim, o lazer é constituído na articulação de três elementos fundamentais: a ludicidade, as manifestações culturais e o tempo/espaço social. Juntos, esses elementos configuram as condições materiais e simbólicas, subjetivas e objetivas que podem – ou não – fazer do lazer um potente aliado no processo de transformação de nossas sociedades, tornando-as mais humanas e inclusivas. (GOMES; ELIZALDE, 2012, p. 82)

Como fica evidente nessa conceituação, o lazer é pois, uma prática social complexa que abarca uma multiplicidade de vivências culturais lúdicas contextualizadas e historicamente situadas (GOMES, 2014, p.3). O lazer compreendido enquanto necessidade humana, representa para Gomes (2014) a necessidade de fruir, ludicamente, as incontáveis práticas sociais constituídas culturalmente. Essa necessidade concretiza-se na ludicidade e pode ser satisfeita de múltiplas formas, segundo os valores e interesses dos sujeitos, grupos e instituições em cada contexto histórico, social e cultural. Compreendido enquanto uma produção cultural humana, constitui relações dialógicas com a educação, com o trabalho, com a política, com a economia, com a linguagem e com a arte, entre outras dimensões da vida social, sendo parte integrante e constitutiva de cada coletividade (GOMES, 2014, p.12).

Essa compreensão de lazer dialoga com a colocação de Isayama e Linhales (2006) ao apontar que o lazer constitui uma prática sociocultural em permanente construção. Para os autores, o lazer, assim como o esporte, são formas de conhecimentos e saberes enraizados na cultura e suas manifestações se expressam como linguagens, formas modernas de significação coletiva do mundo e são ainda possibilidades éticas e estéticas de humanização, se realizados e praticados como experiências educativas capazes de promover a emancipação e não a barbárie

(ISAYAMA; LINHALES, 2006, p.10).

Buscando-se entender e analisar, na prática, como o lazer pode abarcar inúmeras possibilidades de vivências que por sua vez podem associar diversas esferas do cotidiano, é preciso compreender que o lazer não está dissociado da economia, da política ou das relações sociais:

(...) o lazer pode estimular as pessoas a refletirem sobre suas realidades e vivências, ajudando-as a valorizar as diversas manifestações socioculturais lúdicas, e não apenas aquelas que podem ser compradas e vividas de forma passiva e alienada, como fuga da rotina ou como evasão. Dessa maneira, as pessoas poderiam desenvolver sua capacidade crítica e questionadora por meio do lazer. (GOMES; ELIZALDE, 2012, p. 79)

Partindo-se dessas premissas, buscou-se compreender de que maneira as atividades desenvolvidas pelos membros grupo Massa Crítica em Belo Horizonte, como o percurso ciclístico realizado toda última sexta-feira de cada mês, podem ser manifestações políticas e sociais de lazer, considerando-se que essa prática social pode ser visualizada como um campo possível para desenvolver ações comprometidas com o repensar dos limites e possibilidades que marcam a nossa existência, com a superação da passividade e do conformismo e com a concretização de iniciativas voltadas para a mobilização e o engajamento social e político (GOMES, 2014, p.15).

Considerando-se que o grupo Massa Crítica busca promover o uso da bicicleta como meio de transporte, ocupar o espaço público da cidade, além de objetivar o reconhecimento das autoridades públicas a fim de promover políticas de transporte favoráveis ao uso da bicicleta, seria possível pensar que os integrantes do movimento se reúnem para pedalar por obrigação ou para simplesmente aliviar o cansaço da rotina ou mesmo ocupar-se de forma desinteressada, como o já mencionado tempo livre das obrigações? É preciso problematizar portanto, tais entendimentos do lazer, e com isso perceber o potencial crítico e criativo do mesmo. O lazer considerado transformacional (ELIZALDE, 2010), potencializa a mudança social. Nesse sentido, pode instigar a criticidade sobre o mundo por estimular a busca por alternativas sustentáveis, solidárias e participativas, além da produção de novos conhecimentos comprometidos com a humanização da vida individual e coletiva.

Gomes (2014) ressalta ainda que lazer também é política, pois pode ser revolucionário ao constituir uma ferramenta mobilizadora de mudanças sociais e pessoais:

Fazer política nesta direção, implica enfrentar as causas de situações complexas, como as desigualdades sociais, os conflitos armados, a marginalização, a destituição dos direitos sociais, a precarização do trabalho, o racismo, o sexismo e as distintas formas

de discriminação, preconceito e violência que marcam profundamente o nosso contexto e que interferem em nossos lazeres. (GOMES, 2014, p.16)

Através da pesquisa em campo e por meio das entrevistas, buscou-se responder às questões: O que é lazer para os integrantes do movimento e quais outras formas de manifestação desse fenômeno os membros realizam? Procurou-se com esses questionamentos, não construir conceitos teóricos de lazer a partir dos relatos dos membros entrevistados, mas, compreender suas vivências práticas e seus valores a fim de estabelecer diálogos entre as ideias dos participantes com a proposta tomada neste trabalho. Nesse sentido, buscou-se analisar de que forma os integrantes atribuem o lazer, potencializando o posicionamento político, buscando compreender a fundo como o movimento Massa Crítica foi criado em Belo Horizonte, com quais objetivos e que tipo de questionamentos seus membros intentam provocar na sociedade.

CAPÍTULO 2

MOVIMENTOS SOCIAIS E ASSOCIATIVISMO

Na busca por estudos sobre o associativismo no lazer, foi possível constatar que o que tem sido pesquisado são os clubes e as associações clubísticas²⁷, sendo ainda um assunto obscuro e pouco estudado. Em relação à formação de grupos para práticas de lazer, foram encontrados alguns estudos sobre os clubes de futebol (MARCELLINO; SILVA; OKAMORI, 2003; FERREIRA, 2007) e sobre um grupo de corrida (MARCELLINO, 1999), mas nenhuma pesquisa ou publicação foi encontrada em relação aos grupos ciclísticos.

O ciclismo é uma atividade física individual que tem uma peculiaridade interessante: é praticada coletivamente. Esse fenômeno associativista é ainda mais instigante quando são consideradas as diferentes características de cada grupo de Belo Horizonte, entre os quais se destacam aqueles que visam à melhoria das aptidões físicas e aperfeiçoamento das técnicas (Giro 20-30, Pedal do Frango, Liga Mineira de Ciclismo, entre outros). Há também os grupos que não visam competições e treinos, mas, que objetivam a prática esportiva e melhoria da qualidade de vida (como exemplo, podem ser citados: Pedal de Salto Alto, Le Vélo, Pedal da Madrugada, RUT's – Rolé Urbano das terças), além de grupos engajados politicamente que visam a prática ciclística para além do gesto físico (Massa Crítica).²⁸ O que influencia as pessoas a se filiarem a grupos específicos como esses pode dizer um pouco sobre novas configurações sociais no campo do lazer.

No Brasil, as iniciativas no campo do associativismo são relativamente recentes. Tanno (2011), aponta que a formação de clubes foi iniciada na década de 1920, nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, visando à perpetuação de uma cultura das elites da época:

No Rio de Janeiro, os principais clubes analisados por Needell são o Cassino Fluminense (1845), o Club dos Diários (1895) e o Jockey Club (1868), espaços onde a alta elite carioca se reunia para a diversão, para a exibição de seus dotes, de sua riqueza e para escolher os pretendentes para os filhos casadoiros, numa clara intenção

27 A exemplo do estudo de Ferreira (2009, p.11), em que constata que:

(...) o esforço dos trabalhadores para garantir suas horas de tempo livre fez com que o poder público e os empresários passassem a se preocupar com as atividades realizadas durante seu tempo livre. Associações foram criadas com o intuito de tutelar as práticas de lazer mais indicadas à manutenção da ordem estabelecida. Por isso, os clubes recreativos do período formulavam objetivos ligados, principalmente, à difusão da cultura e do esporte e à integração entre os associados e seus familiares. Porém, a identificação dos associados não ocorria apenas em relação ao desporto e às atividades recreativas, mas principalmente através de símbolos e ritualísticas capazes de garantir coesão e identificação grupal, bem como comprometimento com as funções de trabalhador.

28 Os grupos elencados, a título de exemplo, são mencionados no site: <http://mountainbikebh.com.br/site/index.php/conheca-os-grupos-de-pedal-de-bh>

da manutenção ou alargamento do patrimônio familiar. (TANNO, 2011, p.330)

O associativismo, para além das funções de integração, constitui espaços privilegiados de manifestação de redes de influência e poder²⁹ (VIEGAS, 1986).

Embora não seja possível definir ou traçar o significado do associativismo, é apontado em Viegas (1986), as ideias de Meinster da qual pode ser mais aproximada à realidade a ser pesquisada:

A participação associativa não é vista em termos de cidadão mas de massas populares empenhadas na transformação social, numa perspectiva diacrônica recuada à Idade Média. Está presente a mudança qualitativa de tipos de sociedade, das sociedades ditas – tradicionais – para as sociedades – modernas – só que estas poderão ser – liberais – ou – socialistas. (VIEGAS, 1986, p.110-111)

As sociedades tradicionais mencionadas no trecho acima se referem à sociabilidade formal de tipo totalitária, onde as referências de identidade dos indivíduos geravam-se nas instituições, nas corporações, na família, nos grupos de parentesco. É por isso que o associativismo pretendia configurar uma nova sociedade, a moderna, onde o indivíduo se associaria de forma voluntária, contribuindo para a mudança social, libertando os indivíduos dos constrangimentos dos grupos de origem (VIEGAS, 1986). Percebe-se hoje com mais clareza que as associações e os movimentos sociais são formas de organização e de participação política. A participação nessas associações é, portanto, uma forma de exercer a cidadania.

Teorizações sobre movimentos sociais ganharam importância nos estudos de cientistas sociais das últimas décadas, de acordo com Gohn (2012), porque, por um lado, estão na qualidade de fenômenos históricos concretos, e por outro, o desenvolvimento de teorias sobre o social colocou as ações coletivas num universo mais amplo, construindo e reconstruindo novas teorias sobre a sociedade civil. A autora aponta que ocorreu um deslocamento de interesses, que antes era voltado ao Estado, que passou a ser deslegitimado e criticado, perdendo importância como agente regulador de fronteiras nacionais e controles sociais, por exemplo, e agora o interesse dos cientistas sociais é voltado para a sociedade civil, e por conseguinte, aos movimentos sociais, citados como uma das ações sociais por excelência. Nesse sentido, Boschi (1987) considera:

29 No caso da associação Massa Crítica, talvez possa parecer que este parâmetro não seja aplicável, pois de acordo com a descrição encontrada do grupo no site Bicicletada.org, sua organização é horizontal, sem representantes, porta-vozes ou líderes. Mas “poder” deve aqui ser diferenciado de “autoridade”. Poder quem exerce é a sociedade, a população, diferente de autoridade, exercida pelo Estado, nesse sentido, Massa Crítica poderia ser uma influência de poder, como apontado por Viegas.

(...) sempre existe a tentação de vincular o domínio das práticas não institucionais com a liberdade – e o âmbito institucional com a repressão. Os próprios movimentos sociais reforçam essa tendência a exaltar o novo e desconsiderar o papel das instituições dominantes no papel da liberdade. (BOSCHI, 1987, p.16)

É importante alertar que esta pesquisa não almeja avaliar a produção sobre a teoria dos novos movimentos sociais, ainda incipientes, mas destacar de que forma essas teorias ajudam a compreender as ações coletivas tomadas na Massa Crítica. Foram encontrados diferentes conceitos sobre os movimentos sociais, mas grandes lacunas teóricas ainda permeiam esta temática.

Para um melhor esclarecimento do que significam os movimentos sociais, Gohn (2012) esclarece:

Um movimento social é sempre expressão de uma ação coletiva e decorre de uma luta sociopolítica, econômica ou cultural. Usualmente ele tem os seguintes elementos constituintes: demandas que configuram sua identidade; adversários e aliados; bases, lideranças e acessórias – que se organizam em articuladores e articulações e formam redes de mobilizações –; práticas comunicativas diversas que vão da oralidade direta aos modernos recursos tecnológicos; projetos ou visões de mundo que dão suporte a suas demandas; e culturas próprias nas formas como sustentam e encaminham suas reivindicações. (GOHN, 2012, p.14)

Da mesma forma, Scherer-Warren (1984) compreende a dinâmica dos movimentos sociais, utilizando contudo, terminologias diferentes. Em seu entendimento, o movimento tem uma práxis, um projeto, uma ideologia e uma organização específicos. De forma simplificada, a práxis é entendida como toda ação transformadora do social que contenha um certo grau de consciência crítica. O projeto, por sua vez, significa o que o grupo ou o movimento social quer modificar na realidade social. Pode ser uma utopia de transformação ou se referir à busca da realização de objetivos mais imediatistas do grupo, presentes em seu cotidiano. Por ideologia se entende os princípios valorativos, as manifestações culturais e as representações de caráter classista que orientam a práxis do grupo e a elaboração de seu projeto. Por fim, a organização ou direção do movimento é a forma como ele é conduzido ou organizado. Nesse sentido, Scherer-Warren classifica duas formas: basismo e vanguardismo. O basismo procura reduzir ao mínimo a necessidade de lideranças intelectuais, políticas ou outras, pois considera-as como possíveis formas de autoritarismo ou elitismo. Procura-se nesse caso, uma participação ampla e equivalente de todos os membros do grupo, em todos os níveis de decisão e no estabelecimento dos princípios norteadores do movimento. De forma contrária, no vanguardismo há necessidade de uma elite intelectual, política ou outra, para orientar e dar uma direção ao desenvolvimento do movimento, e desempenhando importante papel na

conscientização dos membros do grupo.

De maneira simplificada, os movimentos sociais são entendidos como associações coletivas, que, em contexto amplo, promovem ações orientadas à mudança. Como apontado por Toro e Werneck (1996, p.5), a mobilização social “ocorre quando um grupo de pessoas, uma comunidade ou uma sociedade decide e age com um objetivo comum, buscando, quotidianamente, resultados decididos e desejados por todos”. Ainda de acordo com esses autores, a participação em movimentos sociais é uma escolha individual e essa escolha decorre da identificação pessoal com a causa identificada pela associação/grupo, bem como pelo senso de responsabilidade e capacidade em construir e provocar mudanças. É uma escolha porque não é imposto: ao contrário, tem caráter de liberdade e deve advir de um sentimento compartilhado pelos integrantes do movimento.

Toro e Werneck (1996) definem mobilizações sociais como:

Toda mobilização é mobilização para alguma coisa, para alcançar um objetivo pré-definido, um propósito comum, por isso é um ato de razão. Pressupõe uma convicção coletiva da relevância, um sentido de público, daquilo que convém a todos. Para que ela seja útil a uma sociedade ela tem que estar orientada para a construção de um projeto de futuro. Se o seu propósito é passageiro, converte-se em um evento, uma campanha e não em um processo de mobilização. A mobilização requer uma dedicação contínua e produz resultados quotidianamente. (TORO; WERNECK, 1996, p.5)

Para Scherer-Warren (1984), pode-se falar na existência de movimentos sociais quando os grupos se organizam na busca de superar alguma forma de opressão e para atuar na produção de uma sociedade modificada. A opressão pode-se manifestar de forma econômica, política, cultural, ideológica, psicológica, entre outras. A autora complementa que entre as classes sociais, alguns grupos acumulam várias formas de opressão, constituindo os subalternos ou as minorias. É a luta contra-opressora, que pode se expressar de diversas formas: lutas mais ou menos violentas, reivindicações, pressões. Essas formas ativas de grupos oprimidos agirem é o que caracteriza os movimentos sociais.

Os movimentos sociais contemporâneos no Brasil vêm ganhando destaque entre estudos sociológicos desde as manifestações ocorridas em junho do ano de 2013³⁰. As mobilizações de junho não são “nacionalistas” como afirma Gohn (2014, p.9), mas assim como os movimentos internacionais que aconteceram no mundo após 2008, mostram-se como modos e formas de agir coletivo, adquirido/construído via redes sociais e telefonia móvel. Além disso,

30 Em junho de 2013 ocorreu em 12 capitais brasileiras, e em várias outras cidades de médio porte, uma onda de manifestações populares nas ruas, praças e avenidas. Eles foram, na maioria das vezes, manifestações do estado de indignação face à conjuntura política nacional. (GOHN, 2014, p.7-8)

outras características importantes que devem ser destacadas em relação a estas manifestações são: gestão descentralizada, maior autonomia dos participantes, estéticas de manifestações diferenciadas. Como coloca Gohn (2014, p.9): “São movimentos com valores, princípios e formas de organização distintas de outros movimentos sociais, a exemplo dos sindicais, populares (urbanos e rurais), assim como diferem dos movimentos identitários (mulheres, quilombolas, indígenas etc).”

As manifestações de junho de 2013 permaneceram como o maior evento político no país em 2013, dado seu impacto na sociedade. Não se via mobilização social tão grande desde 1992³¹, fato que impressionou a sociedade brasileira e internacional, mas que também alimentou o interesse da população em reivindicar os seus direitos e cobrar melhorias e efetividade das promessas políticas.

As jornadas de junho de 2013, exemplifica o que Scherer-Warren (1987) e Gohn (2012) descrevem por “Novos Movimentos Sociais”, que estão construindo e desenvolvendo uma nova cultura política de base. Nessa direção, é compactual apontar o entendimento do pós-socialismo apresentado por Touraine (1988). O autor aponta que no mundo em mudança permanente, a ideia de um conflito central opondo socialismo e capitalismo, ou qualquer outro par de opostos análogos, é sem sentido. Como já parece ficar claro, o autor compreende que o socialismo está morto³², pois foi a teoria do movimento operário, engajado em sua luta contra os mestres da industrialização e das fábricas e por um emprego democrático das forças materiais, intelectuais e morais de produção da sociedade e inserida na sociedade industrial. Hoje no entanto, em muitas partes do mundo, socialismo designa o poder de Estado, que traz cada vez menos um projeto geral de progresso social.

Para Touraine, a opinião pública não fala mais a linguagem da política. A participação ativa na política está em declínio e a qualificação de militante não é admitida pelas próprias pessoas que intervêm de forma mais ativa na vida pública (TOURAINÉ, 1988, p.16). O autor ainda chama atenção para compreender que essa nova configuração política da sociedade não significa que ela esteja apática, pois aparecem por todos os lados inovações, contestações e ações coletivas:

É preciso olhar mais além e mostrar que o fim da época socialista não anuncia nem a despolitização e o fim das ideologias nem o irresistível florescimento dos Estados todo-poderosos, mas, em certas condições, ao menos, um novo movimento social,

³¹ *Impeachment* do ex-Presidente Collor de Melo.

³² Para Touraine, dizer que saímos da época socialista significa que um personagem histórico (o movimento operário) perde sua importância junto com seu adversário (o industrializador) e seu campo de batalha (a sociedade industrial). (1988, p.19)

novas manifestações da opinião pública e, portanto, novas reivindicações políticas. (TOURAINÉ, 1988, p.18)

Esses novos movimentos sociais serão melhor compreendidos no próximo tópico, mas antes de seguir adiante, é preciso compreender o que esse autor já anunciou: as forças de mudança e reivindicação desses novos conflitos que se colocam não são meramente sucessão do movimento operário e da ideia socialista, pois estes concentravam sua atenção sobre a economia, “Hoje é no campo da cultura que se armam as principais contestações”. (TOURAINÉ, 1988, p.22)

2.1 Novos Movimentos Sociais

A diferenciação entre os tradicionais e os novos movimentos sociais, no contexto da América Latina, pode ser melhor compreendido através das obras de Gohn (2012; 2014) e Scherer-Warren (1987; 1984), pesquisadoras que se dedicaram ao estudo dos movimentos sociais nas últimas décadas. Suas obras, fundamentadas em Alain Touraine, trazem alguns pontos em comum. Alguns deles dizem respeito à ideologia partidária. Entre os tradicionais movimentos sociais, vê-se com mais clareza a luta pelo poder como forma de alterar as condições das minorias. Já entre os novos movimentos sociais, a tomada do poder não é considerada necessária para mudar a estrutura dominante. O marco dessa mudança de ideologia, segundo Zandonade e Moretti (2009), seria com o movimento Zapatista no México:

O núcleo do novo modo de movimento popular proposto pelo zapatismo é o projeto de mudar o mundo sem tomar o poder. “Não é necessário conquistar o mundo. Basta que o façamos de novo.” O movimento propõe, desde 1997, a criação de municípios autônomos ao governo central, criticando o seu modelo partidário-eleitoral e propondo novas formas de luta política. Este movimento deixa de lado o Estado como o centro da reivindicação. Inicia-se então um novo conceito, ainda inacabado, de movimentos sociais. (ZANDONADE; MORETTI, 2009, p. 5-6)

Gohn (2012) evidencia que entre os novos movimentos sociais as relações se dão majoritariamente em rede, ao contrário do que vinha sendo feito numa estrutura verticalizada de cima para baixo. As reivindicações também são diferenciadas, de acordo com Scherer-Warren (1987), pois no bojo dos movimentos tradicionais estava o proletariado, submetido ao mundo da produção e exploração de sua força de trabalho. Esses movimentos traziam o projeto

de uma sociedade sem classes. Entre os movimentos que assumem esse caráter de novo, a autora destaca os movimentos sociais urbanos, o movimento feminista, o movimento ecológico e outros. Scherer-Warren; Krischke (1987), apontam ainda o crescente processo de alienação e consequente perda real de confiança nas organizações políticas tradicionais. Além disso, esclarecem que o desejo que move essas mobilizações é de não transferir, para um futuro distante, o sonho de uma sociedade livre e humana, mas de realizá-la na prática da luta cotidiana. Nesse sentido, as mobilizações debruçam-se mais sobre os problemas que afligem o cotidiano de seus participantes e estão menos interessados em interagir com o Estado. Através da colaboração ou do confronto, expressam a crise das clássicas organizações centralizadoras, como partidos e sindicatos, e dos encaminhamentos das esquerdas tradicionais – luta armada, ações clandestinas, disputas eleitorais (SCHERER-WARREN; KRISCHKE, 1987, p.7).

Essa explanação ajuda, portanto, a compreender as jornadas de junho de 2013 no Brasil. Não é justificável classificar as mobilizações ocorridas como movimentos de esquerda ou direita, mas de acordo com a própria configuração coletiva que se formou nas ruas. O que estava em jogo não eram em si os interesses partidários, mas a cobrança pela efetivação dos direitos humanos, a justiça social e a própria liberdade de manifestar-se, sendo esta uma efetivação da cidadania, que como foi noticiado, foi prejudicada pela autoridade estatal, concretizada pela força policial.

De maneira semelhante a outras mobilizações, como as ocorridas no final da década de 1970 em diante, no Brasil, havia um impulso autonomista e inovador na rejeição das formas tradicionais de atuação política e na criação de alternativas ao nível das próprias coletividades (BOSCHI, 1987). A busca por formas alternativas de manifestar-se justifica o apartidarismo ou mesmo o antepartidarismo presente e em pauta nas mobilizações.

Procurando explicar o apartidarismo no Brasil, Secco (2013) esclarece que os partidos são rejeitados por representarem apenas uma luta pela máquina estatal em contraponto ao real interesse pela sociedade civil. Nesse sentido:

A vida política se decompõe, se reduz à aparição televisada de meia dúzia de caciques, cujo discurso mistura a técnica econômica, que impressiona os profanos, e o moralismo bajulador, que procura conquistar sua simpatia. O desânimo se insinua em toda parte. (TOURAINÉ, 1988, p.17)

Gohn (2012) ressalta que, na atualidade, os movimentos sociais tiveram que alterar suas práticas e reivindicações. Houve uma ampliação dos sujeitos (protagonistas das ações coletivas), alterações na forma tradicional de mobilização – de cima para baixo – e na forma de atuação – agora em redes –, bem como o alargamento das fronteiras dos conflitos e tensões

sociais em virtude da nova geopolítica que a globalização econômica e cultural tem gerado. Importante destacar nesse processo, a difusão do uso de novas tecnologias e a expansão dos meios de comunicação.

A leitura dos movimentos sociais, como abordam Zandonade e Moretti (2009), passa a exigir uma nova inteligibilidade social. A base social dos movimentos foge a simplificações esquemáticas, pois seus atores provêm de classes ou grupos sociais diversos, diferentemente dos tradicionais movimentos sociais, voltados à análise da classe operária – na fábrica, no sindicato, no partido. Outro ponto que diferencia os movimentos sociais contemporâneos é o fato de não tornarem os conflitos partidários como assunto central, pois considera-se que não é preciso estar no poder para que mudanças sejam feitas. Nesse sentido, Zandonade e Moretti facilitam a compreensão ao citarem o movimento Zapatista, ocorrido no México, como marco dessas novas mobilizações.

Movimentos sociais mais recentes, como as jornadas de junho que ocorreram em praticamente todas as capitais brasileiras, a “Praia da Estação” e o “Fica Ficus” já mencionados anteriormente, assim como a “Massa Crítica”, entre outros, podem estar relacionados ao lazer? Buscando-se compreender como esses grupos atuam e interagem com a cidade, fica mais claro pensar nessa relação aqui colocada. Afinal, no caso da “Praia da Estação”, a mobilização é baseada no uso e ocupação da praça para eventos culturais, esportivos e de lazer. A forma como se mobilizam, contudo, é o mais interessante: Os participantes procuram fazer da praça, uma praia: Levam caixas de isopor com suas bebidas, reúnem amigos para jogar uma “pelada” e o traje de banho é quase uma unanimidade. O caráter festivo e lúdico, portanto, não invalida o cunho crítico da mobilização.



Figura 1 - Flyer (cartaz) da primeira Praia da Estação

Fonte: <https://diasemcompras.files.wordpress.com/2010/01/praiadaestacao.jpg>

Para compreender melhor essa relação entre participação política e lazer faz-se necessário pensar também em cidade e em ser humano. Cada pessoa é um “animal político”, já dizia Aristóteles ao tratar o ser humano como animal que tem linguagem, na sua obra *Política* (I, 2, 1253a1-9 *apud* OLIVEIRA, 2008). Político aqui entendido como *polis* – relacionado à cidade.

Nesse sentido, o homens e mulheres habitam a cidade e, por habitá-la³³, fazem uso da linguagem, que é política:

(...) a definição aristotélica do homem como animal dotado de linguagem esclarece em que medida o homem é um animal político. É um animal político porque dotado de linguagem. Os outros animais são apenas gregários. Só o homem é político no sentido de ser dotado de linguagem. O fenômeno político enquanto fenômeno político só tem lugar na linguagem. O fenômeno político é um fenômeno de linguagem. O homem é político enquanto fala. E sempre que fala é político. A cidade, nesse sentido, se constitui discursivamente, no espaço da fala: é espaço discursivo, é discurso espacial. Só como discurso há a cidade, e só como falante na cidade o homem é político. (OLIVEIRA, 2008, p.158)

A cidade tem importância central na constituição política do ser humano. Nesse

33 Expressamos com o termo “habitar”, o que Lefebvre entende por tal: “O “ser humano” só pode habitar como poeta. Se não lhe é dado, como oferenda e dom, uma possibilidade de habitar poeticamente ou de inventar uma poesia, ele a fabricará à sua maneira. Mesmo o cotidiano mais irrisório retém um vestígio de grandeza e de poesia espontânea, exceto, talvez, quando não passa de aplicação da publicidade e encarnação do mundo da mercadoria, a troca abolindo o uso, ou o sobredeterminado.” (LEFEBVRE, 1999, p.79). Nesse autor, está clara a distinção entre *habitat* e *habitar*, sendo este último o termo que relaciona o *habitar* à poesia, à vivência mais profunda da cidade, e o primeiro, a restrição à função simplificada, restringindo o ser humano a atos elementares como comer, dormir e reproduzir-se, sem nem mesmo uma espontaneidade mais complexa.

sentido, também Jacobs (2009) ajuda-nos a compreender o papel da cidade quando discorre:

Um dos maiores trunfos de uma cidade, se não o maior, é formar comunidades com interesses comuns. Por outro lado, um dos trunfos necessários aos distritos urbanos é contar com pessoas que tenham acesso a grupos políticos, administrativos e de interesse comum na cidade como um todo. (...) Na maioria das cidades grandes (...) As pessoas que possuem interesses similares ou complementares não têm dificuldade em se descobrir umas às outras. (JACOBS, 2009, p.130)

A partir desse conceito de “ser” político, poderemos compreender melhor como se dão as atuações políticas de integrantes do grupo ciclístico urbano Massa Crítica, que nas suas práticas, ressignificam e promovem discursos outros sobre a cidade.

Considera-se assim, que a participação da sociedade civil na política, que neste sentido está relacionada à cidade, está intrinsecamente relacionada ao lazer. Habermas³⁴, em sua obra “Mudança estrutural da esfera pública: Investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa”, apresenta alguns indícios que corroboram com a posição de que quando se pensa em formas de participação política de indivíduos que não possuem cargos públicos, encontra-se indiretamente relacionado o lazer. O autor descreve a participação política, em contexto europeu, relacionada às críticas dos burgueses atribuídas ao governo, que tinham espaço para serem discutidas nos cafés (ingleses, franceses e alemães), ou mesmo através dos teatros, da literatura e posteriormente de jornais. Todos esses espaços que hoje, são considerados preferencialmente como possibilidade de lazer:

À medida que a cidade assume suas funções culturais, modifica-se não só o sustentáculo da esfera pública, mas ela mesma se modifica. O público na França designava o espectador, o destinatário os consumidores e críticos de arte e literatura. A preponderância da “cidade” é assegurada por aquelas novas instituições que, em toda a sua diversidade, assumem na Inglaterra e na França funções sociais semelhantes: os cafés em seu período áureo de 1680 a 1730, os salões no período entre a Regência e a Revolução. Tanto cá quanto lá, são centros de uma crítica inicialmente literária e, depois, também política, na qual começa a se efetivar uma espécie de paridade entre os homens da sociedade aristocrática e da intelectualidade burguesa. (HABERMAS, 1984, p. 47-48)

O processo ao longo do qual o público constituído pelos indivíduos conscientizados se apropria da esfera pública controlada pela autoridade e a transforma numa esfera em que a crítica se exerce contra o poder do Estado realiza-se como refuncionalização (*Umfunktionalierung*) da esfera pública literária, que já era dotada de um público possuidor de suas próprias instituições e plataformas de discussão. (HABERMAS, 1984, p.68)

34 É importante deixar claro que, embora tenha-se estudado toda a obra do autor, optou-se por apenas mencionar pequenas passagens que mais se aproximavam da abordagem intencionada do trabalho, a título de exemplo. Faz jus mencionar que a análise de como se constituiu a esfera pública e as formas de participação política não é o objetivo central desta pesquisa, o que não justificaria um maior aprofundamento da teoria do autor.

Em decorrência do grande número de cafés e do grande público frequentador, a coesão desse círculo multiforme é apontada por Habermas como somente possível através de um jornal. Os artigos jornalísticos passam não só a serem modificados pelo público dos cafés como passa a ser parte integrante desses, objeto de suas discussões. Quanto a esse respeito, é apontada a participação do público nos jornais por meio do que hoje se conhece como carta do leitor. Nos próprios cafés podia-se encontrar urnas onde o público pudesse deixar suas cartas para uma publicação jornalística específica como é o caso do *Café Button's* citado em Habermas (1984). Quanto à influência dos cafés na participação política: “Já nos anos 70 do século XVII, o governo viu-se obrigado a fazer proclamações dirigidas contra os perigos das conversações em cafés; os cafés são considerados focos de agitação política” (HABERMAS, 1984, p.77).

Nesse sentido, também Marcellino (2007, p.19) faz algumas aproximações: “Apesar de tudo, embora não de modo exclusivo, é particularmente no tempo de lazer que são vivenciadas situações geradoras de valores que poderiam ser chamados de revolucionários.”

A concepção elaborada a partir de Habermas também em outros momentos³⁵, reconhece que o convívio social e os debates coletivos possuem potencial de transformação das relações sociais, já que o debate é travado entre subjetividades intactas em condições de liberdade. Com isso, os indivíduos contribuem individualmente para o grupo dependendo de sua capacidade individual de somar no processo coletivo da construção comunicativa do consenso (GUTIERREZ, 2001, p.95). Dito de outra forma, significa que os debates e as conversações propiciados principalmente nos momentos de lazer permitem o desenvolvimento tanto individual quanto coletivo: “Sob o aspecto funcional do entendimento, a ação comunicativa serve à tradição à renovação cultural; sob o aspecto da coordenação da ação, serve à integração social e à criação de solidariedade; e sob o aspecto da socialização, finalmente, serve para a formação de identidades pessoais” (Habermas, *apud* GUTIERREZ, 2001, p.89). Dessa forma, o lazer é dotado de uma dimensão subversiva e revolucionária.

Assim como as conversações em cafés, os teatros e os jornais representaram formas de atuação política da sociedade, baseado no que se expôs sobre a obra de Habermas, também em Amsterdam, relações tempestuosas entre o poder e o cenário criativo tiveram palco.

Encontra-se na pintura e na poesia, por exemplo, novas formas expressivas. A

35 As elaborações sobre a ação comunicativa presente em Habermas foram extraídas através de leituras que investigaram-no com maior profundidade, principalmente por Gutierrez (2001). Gutierrez elabora suas leituras a partir principalmente das obras: Habermas, Jürgen (1987). Teoría de la acción comunicativa. Espanha, Taurus, vol. II.; Habermas, Jürgen (1989). Consciência moral e agir comunicativo. Trad. de Guido A. de Almeida, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro.

forma artística denominada *Happening*, ganhou instantaneamente as simpatias dos círculos intelectuais e boêmios, e serviu como elemento dinâmico, catalisador da transformação. Nascida oficialmente em 1959 em Nova York, com a mostra de Allan Kaprow “*18 Happenings in Six Parts*”, quando por falta de espaço, o artista viu-se obrigado a levar suas obras para fora das galerias, ao ar livre, percebeu que o que estava fazendo não eram obras de arte, mas ambientes que precisavam ser vividos.

O *happening* é teorizado por Jean-Jaques Lebel³⁶ como forma de luta, de acabar com a arte contemporânea, que já se transformou em indústria cultural. Para ele, os “*happeners*” têm de abandonar as galerias e “esbofetear a classe dominante”, saindo para as ruas (GUARNACCIA, 2001, p.31).

No cenário holandês, o “*happener*” Robert Jasper Grootveld³⁷ ganha destaque por promover *happenings* nada convencionais em repúdio ao fumo: ao invés de parar de fumar, ele aumenta a própria dose diária de cigarros, tentando acabar com os cigarros de todos aqueles com quem entra em contato. Grootveld torna-se o profeta antifumo, ele cria o K-Temple, que seria a Igreja da Dependência Consciente de Nicotina, onde celebra encontros bizarros, cerimônias mágicas³⁸, delírios selvagens, e onde qualquer coisa fora do normal é bem aceita. (GUARNACCIA, 2001, p.46)

Os *happenings* de sábado à noite encenados por Grootveld, funcionavam como verdadeiras sessões terapêuticas selvagens e de massa, capazes de modificar a percepção da realidade, num processo criativo capaz desenvolver uma consciência coletiva, que de acordo com Guarnaccia, é um modelo de des-programação social:

Entre os entusiasmados visitantes do templo, encontramos Constant, que encontra ali uma confirmação das próprias ideias quanto ao Novo Urbanismo. Para o ex-situacionista, o templo é um exemplo perfeito de “ambiente antifuncional”, criado não por necessidade, mas por brincadeira. Um espaço ideal para o Homo ludens que se contrapõe radicalmente aos cânones imperantes na arquitetura, na qual, seguindo os princípios “funcionais” de Le Corbusier, continuam sendo impostos espaços concebidos para o homem que tem de produzir. (GUARNACCIA, 2001, p.47)

Nesse sentido, e como já apontou o próprio autor, os *happenings* são a

36 Jean-Jacques Lebel é artista francês, poeta, editor de poesia, ativista político e estudioso. Ele é conhecido principalmente pelo seu trabalho com *Happenings* e como teórico e curador de arte.

37 Grootveld percebe o absurdo de um mundo que vende livremente os cigarros, propagando-os com imagens de mulheres bonitas e estilos de vida prazerosos, passando por cima do fato de que o tabaco provoca câncer.

38 Um dos mantras proferidos nessa cerimônia é o som onomatopéico “Ugge, Ugge, Ugge” que em português seria traduzido como “Cof, Cof, Cof”.

manifestação do Homo ludens:

Na spui, manifesta-se pela primeira vez o *Homo ludens* descrito em 1938, num estudo que carrega o mesmo nome, obra do historiador holandês, Johan Huizinga. Quem participa dos happenings está percebendo que o jogo “enfeita a vida, completa-a e, como tal, é indispensável. É indispensável para o indivíduo como função biológica e para a coletividade pelo sentido que contém. (...) Pertence a uma esfera superior àquela estritamente ideológica do processo alimentação-acasalamento-defesa”. (GUARNACCIA, 2001, p.62)

Outro episódio de provocação também ocorrido em Amsterdam, intrinsecamente relacionado com a ludicidade e o lazer, é o *Marihu Project*, um plano para reivindicar a legalização da maconha, estudado para espalhar o caos na cidade e para tirar sarro da polícia. O *Marihu Project* foi elaborado por Bart Huges³⁹ e Robert Grootveld e consiste em espalhar pela cidade centenas e centenas de maços contendo baseados, folhas secas coletadas nos parques, algas, palha, pedaços de cortiça, raminhos e naturalmente, maconha. O projeto pode ser considerado um jogo que contém inclusive regras (cerca de trinta), e um método para calcular a pontuação obtida (além dos pontos que podem ser encontrados dentro do pacote de Marihu, os participantes podem obter mais pontos, se forem interrogados pela polícia (10 pontos), se sua casa for revistada (50 pontos), se forem presos (100 pontos) ou se, de vontade própria, fizerem uma visita aos agentes de narcóticos (150 pontos).

Com esse jogo, os agentes são obrigados a um ritmo de trabalho estressante, as revistas se tornam cada vez mais frequentes, as ligações incessantes. O fato é que todas elas não surtem resultado, pois são obras dos próprios participantes do jogo, ansiosos por ganhar pontos. (GUARNACCIA, 2001, p.50)

Como visto, tem surgido a cada ano no Brasil, diversos grupos ciclísticos de cunho contestador, bem como dentro dos mesmos, agregado cada vez mais membros, o que configura um corpo ativo na sociedade. Ativo em dois sentidos: pelo sentido do movimento, na forma de pedalar, e pelo sentido de movimento político. Até que ponto poderiam ser feitas relações entre esses movimentos sociais citados e o lazer? As relações entre eles seriam possíveis se o lazer fosse entendido não como um mero preenchimento do tempo livre com atividades desvinculadas do cotidiano da vida, ou como denominado por Dumazedier, livre das obrigações familiares, profissionais, sociais ou religiosas. É, para tanto, um outro paradigma de lazer. O lazer entendido enquanto necessidade humana e dimensão da cultura, compreendendo-o como

39 Bart Huges, médico holandês, realizou trepanação na própria caixa craniana, utilizando uma broca de dentista. Ele acreditava que seu “terceiro olho permanentemente aberto” lhe expandiria a consciência para sempre. Huges, em um dos *Happenings*, retirou o curativo para uma plateia ao som de tambores e revelou seu “terceiro olho”.

forma de manifestação vinculada às outras esferas do cotidiano como a economia e a política por exemplo.

CAPÍTULO 3

DE PROVOS AO MASSA CRÍTICA

RESISTÊNCIA E RESSIGNIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O desenvolvimento do capitalismo toma de assalto a cidade, promovendo a implosão/explosão do urbano, sendo notória a concentração urbana, o êxodo rural, a extensão do tecido urbano, a subordinação completa do agrário ao urbano (LEFEBVRE, 1999). Na sua obra “A revolução urbana”, Lefebvre analisa a problemática urbana que não pode ser entendida, quiçá conhecida, enquanto for considerada como subproduto da industrialização: o máximo que resultou dessa redução do urbano foi o urbanismo, isto é, a tentativa de submeter a realidade urbana à racionalidade industrial, às exigências do mundo supostamente lógico, sem contradições nem conflitos, da mercadoria. “O urbanismo aparece, assim, como o veículo de uma racionalidade limitada e tendenciosa da qual o espaço, ilusoriamente neutro e não-político, constitui o objeto (objetivo)” (1999, p.148). Para o autor, o urbanismo, objetivo na aparência, por ser encomendado pelo Estado, é urbanismo de classe e encerra uma estratégia de classe, uma lógica particular. Para denominar a sociedade *pós-industrial*, ou seja, aquela que nasce da industrialização e a sucede, Lefebvre propõe o conceito de *sociedade urbana*, designando mais que o fato consumado, a tendência, a orientação, a virtualidade. O espaço urbano torna-se o lugar do encontro das coisas e das pessoas, da troca. A revolução urbana designa, para o autor, o conjunto de transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões de crescimento e de industrialização, ao período no qual a problemática urbana⁴⁰ prevalecerá decisivamente. Passará para o primeiro plano a busca das soluções e das modalidades próprias à *sociedade urbana*.

Para estabelecer uma crítica ao urbanismo, o autor faz um percurso histórico interessante. Para ele, a cidade passou a ter maior importância do que o campo⁴¹, e a isto se diz que houve uma reviravolta. A cidade deixa de aparecer como um monstro ou paraíso oposto à natureza aldeã ou camponesa. As pessoas da aldeia passam a produzir para a cidade, para o

40 A problemática urbana é uma questão mundial. Para Lefebvre, os mesmos problemas encontram-se no socialismo e no capitalismo, assim como a mesma ausência de resposta. A sociedade urbana só pode ser definida como planetária. Virtualmente, ela cobre o planeta re-criando a natureza, anulada pela exploração industrial de todos os recursos naturais (materiais e “humanos”), pela destruição de todas as particularidades ditas naturais. (1999, p.150)

41 Nesse sentido, vale destacar que as contradições não se situam mais entre a cidade e o campo mas se desloca para o interior do fenômeno urbano. As contradições se dão entre a centralidade do poder e as outras formas de centralidade, entre o centro “riqueza-poder” e as periferias, entre a integração e a segregação.

mercado urbano. Nesse período, aproximadamente no século XIV, na Europa Ocidental, a troca comercial torna-se função urbana. Nesse sentido, “a cidade constrói, destaca, liberta a essência das relações sociais: a existência recíproca e a manifestação das diferenças procedentes dos conflitos, ou levando a conflitos”. (LEFEBVRE, 1999, p.109)

À semelhança de Lefebvre, Jacobs (2009) também atribui críticas ao urbanismo. Com suas palavras, ela esclarece que a sua obra “é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes” (p.1). Para a autora, as cidades deveriam ser um imenso laboratório, em que os especialistas pudessem analisar os fracassos e os sucessos do planejamento urbano. Paradoxalmente, os especialistas parecem ignorar a realidade quando ela lhes parece contraditória, ameaçando dessa forma o aprendizado ortodoxo perseguido com afinco. Dessa forma, os especialistas colocam a realidade de lado quando o aprendizado do urbanismo moderno ortodoxo adquirido é ameaçado.

O que é o urbano, então? Lefebvre prefere o termo “urbano” a “cidade” justificando que esta última

(...) parece designar um *objeto* definido e definitivo, objeto dado para a ciência e objetivo imediato para a ação, enquanto a abordagem teórica reclama inicialmente uma crítica desse “objeto” e exige a noção mais complexa de um objeto virtual ou possível. Noutros termos, nessa perspectiva, não há uma *ciência da cidade* (sociologia urbana, economia urbana, etc.) mas um *conhecimento* em formação do *processo global*, assim como de seu fim (objetivo e sentido). O urbano (abreviação de “sociedade urbana”) define-se portanto não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora. (LEFEBVRE, 1999, p.25-26. Grifos do autor).

De acordo com essa passagem e através de outras explicações presentes na obra, fica claro que o termo urbano substituiria o termo cidade, por aquele ampliar a ideia de objeto, colocando no panorama uma ideia de possibilidade, virtualidade. Em obra anterior (1969, p.49-50), Lefebvre já havia explicado: a cidade é uma realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico. O urbano por outro lado, representa uma realidade social composta por relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento, portanto remete à virtualidade, possibilidade. Mas esse termo, “urbano”, como coloca o filósofo, também não pode dispensar uma base prático-sensível, uma morfologia: “o urbano não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica” (LEFEBVRE, 1969, p.50). E ainda, o autor reconhece que “a cidade tem uma existência histórica que não se pode desconsiderar. Ainda há e por muito tempo haverá cidades pequenas e médias” (LEFEBVRE, 1999, p.59).

Para o autor, o urbano, considerado como campo, não é concebido simplesmente

como espaço vazio repleto de objetos. É um campo de tensões altamente complexo. É uma virtualidade, um possível-impossível:

No que concerne ao urbano, há uma dupla cegueira. Seu vazio e sua virtualidade são ocultos pelo preenchimento. O fato desse preenchimento ter o nome de urbanismo ofusca o cego mais cruelmente. Ademais, o preenchimento advém da época que caminha para seu fim: da industrialização, dos objetos e produtos, das operações e técnicas da indústria. O urbano, velado, escapa ao pensamento que se cega e se fixa apenas nas luminosidades atrasadas em relação ao atual. (LEFEBVRE, 1999, p.45)

Essa visão cega a que o autor aponta, parece se referir à visão absoluta do espaço, que desconsidera sua virtualidade. Para o autor, o urbano é portanto o possível e o impossível, nesse sentido:

A cidade, o urbano, também é o mistério, o oculto. Atrás da aparência, e sob a transparência, empreendimentos são tomados, potências ocultas atuam, sem contar os poderes ostensivos, como a riqueza e a polícia. Até nova ordem, ao urbano nunca falta um lado *repressivo*, que provém do que nele se esconde, assim como da vontade de manter os dramas velados, as violências latentes, a morte e a cotidianidade. Esse lado *repressivo* incorpora-se nas concepções do espaço. Ele nutre a *transgressão*. (LEFEBVRE, 1999, p.111)

Quanto às questões do espaço, o autor entende que as ideologias sobre ele atribuídas buscam limitar os espaços diferenciais a fim de torná-lo homogêneo, levando-se dessa forma também, à passividade. Uma enorme pressão se exerce sobre as consciências para mantê-las em quadros limitados. Carlos (2004) ajuda a esclarecer a ideia colocada em Lefebvre (1999) de forma mais próxima da realidade brasileira:

A “gestão de fachada” privilegiando áreas da cidade, abrindo avenidas, destruindo bairros, fechando ruas, impedindo usos, determinando outros, acentua a desigualdade, implode a sociabilidade, desloca os habitantes e influencia a valorização/desvalorização dos bairros da cidade. Nas estratégias dos “planos” o uso é pensado na perspectiva de uma simplificação das necessidades e, desse modo aparece separadamente, na cidade, a partir do estabelecimento de funções bem delimitadas, como aquela da moradia, do trabalho e do lazer. A partir daí se busca uma solução técnica aos problemas que emergem de cada uma dessas funções separadamente. Como decorrência inevitável, o ato de morar se reduz à função residencial. Trata-se da própria cidade reduzida a seu nível do funcional, porque a morfologia urbana é cada vez mais produto de estratégias políticas que impõem uma ordem repressiva em que as diferenças são, constantemente, esmagadas em nome do progresso e dos interesses imobiliários; com esse objetivo, deslocam-se favelas, expulsam-se moradores de antigos bairros. (CARLOS, 2004, p.12)

Dessa forma, pode-se compreender que a política do espaço

(...) apenas o concebe como meio homogêneo e vazio, no qual se estabelecem objetos, pessoas, máquinas. Locais industriais, redes e fluxos. Tal representação fundamenta-se numa lógica de uma racionalidade limitada, e motiva uma estratégia que destrói,

reduzindo-os, os espaços *diferenciais* do urbano e do “habitar”. (LEFEBVRE, 1999, p.51)

Antes de prosseguir nessa análise, faz jus dialogar nesse momento com as concepções de espaço, que tanto tratamos aqui. Lefebvre (1994), citado por Lopes (2010) foge de análises duais, apresentando uma análise em tríade, onde a concepção de espaço evolui com: espaço absoluto, abstrato e diferencial, todos estes mentais, sociais e materiais ao mesmo tempo, com diferentes intensidades. Também as temporalidades são mais fluidas já que, apesar de seguirem um curso histórico, onde o espaço absoluto é antigo, o abstrato presente e o diferencial um projeto revolucionário do futuro, eles coexistem em várias épocas. Para Lefebvre:

(...) É neste espaço que o mundo da mercadoria é formado, com todas as suas implicações: acumulação e crescimento, cálculo, previsão, programação. Que é para dizer que este espaço abstrato é o espaço aonde a tendência a homogeneização exercita sua pressão e sua repressão com seus meios à disposição: o vazio semântico abolindo as significações anteriores (o que não pode impedir a complexificação do mundial, a multiplicidade das mensagens, dos códigos, operações). (...) O espaço abstrato simultaneamente engloba o intelecto analítico hipertrofiado; o Estado e a razão de Estado burocrático, o saber 'puro', o discurso do poder. (LEFEBVRE *apud* LOPES, 2010, p.16-17)

O espaço abstrato engendra uma ideologia que tende a uma representação homogênea do espaço. No entanto, como ele também é concreto, é permeado por contradições.

Outras interpretações, outros códigos do espaço persistem nos poros do modo de produção capitalista, principalmente nos espaços de representação. Estes últimos, como lugares de uma outra apropriação simbólica, de um código que não o hegemônico. Em análise mais recente (em relação às questões apontadas em 1994), Lefebvre resume o espaço da seguinte forma: “O espaço revela sua natureza, aquilo que sempre foi: a) um espaço político, lugar e objeto de estratégias; b) uma projeção do tempo, reagindo sobre ele e permitindo dominá-lo, e, por conseguinte, atualmente, explorá-lo até a morte. O que anuncia a libertação do tempo-espaço” (1999, p.48).

O espaço tornou-se instrumental. Ele é o lugar e o meio onde se desenvolvem estratégias, onde elas se enfrentam. O espaço não é neutro geográfica ou geometricamente, ele tem sido instrumentalizado para fins variados, seja organizando fluxos e subordinando-os a regras institucionais seja controlando e regendo tecnocraticamente a sociedade repartindo as pessoas nos lugares prescritos. (LEFEBVRE, 2008, p.8)

Lefebvre (2008, p.8) ainda assinala que ao espaço está implícito o tempo: não se compra apenas um espaço permeado por signos de prestígio e hierarquia social, mas adquire-

se também uma distância, que vincula a habitação aos lugares (centro de comércio, de cultura, de trabalho). Nesse processo, uma racionalidade segregadora acaba expulsando os considerados incômodos ou mesmo ameaçadores para as periferias desurbanizadas, o que ao contrário de ser um processo neutro, é a efetiva segregação sócio-espacial no urbano, onde as pessoas (sobretudo trabalhadores), são dispersadas, distanciadas dos centros, provocando uma deterioração da vida social. Todavia, embora os conflitos de classe se encerrem nas estratégias urbanas, a cidade tem sua importância por permitir encontros de desconhecidos em locais públicos – as ruas ou calçadas. Afinal, se “os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia” (JACOBS, 2009, p.59). E ainda, “Aparentemente despreziosos, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade” (JACOBS, 2009, p.78). As calçadas têm uma ordem complexa, que se compõe de movimento e mudança. A calçada é comparada a uma dança. Não à dança mecânica e sincronizada, mas a um balé complexo, onde cada indivíduo tem papéis distintos, compondo um todo ordenado. O balé nunca se repete da mesma forma em outros lugares, sendo assim, cada calçada é um espetáculo à parte, repleto de novas improvisações.

Jacobs enfatiza que os contatos estabelecidos nas ruas e calçadas da cidade, são vitais pois são espaços de interação e convivência entre indivíduos desconhecidos e por isso possibilitadora de encontros. Mas como a autora se voltou às análises urbanísticas no que tange mais especificamente ao planejamento urbano, ela parece ter se esquecido também das praças, locais públicos onde as pessoas podem se encontrar e conversar até mesmo sobre a própria cidade, o que como ela mesma aponta, são as relações com os desconhecidos, que tornam a cidade repleta de beleza e significado, sendo capazes até mesmo de promover mudanças urbanas⁴².

Como coloca Gohn (2014), as praças centrais das cidades são marcos referenciais da própria história da humanidade. São nas praças que ocorrem manifestações artísticas, atividades econômicas ou administrativas⁴³, protestos e concentrações, como explicita a autora:

42 É o caso, por exemplo, de associações de bairro que se estabelecem entre vizinhos, a cordialidade e a segurança promovida pelos próprios habitantes a partir da vigília da rua – os moradores sabem quem é estranho e quem não é, conhecem o ritmo das suas ruas, reconhecem movimentos e barulhos diferentes dos habituais e com isso estão mais preparados para tomar providências em caso de necessidade. Entre outras formas de associação e compartilhamento das ruas.

43 Na Praça da Liberdade a exemplo, se situa o Palácio da Liberdade, sede histórica do governo do Estado, hoje funcionando apenas como museu. Nessa praça localizava-se também a sede do Senado Mineiro, sede administrativa do governo, Secretaria de Interior e Justiça, entre outros prédios históricos, hoje tombados pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais, e que agora fazem parte do Circuito Cultural Praça da Liberdade (conjunto de museus e espaços culturais). Para saber mais: <http://circuitoculturalliberdade.com.br/plus/>

“A verdade é que as praças sempre tiveram uma função comum: a de ser palco de manifestação, protesto, reivindicações, marchas, concentrações, ocupações etc. Com isso pode-se afirmar: as praças tornaram-se *locus* por excelência de espaço público para o exercício da cidadania (GOHN, 2014, p.91). Com Belo Horizonte não seria diferente. Destaca-se aqui que o ponto de concentração do movimento Massa Crítica (ou Bicicletada, como será esclarecido no próximo capítulo), desde o seu início, é a Praça da Estação, localizada no centro da cidade, ponto estratégico devido à sua localização central e ao fato de estar em um ponto plano da cidade, o que facilita ainda mais o acesso de bicicleta. Outra vantagem atribuída a este ponto de encontro é o amplo espaço, onde podem se reunir um número grande de pessoas. É importante mencionar também que esta praça tem um papel de destaque nas atuais mobilizações urbanas da capital mineira, e para entender melhor essa colocação, é necessário resgatar um pouco da história desse lugar.

Praça da Estação é o nome como popularmente ficou conhecida essa parte do complexo arquitetônico da Praça Rui Barbosa, pelo fato de abrigar uma estação ferroviária, construída em 1904 para ser porta de entrada dos materiais e equipamentos destinados à obra da cidade e mais tardiamente, na década de 1980, o metrô de superfície. Esta praça foi o núcleo urbano inicial de Belo Horizonte, e pode ser considerada uma das paisagens urbanas mais antigas da cidade. Ela passou por um processo de revitalização iniciado em 2003 e posteriormente a região passa também por novas intervenções advindas do Projeto Linha Verde, que ligaria o centro da capital ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Confins, construindo assim o “Boulevard Arrudas”, finalizado em 2007. Com as obras de revitalização da praça, foi inaugurado também o Museu de Artes e Ofícios, no prédio da estação ferroviária em 2005 (GIFFONI, 2012, p.5).

O espaço que antes era asfaltado e usado como estacionamento, passa a ser consolidado como eixo de concentração de equipamentos culturais e de realização de grandes eventos a céu aberto, como decorrência do Plano de Reabilitação do Hipercentro⁴⁴ de Belo Horizonte – Centro Vivo, lançado pela prefeitura em 2004 (GIFFONI, 2012, p.7).

Assim, após as reformas ocorridas na Praça da Estação, ela volta a receber as inúmeras manifestações na cidade. A utilização da área livre da praça para manifestações

44 (...) conjunto de obras que visam à recuperação da área central, dividido em três linhas principais de atuação: “inclusão social e revitalização econômica”; “revitalização urbanística, ambiental e cultural”; e “segurança”. Através das referidas ações, o Programa tem como meta criar condições para reforçar o papel do Hipercentro como centro simbólico de Belo Horizonte, da metrópole nela centrada, bem como o de Minas Gerais; valorizar a diversidade de suas atividades e consolidá-lo como local de encontro; e por fim, transformá-lo em lugar “bom para morar, trabalhar, passear, aprender, conviver”. (VILELA *apud* GIFFONI, 2012, p.8)

culturais e políticas é uma tradição no local desde os anos 1970⁴⁵.

A ocupação das praças e dos espaços públicos, seja para protestos ou manifestações culturais é, portanto, a efetivação da cidadania. É a tomada da cidade pelas pessoas, no exercício do direito à cidade, que vem sendo apagado pela manipulação e tecnicismo. O direito à cidade “legitima a recusa de se deixar afastar da realidade urbana por uma organização discriminatória, segregadora” (LEFEBVRE, 2008, p.11). Considera-se através dessas discussões que não é suficiente hoje, apenas a difusão das conquistas materiais da sociedade, mas a apropriação plena da cidade, numa reapropriação dos tempos-espaços sociais.

O planejamento urbano, com um discurso racional, se colocando isento de ideologia, historicamente também privilegiou um meio de transporte que é igualmente apresentado como isento de ideologias ou intencionalidades: o automóvel - objeto técnico fundamental no projeto de transformação do urbano.

3.1 A sociedade do automóvel

Como explorado no tópico anterior, a rua e os espaços públicos da cidade são locais dos encontros possíveis na cidade:

A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e mobilizada. Quando se suprimiu a rua (desde Le Corbusier, nos “novos conjuntos”), viu-se as consequências: a extinção da vida, a redução da “cidade” a dormitório, a aberrante funcionalização da existência. A rua contém as funções negligenciadas por Le Corbusier: a função informativa, a função simbólica, a função lúdica. Nela joga-se, nela aprende-se. (...) Onde quer que a rua desapareça, a criminalidade aumenta, se organiza. Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, *apropria-se* dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado. (LEFEBVRE, 1999, p.27)

A rua é a animação da cidade, como o “palco” para os acontecimentos urbanos. Todavia, essa visão quase idílica da rua se esvai, convertendo-se “numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de

45 No dia 30 de julho de 1979, operários da construção civil concentraram-se na Praça da Estação combatendo a situação de opressão e arrocho a que estavam sendo submetidos. Essa greve dos operários ficou conhecida como Rebelião dos Pedreiros. Para saber mais: <http://www.sticbh.org.br/boletins/2014/orocilio.pdf>

automóveis (privilegiados)”:

A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. A velocidade da circulação de pedestres, ainda tolerada, é aí determinada e demarcada pela possibilidade de perceber as vitrinas, de comprar os objetos expostos. O tempo torna-se o “tempo-mercadoria” (tempo de compra e venda tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo. (LEFEBVRE, 1999, p.27)

[A rua] Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. (LEFEBVRE, 1999, p.27)

Para Jacobs (2009), os automóveis são rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades. Mas para ela, os automóveis são um sintoma da incompetência no desenvolvimento urbano. Assim, para resolver os problemas de uma cidade, Jacobs defende que primeiro deve-se saber como funciona a própria cidade, antes de saber que solução dar ao trânsito. A responsabilidade recai, portanto, não nos automóveis, pois são meros objetos, mas aos planejadores e engenheiros de tráfego, que não dão conta de projetar cidades funcionais e saudáveis com ou sem automóveis. Jacobs aponta como simplista tentar solucionar o problema do trânsito nas grandes cidades, apenas separando os usos – caso por exemplo de cidades que proibem a circulação de automóveis em seus centros, permitindo-os somente para pedestres e transporte público. Como já abordado, a autora defende sempre que os bairros, as ruas, as cidades, devem ter usos combinados. Dessa forma, parece ser necessário que haja carros para que também hajam pedestres, como se um estimulasse o outro e dessa forma as ruas estivessem cheias de gente e por conseguinte, mais seguras, já que ela também defende que as cidades serão seguras se houver pessoas nas ruas, e não vazios completos:

Pensar nos problemas de trânsito na cidade em termos tão simplificados, de pedestres contra carros, e fixar como objetivo principal a separação deles é abordar o problema pelo lado errado. Não se pode separar a consideração pelos pedestres nas cidades da consideração pela diversidade, pela vitalidade e pela concentração de usos urbanos. Na ausência da diversidade urbana, as pessoas que vivem em grandes comunidades provavelmente se saem melhor com um carro do que a pé. Vazios urbanos insolúveis não são de forma alguma preferíveis ao trânsito urbano insolúvel. (JACOBS, 2009, p.388)

Que solução então esta autora aponta? Para Jacobs, o necessário não é proibir a total circulação de automóveis em alguns pontos das cidades, mas reduzir a frota de automóveis nas

idades. Segundo a autora, ou o processo que ocorre é a erosão das cidades pelos automóveis ou a redução dos automóveis pelas cidades. Quanto à erosão mencionada, se refere à retroalimentação positiva⁴⁶ que ocorre:

Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única⁴⁷ instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir mais rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento para acomodar a um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados. (JACOBS, 2009, p. 389)

Para que o número de automóveis seja reduzido, Jacobs sugere que as cidades criem condições menos favoráveis a eles, exercendo dessa forma uma pressão sobre os veículos. Essa pressão seria constante e gradual e provocaria um decréscimo constante no número de pessoas que usam automóveis particulares na cidade. As táticas apropriadas seriam aquelas que dão espaço a outros usos urbanos necessários e desejados, que rivalizam com as necessidades viárias dos automóveis. Uma das formas seriam calçadas mais largas, com fileiras duplas de árvores estimulando e desenvolvendo a vida urbana – as crianças teriam mais espaço para brincar nas ruas, as vitrines de loja teriam mais “olhos”, já que mais pessoas circulariam nas calçadas. Além disso, escolas, teatros e alguns grupos de lojas deveriam avançar parcialmente pelo leito das ruas. Essas seriam táticas benéficas para a vida urbana, e dificultariam o trânsito de automóveis, sem contanto impedi-lo. A autora compreende que a pressão sobre os automóveis deve ser feita de maneira gradual e com argumentos positivos, como forma de propiciar melhorias positivas, desejadas e compreensíveis, lançando mão de vários interesses urbanos específicos e palpáveis. Isso porque a pressão sobre os automóveis exige mudanças de hábitos e também adequação de usos.

Todavia, Gorz (2005) lança uma crítica mais dura a esta questão, pois ele vai além de Jacobs (2009), que estava mais preocupada em discutir e criticar as ações e formas de atuação dos planejadores urbanos. Gorz aponta que essa “responsabilidade” recai sobre a sociedade de forma mais ampliada, que supervaloriza este bem material:

46 Na retroalimentação positiva, ou feedback, uma ação produz uma reação, que por sua vez intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante. No caso dos automóveis, a necessidade de mais espaço faz com que se ampliem as ruas, aumente os estacionamentos etc. Essas ações acabam por promover maior uso de automóveis e incentivar seu uso, o que aumenta esta demanda *ad infinitum*.

47 Sobre essa questão, a autora apresenta uma hipótese de que quando uma rua ou avenida passa a fluir num sentido único, costuma-se haver uma redução no número de passageiros de ônibus. A hipótese é de que os passageiros que têm opção passam a utilizar o automóvel particular, para evitar os desconfortos ocasionados aos pedestres, que passam a ter que andar distâncias maiores para os pontos dos ônibus ou a ter esperas mais longas para atravessar os cruzamentos.

O grande problema dos carros é o fato de serem como castelos ou mansões à beira-mar: são bens de luxo inventados para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica, os quais em concepção e natureza nunca foram destinados ao povo. Ao contrário do aspirador de pó, do rádio ou da bicicleta, que retêm seu valor de uso quando todos possuem um, o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um. Isso se deve ao fato de que, tanto em sua concepção quanto na sua finalidade original, o carro é um bem de luxo. E o luxo, por definição, é impossível de ser democratizado: se todos logram, enganam e frustram os demais, e são logrados, enganados e frustrados por sua vez. (GORZ, 2005, p.73)

Gorz (2005) faz uma crítica áspera ao uso indiscriminado do carro que, além de ser um bem de luxo destinado a poucos, espolia os outros usuários da rua (pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo), pois, ocupa uma quantidade demasiada de espaço, que já é escasso e disputado. Publicado no mesmo livro, “Apocalipse Motorizado”, Ludd (2005) repreende a ideologia do automóvel, em que o carro não é considerado apenas um meio de transporte, mas um símbolo do individualismo da sociedade burguesa capitalista, do domínio das coisas sobre os seres humanos e a natureza, e um símbolo da emergência da sociedade de consumo, na qual o movimento de reprodução da economia capitalista coincidiu com a integração dos seus potenciais contestadores através do consumo compensatório de bens da indústria cultural. A popularização do carro, segundo o autor, pode mesmo ser vista como um símbolo de uma nova era, a da sociedade capitalista de consumo, que pode ser considerado como uma vitória da ideologia burguesa.

Para os autores, o carro veloz, mesmo que jamais possa ultrapassar os 60km/h nos centros urbanos, é símbolo de poder, entre outras coisas, por ser uma máquina de *ganhar tempo*, uma máquina para se chegar à frente da concorrência e fazer dinheiro: mesmo que esse potencial em geral não possa se realizar (LIBERATO, 2004, p.8). Liberato (2004) comenta, ainda, que a urgência do automóvel é a urgência da produção, a urgência do retorno. A velocidade do automóvel não é mais do que a cronometria (quantificação do tempo abstrato) e a concorrência dos capitais individuais aplicados aos deslocamentos humanos ordinários.

Com sentidos compartilhados, também DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) discutem a problemática do trânsito no Brasil apontando-a não como decorrente somente de questões técnicas, como seria comum de pensar (nesse sentido o que faltariam seriam vias mais adequadas e melhor sinalização, por exemplo), mas como uma questão social, onde o carro traz consigo uma hierarquização da sociedade. O indivíduo, no carro, é um super cidadão com direitos superiores aos demais, e pela cultura aristocrática do país, não precisa obedecer às regras do espaço público – nesse caso, a rua:

Temos, como resultado, uma sociedade formalmente aberta ao movimento e à velocidade dos cruzamentos e das temporalidades urbanas (especialmente marcadas pela ocupação fugaz e individualizada), que continua pesadamente enredada por relações sociais que distinguem seus ocupantes muito mais como negros e brancos, velhos e jovens, homens e mulheres, ricos e pobres, pessoas comuns e autoridades do que como bons ou maus motoristas e pedestres, o que faz com que os espaços sejam recorrentemente reformulados, neutralizados ou ignorados. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 28)

De forma mais radical, Guarnaccia (2001) explica que a arrogância dos motoristas no trânsito é justificada pelo fato de que a polícia estaria ao seu lado, pois são os consumidores “hidrocarburodependentes, mimados pelos traficantes de petróleo⁴⁸ [as companhias petrolíferas], que criam e moldam governos, estilos de vida, espaços urbanos e paisagens geográficas conforme suas necessidades” Guarnaccia (2001, p.74).

O uso do carro nas grandes cidades⁴⁹ hoje, é tido como uma alternativa ao transporte público precário (JACOBS, 2009). Como os governantes investem na ampliação de vias para a circulação do automóvel particular e pouco fazem para o transporte coletivo ou de ciclistas e pedestres (as calçadas, destinadas à circulação dos pedestres são de responsabilidade do proprietário do terreno e não das prefeituras. Além disso, pouca fiscalização existe para a garantia de sua ideal estrutura e qualidade), o carro é visto como fim e meio prioritário de circulação na cidade. Mas esta é uma solução individual para um problema coletivo que é o trânsito e a questão do transporte e, como aponta Villaça (2011), isso provoca a segregação da sociedade entre aqueles que possuem carro e dispõe do direito de circular e aqueles que não possuem e ficam sujeitos e limitados à sua condição econômica. Com isso, a superioridade social relativa dos usuários de automóveis é evidenciada, como pode ser verificado através da passagem:

Quanto à noção de que todos são cidadãos na estrada, penso em nações como Índia, China, Peru e Brasil, para ficarmos com um mínimo de exemplos. Nesses países, o próprio veículo é signo de uma cidadania diferenciada, um modo de ser e estar não mais individualizado, mas também relacional ou hierarquizado, o que produz procedimentos e atitudes na estrada ou na rua, de acordo não com normas universais, mas com o preço, a marca e o condutor do veículo. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 27)

48 Os veículos motorizados usam cerca de um terço do petróleo do mundo. O uso do petróleo implica o deslocamento de comunidades nativas para extração, derramamentos, poluição do ar e da água no transporte e refino, grandes emissões de dióxido de carbono e constantes guerras e abusos humanitários. (Ludd, 2005, p.130)

49 Para Lefebvre (1999), as grandes cidades consagram a desigualdade. Devido ao elevado número de habitantes, sempre se estabelecerá uma sociedade de massas, o que implica a coação e portanto a violência e repressão permanentes. A segregação é generalizada por classe, bairro, profissão, idade, etnia, sexo. O espaço torna-se raro e aqui está uma das segregações da qual o presente trabalho mais evoca: o espaço torna-se bem valioso, luxo e privilégio mantidos e conservados por uma prática, central, e estratégias de Estado.

Em Belo Horizonte verifica-se a irracionalidade no transporte coletivo por ônibus, acúmulo de déficits operacionais e queda na qualidade. O transporte por metrô, por sua vez, beneficia uma pequena parcela da população: a única linha existente corre paralela a outras linhas de tráfego por ônibus e parte de seu trajeto se dá em áreas de baixa densidade populacional e não atravessa o centro, apenas o tangencia (BH Século XXI, *apud* ANDRADE; SOUZA, 2009, p.63).

Para além da baixa qualidade do transporte público, o crescente número de veículos privados contribui para congestionar ainda mais o trânsito, aumentando o tempo de deslocamento (ANDRADE; SOUZA, 2009) na cidade. Nesse contexto, a bicicleta é considerada como uma alternativa viável de transporte, mas que, apesar de iniciativas ainda em fase de implementação, carece de espaço (ciclovias) e respeito da sociedade (o limite de 1,5m de distância que demais veículos devem manter da bicicleta não é obedecido por grande parte dos condutores, e os ciclistas também não dispõem de infraestrutura adequada das vias existentes bem como de locais onde possam guardar a bicicleta de forma segura).

O uso massivo do carro faz com que o planejamento urbano se adapte às suas necessidades, criando distâncias cada vez maiores e para percorrer essas distâncias, as pessoas acabam se tornando dependentes dos automóveis. Assim, a prioridade do automóvel particular cria cidades em escalas não compatíveis com os deslocamentos de pedestres e ciclistas. As ruas e estradas tornam-se cada vez mais movimentadas por automóveis e por isso perigosas. Para inverter essa lógica contudo, seria necessária uma revolução ideológica ou cultural, como aponta Gorz (2005), já que o uso dos automóveis são parte de uma política econômica e movidos por investimentos multinacionais:

A persistência desse mito [do prazer e do benefício do carro] pode ser explicada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o hábitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias. Será preciso uma revolução ideológica (“cultural”) para quebrar esse círculo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante (de direita ou de esquerda). (GORZ, 2005, p.75)

Ainda que sejam incipientes as políticas públicas na efetivação da bicicleta como alternativa de transporte, seu uso vem crescendo nos grandes centros urbanos como alternativa ao automóvel, por ser uma opção ecologicamente sustentável (XAVIER, 2007; LIBERATO, 2004), economicamente viável e capaz de promover melhorias na saúde da população:

Promover a utilização da bicicleta como forma de transporte passou a ser uma das metas da Organização Mundial da Saúde, pois o caminhar e o pedalar para ir ao trabalho ou fazer compras é eficaz para ganho em performance de homens e mulheres previamente sedentários e para a manutenção de níveis de aptidão física relacionados à saúde. (XAVIER, 2007, p.3)

Carli (2012, p.8) menciona que “de maneira indireta, o seu uso [da bicicleta] para a mobilidade urbana, funciona como uma prática esportiva sem nenhum ganho individual, como na maioria das provas no ciclismo, mas um ganho social, já que o seu uso traz alguns benefícios para toda a sociedade”. Todavia, a autora cometeu um equívoco, pois tanto o ciclismo enquanto prática esportiva como enquanto modalidade de transporte, pode sim (e geralmente acontece) acarretar benefícios para o praticante. Na questão do ciclismo, benefícios e prêmios em dinheiro são bastante comuns. Usada como meio de transporte, a bicicleta pode ajudar a reduzir os níveis de estresse, melhorar o condicionamento físico – o que também influenciará nas questões mais amplas da saúde, como melhora das defesas imunitárias do organismo, metabolismo, entre outros benefícios – além de poder propiciar novos laços sociais.

Embora haja interesse da população em utilizar a bicicleta como meio de transporte em Belo Horizonte, os entraves são consideráveis: A malha cicloviária é reduzida e desconectada, falta sinalização nas ciclovias existentes, bem como segurança – pois verifica-se a falta de educação da população que utiliza as ciclovias para estacionamento de automóveis ou ainda a circulação que delas fazem os usuários de motos e carros. Paradoxalmente, cresce o número de usuários de bicicleta, evidenciando outras formas de ocupação do espaço urbano e apropriação dos meios de transporte. A cidade tem sido palco também para movimentos e coletivos divertidos e transgressores num movimento crescente que festeja e dança contra uma cultura consumista. São minorias que ainda resistem à hegemonia do automóvel.

3.2 De Provos ao Massa Crítica

Grupos de resistência à cultura do automóvel surgiram já nos anos de 1960, em Amsterdã. O pioneiro dos chamados movimentos de “contracultura” denominou-se “Provos”⁵⁰,

50 Provos são os “Nozem de rua”, denominação cunhada pelo doutor Wouter Buikhuisen na Faculdade de Sociologia da Universidade de Urecht, em janeiro de 1965 para designar os jovens proletários que se destacam pela absoluta falta de interesse com relação à política e à cultura, que não têm nenhuma aspiração, recusam o trabalho, vivem do subsídio aos desempregados e cujos atos de agressividade e vandalismo são motivados essencialmente pelo tédio. Esse estudo cai nas mãos de Roel que considera a palavra perfeita para o título do novo jornal anarquista, mas também por acreditar que devessem se basear no potencial revolucionário dos Nozem,

que é abreviatura de provocação. Este movimento tinha fortes tendências anarquistas, com atividades de desobediência civil e autogestão da vida cotidiana nas cidades. Em um cenário de ascensão do transporte individual e pelo automóvel, os “Provos” se contrapõem a esta tendência propondo a bicicleta como uma forma de se apropriar do cotidiano urbano (ZANDONADE; MORETTI, 2009).

Lutar contra o automóvel nos anos de 1960 era algo inédito, pois era o período de pleno *boom* automobilístico. Os Provos no entanto, entram no cenário propondo uma ideia de gestão da vida cotidiana, reconhecendo que o mercado automobilístico é responsável por mudar as paisagens urbanas e a própria relação do indivíduo com a cidade. Os Provos reivindicam o direito de andar pela cidade sem serem ameaçados fisicamente por motoristas agressivos e reivindicam sobretudo, o direito e o prazer de não seguirem os modelos de consumo, de não consumir. (GUARNACCIA, 2001, p.75)

No ápice do próprio sucesso, Provos não contava com mais de vinte agitadores/agitados, composto por indivíduos bastante heterogêneos com pensamentos compatíveis, capazes de envolver em suas ações, milhares de pessoas. O movimento era desprovido de qualquer liderança⁵¹ ou planejamento: “Provo foi uma revolta ditada pela escolha e pelo prazer, não pela necessidade. A “provolução” talvez tenha sido o primeiro exemplo de rebelião a eclodir sem nenhuma causa aparente” (GUARNACCIA, 2001, p.14). Apresenta-se, para melhor entendimento do que foi o movimento, o cartão de visita com que os Provos anunciam o lançamento de seu jornal, em junho de 1965:

PROVO é uma folha mensal para anarquistas, provos, beatnicks, noctâmbulos, amoladores, malandros, simples simoníacos estilistas, magos, pacifistas, comedores de batatinhas fritas, charlatões, filósofos, portadores de germes, moços das estribarias reais, exibicionistas, vegetarianos, sindicalistas, papais-noéis, professores da maternal, agitadores, piromaníacos, assistentes do assistente, gente que se coça e sifilíticos, polícia secreta e toda a ralé deste tipo.

PROVO é alguma coisa contra o capitalismo, o comunismo, o fascismo, a burocracia, o militarismo, o profissionalismo, o dogmatismo e o autoritarismo.

PROVO deve escolher entre uma resistência desesperada e uma extinção submissa.

PROVO incita à resistência onde quer que seja possível.

PROVO tem consciência de que no final perderá, mas não pode deixar escapar a ocasião de cumprir ao menos uma quinquagésima e sincera tentativa de provocar a sociedade.

PROVO considera a anarquia como uma fonte de inspiração para a resistência.

PROVO quer devolver vida à anarquia e ensiná-la aos jovens.

PROVO é uma imagem. (GUARNACCIA, 2001, p.15)

canalizando seus sentimentos agressivos para uma força revolucionária consciente. Os PROVOS apelam para a classe ociosa, em vez de recorrer à classe trabalhadora - “provotariado” trata-se pois, da representação da classe ociosa que, quando se trata de trabalhar para a grande provocação, o faz com bastante eficiência (GUARNACCIA, 2001).

⁵¹ É importante deixar claro que, embora não tenha líderes, o movimento tem um idealizador: Roel Van Dujin, ex-estudante de filosofia e ideólogo anarquista.

Na última frase, em que se destaca que “PROVO é uma imagem”, fica clara a derivação situacionista, revelando a consciência de o grupo agir dentro da sociedade do espetáculo, na qual o capitalismo moderno designa para cada um, o papel de espectador passivo. Foi esse conceito que os levou a se dissolver no momento de maior sucesso, para evitar que se tornassem a caricatura de si mesmos. (GUARNACCIA, 2001, p.16)

O movimento “Provos” tornou-se referência para os movimentos de contestação jovem dos anos 60. São eles os responsáveis por transformar Amsterdam na Meca da juventude dos anos 60 e 70⁵², e com isso, criam aquilo que passou a ser chamado de Contracultura. (GUARNACCIA, 2001):

Os PROVOS, juntamente com os Beatles, Allen Ginsberg e Bob Dylan (e mais milhares de pessoas que se sintonizaram repentinamente no mesmo programa evolutivo), foram um dos elementos decisivos daquela estranha operação de alquimia que, por volta de metade dos anos 60, produziu uma deflagração de consciências. Uma operação que obrigou o Ocidente a rever os próprios planos de voo e a desligar o piloto automático, oferecendo a um largo número de humanos a visão de outras opções de vida. (GUARNACCIA, 2001, p.11)

É importante observar que o grupo teve suas ações entre julho de 1965 e maio de 1967, mas teve um eco extraordinário e inspirou uma quantidade enorme de movimentos de contestação europeus e americanos.

Esse movimento, de acordo com Guarnaccia (2001), foi o primeiro episódio em que os jovens, como grupo social independente, tentaram influenciar o território da política. Com destaque para uma atuação original, sem propor ideologias, esse grupo de jovens propõe um novo e generoso estilo de vida antiautoritário e ecológico, mesmo embora essa terminologia não existisse naquela época. Um ponto que deve ser destacado na atuação desse grupo de pessoas, está no fato delas empenharem-se em permanecer “dentro” da sociedade, provocando assim uma espécie de curto-circuito (GUARNACCIA, 2001, p.13). Isso é interessante pois pode significar a esperança que esses jovens depositam na mudança de valores sociais dentro da própria sociedade. Sendo assim, não é preciso que se crie uma nova cidade, ou que se acredite somente na educação das crianças (esperança do futuro), mas a mudança pode acontecer bastando apenas que a sociedade reconheça essa necessidade e se envolva, assumindo assim o compromisso. Como destacou o autor, esses jovens são conscientes do fato de que nenhuma

52 Além, é claro, das ousadas experimentações sociais e revolucionárias realizadas pelo “mago” Robert Jasper Grootveld, o profeta antifumo.

verdadeira revolução poderá se dar sem evolução e sem alegria: “PROVO tem consciência de que no final perderá (...)”

Como forma de apresentar um panorama geral do que foram os Provos de Amsterdam:

Provo foi um longo e espetacular happening, uma tranquila revolução anarquista que aos poucos foi se infiltrando e vingando no tecido da sociedade holandesa. Uma das expressões mais bem sucedidas de fusão entre arte e vida diária, uma torta na cara dos dogmatismos e das hipocrisias que, dia após dia, piada após piada, foi arrancando do poder novos espaços de liberdade. Uma zombaria bem-sucedida contra uma sociedade capitalista avançada, fundamentada na manipulação e na abundância das mercadorias. Uma obra de arte total, que teve mérito de abrir caminho para uma nova geração de dissidentes, que questionaram o modo de vida autoritário e convencional de quase todo o mundo. Provo brincou, divertiu-se e soube parar a tempo. (GUARNACCIA, 2001, p.154)

Entre suas atividades, que não se limitam à crítica ao automóvel, o grupo criou o “Plano das Bicicletas Brancas” que consistia, em termo básicos, em espalhar bicicletas pintadas de branco pela cidade para que as pessoas pudessem utilizá-las e, ao final, deixassem no ponto de destino para que outras também o fizessem (LIBERATO, 2004). O plano das bicicletas brancas foi lançado no Provokatie nº 5, jornal publicado pelos jovens participantes do movimento:

Cidadãos de Amsterdam!

Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último padrão a quem se desdobram: a autoridade. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais. O plano Provo das bicicletas brancas nos libertará deste monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos. A bicicleta branca está sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! A bicicleta branca está a disposição de quem quer que dela necessite. Uma vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte. As bicicletas brancas aumentarão de número até que haja bicicletas suficientes para todos, e o transporte branco fará desaparecer a ameaça automobilística. A bicicleta branca simboliza simplicidade e higiene diante da cafonice e da sujeira do automóvel. Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa. (GUARNACCIA, 2001, p.76).

A bicicleta é considerada, pois, um “modelo nunca ultrapassado do deslocamento socialmente responsável, sem desperdício de recursos, não estressante e, como se não bastasse, divertido” (GUARNACCIA, 2001, p.75). A bicicleta é, ainda, um veículo igualitário e propiciador da intimidade. Para esse autor, a bicicleta é a síntese das utilizações possíveis da roda: jogo, transporte e oração (os povos pré-colombianos ignoravam a roda para os deslocamentos e só a utilizavam para os brinquedos. Os tibetanos, a concebiam exclusivamente

para seus instrumentos de oração). Liberato (2004) entende que o uso da bicicleta “pode aparecer como parte de uma alternativa integral a um dado desenvolvimento, do qual sabemos os resultados ecológicos, e no fim do qual estará esperando é, na melhor das hipóteses, a depressão.” (p.12)

As ações dos Provos ecoam e alcançam a faixa extrema da Califórnia além da “cidade-laboratório”, incubadora de estilos de vida desenvolvidos, parecida em muitos aspectos com Amsterdam: São Francisco. No caso americano porém, houve o esforço de não associar os Planos Brancos a conotações raciais, como o *White Power*⁵³. Dessa forma, a cor verde foi proposta como a cor da luta americana: “Temos de nos reunir nos parques e em volta das estátuas, porque nos pertencem. Todos temos de espalhar o verde pela cidade toda, tornar a dar vida às cidades, renovar os seres humanos.”⁵⁴ Através da revista *San Francisco Oracle*, as ideias e ações dos Provos são apresentadas como forma de instigar a juventude de São Francisco a agir de forma semelhante, inspirando-se neles.

Semelhança ao Provos, o grupo *Massa Crítica* é um movimento apartidário, que não possui líderes e que portanto, sua organização é dita horizontal. Esse tipo de organização implica a não hierarquização de funções, o que faz com que as ações do grupo sejam definidas coletivamente:

A *Massa Crítica* é uma celebração para quebrar a monotonia, mecanicidade e agressividade do trânsito urbano, levando alegria e outros elementos mais humanos – braços, pernas e rostos – no asfalto. A *Massa Crítica* ou *Bicicletada* é organizada de forma horizontal, não tem representantes, porta-vozes, nem líderes. Ela não tem uma voz. Ela tem tantas vozes quanto participantes. Cada um é livre para levar a manifestação ou a reivindicação que quiser⁵⁵. (Descrição do grupo *Massa Crítica* Belo Horizonte. Rede social Facebook)

Dessa forma, é infrutífero procurar por um membro do grupo que seja o elemento-chave ou pivô. A própria mistura é o elemento fundamental e a ordem deveria ser a sustentação mútua. Embora não se possa afirmar que o movimento Provos foi o grande influenciador do surgimento do movimento *Massa Crítica*, pode-se perceber que, como visto, o primeiro evento denominado *Massa Crítica* ou *Critical Mass* em inglês, aconteceu em Setembro de 1992 em São Francisco, cidade que abraçou a ideologia Provos com a criação do jornal *San Francisco Oracle*, que teve sua primeira publicação em 1966.

53 Ideologia racista que se baseia na afirmação de que os indivíduos brancos são superiores a outros grupos.

54 Trecho extraído do artigo “*Provos sim, ianques não*” publicado na revista *San Francisco Oracle*, instigando os jovens de São Francisco a adotarem posturas semelhantes aos Provos, distinguindo-se destes pela cor verde (GUARNACCIA, 2001, p.142).

55 Descrição do grupo *Massa Crítica* Belo Horizonte na Rede social Facebook.

Em seu primeiro encontro, o grupo *Critical Mass* reuniu 48 pessoas. A cada mês, a quantidade de pessoas crescia cerca de 75% e em 1993, o evento já podia contar com a presença de cerca de 500 participantes. O evento se tornava cada vez maior e mais conhecido entre os ciclistas da cidade de São Francisco, mesmo embora suas autoridades não tivessem seu conhecimento. Esse evento ganha ares de movimento social quando em 1997 ocorre um embate, comandado pelo prefeito Willie Brown, entre a tropa de choque da polícia e os ciclistas do grupo⁵⁶. Inicialmente, o grupo surgido em São Francisco tinha o nome de *Commute Clot*⁵⁷ (“*commute*” designa o deslocamento de casa para o trabalho e “*clot*” significa trânsito) e se originou na comunidade de ciclistas mensageiros da cidade, que se organizavam para clamar por mais segurança em seu trabalho (LOPES, 2010, p.67). Dentre os ciclistas, destaca-se a pessoa de Chris Carlsson, que apresentou a ideia do *Commute Clot* em uma reunião da San Francisco Bike Coalition⁵⁸, em agosto de 1992. Foi através dos encontros com ciclistas da cidade que, coletivamente, segundo o próprio Chris Carlsson⁵⁹, surgiu a ideia de fazer a presença dos ciclistas ser sentida pelo resto da cidade e também pelos próprios ciclistas, ao pedalam juntos para casa (daí o nome inicial de *Commute Clot*) pelo menos uma vez por mês.

A ideologia política desse movimento pode ser justificada mesmo pelo nome. “Massa crítica” é um termo muito usado para descrever uma quantidade mínima de indivíduos necessária em um sistema social para que este possa se tornar auto sustentável e que o permita crescer. Outro significado do termo, encontrado no Dicionário Aurélio (2009), refere-se à física nuclear em que massa-crítica é a quantidade mínima de material físsil puro, com uma determinada forma geométrica, necessária para sustentar uma reação em cadeia.

A associação entre o termo massa crítica e o nome do grupo ciclístico foi inspirada pelo filme *Return of the Scorchers*⁶⁰, onde George Bliss descreve uma cena típica chinesa: pelo excesso de automóveis e tráfego intenso, além da falta de semáforos, os ciclistas chineses, não se sentindo seguros em pedalar sozinhos para atravessar os cruzamentos, aguardavam a chegada de outros ciclistas para então, quando houvesse um número suficiente deles, denominado por Bliss de massa-crítica, atravessarem os cruzamentos.⁶¹

Esse movimento ocorre hoje em muitas cidades ao redor do mundo, transformando-

56 Informações retiradas do site: <http://criticalmass.org.nz/index.php?id=12>

57 Constatou-se que esse nome não durou muito tempo. Já no segundo encontro da articulação, o nome foi alterado de *Commute Clot* para *Critical Mass*.

58 Organização de ativistas que trabalham por uma cidade mais amigável à bicicleta, surgida em 1971 em São Francisco. Link da organização: <https://www.sfbike.org/>

59 Em entrevista concedida ao site http://www.earthisland.org/journal/index.php/elist/eListRead/critical_mass_turns_20/

60 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Q7NISataIks>

61 Informações retiradas do site: <http://criticalmass.org.nz/index.php?id=12>

se em fenômeno global, tradicionalmente na última sexta-feira do mês. Algumas páginas na internet⁶² chegam a mencionar mais de 300 cidades pelo mundo onde a Massa Crítica se formou. Todavia, é quase impossível fazer um levantamento dos grupos Massas Críticas formados, pelo seu próprio caráter fluido, pois eles surgem e desaparecem a todo momento (LOPES, 2010, p.68).

Em Portugal e na maioria das cidades brasileiras, o evento é chamado e conhecido como Bicicletada⁶³. Em Belo Horizonte, inicialmente, o grupo era conhecido como Bicicletada e suas primeiras atividades aconteceram no ano de 2008. Alguns anos depois, com maior divulgação e mais adeptos o nome foi alterado para Massa Crítica, por razões que serão exploradas através dos resultados obtidos junto aos depoimentos dos membros mais antigos do grupo, no próximo capítulo. O grupo vem, desde então, consolidando cada vez mais suas atuações no espaço urbano de Belo Horizonte e uma das questões que mobilizam o Massa Crítica é o questionamento da ideologia social do automóvel. O principal alvo do grupo não pode ser considerado o carro, mas sua idealização e massificação, que contribuíram para modificar a estrutura e organização das cidades, aumentar a poluição atmosférica e elevar o índice de acidentes⁶⁴ de trânsito.

Essa contraposição à cultura do automóvel que o grupo critica, é o que o torna *sui generis* no Brasil, pois, como aponta Ludd (2005), é escassa a existência de movimentos e pensadores que questionem e se contraponham ao carro no Brasil, em relação aos países do Norte, onde movimentos urbanos de questionamento do automóvel já existem há décadas e ganharam peso nos últimos vinte anos.

É importante destacar o caráter de lazer contestativo desses movimentos que implodem a separação entre festa e política, entre o lúdico e o sério nas suas práticas. Assim como o Provos, o RTS (Reclaim The Streets)⁶⁵, a Praia da Estação entre outros, esses movimentos carregam em comum uma influência situacionista⁶⁶, que passa pela preocupação

62 A exemplo: http://www.earthisland.org/journal/index.php/elist/eListRead/critical_mass_turns_20/

63 Informações encontradas no site: <http://bicicletada.org/O+que+e>

64 Entre 1980 e 2011 foram registrados perto de um milhão de óbitos nos diversos tipos de acidentes de trânsito acontecidos no país. O SIM/MS contabilizou, nesse período, exatas 980.838 mortes em acidentes nas vias públicas. Em 2010, o SIM registra perto de 43 mil mortes no trânsito, superado a seguir com os números de 2011. E o mais preocupante do caso é que a tendência evidente na série a partir do ano 2000 é de continuar crescendo com um ritmo elevado: 3,7% ao ano em média. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/estatisticas/mapa-da-violencia-2013-acidentes-de-transito-e-motocicletas>.

65 Reclaim The Streets – ou simplesmente RTS foi um movimento surgido na Inglaterra, que propunha a retomada das ruas para as pessoas. Em seus encontros, os participantes tomavam as ruas para promover festas demonstrando como a vida poderia ser diferente na ausência do carro. (LUDD, 2005, p.137)

66 Os situacionistas, grupo de intelectuais que buscaram redefinir radicalmente o papel da arte no século XX, propuseram revolucionar o cotidiano da cidade. O espaço urbano seria vivenciado para além de sua configuração formal. Eles tentaram romper a barreira entre a arte e a vida cotidiana. Guy Debord foi o seu fundador

com questões urbanísticas e pela ideia de revolução como festa e como revolução da vida cotidiana (LIBERATO, 2004, p.10). Ainda:

(...) a bicicleta, aos poucos, está sendo reintroduzida nos espaços das cidades e modificando as formas de interagir com o espaço urbano. Mobilizações que pedem mais respeito, ciclovias e ciclofaixas e que surgem no espaço virtual estão modificando os espaços físicos demonstrando que há um diálogo constante entre os dois.” (LIBERATO, 2004, p.8)

Em relação especificamente aos movimentos em prol da bicicleta no cenário urbano, o autor aponta que embora vistas pela classe dominante e autoridades como sinônimo de brinquedo de fim de semana e não como meio de locomoção, a aposta é que a bicicleta deixe de ser vista dessa forma, libertando-se do confinamento do lazer. Assim, a corrida e a concorrência do trânsito se esvaia pela ludicidade daquilo que continua sendo brinquedo. Nesse caso, criticando de forma menos sistematizada o conceito de lazer, o autor aponta que seria um caso em que a bicicleta torna-se portadora de uma eficiência cronométrica no plano social (cumprindo sua função de deslocamento), sendo também portadora de outros conjuntos de valores, que buscam realizar a mítica promessa separada no lazer. Nesse sentido, a ideia do autor corrobora com o que foi proposto no início deste trabalho, no qual atribui-se ao uso cotidiano da bicicleta como transporte, uma manifestação de lazer, não atribuindo a esse as relações hegemônicas de delimitação do tempo (mais simplesmente relacionado ao tempo de trabalho e de não-trabalho).

Ainda explorando as ideias de Liberato (2004), o autor cita que o aspecto lúdico e festivo presente de forma e em graus diferentes no Provos, no RTS e no Massa Crítica (e também nas Bicicletadas) denunciam e se colocam em contraposição a uma sociedade cada vez mais depressiva, onde o isolamento é a regra e as relações são mediadas por imagens, papéis e objetos de consumo em geral. O carro acaba paradoxalmente, sendo depositário de uma tentativa de fuga, na procura da festa “perdida”.

Em relação aos *happenings* holandeses, o autor o relaciona ao “antigo modo de vida” mencionado por Morin (1975) em relação ao tempo das comunhões coletivas e onde rito e mito se fundem, fazendo da festa um agregador político e não mero rito ou diversão individualizada em massa.

À eficiência social da bicicleta, soma-se uma perspectiva mais radical: a

principal e assumiu uma postura nitidamente contracultural, numa época por ele denominada de “Sociedade do Espetáculo”. Para saber mais sobre os situacionistas, vide Wuillaume; Vinicius (2002).

possibilidade ou aposta de uma outra significação do tempo e de trânsito (ou a supressão de ambos). Coincidentemente ou não, os movimentos mais significativos que questionaram o automóvel, contestaram também a ordem social em que ele aparece:

Se olharmos o trânsito como um sistema cultural, como diria Clifford Geertz, ou como um fato social total como afirmou, décadas antes, Marcel Mauss, somos levados imediatamente a descobrir que o comportamento local expressa tanto os valores e as atitudes da sociedade capixaba [e porque não abrangir para brasileira?] quanto aqueles que comandam a sociedade brasileira. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p.58)

Assim, movimentos de resistência à cultura do automóvel, resistem no sentido de enfrentar uma cultura imposta – o uso massivo do carro como alternativa individual ao problema coletivo dos transportes públicos e da mobilidade urbana. Resistindo a essa imposição cultural, ressignificam o espaço urbano que se torna possibilidade de vivências lúdicas e interações sociais.

CAPÍTULO 4

RESULTADOS, ANÁLISES E DISCUSSÕES

Neste capítulo, apresentamos com maiores detalhes a história do grupo Massa Crítica, possibilitada através dos relatos dos membros mais antigos e também pelo resgate de alguns documentários, vídeos e textos de blogs produzidos pelos próprios participantes. Em nossas investigações, foi possível compreender melhor a dinâmica do grupo, suas sociabilidades e formas de participação. Tratamos nesse capítulo também sobre a percepção do grupo a partir de uma visão externa, através dos relatos dos contribuintes que não participam do movimento mas que os viram circular em algum ponto da cidade. Por fim, são tratadas as questões mais relevantes ao objetivo desta pesquisa, quais sejam as relações entre movimentos sociais e lazer. Essas dimensões foram analisadas por meio dos comentários e opiniões dos membros do grupo Massa Crítica, e através da observação participante, que buscou observar a fundo a dinâmica do movimento, seus possíveis conflitos e comportamentos tanto através das análises das discussões pela rede social quanto dos encontros realizados toda última sexta-feira de cada mês.

4.1 A história do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte

Foi possível compreender as origens do grupo através das entrevistas realizadas junto aos membros mais antigos, que tiveram protagonismo nessa criação, já que os membros mais recentes que foram entrevistados desconhecem a própria história do grupo. Todavia, nem todos os membros mais antigos lembravam-se com clareza, no momento da entrevista, quando foi realizado o primeiro encontro da Bicicletada - nome de identificação do movimento nos primeiros anos de surgimento, antes de ser alterado para Massa Crítica em 2011. Por isso, as informações obtidas oscilaram entre 2007 e 2009.

Apesar de não haver consenso entre os entrevistados quanto à data da criação do grupo e seu primeiro encontro, esses resgates foram possibilitados através de um vídeo⁶⁷ e um

67 Para visualizar o vídeo do primeiro evento da Bicicletada: https://www.youtube.com/watch?v=Gi2F_4BuE_o&feature=youtu.be. O vídeo foi postado no site do You Tube em 29 de março de 2008.

documentário⁶⁸ realizado por um dos integrantes e disponibilizado na internet, onde consta a data de divulgação da primeira Bicletada: 28 de março de 2008.

Foi encontrado também, através de indicação de um dos entrevistados, um blog que relatou como foi o primeiro encontro da Bicletada⁶⁹, e onde estão compartilhados sentimentos, análises, vídeos e informações não só da primeira Bicletada de Belo Horizonte, mas também apresentando um panorama maior sobre o uso da bicicleta na cidade.



Figura 2 - Flyer (cartaz) de divulgação da primeira Bicletada de Belo Horizonte
Fonte: <http://mx.fotolog.com/votolom/17994325/>

Bicletada: como apontam alguns membros entrevistados, foi com esse nome que o movimento foi adotado em muitas cidades brasileiras, inspirado pelo Critical Mass surgido em São Francisco:

Foi nesse grupo do Stylingue que o pessoal puxou baseado nos movimentos de Bicletada que ocorriam no Brasil, que porventura são influenciados pela Massa

68 O documentário pode ser visualizado através do link: <https://www.youtube.com/watch?v=g4wkGDr1b0o>

69 O blog “demagrela”, foi idealizado por um dos membros, que contribuiu para a presente pesquisa. O relato do primeiro encontro da Bicletada pode ser acompanhado através do link: http://demagrela.blogspot.com.br/2008_03_01_archive.html

Crítica do resto do mundo. Começou em São Francisco mesmo, só que aqui teve o nome de Bicicletada. E em várias cidades do Brasil. Massa Crítica veio só depois. **(Avanço)**

A adoção desse nome foi considerada por ser mais adequado para a linguagem popular e menos elaborado, pois como justifica um dos integrantes, esse nome não demandaria muitas explicações, já que o conteúdo que simbolizaria o movimento seria a bicicleta.

A Bicicletada em Belo Horizonte, e possivelmente em outras cidades brasileiras, teve relações muito próximas com outros movimentos de identificação anarquista⁷⁰, como o movimento punk, canal pelo qual as ideias chegaram pelos coletivos de Belo Horizonte, como pode ser constatado através da fala de um dos membros idealizadores:

(...) a Massa Crítica, a Bicicletada, esses movimentos, eles têm uma relação muito próxima com o movimento punk, o movimento anarquista, porque dentro da noção de anti-capitalismo, dentro da noção de autonomia, que são bandeiras levantadas pelo anarquismo, a bicicleta encaixa como uma luva. Bicicleta é um instrumento que te proporciona uma autonomia, sem precisar entrar na engrenagem do sistema no sentido de você ter que comprar um carro, sustentar uma indústria poluidora, uma indústria assassina como a automobilística. E então a bicicleta começou a ter uma significação extra pra mim. Porque além de ela já estar, naturalmente, já estava me proporcionando aquela liberdade, aquela capacidade de locomoção, ela começou a se mostrar também como uma bandeira política. Porque ali eu tinha uma reivindicação muito próxima do meu cotidiano, de falar assim: “Olha eu luto por um meio de transporte sustentável, luto por um meio de transporte não poluidor, luto por um meio de transporte não capitalista”. Então pra mim ela começou a ter uma dimensão simbólica mais forte, e é a dimensão da autonomia mesmo, a dimensão da possibilidade de estar na cidade e tudo o mais. **(Aro)**

Aro comenta que foi através da internet que essas ideias chegaram e foram adotadas, por meio de uma rede de identificação anarquista. Ele menciona também que o blog “Apocalypse Motorizado” - o nome do blog é influenciado por uma publicação bastante crítica em relação ao uso do automóvel, organizada pelo pseudônimo Ned Ludd - foi influenciador desse interesse em criar um grupo que problematizasse no espaço urbano, uma crítica ao uso indiscriminado do automóvel, embora o seu surgimento ainda tenha sido vagaroso, num contexto em que essas discussões ainda estavam em processo de germinação:

BH naquela época ainda era muito carente de movimentos assim, né? Ali tinha um burburinho, nessa época, ali, de coisas querendo acontecer, esse carnaval que está

70 Proudhon e Kropotkin representam bem essa corrente ideológica do século XIX. Gohn nos lembra que a ideia de anarquia “surge a partir do desejo de liberdade, igualdade, justiça e independência de um governo que não é governo. A reorganização da sociedade deveria acontecer por meio de associações livres de contato. As mudanças econômicas deveriam ter primazia em relação às políticas. As Sociedades de Ajuda Mútua seriam os principais meios de realizar a mudança social sem violência, dado seu caráter. Seu objetivo deveria ser a ação e a cooperação econômica, e não associação para a propaganda política. O sistema que caracterizaria essa nova sociedade foi denominado por Proudhon de mutualista.” (GOHN, 2014, p.68)

explodindo agora, alguns movimentos sociais aí, nessa época estava tudo meio germinando. Tinha muita coisa em gestação, mas tinha muita coisa ainda que estava por acontecer. E a gente estava nessa mesma ansiedade, nessa mesma expectativa de criar, de fazer, de acontecer. Tinha um espírito da época assim, que era muito nesse sentido de fazer acontecer, a cidade está carente, então vamos fazer movimentos. E a bicicleta, ela tem uma potência muito forte! Tipo assim, a dinâmica da roda, essa metáfora do ciclo, né? Ainda mais na crise que a gente está vivendo hoje na cidade, de trânsito, poluição, morte em acidentes de trânsito, toda essa crise que vai sendo deflagrada pela cultura do automóvel, ela já estava em voga naquela época. (Aro)

Foi possível constatar que o grupo que deu origem ao movimento Massa Crítica, ou Bicicletada, neste contexto, era coeso e formado por um núcleo de amigos que se identificavam com ideias anarquistas, e que além da questão da mobilidade urbana mais sustentável, repensavam também em seus encontros outros hábitos cotidianos, propondo formas alternativas ao que estava colocado na sociedade. Esse grupo de amigos participava de um coletivo também identificado com o movimento punk, e tinham um espaço para discussões e encontros numa sala do prédio Maleta, localizado no centro da cidade e sempre relacionado como espaço alternativo. Essa sala tinha o nome de Ystilingue⁷¹, e nela haviam pessoas que participavam de uma espécie de rede de movimentos urbanos da cidade, como o coletivo Gato Negro⁷², o D9emeia (Domingo Nove e Meia – nome atribuído pelo horário em que se encontravam)⁷³, a Loja Grátis⁷⁴, dentre outros.

Uma entrevistada comentou que foi nos encontros do D9emeia que se discutia mais a questão do uso da bicicleta na cidade, como forma de apropriação do espaço urbano, e dentro

71 Localizado no Edifício Maleta, o Ystilingue era um local de experimentação e trocas em um contexto de liberdade de participação e de cooperação solidária entre grupos autônomos e indivíduos. Continha na época uma biblioteca, discoteca, videoteca comunitária, espaço de bricolab e uma lanchonete, “Barata Vegana”. Lá se desenvolviam oficinas, conversas, mostras de vídeos e festas. Informações retiradas do site: <https://comjuntovazio.wordpress.com/sobre/>

72 Criado após o Carnaval Revolução em 2002, o Gato Negro – Centro (anti)cultural funcionou no Maletta até 2005 com uma vasta programação que incluía vídeos, debates, palestras, oficinas (incluindo de arte urbana e culture jamming) e cursos. Permanentemente qualquer pessoa podia ter acesso a livros, revistas, vídeos e fanzines. Funcionava lá também um café vegano. O Gato Negro hoje se constitui como um coletivo voltado à causa dos direitos animais e divulgação do veganismo. Informações retiradas do site: <https://comjuntovazio.wordpress.com/sobre/>

73 Surgido em 2007, era um encontro de cunho libertário, uma atividade para ressignificação do espaço urbano e das relações entre os seus participantes. O D9eMeia possibilitava que pessoas de todos os lugares e ideias se apropriassem da rua para manifestar suas vontades através de festas, debates, oficinas, churrascos veganos, shows, performances, apresentações artísticas, feiras grátis ou apenas para ser um momento de encontro. Acontecia todo primeiro domingo do mês debaixo do Viaduto Santa Tereza, no baixo centro de Belo Horizonte em uma época que havia quase nada por lá, apenas o Duelo de MC’s (que começou concomitante ao D9eMeia). Informações retiradas do site: <https://comjuntovazio.wordpress.com/sobre/>

74 Surgida em 2009 diretamente das experiências com a Feira Grátis no D9eMeia (e seu cantinho das dádivas onde era possível pegar e deixar objetos) a Loja Grátis era um espaço localizado no Mercado Novo em uma loja emprestada pela administração para a criação da mesma. Inspirada nos *free shop*, era possível pegar produtos sem precisar pagar ou trocar. Por meio de doações, a Loja Grátis tinha o intuito de efetuar uma crítica prática à forma-mercadoria e ao dinheiro como mediador universal. Informações retiradas do site: <https://comjuntovazio.wordpress.com/sobre/>

desses encontros, outras discussões acabavam tomando espaço.



Figura 3 - Flyer (cartaz) do coletivo D9emeia (Domingo Nove e Meia)
 Fonte: <http://mx.fotolog.com/votolom/18564011/>

Através dessa imagem, pode ser verificada a multiplicidade de ações promovidas no encontro D9emeia, e a intencionalidade de não estabelecer uma programação definida e fechada, o que tornaria o participante como mero espectador, mas como indivíduo inserido nessas ações e responsável também pela dinâmica do encontro que dentre várias atividades, realizava a “Pelada Motoloviana” na rua⁷⁵.

Embora a Bicicletada pareça ter surgido como uma demanda discutida nos encontros do D9emeia, foi no espaço Ystilingue que essas conversas se somaram, talvez por ser um espaço conquistado por essas pessoas (que faziam parte do mesmo círculo de discussões) e onde se podia produzir os materiais e aglutinar iniciativas diversas:

Ia ter reunião, sempre era no Ystilingue. Muita gente ia fazer adesivo, cartaz, fazia no Ystyingue depois ia pra lá [Bicicletada]. Só que ainda acho que a adesão de pessoas de fora era muito pequena, sabe? Mas acho também que não teve a propaganda que teve a Massa Crítica, sabe? Era uma coisa mais submundo. (**Avanço**)

Todavia, essa incerteza sobre o principal coletivo que deu origem a essa demanda é justificada pela afirmação de que as pessoas que participavam de um e outro coletivo, em sua maioria, eram as mesmas:

⁷⁵ Para saber mais sobre esse coletivo, sugerimos também assistir ao vídeo disponível pelo link: <https://www.youtube.com/watch?v=Zx3CrgLVy6Q#t=229>, onde estão explicitadas as demandas e objetivos da articulação.

Tem essa conotação, de amizade, mais forte, mas é... o núcleo duro talvez era um grupo de amigos, mas tinha um raio que se expandia a partir deles em torno dessa questão mais do anarquismo também, sabe? Eu acho que são variáveis importantes. Das pessoas, dos jovens, que se engajavam nesses círculos sociais em torno das ideias anarquistas e promoviam outros eventos culturais, outras festas, outras atividades políticas, em torno dessas questões, sabe? Acho que era mais por aí. Mas que era um grupo reduzido mesmo de quinze, vinte pessoas. E aí quando estava cheio era trinta, quarenta. **(Catraca)**

No primeiro encontro da Bicicletada, participaram cerca dez (10) pessoas e apenas sete (7) bicicletas. Logo, algumas pessoas participaram do movimento sem bicicleta, e acompanharam o grupo a pé, e alternadamente pegavam carona na garupa ou quadro da bicicleta dos demais participantes. Para um dos entrevistados, esse primeiro encontro da Bicicletada é lembrado como um momento rico e espontâneo:

Foi muito engraçado essa primeira Bicicletada, foi muito... foi rica, porque ela foi espontânea [...], super... ah! Foi lazer mesmo, eu vejo esse enfoque seus do lazer e tem muito a ver, porque era isso. Foram nove pessoas participando, era pouca gente, e sete bicicletas. Tinha duas que estavam correndo, fazendo cooper do lado, assim. Ia no quadro da bicicleta também, então foi alegria, foi zoação, os meninos brincando. Eu lembro que a gente saiu da Praça da Estação, passou pela Praça Sete, deu uns rolés ali, a gente foi parar lá na barragem Santa Lúcia e aí brincamos, fizemos umas ondas lá e voltamos pra trás. A gente passou na frente do Diamond Mall depois descemos ali pra região da Prudente de Moraes e depois seguimos pra barragem. E alegria, festa, descontração, brincando lá no meio da galera. **(Aro)**

Não somente o primeiro encontro da Bicicletada é lembrado dessa forma, mas de uma maneira mais ampla, a Bicicletada parece ter agregado pessoas com gostos semelhantes, que viam na bicicleta e nesse movimento, uma revolução como festa:

E a Bicicletada era realmente uma “parada” assim, de celebração mesmo. A galera curtidão, tinha um pouquinho de viés político? Óbvio que tinha, nós fizemos uma vez Bicicletada, trancar o cruzamento da Savassi, tipo assim, sinistro. Digno da Massa Crítica do ano passado que foi o maior bafafá. Foi do mesmo naipe. Então por mais que a Bicicletada fosse mais curtidão, já tinha essa pegada. E quem me mostrou foram esses amigos que eram mais alternativos e tal. Não foi a galera que pedalava comigo mesmo. A galera que pedalava comigo mesmo, pedalava porque queria pedalar tipo de lazer, entendeu? Quem fez a ponte na real foi outras galeras que também pedalavam por lazer mas era um outro motivo, sabe? Eles eram aquela galera que põe caixote na bicicleta e sai pedalando carregando sei lá, lambe-lambe, por exemplo, grafite. Tinha uma galera que fazia isso. **(Roda)**

Segundo os entrevistados, as pessoas que participaram da Bicicletada eram em sua maioria, amigos entre si. Embora um ou outro participante não pertencesse ao que **Catraca** considerou o “núcleo duro”, eles acabavam sendo conhecidos de alguém ali: “Todo mundo se conhecia, assim, é... talvez indiretamente. Não conhecia diretamente todas as pessoas mas, todo

mundo ali tinha algum vínculo direto, né? Não estava indo ninguém lá do nada.” (**Roda Livre**)

Essa pequena abrangência do grupo em seus primeiros anos, está muito relacionada também à divulgação dos encontros, que era feita através de uma lista de e-mails e por meio de algumas iniciativas que produziram materiais como cartazes eletrônicos, que os integrantes chamam de *flyer*, ou materiais artísticos produzidos por alguns integrantes, como forma de colocar em prática conhecimentos artísticos (alguns dos membros eram estudantes de artes visuais e estavam ligados a coletivos que produziam arte de rua). Havia na época também, uma comunidade no orkut, mas ela servia mais para discutir demandas e conflitos do que para divulgação, já que o formato dessa plataforma não era como o Facebook hoje, onde se pode criar “eventos”.

Roda Livre esclareceu que o funcionamento de cada uma dessas mídias era bem diferente. Como o grupo era menor, discutia-se mais o que tinha acontecido nos encontros, combinava-se as ações, havia mais proposição de atividades para serem realizadas na Bicletada, e pelo número relativamente reduzido de pessoas envolvidas, essas discussões acabavam sendo mais eficientes do que hoje. Assim, como alguns membros relatam, a divulgação por esses meios – lista de e-mail e orkut - era mais limitada, e com isso, o universo de ciclistas e pessoas ligados ao grupo era também mais restrito:

(...) na Bicletada, o recurso de convocação das pessoas não era o Facebook ainda. Era o e-mail, lista de e-mail. Então tinha uma limitação na abrangência do círculo, sabe? Porque o e-mail, as pessoas tinham que passar o e-mail e você inserir, né? O Facebook ele já tem uma capacidade de atingir, de ir ampliando os círculos, os círculos vão se abrindo. A partir do momento que eu convoco um grupo de amigos meus, e esse grupo de amigos convocam outras pessoas. Então, a convocatória atinge um raio muito maior, em termos quantitativos quanto qualitativos. Porque diferentes classes, diferentes meios sociais, da cidade, trabalhador, profissional, pais, diferente faixa etária. E aí torna mais diverso, eu acho. (**Catraca**)

Por volta da quinta ou sexta edição da Bicletada, o grupo passou a abranger outros perfis de ciclistas, vindos do grupo Mountain Bike BH. Esse grupo era mais eclético, segundo **Aro**, mas tinha uma postura mais conservadora no trânsito. Todavia, nos encontros da Bicletada, segundo alguns entrevistados, os participantes nunca passavam de 50. Mas ainda assim, os membros mais envolvidos e ativos no grupo realizavam encontros para confecção de cartazes de divulgação a fim de promover uma maior participação dos ciclistas da cidade.

Em março de 2009, quando o grupo completaria um ano, o encontro foi bastante divulgado e reuniu um número considerável de pessoas:

Que de início era isso, né? Era gente que era conhecida e pronto. Foi ampliando para quem estava a fim de fazer alguma coisa. E aí foi bem massa. Foi dando gente

diferente e tudo o mais, gente que não se conhecia, foi ficando empolgante, e aí eu lembro, no aniversário de um ano, o pessoal fez bolo e tudo, levou balãozinho, chapeuzinho e o caramba, e aí foi muito legal, deve ter dado umas, sei lá, 70 pessoas... na verdade eu acho que eu estou inventando esse número. Era um número que foi muito maior do que o que era normalmente, sabe? **(Roda Livre)**



Figura 4 - Flyer (cartaz) de divulgação da comemoração de um ano de Bicycletada BH
 Fonte: http://demagrela.blogspot.com.br/2009_03_01_archive.html

Antes do aniversário de um ano, o grupo era pequeno e a cidade não tinha ainda um reconhecimento da cultura ciclística, como está um pouco mais forte hoje, o que o tornava invisibilizado e bastante sujeito ao trânsito. Segundo os entrevistados, o grupo acabava se dispersando mais durante os cruzamentos, pois com o número ínfimo de pessoas, não era possível paralisar o trânsito de automóveis quando o sinal fechava no meio da passagem do grupo, para que eles pudessem seguir o trajeto unidos:

Que apesar de ser um pessoal que em geral, se associa a um pessoal loucão, anarquista, era um negócio que era muito mais é... pressionado pelo trânsito, sabe? A gente era mais sujeito ao trânsito. A gente fazia menos intervenções agressivas no sentido de fechar o trânsito, sabe? É... ultrapassar sinal ou então assim, o pessoal ainda está passando com o sinal fechado, a gente sempre cortava o pessoal no meio, e nunca tinha nada de fazer esperar ninguém, a gente era... tinha mais medo sabe? Era mais sujeito ao trânsito ali, entendeu? Acho que muito também pelo número de gente, que era pequeno. Mas muito pela ideia das pessoas. **(Roda Livre)**

Não acontecia nesse período, como acontece hoje, os chamados “zerinhos⁷⁶” em cruzamentos como no centro, ao redor do obelisco da Praça Sete de Setembro, e no cruzamento das avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo na Savassi.

A Bicletada de um ano, portanto, seria um marco na história do grupo. Foi nesse momento que, movidos pela alegria de ocupar as ruas com um número nunca antes atingido de pessoas, uma ação até então inusitada acontece: a Bicletada ocupa o cruzamento da região da Savassi e consegue provocar um verdadeiro caos no trânsito e também no próprio grupo:

(...) o que que rolou, que gerou a treta [confusão] foi o seguinte: A gente estava lá é... tinha saído da praça da Estação que sempre foi na Praça da Estação a Bicletada, né? (...) Saiu todo mundo lá do centro, a gente foi, deu umas voltas, meio trajeto... mas chegamos na Praça da Savassi. A gente chegou ali subindo pela Cristóvão Colombo, pra chegar na praça ali. Aí no cruzamento da praça mesmo, com a Getúlio Vargas, em algum momento, não sei de onde, alguém puxou: “Vamos fechar o cruzamento!” E aí foi um tanto na sequência, e “Nó vai lá, véi!” E um tanto de gente ficou meio boba, sem saber como reagir, e um tanto de gente já saiu de cara! (...) “O quê? Vocês vão fechar o cruzamento da Savassi? Nós vambora!” [fala como se fosse um dos participantes que não concordou com a ideia]. Sacou? E aí começou a rolar um zerinho. (...) aí assim, fechou o cruzamento e o pessoal ficou passeando assim, em zerinho, né? Dando volta no cruzamento. E eu lembro que o trânsito ficou completamente todo mundo louco, sabe? Muita buzina, muita gente achando o fim do mundo mesmo. Achando algo assustador. (...) Os ônibus buzinando cabulosos, e a galera ficando revoltada, sabe? Eu vejo muito uma diferença do tanto que hoje em dia é tranquilo fazer isso, sabe? Na época não só a gente ficou super com medo, como os motoristas ficaram completamente sem saber como reagir e nisso houve uma dissidência clara, sacou? A partir desse momento, algumas pessoas já começaram a sair, e algumas viram que... durou alguns segundos, vamos dizer, nem sei se chegou a ter um minuto mesmo de... talvez tenha tido. Vamos supor, ficamos lá um ou dois minutos fechando o cruzamento, nesse meio tempo a ideia de várias pessoas foi mudando. (...) e aí nunca mais voltaram na bicicletada, sabe? Nesse momento, cortou pra caramba! E aí a partir disso, tem uma briga enorme na lista de e-mail, que foi o pessoal falando: “Gente, isso que vocês fizeram é um absurdo!” E aí as outras pessoas falando que não, algumas pessoas falando que concordavam completamente, outras pessoas falando que não concordavam tanto, mas que na hora ali a gente estava em grupo mesmo e era o que estávamos fazendo, então vamos fazer. (...) Dali continuou e continuou com metade do grupo talvez e o pessoal foi pipocando, e aí a partir disso foi caindo completamente e a cada mês vinha menos gente. Isso foi março, que era o aniversário da Bicletada. E no final do ano já dando cinco pessoas numa Bicletada, sabe? Três pessoas. Nem sei se nesse ano chegou a ter Bicletada em dezembro, que era perto do natal, sabe? Caiu completamente mesmo. Porque todo o apoio que a gente estava tendo, já de pessoas que não eram exatamente ligadas à história daquilo ali, né? Da própria história das pessoas que estavam lá, que não eram amigas, que [não tinham] uma relação. As pessoas estavam vindo já porque simplesmente estavam a fim de aderir à causa da bicicleta. Aí muita gente foi embora. Foi uma época bem difícil, muita gente brigou. E o nível das conversas chegou num ponto bem desagradável em alguns momentos. Mas foi isso. **(Roda Livre)**

76 Zerinho é o nome que os integrantes dão para a ocupação de um cruzamento, onde os ciclistas ficam girando ao redor de um cruzamento ou monumento, em conjunto, impedindo o fluxo normal do trânsito. Geralmente é feito durante dois a cinco minutos, dependendo do ânimo e união dos participantes no momento. Se não houver coesão entre os participantes, o “zerinho” pode se desfazer, acarretando em situações perigosas para os ciclistas, já que é no momento de fraqueza entre os elos que um ou outro carro acaba avançando sobre os ciclistas.

Após a Bicletada de um ano, o movimento teve uma redução drástica no número de participantes e ocorreram muitas discussões através da lista de e-mail, meio principal de articulação do movimento na época. A explicação para esse conflito de ideias decorrente da ocupação do cruzamento, era de que se tratava de uma ação inesperada pelo próprio grupo, surgida no calor do momento já que, como comentou **Roda Livre**, apesar de supostamente não haver regras, havia um acordo no grupo: encontro na Praça da Estação às 18h, com saída às 19h e o trajeto seria definido no momento. Segundo **Roda Livre**, a Bicletada não saía sem destino e todos sabiam por quais lugares passariam e o que estaria previsto para acontecer em determinados lugares. Logo, a ocupação do cruzamento foi inesperada e gerou transtornos para o próprio grupo, que após esse evento foi ficando cada vez menor e menos atuante e acabou se desarticulando em meados de 2010. Todavia, ele comenta também que o grupo não chegou a acabar de fato, mas teve uma redução drástica, a ponto de ter encontros com um, dois ou três participantes. Para ele, o grupo passou por um momento difícil e chato, num momento em que estava justamente crescendo e ganhando força. Como consequência dessa desarticulação, as pessoas voltaram a se dispersar e a se reagrupar de forma segregada uns dos outros nos demais grupos noturnos da cidade.

Mas em 25 de fevereiro de 2011, um fato histórico acaba surtindo efeito em Belo Horizonte: aconteceu uma tragédia na cidade de Porto Alegre, com os integrantes do movimento Massa Crítica de lá. Cerca de quinze ciclistas ficaram feridos em decorrência de um atropelamento causado por um motorista.⁷⁷ A notícia circulou por diversos canais de informação e comoveu o país inteiro:

Foi em Porto Alegre ou em Curitiba, que aí tem aquele atropelamento, eu já nem lembro... aí já nem lembro essas coisas, mas eu sei que em Porto Alegre, eu acho que em Porto Alegre. Retoma a Massa Crítica, lá tem uma força maior, muita gente na rua usando a bicicleta, participando do movimento, e aí tem aquele atropelamento, que foi uma situação completamente irracional e incompreensível, que eu acho que foi até um médico que atropelou a Massa Crítica. Estava preso no trânsito, um interrompimento que a Massa estava gerando e resolve acelerar e passa por uns seis ciclistas, né? E machuca um tanto... esse foi um fato político nacional e aí explodem vários movimentos. Isso sensibilizou várias pessoas no Brasil inteiro. Eu acho que naquela época começaram vários movimentos em diferentes cidades. E aí uma figura qualquer aí em BH, eu nem lembro o nome dele, puxou um evento no Facebook. Esse evento ganha uma abrangência aqui na cidade, tem não sei quantas centenas de confirmações, e retoma a Massa Crítica. Retoma a Bicletada na verdade, agora como Massa Crítica porque era o nome que se utilizava em Porto Alegre, por inspiração aos movimentos de São Francisco, né? Acho que onde começou a Massa Crítica. E aí puxa esse evento e a gente foi. E a partir dessa experiência da Bicletada, nós fomos...

77 Links para a notícia: <http://www.sul21.com.br/jornal/grupo-de-ciclistas-e-atropelado-na-regiao-central-de-porto-alegre/>; <https://vadebici.wordpress.com/tag/ricardo-neis/>

participar da Massa Crítica. **(Catraca)**

Esse acidente, que é melhor caracterizado como crime, causou uma comoção tão grande que acabou por se tornar a razão da retomada do grupo, e dessa vez com maior força. Mas irônicamente, não foi um dos integrantes antigos que o retomou. Por desconhecimento dessa articulação anterior, um indivíduo, que não tinha o costume de andar de bicicleta na cidade, se sentiu comovido, como afirmam alguns integrantes, e decidiu criar o Massa Crítica na cidade articulando, através do *Facebook*, um encontro com os ciclistas de Belo Horizonte, para realizar um ato de apoio. Assim, acreditando criar um movimento novo, o nome foi alterado de forma desproposital. Esse nome⁷⁸ foi então adotado e, apesar de carecer de algumas explicações, no momento da retomada era muito mais claro, já que o atropelamento ocorrido em Porto Alegre ainda estava presente na memória de muitos brasileiros. Houve uma adesão grande neste evento, que aconteceu num domingo à tarde, e contou com a presença dos participantes do já desarticulado movimento Bicicletada:

A primeira, foi domingo à tarde. E... sem ter a ver... não eram pessoas que eram da Bicicletada, não eram nada, mas assim, por exemplo, eu e várias das pessoas que eram da Bicicletada já estávamos lá desde a primeira vez indo, frequentando e achando ótimo que estava tendo, né? Mas não foi um grupo, sabe? Foi esse menino, que chamou, e um tanto de gente foi. E eu lembro que foi de arrepiar também! No final, que o pessoal juntou, e ficou falando, o nome e o que que fazia e tudo o mais, sabe? E na hora rolou o maior sentimento de que tinha lá várias especialidades profissionais, sabe? Que tinha gente de tudo quanto é área e que várias das áreas a galera ia começar a agilizar um processo grande, sabe? Rolou um pessoal falando que era do jornal, e que iria dar espaço para isso e tudo o mais e que vai mexer com isso, mexer com publicidade, vamos fazer tal coisa, mil ideias. E se encontrava na Praça da Liberdade o início da Massa Crítica. Então essa conversa foi depois de acabar, a gente lá no coreto [da Praça da Liberdade], a gente estava lá debaixo do coreto trocando essa ideia e eu fiquei assim: “Nossa, que do caramba! O negócio vai...” **(Roda Livre)**

A maioria dos membros entrevistados comentou que não conhecia a pessoa que retomou o movimento (ou criou o Massa Crítica), e que não sabiam também de pessoas que o

78 Foi encontrado em postagem recente do grupo no *Facebook* o levantamento dessa questão relativa ao nome do grupo: “A gente sabe que o brasileiro é acomodado. Brasileiro não gosta de protesto, manifestação, reivindicação, qualquer coisa semelhante. Protesto atrapalha a vida dele. Dele. DELE. Do próprio umbigo. Mesmo que aquilo seja diretamente bom para ele, mas que ele não se importe muito com isso. Eu fiquei viajando. Será que o nome do evento "Massa Crítica" não afugenta as pessoas de cara não? O ser lê, já acha que é confusão, coisa de gente "à toa" e nem lê do que se trata. E se fosse Bicicletada? Ou alguma coisa mais simpática de cara? Será que ele ao menos investiria um minuto de sua vida para descobrir o que é? Não estou falando para mudar, meu foco aqui é na pessoa que não tem contato direto com o movimento mas é convidado, mas já diz não de cara só por achar que o nome é sinônimo de simplesmente bagunça. Alguém conseguiu entender o que eu quis dizer?” **(Cassete – Via Facebook)** Essa retomada do nome Bicicletada para o grupo é uma proposta instigante pois consideramos que a adoção do nome Massa Crítica foi aceita quase que de forma unânime, já que Bicicletada estaria mais relacionada a um grupo que talvez fosse lembrado de forma negativa por alguns ciclistas de Belo Horizonte.

conheciam, já que ele foi somente o articulador dessa retomada e participou somente neste encontro inaugural. Um dos entrevistados (**Roda**) chegou a compará-lo a um extraterrestre: “Eu nunca mais o vi, eu não conheço ninguém que conhece ele. Acho que ele foi um ET que chegou, fez a parada e vazou.” O fato de ninguém se lembrar dessa figura que retomou a Bicletada com o nome atualizado para Massa Crítica, dificultou muito a sua identificação. Todavia, um dos entrevistados conseguiu achá-lo, através do *Facebook*, o que permitiu a aproximação e consequente participação do mesmo neste trabalho, para compreender como ele conseguiu retomar um movimento que já estava estagnado na cidade e ainda se tornar uma figura invisível, embora lembrada.

Quando decidiu criar o grupo Massa Crítica, **Quadro** ainda não era estudante de arquitetura e urbanismo, mas já dava os seus passos nesse rumo. Comentou durante a entrevista que desde aquele momento pensava na bicicleta como uma solução para a mobilidade urbana, embora ainda não fosse um adepto:

(...) eu tinha visto uma matéria de uma Massa Crítica no exterior, eu não lembro se foi em Seattle, em algum lugar. Eu acho muito interessante, eu não tinha conhecimento que aqui tinha... é... já havia tido esse tipo de movimento. Eu fui saber no dia da pedalada, né? Que existiu o Bicletada antes. E... aí eu vi, achei interessante, tinha pouco conhecimento sobre as pessoas que andavam, porque eu não via muito nas ruas e tal, como a gente vê hoje em dia. E também tendo em vista esse tanto de problema relacionado a tráfego e enfim, a forma como a cidade é gerida, eu achei que seria uma ideia interessante trazer isso pra cá. Desmistificar a ideia de que BH não é uma cidade para se andar de bicicleta. E a ideia foi meio sozinho mesmo. Eu fiz um evento no *Facebook*, comecei a chamar amigos, amigos chamaram amigos e amigos e amigos e teve uma... a mãe de uma amiga minha que trabalha em um jornal ela gostou da ideia e fez uma... passou para uma outra pessoa para fazer uma matéria. Aí eu acho que a partir disso deu uma... Aí foi isso, eu marquei um dia, chamei o pessoal e o pessoal compareceu. (**Quadro**)

Segundo **Quadro**, as notícias sobre Porto Alegre circularam bastante na internet e foi em decorrência disso que ele buscou mais informações sobre o movimento Massa Crítica: “Aí, depois de Porto Alegre eu comecei a pesquisar e vi que tinha Massa Crítica em vários lugares do mundo, como era o movimento e tal e decidi tentar uma aqui.” Quando decidiu criar o evento no Facebook, ele não tinha como prever a sua repercussão. Como comentou, ele desconhecia a Bicletada e não tinha experiência com outros grupos ciclísticos. Por isso, decidiu marcar num domingo, “num dia mais tranquilo” segundo ele, já que não saberia como seria a receptividade dos motoristas. Por esse receio e insegurança quanto às pessoas que poderiam aparecer, “podia ser um como podiam ir sei lá quantas”, ele decidiu também avisar à polícia, ter um respaldo da BHTRANS (Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte). Mas desde o início, ele acreditou que essa iniciativa podia se tornar periódica, como acontecem nos

movimentos Massa Crítica ao redor do mundo, sua inspiração inicial.

Embora **Quadro** tenha dado um importante passo no cenário ciclístico da cidade, ele logo retirou-se do grupo. Houveram algumas críticas atribuídas por outros participantes, que informaram-no da existência anterior de um movimento semelhante, e quiseram deixar claro que este tipo de movimento não deveria existir líderes. Logo, parece ter havido um certo conflito nesse primeiro momento:

E também pelo lance de já ter havido a Bicicletada também, parece que algumas pessoas ficaram meio assim: “Pô, você está organizando mas isso aqui já existe há muito tempo. Você está chegando agora e querendo sentar na janela.” Aí eu fiquei meio assim... decidi não retornar, que as pessoas que já estavam tão habituadas, com todo esse lance, com essa luta, com essa proposta, que tocasse. (...) houve um debate, antes do percurso, várias pessoas chegaram para conversar, a gente deu um reunida e tudo o mais e inclusive depois do percurso que a gente fez, falaram da Bicicletada, falaram das pedaladas que existiam antes, e tal. (...) Mas não houve uma chateação maior. Houve só assim, tiveram, como eu te disse, pessoas que foram super receptivas, adoraram que eu tive a ideia e tudo o mais e tiveram pessoas que me olhavam com cara feia, às vezes por eu não ter essa experiência, por não ter tomado a frente, por ter deixado as coisas muito abertas, e até mesmo por... foi noticiado no jornal como eu disse, talvez de maneira, eu não lembro como foi a matéria exatamente, mas algumas pessoas devem ter se sentido um pouco chateadas, tipo assim: “O que esse cara tá vindo aqui, já achando que está criando história e não sei o que, quando na verdade a gente já tem toda essa luta aqui”. E algumas foram até um pouco... um pouco grossas comigo nesse sentido. (...) como eu te falei que eu não tinha experiência nem nada, daí eu fiquei um pouco perdido, e não disso, eu vi que tinham tantas pessoas tão engajadas, sabe? Que faziam da bicicleta sua vida, que eu me senti um pouco... não sei... às vezes envergonhado de estar ali assumindo uma posição de liderança. Eu acho até que inconscientemente eu tenha deixado de lado porque eu falei: “Pô esse movimento está em boas mãos, não precisa de ter uma cara, uma cabeça.” Então deixei que o povo tocasse, uma galera que já conhece muito mais de bicicleta do que eu, sabe? Não tenho essa pretensão de ser líder de nada, achei que o grupo se autogeriu muito bem. Mas houve um pouco disso, assim, deixa eu pular fora aqui. (**Quadro**)

Após esse primeiro evento, **Quadro** decidiu deixar de participar do grupo, o que mesmo que não tivesse sido proposital, contribuiu para essa relativa falta de “identidade” e consagração da perseguida horizontalidade do movimento.

O primeiro encontro do grupo Massa Crítica, portanto, foi amplamente divulgado pelo Facebook, visto que estava num momento de comoção com o fato ocorrido na cidade de Porto Alegre. Segundo os entrevistados, houveram muitas confirmações de participação no evento, cerca de 10.000, mas somente cerca de 40 (quarenta) a 50 (cinquenta) pessoas estiveram realmente presentes. Após o percurso do grupo, que foi escoltado pela polícia militar, os interessados em discutir sobre os rumos que poderiam ser tomados pelo movimento se reuniram na Praça da Liberdade. Um ponto que esteve em pauta inclusive, foi a presença dos policiais. Discutiu-se a legitimidade do grupo enquanto possibilidade de provocar a sociedade e demonstrar que é possível pedalar na cidade ao ser escoltado pela polícia. Também a questão

do dia, horário e local do encontro foram debatidos. Afinal, se o grupo almeja atrair os olhares da população, provocar uma certa desestabilização no trânsito e agregar também um maior número de participantes, ao se encontrar aos domingos na Praça da Liberdade, eles estariam descumprindo o propósito, como considera **Raio** em sua fala:

(...) para avacalhar o trânsito, na sexta-feira é mais legal. Domingo não tem trânsito para você chamar atenção para uma causa, um movimento. Vai ser visto como um rolê de bike mesmo. Quer dizer, acho que a intenção mesmo era mais essa de juntar a turma para pedalar do que um movimento político mesmo, no domingo. O domingo eu vejo como um pedal casual, e sexta um movimento político. Não tem como causar impacto num domingo de tarde com trânsito vazio, então não tem porque fazer um movimento político para chamar a atenção se ninguém vai ver. (**Raio**)

Ainda hoje, a questão do dia e horário do encontro é colocada em pauta. No entanto, em seu início, o grupo continuou se encontrando aos domingos, com regularidade mensal - todo primeiro domingo do mês:

Era assim, era muito gostoso, mas era pequeno pra caramba também, eram poucas pessoas e a gente saía assim, de tarde, para lugares que... não eram movimentados já por ser domingo e mesmo também se fosse outro dia, não seria movimentado, sacou? Não seria assim, íamos para quebradas, sabe? A gente ia conhecer lugares. Parava em alguma, depois fazia um piquenique. Tinha muito isso, as pessoas levavam coisas. Teve algumas edições que a gente levou muda e plantou em lugares. (**Roda Livre**)

Aos domingos, o grupo tinha uma possibilidade maior de percorrer longos caminhos na cidade, devido ao horário. O grupo se reunia à tarde, por volta das 15h, e os percursos nesses dias costumavam ser mais longos, o que não ocorre nas “Massas” (como os membros denominam os eventos mensais) de sexta-feira:

Na Massa Crítica sexta-feira não tem esse espaço para isso porque não vem ao caso você pegar uma galera e subir até o Papa. Não tem porque você fazer isso num movimento que é para ser inserido na cidade. Então hoje em dia a Massa Crítica de sexta-feira acontece muito mais dentro da Contorno do que as dos domingos. As dos domingos tinha essa pegada mais do passeio, que era mais lazer ainda, né? Era tipo assim, eu estou aqui para curtir o domingo. Até porque, por causa do tempo também, né? Você começar uma Massa Crítica às três da tarde e começar uma às oito da noite, você tem uma janela de tempo muito menor ali, então você tem que fazer um movimento muito mais condensado, uma coisa ali bruta, rápida e boa, acabou. A de domingo não. Tinha Massa Crítica de domingo que o domingo durava até dez horas da noite, onze horas da noite. Então você ficava o dia inteiro na rua pedalando. (**Roda**)

Percebe-se com isso, que nos encontros de domingo, o grupo não se reunia com o intuito somente de celebrar o uso da bicicleta ou manifestar o interesse em difundi-lo na cidade, mas também se apropriar do espaço de maneira mais orgânica, conhecer os seus meandros,

fazer viagens na própria cidade, se caracterizando com o que foi proposto por Dumazedier (1999) e enfatizado por Marcellino (2007), de uma predominância dos interesses turísticos no lazer de acordo com essa literatura e possibilidade de interpretação.

Os encontros de domingo, portanto, tinham uma riqueza muito grande para os membros participantes dado o interesse em conhecer a cidade e pedalar em grupo, partilhar de um momento coletivo. Todavia, enquanto um grupo que pretendia provocar a lógica carrocrata, havia alguns conflitos:

Eu lembro que teve um cara por exemplo, que logo no início, um cara bem ciclistão, pedalava muito, ele resolveu juntar pela questão política mesmo da jogada, pela questão de protestar pelo espaço ali. E era domingo e tudo o mais. E aí, eu lembro de uma vez que nós fomos num mosteiro que tem lá no São Bento, sabe? É um lugar muito inacessível, apesar de ser próximo do centro (...) Mas é um morraço cabuloso, muito depois continua subindo mais um tanto e aí chega num mosteiro, lá em cima num lugar que eu nunca tinha ido, sabe? E o cara foi e falou [...] [ríspido] assim: “Ou, então vamos para um lugar mais “mocado” [escondido] agora, né? O que que vocês estão querendo passando aqui? Não era para fazer vista aí na população? De que a gente está andando de bike, que a gente existe?” Aí foi um negócio que teve essa discussão mesmo assim do pessoal achar que era legal esse momento, da descoberta de lugares, sabe? Vamos num mosteiro na cidade para mostrar que a bike é possível. Fui lá no São Bento, num lugar muito, escalada e tal e tava de bike. E voltei de lá e tudo o mais. E outro que era: a gente precisa passar em lugares para se fazer visto, para protestar. Para estar lá, ocupando aquele espaço, sendo visto, principalmente. Foi uma das coisas que fez ter os dois horários, sabe? **(Roda Livre)**

Como pôde ser evidenciado pela fala acima transcrita, após algumas discussões, durante algum tempo, o grupo passou a se encontrar em dois momentos: todo primeiro domingo do mês e toda última sexta-feira. Mesmo que atualmente os encontros do grupo se dêem somente nas sextas-feiras, com uma limitação maior em decorrência do horário (20h), ainda se verifica a possibilidade de realizar passeios interessantes e diferentes na cidade, percorrendo caminhos por vezes nunca antes experimentados: “Às vezes eu quero fazer um percurso diferente, aí eu vou para o Massa Crítica. (...) e isso acaba mudando um pouco a minha rotina, porque ao invés de eu patinar sozinho, eu vou estar com algumas pessoas, até de modalidades diferentes da minha.” **(Movimento Central) Movimento Central**, um dos poucos patinadores que já participou do grupo Massa Crítica, coloca como relevante os caminhos percorridos pelo grupo. Como patinador quase profissional e ciclista amador, seu dia-a-dia constantemente nesses modais é em busca de atingir um tempo cada vez menor e distâncias cada vez maiores, na busca por melhorar seu desempenho físico. O grupo Massa Crítica representa para ele portanto, uma variação em sua rotina de treinos, e também a possibilidade de interagir com pessoas que têm interesses em comum.

A possibilidade de realizar uma espécie de turismo na própria cidade, como

verificado, vai ao encontro do que colocou Jacobs (2009, p.262): “Por sua natureza, a metrópole oferece o que só as viagens seriam capazes de apresentar, qual seja, o desconhecido”.

Catraca comenta que no início da retomada do movimento, havia um interesse maior em divulgação e interação com os motoristas e pedestres. Chegou-se a organizar encontros para produzir cartazes, discutir condutas, mas em sua opinião, essas ações não foram muito adiante. O grupo Massa Crítica hoje, diferentemente dos primeiros encontros em 2011 ou da Bicletada, não tem promovido muitas atividades no sentido de estabelecer uma maior abrangência do movimento ou a prospecção de novos integrantes. Além disso, o grupo não estava muito bem articulado, e propostas no sentido de atuar mais próximo à sociedade e promover ações políticas mais radicais, não estavam de acordo com a opinião geral. Por parte de alguns membros mais antigos do movimento, quando ele era ainda chamado de Bicletada, percebe-se que havia um interesse maior em assumir uma postura mais combativa no grupo:

(...) e aí eu fui me desencantando, porque as pessoas não viam esse sentido na Massa Crítica. Se tornar um instrumento político de transformação da realidade da mobilidade em Belo Horizonte. As pessoas viam mais como um evento de lazer, sabe? Mais como um meio, um momento para você extravasar ali, coletivamente, a sua indignação com a cidade do automóvel, a cidade refém, subserviente ao automóvel, meio de locomoção privada, motorizada, poluente, individualista, enfim. E a Massa Crítica ficava limitada nisso mesmo, num evento exclusivamente. Muito por parte de um preconceito das pessoas... sobre o movimento político. Sempre viam um movimento político, um movimento que elas tivessem um compromisso para além do evento mesmo de dar o rolê de bicicleta e tal, as pessoas tinham um preconceito, muito negativo. E aí eu vi que... ah isso pra mim basta! Eu vou ficar dando rolê de bike aqui e aí? Não vamos chegar a lugar nenhum, sabe? E aí como não tinha muito esse acordo entre as pessoas, do caminho que as pessoas deviam seguir, eu acabei saindo do movimento um ano, um ano e pouquinho depois. Saindo do movimento assim, parando de participar e de agitar a Massa Crítica. E aí foi isso, eu fui para outros movimentos de contestação da cidade e tal. Sempre atuei e fui para outros e parei de gastar energia com a Massa Crítica. (**Catraca**)

Como justificativa para essa falta de interesse geral em se engajar numa proposta mais política, estão atribuídos o sentido de que isso se tornaria uma obrigação, acarretaria em assumir mais responsabilidades para além do encontro mensal. **Catraca** comentou também que algumas iniciativas foram tomadas no sentido de se produzir materiais de divulgação no momento do encontro, mas não houve um consenso geral, um entendimento coletivo de que esses tipos de ações seriam interessantes para o grupo:

(...) Muita gente defendia que não, Massa Crítica é só um rolê de final de semana, não tem que ser um movimento para estar atuando em diferentes esferas da sociedade, do Estado, fora dos dias, que são a volta de bicicleta em si mesma. Teve essa polêmica e muita gente defendeu que não. E eu lembro que nesse dia teve esse tipo de debate. Muita gente defendeu que a Massa Crítica não deveria se tornar um movimento social mesmo, sabe? Que ela tinha que se reduzir a esse... a esse encontro efêmero, uma vez

por mês, cujo intuito é dar uma volta em conjunto, várias pessoas de bicicleta na cidade. (**Catraca**)

Na mesma linha de pensamento de **Catraca**, também **Avanço** comenta ter se desanimado com o grupo Massa Crítica pela falta de interesse entre os demais membros participantes em assumir uma postura mais firme nos encontros. Afinal, “os carros todos os dias engarrafam tudo, fecham todos os sinais, porque que o ciclista não pode fazer isso uma vez por mês?” O entendimento de que a ocupação das vias no encontro do grupo e em seu percurso não devesse incomodar tanto os motoristas é quase geral e foi salientado por muitos entrevistados, que apontaram também, nessa mesma linha, que é preciso mesmo por vezes subverter as regras de trânsito, que foram feitas pela lógica do automóvel e não da bicicleta. Mas **Avanço** vai além na sua crítica e denuncia no próprio movimento, uma espécie de elitização do processo, já que ele tem se mobilizado predominantemente na região centro-sul da cidade, região notavelmente privilegiada nas questões socioeconômicas:

Que eu lembro que a gente saiu, a galera ficou dando a volta na Praça Sete, depois subiu pra Praça da Liberdade e eu fiquei viajando... poxa, a galera sempre faz o mesmo percurso, abrangendo sempre as mesmas regiões, por que que ninguém nunca vem para os lados de cá? Por que que é sempre ali, centro-sul, zona leste etc? E aí eu fiquei viajando nisso, e também na falta de diálogo com o resto da sociedade civil. Não tem panfleto, não tem ninguém conversando com motorista, não tem ninguém conversando com gente no ponto de ônibus, ninguém entrando nos ônibus, ninguém deixando recado em bicicleta parada, eu fiquei viajando... No final fica sendo um bando de ciclista atrapalhando o trânsito. Nada mais do que isso. Acho que perde um pouco o sentido às vezes, dependendo do que faz. (...) Você não escuta falar, “Nossa, vamos fazer um rolê até a Lagoa [da Pampulha], ocupar a Antônio Carlos inteira, sei lá, vamos pegar a Amazonas, ver de qual é que é da galera nos pontos de ônibus ali na Amazonas, ida e volta, vamos não sei, pegar a Cristiano Machado, trânsito pesado, hora de pico? Vamos lá ver os motoristas parados e conversar com eles?” Sabe? Nunca ouvi ninguém falar isso. Acho que é sempre aquela coisa: “Ah vamos pra Praça da Liberdade, dar um rolezinho, vamos pra Praça Sete dar a volta no pirulito”. Todo mês eles fazem isso. Pra que? (**Avanço**)

A questão da elitização do grupo é bastante discutida e foi pontuada tanto na fala de vários entrevistados, como nas discussões analisados no *Facebook*, sendo assunto recorrente. Uma participante entrevistada comentou inclusive, não participar mais do grupo por ele se encontrar na região central, que é de difícil acesso⁷⁹ para quem mora nas periferias da cidade. Além disso, como o grupo circula predominantemente nessa região, dificultaria também o retorno para casa.

Embora a questão da centralização e possível elitização do grupo seja legítima, é

79 Em 2014, para o encontro de janeiro, foi criada uma enquete no Facebook para reunir pessoas de diferentes bairros, para que pudessem ir juntas ao encontro do grupo. Essa iniciativa de se criar núcleos periféricos para ir ao encontro do Massa Crítica foi fugaz e não teve repercussão nos encontros posteriores.

importante para o Massa Crítica que ele se concentre mesmo numa região central da cidade e tenha ponto fixo, como foi orientado pelos próprios criadores do movimento de São Francisco em um livreto publicado em 1994⁸⁰, pois assim fica mais fácil para as pessoas participarem regularmente. Massa Crítica é um movimento para ser visto, para celebrar a bicicleta na cidade, então, como a região central e centro-sul são privilegiadas em termos de equipamentos culturais e há diversos bares que atraem muitas pessoas, circular nessa região acaba se tornando estratégico para o próprio grupo. Entretanto, é importante haver uma alternância maior nos seus percursos, para que não acabe se criando um hábito, uma rotina, como parece estar acontecendo com o grupo Massa Crítica de Belo Horizonte, o que foi comentado por vários participantes e está explícito na fala de **Manopla**: “Estão se repetindo muito, mas varia, assim, um trajeto muito tradicional é passar pela Praça Sete mesmo e depois ir para o Santa Tereza. Mas varia.”

Acredita-se que a repetição do percurso se justifique pelo próprio perfil dos participantes, que em sua maioria habitam a região central e centro-sul⁸¹ da cidade. Massa Crítica faz parte de uma nova forma de mobilização social, composta predominantemente por jovens, escolarizados, de camadas médias da sociedade, conectados em redes digitais, e organizados horizontalmente, como dito inicialmente. Eles almejam uma forma mais autônoma de engajamento político, sem vinculação com partidos ou sindicatos. O perfil dos membros é bastante variado, embora algumas semelhanças possam ser constatadas:

(...) mas é um movi que em geral a maioria das pessoas é mais de boa financeiramente. Com certeza. Não é um movi assim que está juntando a periferia e... o centro e outras regiões na área sabe? Em geral a maioria das pessoas está mais por perto ali do centro. É uma pessoa que vai ter que conseguir ir de bike pra lá, dar o rolé e voltar. (...) Então é um negócio que já não inclui todo mundo, de tudo quanto é lugar e que realmente tem... Se você fizer uma pesquisa desse tipo, financeira, você vai ver um padrão ali, pode ser um pouco mais abrangente, mas não é tanto. (...) Eu acho que está relacionado aonde que surgiu, de quem que isso surgiu, quem que agiliza o movimento. Que isso acaba fazendo diferença mesmo em quem que você convive mais. Então... a progressão de pessoas ali inicialmente é muito de um mesmo ambiente. (...) É um negócio que é... não sei muito bem como dizer, mas assim a pessoa que estava lá já há “X” mil anos andando de bike, como as pessoas de perto da casa dela lá e tal, um cara da perifa, um cara que trampa [trabalha] não sei aonde e pedala 50km (cinquenta quilômetros) todos os dias e tudo o mais, ele faz isso e pronto, sabe? Ele não tem muito outra opção, talvez. E está fazendo aquilo e ponto final. Já tem... já não é de hoje... sempre fez. Na história aí, sempre que teve bike acessível pra população pobre, as pessoas estão andando de bike e resolvendo sua vida. Esse movi

80 A tradução desse livreto foi encontrada na própria obra *Apocalipse Motorizado* (2005) e contém informações sobre como criar uma Massa Crítica.

81 Através do estudo de Rocha (2014) e por conversas informais com o pesquisador, foi possível concluir que a maioria dos participantes do movimento Massa Crítica de Belo Horizonte habitam as regiões Centro-Sul e Leste da capital. Quanto à justificativa para a predominância dos percursos do grupo, um outro diagnóstico precisa ser feito. Mas adianta-se o pressuposto de que as vias de acesso Norte-Sul e Leste-Oeste não favorecem o deslocamento de bicicleta até a região central e seu retorno. Além disso, não são permitidos embarques com bicicletas nos ônibus e metrô no horário em que o grupo se reúne.

da Bicletada e da Massa, já é uma coisa mais assim... de um outro momento de que o mundo está “fragando” [percebendo] que bicicleta que é o quente, que bicicleta ajuda muita coisa na cidade e tal, e isso vem de experiências de cidades, de outros lugares do mundo. Situações mais ricas. Então quem vê esses exemplos muitas vezes pode ser gente que viaja e tudo o mais. Enfim, uma série de fatores que coloca mais... As pessoas que estão nessa causa, eu acho que acaba fechando essas pessoas numa situação financeira legal. Talvez uma escolaridade alta também. Não sei muito bem até que ponto essas coisas são verdade mas eu acho que se fizer essa pesquisa deve fechar mais nisso. Que é uma causa jovem, uma causa assim, sei lá muito da universidade, e de... sei lá... uma coisa meio na onda mesmo, na crista da jogada aí de que bike é uma solução e... Acho que isso acaba restringindo um pouco o público com certeza. Não é o cara que está lá, que trancou 50km num dia que vai voltar para o centro e ficar pedalando lá, gritando na rua. É meio por aí mesmo... **(Roda Livre)**

Aro corrobora a fala de **Roda Livre** e acrescenta a esse argumento a limitação da abrangência do movimento, que embora atinja um público específico, a classe média, que seria mesmo a principal responsável pela excessiva quantidade de carros nas ruas, não chega a ser democratizado:

Eu acho que pelo público que eu vi na última Massa Crítica, por exemplo, e a galera que eu vejo que cola nos movi de bike, é sempre uma galera da classe média, o que é massa, não é desqualificando não, porque eu acho que é inclusive a galera que mais tem carro. A galera que mais põe carros na rua é a classe média mesmo. Mas eu sinto que assim, não consegui atingir a galera da periferia, a galera das favelas, a galera trabalhadora mesmo, né? Os trabalhadores que andam de ônibus, isso eu acho que atingiu pouco (...) Essa galera que eu vi por exemplo na Massa Crítica, era um público muito determinado. Até um público do qual eu faço parte. Não é sendo preconceituoso em relação a essa galera não, eu também sou esse público, classe média que está ali andando de bike. Deixando de ter um carro próprio pra andar de bicicleta. (...) Acho que esse movimento da bicicleta ele é um movimento emancipatório, tem sua força, tem sua importância, mas ele ainda está restrito à classe média e a classe alta. Então sinto essa vontade de expandir. Isso considerando assim, que a bicicleta é uma realidade na periferia. Não estou falando que o povo da periferia não anda de bike não, porque eles já andam e há muito tempo, e sempre andou, e sempre vai andar, porque é um veículo muito bom para quem está sem grana. Mas eu falo enquanto movimento. O uso de bicicleta é difundido na periferia, nos bairros mais distantes, mas eu falo enquanto movimento Massa Crítica, não tem essa penetração. Eu sinto que não tem e nunca teve. Então isso é uma crítica que eu faço de alcance mesmo. **(Aro)**

O grupo Massa Crítica deixou de ser limitado ao universo identificado com o anarquismo, que deu início às atuações de outrora. Passam a entrar nesse movimento, figuras de outros “nichos” ciclísticos, como os ciclistas de grupos noturnos e até mesmo atletas de estrada ou *mountain bike*. O grupo comporta hoje, até mesmo famílias. Nota-se também a presença de adolescentes e mesmo pessoas de idades relativamente mais avançadas. Assim, participam do Massa Crítica desde os ciclistas mais esportivos, que procuram melhorar sua performance, até aqueles ciclistas que estão mais preocupados em retomar as ruas e exercer o direito de ocupá-las.

Diferente de outros grupos, o Massa Crítica não tem uma identidade específica,

posto que sua configuração vai depender das pessoas que estiverem no encontro:

Cada grupo, claro que cada um vai ter uma cara, cada um vai ter uma identidade, mas eu acho que a Massa é a que tem mais multiplicidade, é a que tem menos cara definida. Não é... cada Massa é de um jeito, tem Massa que é super amigável e tal, tem Massa que é tipo punk, que o pau quebra, a galera quebra os trem mesmo, sabe? Já teve Massa Crítica da galera quebrar carro e tal. E tem Massa Crítica que a galera faz pique nique. Já teve muita Massa Crítica que foi quase um woodstock, [...] mega romântica e paz e amor e tal. Já teve Massa Crítica que foi tipo assim, pauleira. Então a Massa não tem uma cara, eu acho isso legal. A identidade da Massa é não ter identidade, sabe? Isso é muito doido. Tem Massa que é três pessoas, tem dia que está chovendo, não vai quase ninguém na Massa Crítica. Então se você for lá num dia que está chovendo, sem conhecer a Massa Crítica você vai achar uma coisa, e se você for num janeiro por exemplo, que são as maiores, você vai achar outras coisas. E grupo de pedal geralmente tem uma constância maior. Grupo de pedal, vamos supor que a média do pedal é vinte pessoas, quando vai muita gente vai cinquenta. E quando vai muito pouca vai uns cinco. Então a média não varia muito não. Da Massa Crítica não, varia de dois para duzentas, quinhentas. Então a inconstância da Massa Crítica que eu acho que é a identidade dela. **(Roda)**

Assim, o grupo não tem um perfil específico, pois ao contrário, ele varia bastante, como mencionado. E por haver em suas práticas o interesse de se posicionar politicamente, ele pode atrair diferentes tipos de pessoas interessadas (ou não) na questão da mobilidade urbana e usuária da bicicleta (e outros modais não motorizados), como coloca **Pedivela**: “ (...) a Massa Crítica eu acho que é o único espaço que eu acho que consegue agregar todos esses tipos de ciclistas e cicleteiros diferentes (...)”.

Durante os “passeios” da “Massa”, alguns “gritos” ou palavras de ordem são pronunciados:

“A rua é nossa”; “Um carro a menos” é... dar umas provocadinhas, né? Passar nos botecos e “Ah, de bike não tem lei seca!”, passar no ponto de ônibus e “De bike não tem tarifa!”; “De bike é mais barato!”, “De bike é mais gostoso”. Aí tinha umas que a gente ficava zoando: “Pedal, o viagra natural!” Ficava zoando, ah tinha vários, era gostoso. Eu era um dos que mais gritavam, eu adorava gritar. Arrumava uns megafones de vez em quando, fazia umas bagunças, essa parte era gostosa demais, de você extravasar também. Fico vendo os lixeiros. Eles gostam de gritar [...], gostam de zoar os outros na rua, isso é importante também, isso é legal, acho que é uma forma de você ficar ativo de alguma forma. Sair da situação passiva. Que você só aguenta tudo o que a cidade joga em seu ombro, e de repente você [emite um som de alívio] dá uma desanuviada e assumo um papel. Seja um papel de zoador, de falar qualquer besteira, mas você está ali, está protagonizando alguma coisa. Acho que é bem interessante isso tudo. Gosto bem de gritar. **(Aro)**

Esses gritos⁸² e palavras de ordem acabam se tornando para muitas pessoas um

82 Outras frases comumente pronunciadas: “Mais amor, menos motor”; “Mais adrenalina, menos gasolina”; Coro 1: “Massa!” Coro 2: “Crítica!” E no caso de receberem buzinas de motoristas: “Buzinou porque gostou!”, “Tá com pressa? Vai de bike!” Estas frases foram percebidas durante a pesquisa em campo.

momento de se sentir parte de um grupo, de reconhecer seus pares e também tem um efeito catártico, como salientou **Catraca**, onde as pessoas põem sua indignação para fora. Nesse sentido, pode ser entendido como um momento de reconhecimento de classe (a classe ciclística), e empoderamento dos ciclistas que sozinhos são pressionados pelo trânsito dos automóveis individuais, mas que unidos conseguem provocar uma situação oposta à cotidiana:

Eu espero um momento libertador... de andar na rua sem medo, sabe? Sem ter que me preocupar muito. O que eu mais gosto mesmo de estar no rolé, é realmente essa sensação de estar completamente... cheio de bicicletas ao meu redor, e você andando ali pela cidade nos lugares mais caóticos, no centro. Nuns lugares que você completamente, tipo hostilizado no dia-a-dia, e que naquele momento ali você está protegido por um grupo grande. E você está mostrando para as pessoas em volta ali, olha como existe essas pessoas que somos nós e... nós estamos aqui, sabe? E dá uma sensação muito boa. Quando você está na frente e olha para trás e tem [muita] bike [...], assim que você perde de vista, é um negócio inexplicável. E você sente assim, nó! Queria que estivesse assim todos os dias, sabe? (...) Então você não se sente sozinho. É fortalecedor nesse sentido, sabe? (**Roda Livre**)

Esse caráter político do grupo é sua principal diferença em relação aos demais grupos ciclísticos da cidade que, como mencionado na introdução, normalmente se limitam ao interesse físico-esportivo da prática ciclística. O Massa Crítica assim, se torna diferente:

O RUT's realmente tem muita gente que está lá pelo exercício físico mesmo. Então ele é bem mais rápido. Bem mais puxado. A Massa é mais lenta, tem muito mais gente então ela precisa ser mais lenta. Quando a gente passa pelos cruzamentos, fica gente para trás e tal. Todos os grupos têm essa organização, de manter o grupo o mais consiso possível, mais fechado. Mas o RUT's é bem diferente da Massa Crítica. É menor e mais rápido, cansa muito mais o RUT's. (...) No RUT's, pra mim, é meio passear de bicicleta. É mais centrada essa intenção, diferente da Massa que é mais política. Mas pode ter gente no RUT's que tem mais cunho político de movimento social, mas eu sinceramente não sei. Das vezes que eu fui no RUT's eu não conheci nem conversei com tanta gente igual na Massa, porque ele é um grupo mais uniforme, eu sinto assim. As pessoas são mais próximas, mais parecidas. Não próximas de trocar ideia, mas próximas de parecidas. Porque na Massa você vê gente de todo tipo, de toda idade e todo tipo de bicicleta, de todas as formas possíveis. Até porque é maior, então tem mais variedade. No RUT's eu vejo que a coisa é mais concisa, mais uniforme, as pessoas são mais próximas. (**Pedal**)

Ao comentar sobre a motivação para participar do Massa Crítica, alguns entrevistados estabeleceram diferenças entre esse grupo e os demais grupos ciclísticos da cidade, mencionando como ele é formado e como ele se organiza:

Tem alguns grupos na cidade que são menos politizados, mais coxinhas, que vão dar o rolé de bicicleta e vai aquele tanto de gente com segurança, carro de som, parecendo uma passeata, uma carreata. E é meio sem graça, eu gosto mais quando é uma coisa... rolés mais alternativos, igual o Bloco da Bicicletinha, igual a Massa Crítica mesmo, que o pessoal é mais vivo, mais espontâneo, junta muita gente diferente. E você fica... eu pelo menos me sinto mais à vontade. Como eu sou artista, eu acho que me identifico

mais com esses do que com a galera que fica só desfilando as bicicletas de 20 mil reais deles, com medo de ser assaltado. Então não tem essa coisa de ter um contato realmente com a cidade, a questão deles de estar passeando é mais juntar todo o mundo e meio que pelo medo mesmo de ser assaltado e tudo, de ter outras pessoas misturando, eles se fecham naquela segurança toda deles, no evento. Enquanto os outros rolés são mais abertos, recebem todo o mundo, tem uma proposta, tem uma coisa de ocupar a cidade mesmo, de garantir os espaços urbanos pra população, para os ciclistas, que é uma coisa que eu me identifico mais. Então eu gosto mais de estar no meio dessas pessoas. **(Selim)**

Como faz entender o participante, o Massa Crítica não impõe restrições quanto ao comportamento e atitudes no trânsito, e os modelos de bicicleta são mais diversificados. São diversificadas também as vestimentas dos usuários, afinal eles não têm um uniforme como é geralmente usado pelos ciclistas de outros grupos⁸³ citados pelos membros. Na verdade, muitos dos participantes chegam a repelir a ideia de usar as recorrentes roupas de ciclistas: bermuda e camisa de lycra, sapatilha e capacete. Percebeu-se até que há um conflito entre os que defendem o uso do capacete e os que não o consideram necessário.

O uso do capacete não é obrigatório, não está no Código de Trânsito Brasileiro⁸⁴ mas ainda assim, é muito sugerido, pois pode garantir a segurança do ciclista em acidentes. Mas o que os indivíduos que não consideram o seu uso necessário alegam, é que muitas vezes o que se faz é o discurso do medo. Assim, reprimir o ciclista que não usa capacete ou dizer que se deveria usar sempre, faz com que as pessoas se sintam inseguras na bicicleta, o que desestimularia seu uso, e contribuiria, por conseguinte para o enfraquecimento da cultura da bicicleta nas cidades.

A questão das vestimentas é também permeada por conflitos. Alguns ciclistas, na linha do Cycle Chic⁸⁵, mas não exclusivamente, apontam que para se usar bicicleta no dia-a-dia, não é necessário se vestir como um esportista. Não é necessário um ritual de vestimenta, que comumente é composto por bermuda com acolchoamento de gel, camiseta justa, sapatilha e óculos esportivos. Defende-se ao contrário, que a pessoa utilize a roupa que estiver no momento, não exigindo uma preparação prévia para usar a bicicleta. A bicicleta seria como um outro meio de transporte, que ninguém se veste de forma “apropriada”. São chamados de bicicleteiros, os ciclistas que não acham que se deve vestir roupas específicas para pedalar na cidade, e são chamados de ciclistas os que as usam, ou mais pejorativamente, “os lycra”. Um dos entrevistados ajuda a esclarecer esse ponto:

83 Foram citados principalmente RUT's, ZooBiker's e Le Veló.

84 Informação retirada em http://www.ta.org.br/site/Banco/4leis/CTB_Bolso.PDF

85 Cycle-Chic é um movimento mundial que entre outros aspectos, visa ampliar os usuários da bicicleta através do marketing chic: pedalar pode ser bonito e não precisa de vestimentas específicas.

Eu acho que acabou que criou esses estereótipos. Do ciclista e do cicleteiro. Ciclista é aquele cara que só anda de capacete, com bermudinha coladinha, tal, blusa de ciclista, respeita todas as leis de trânsito, no geral. Tem aquela bicicleta de dez mil reais. E o cicleteiro é o que tem uma bicicleta simples e usa como meio de transporte mesmo, usa a roupa que ele está no momento, ele não troca de roupa para andar de bicicleta, geralmente anda sem capacete, às vezes de chinelo, e existe um certo conflito, eu posso até ser meio tendencioso, que eu me encaixaria mais no perfil do cicleteiro. Mas o ciclista ele muitas vezes não aceita que existem pessoas que bebem e pedalam, que andam sem capacete, que fumam maconha e pedalam. Ele não consegue aceitar que existe uma forma diferente da dele de usar bicicleta. E eu acho que às vezes o mesmo pode acontecer com o cicleteiro, entendeu? Ele não enxerga essa forma diferente de usar a bicicleta que o ciclista faz. E eu acho que... mas eu enxergo mais preconceito do ciclista em relação aos cicleteiros. Mas também tem um preconceito do cicleteiro com relação aos ciclistas. Principalmente por exemplo, teve um conflito com os ciclistas da Pampulha. Que a gente queria uma ciclovia, eles queriam uma ciclofaixa de sentido único para eles treinarem. E aí deu conflito e tudo e a gente acabava falando “Ah aqueles ultraciclistas” que acaba rotulando também, sabe? Então acho que existe dos dois lados esse preconceito. Mas existem pontos de interseção assim, sabe? E por exemplo, a maioria dos grupos de pedal, se você não tiver capacete, você é discriminado. **(Pedivela)**

Pode ser percebido, através do comentário do entrevistado, que há de fato um conflito entre os que se denominam cicleteiros e os denominados ciclistas ou ultraciclistas. Esse último grupo está presente em menor número nos encontros do Massa Crítica, evidenciando um certo predomínio dos que se dizem cicleteiros e uma cultura que está se construindo de usuários da bicicleta como modal de transporte e não apenas como brinquedo ou ferramenta esportiva.

O caráter contestatório presente no grupo é um fator motivacional para a participação e agregação de muitas pessoas. Além do caráter político, de engajamento, outras razões para participar do grupo também foram levantadas. O Massa Crítica significa também um espaço de trocas e conhecimento, e representa assim um momento de socialização:

Eu acho que é um local altamente socializante mesmo. Muito mesmo. É... várias das pessoas que você acaba convivendo e tal “fragando” por causa da Massa, você passa a encontrar em outros momentos e tem várias pessoas que foram assim sabe? (...) E faz amizades. E em geral eu acho que o pessoal está bem aberto, você está a fim de... é um momento que todo mundo usa muito de troca de experiência. Acaba que não tem como, esse momento da concentração ali, de esperar o rolê sair, você acaba contando todos esses tipos de caso, igual eu contei agora, de ah, cá tal dia, rolou isso, ou nó, mas tá osso, né? Os ônibus, pá, pá, pá, isso, aquilo, o trânsito etc. E aí fica fácil assim, porque você não conhece a pessoa, mas ela vive situações semelhantes às suas. (...) Hoje em dia talvez tenha ficado mais assim...tem muitos grupos dentro, né? Então, às vezes você vai com seu grupo lá e fica de boa com seu grupo no meio da multidão, porque já está ficando um negócio que é 100 pessoas. (...) durante o percurso a galera conversa e se conhece. (...) você está lá andando com um tanto de bicicleta do seu lado, então é fácil de conversar. Sei lá, eu acho bem socializante. **(Roda Livre)**

Algumas amizades fazem com que novas pessoas passem a participar do grupo, outras surgem ali:

(...) eu conheço várias pessoas de vários nichos ali da Massa que eu conheci de pedalar mesmo na Massa. Alguns são amigos muito próximos, que eu fui na casa e já convivi mais próximo mesmo, e saía sem ser de bike, por exemplo. Outros, eu só encontro na Massa e são pessoas assim: a fulano de uma organização de bike lá do cafundó do Judas e ele vai na Massa, e eu encontro ele lá, depois eu nunca mais vejo, aí daí a um mês eu encontro ele de novo. Então rola essa galera que eu só vejo na Massa Crítica. E rola uma galera que eu conheci na Massa Crítica e saio mesmo, vou para outros lugares, fora a Massa Crítica. E tem uns amigos meus que fazem trilha, que eu levo na Massa Crítica. São pessoas que nunca foram e eu falo: “ou vamos lá e tal” e vão, acham legal, já foram várias vezes depois de novo. Então digamos que tem esses três tipos de pessoas, mais ou menos. Os que eu levei para a Massa, os que eu tirei da Massa e os que eu só conheço lá. **(Roda)**

É possível até que relacionamentos amorosos surjam nesses encontros:

(...) Porque é uma coisa massa também, você ver que tem espaço para... tipo assim, é tão lazer que a pessoa consegue se permitir cortejar alguém no rolê de bike, no meio da cidade, então assim, no meio daquele caos todo ali, ainda rola um *approach* [aproximação], um negócio assim. **(Roda)**

Uma patinadora comentou ainda, sobre o espírito de equipe presente no grupo Massa Crítica. Para ela, os ciclistas são atenciosos e prestativos, pois, pelo fato dos patins não possuírem freios, muitos ciclistas se oferecem para ajudá-los nas descidas e na própria concentração, pensam em trajetos mais viáveis para eles:

Geralmente quando a gente chega, eles prestam muita atenção nisso. O pessoal da Massa parece que eles ficam bem preocupados em fazer um caminho mais plano, com menos descida e menos subida possível, para os patins poderem acompanhar bastante. Mas como Belo Horizonte é uma cidade bem cheia de morro, então às vezes a gente tem que subir uns morros bem íngremes, inclusive a gente já subiu muito a Augusto de Lima, já descemos o tobogã da Contorno (...) Vou batendo papo com todo o mundo, pego carona, é... patins tem uma dificuldade muito grande de estar freando, né? A gente não freia. Pegou o embalo vai embora. Aí vira e mexe um ciclista que eu nunca vi na vida para, e fala assim: “Aqui, quer ajuda pra frear? É difícil, não tem freio, né?” Aí vou apoiando, vou me escorando, converso com um, converso com outro, já tenho até umas seis ou sete pessoas lá que eu conheço. **(Corrente)**

Essa ajuda é de grande valia para os patinadores que não têm muita experiência no trânsito ou mesmo com os próprios patins, que com a ajuda da bicicleta se mantêm mais seguros na descida de uma ladeira por exemplo. Mas os patinadores parecem combinar com antecedência a participação no encontro, como comentou **Corrente**, pois assim se sentem mais seguros. Pela dificuldade da própria modalidade, aliado à insegurança das ruas, é possível que a baixa intermodalidade do grupo Massa Crítica se explique aí. Dentre as visitas em campo, participando do Massa Crítica entre novembro de 2014 e abril de 2015, não se viu outras modalidades além de ciclismo e patins, embora alguns membros tenham afirmado que já

participaram de alguns encontros, *skatistas* e corredores (a pé).

A concentração na Praça da Estação é parte do movimento, pois nesses momentos as pessoas interagem, trocam ideias, se conhecem e isso contribui para o fortalecimento e estabelecimento de novos laços sociais. Para algumas pessoas, porém, o Massa Crítica precisa se construir mais como um espaço de encontro, visto que num primeiro momento, percebe-se que as pessoas tendem a se dispersar, e se aproximar geralmente apenas de pessoas já conhecidas. Embora os momentos iniciais por vezes não signifiquem uma oportunidade para conhecer os demais participantes, o momento final do encontro acaba significando outras possibilidades, já que os percursos geralmente são finalizados em algum bar da cidade, e nesses momentos as pessoas acabam se aproximando mais: “(...) e sempre, depois do pedal, tem alguma confraternização, tem bar e tal. E nesses locais a gente conhece, conversa com as pessoas e tal e mantém contato *on line*, mês que vem vê de novo, acho que isso funciona.” **(Conduíte)**. O bar nesse sentido, tem um papel importante para promover o encontro social e ampliar as conversas iniciadas durante a concentração ou percurso.

Através de amizades surgidas no grupo Massa Crítica ou mesmo as que levaram até ela, as pessoas acabam criando laços mais profundos de relacionamentos, e com isso, criando redes de sociabilidades. Essa espécie de rede foi identificada no Massa Crítica e será tratado em seguida.

4.2 Sociabilidades e formas de participação no grupo

Como visto no tópico anterior, os encontros do Massa Crítica são também momentos de interagir com pessoas diferentes, mas que têm algo em comum, o que minimamente pode ser o interesse pela bicicleta, mas que também pode abranger um estilo de vida mais simples:

Então a Massa Crítica para mim é o encontro de pessoas que pensam de forma parecida sobre alguns aspectos. Capitalismo, poluição, transporte, eficiência. Bom, todo o mundo gosta de se reunir com pessoas que tem interesses a fim, né? Todo o mundo gosta de se reunir com pessoas que pensam igual a você, então a Massa Crítica para mim é isso, além do lazer, tipo, passear pedalando sem objetivo e sem hora marcada para nada. (...) Pessoas mesmo que têm um modo de vida que, eu conheci muita gente no Massa Crítica que tem um modo de vida um pouco mais simples, sabe? Que não estão tanto nessa cultura do consumismo, sabe? **(Pedal)**

Através da observação participante e por meio das conversas propiciadas com os

participantes do grupo Massa Crítica, foi possível perceber que há uma conexão entre as mobilizações urbanas que de alguma forma pautam a mobilidade urbana, sobretudo no que diz respeito ao uso da bicicleta na cidade. Constatou-se também que além das relações entre as mobilizações urbanas no sentido de um certo compartilhamento de ideias e ideais, alguns membros do Massa Crítica participam também de outras mobilizações e grupos ciclísticos, sejam eles para a prática do ciclismo como esporte, como associação da sociedade civil ciclística, assim como também para reunir pessoas interessadas em determinados modelos de bicicleta, como *mountain bike* ou dobráveis, e promover encontros.

O “universo” dos ciclistas de Belo Horizonte acaba formando uma rede de sociabilidades, como parece ficar claro através do comentário de um dos participantes: “O pessoal da bicicleta acaba que a gente frequenta uns lugares muito parecidos também, desse cenário mais alternativo de Belo Horizonte.” (Selim). Nesse sentido, não apenas a circulação de um mesmo integrante em diferentes coletivos ou a relação entre esses coletivos é exemplo dessa rede, mas também alguns espaços como bares, eventos, entre outros. Percebeu-se por exemplo, que o Atelier Bicine, uma oficina popular localizada na região centro-sul da cidade, funciona como ponto de encontro para muitos ciclistas que vão lá conversar, trocar ideias, beber umas cervejas e encontrar outros ciclistas no dia-a-dia, e também fazer uso do serviço de manutenção das peças. O espaço comum Luiz Estrela, à semelhança, comumente reúne esses ciclistas, que acabam se envolvendo em outras formas de ocupação urbana e movimentos sociais. Nesse espaço, foi inclusive feita uma Vaga Viva, que é uma forma de usar o espaço (a vaga) que seria destinado para o estacionamento de um carro (considerado espaço morto, vazio e funcional), para outros fins, como uma festa, um café da manhã compartilhado e atividades diversas.

Para compreender melhor essas redes de sociabilidades do grupo Massa Crítica, elencou-se os grupos, mobilizações e espaços mais comumente relacionados/frequentados pelos seus integrantes:

Quadro 1: Rede biciclística do grupo Massa Crítica de Belo Horizonte

Rede biciclística do grupo Massa Crítica de Belo Horizonte
Dia Mundial Sem Carro
Atelier Bicine
Bike Anjo

Bloco da Bicletinha
GT Pedala BH
BH em Ciclo
Tarifa Zero
Dizzy
Espaço Comum Luiz Estrela
Ciclo Bazar de Rua
Clube Dobrável
Tweed Ride BH
Mountain Bike BH
Velódromo da Raul Soares
RUT's
Pedal de Salto Alto
Massa Crítica Feminista
Bike Polo

Fonte: Elaboração própria

Essa rede não representa espaços fixos, mas outros coletivos urbanos, eventos ciclísticos, atividades comemorativas, reuniões e associações. Fica claro que o universo biciclístico da cidade é ainda reduzido, e por isso as pessoas mais envolvidas e ativas dentro desses grupos acabam conhecendo umas às outras. Todavia, não se pode afirmar que as relações entre esses grupos/eventos/associações seja plena. Há conflitos e desavenças, desalinhamento entre os objetivos e propostas, o que acontece mesmo dentro dos próprios grupos. Outro ponto a ser destacado é que não necessariamente, e longe disso, todos os participantes do Massa Crítica conheçam os grupos citados.

Em relação aos encontros de toda última sexta-feira do mês do movimento Massa Crítica, de uma forma geral, percebeu-se que não se discute ideologias, propostas de articulação ou debates mais acalorados em torno de alguma pauta ou questão provocada ou surgida no momento do encontro. Viu-se inclusive que muitas situações que acontecem dentro do grupo não são nem mesmo percebidas de maneira mais ampla pelas pessoas ali presentes. Assim, o meio específico para o debate, organização dos encontros e propostas de intervenções do grupo Massa Crítica é quase que exclusivamente a internet, através da rede social *Facebook*.

Através das análises das publicações pelo *Facebook*, observou-se que há uma prevalência considerável na divulgação de eventos de outros grupos ciclísticos, de seminários

e plenárias que tratarão a questão da mobilidade urbana, vídeos de outras Massas Críticas ou Bicletadas realizadas pelo Brasil e pelo mundo, imagens de outros movimentos cicloativistas e também de ciclistas urbanos, além do compartilhamento de informações relacionadas à bicicleta, como a abertura de um novo empreendimento comercial que comporta os clientes usuários de bicicletas, um novo paraciclo instalado, uma nova política pública adotada ou revogada, uma nova restrição feita e temas afins. É frequente também denúncias de descaso para com as pistas cicláveis, uso indevido de ciclovias pelos automóveis, denúncias de atropelamentos, infrações e relatos dos próprios membros no sentido de compartilhar experiências. É possível encontrar também postagens elogiando e enaltecendo histórias de ciclistas, como é o caso do pedreiro que pedala 42 quilômetros todos os dias, para cursar Direito no Espírito Santo⁸⁶.

Mas não é só de anúncios, denúncias, imagens e informações que a rede se reproduz. Há também muitas discussões sobre temáticas relacionadas à mobilidade, problemas dentro do grupo e discussões sobre algum assunto conflitante, em relação, por exemplo, ao uso do capacete, à ocupação ou não da pista de rolamento no encontro do grupo (alguns são a favor para marcar presença na cidade, outros contra por defenderem que a intenção do movimento não é atrapalhar o trânsito e ocupando toda a pista, ele ficaria prejudicado), a relação com a polícia, entre muitos outros assuntos que geram discussões prolongadas e por vezes conflitos.

Para os familiarizados com o Facebook, sabe-se que “grupo⁸⁷” e “evento⁸⁸” são coisas distintas. Constatou-se que essas duas ferramentas acabam desempenhando papéis distintos também para o grupo. Apesar de o Massa Crítica ter periodicidade regular, toda última sexta-feira do mês, isso só é sabido por quem pertence ao grupo ou por aqueles que tiveram o interesse em se informar a respeito. Por isso, a criação mensal do “evento” é uma forma de reafirmá-lo, uma forma de lembrar as pessoas de que vai acontecer e convidar mais pessoas a participar. Um dos membros entrevistados comentou inclusive ter conhecido o grupo através da rede: “Eu fiquei sabendo pela internet, pelo Facebook, que existia toda última sexta-feira do mês o encontro de várias pessoas com meio de transporte alternativo, não motorizado e comecei a me interessar por andar junto.” (**Pedal**). Outros entrevistados também comentaram que conheceram ou tiveram contato com o grupo Massa Crítica inicialmente através da rede social.

86 <http://grupocienciascriminais.blogspot.com.br/2014/09/pedreiro-pedala-42-quilometros-todo-dia.html>

87 No grupo, as pessoas se associam e criam um espaço para compartilhamento de assuntos e discussões. Como um comunidade, mas virtual.

88 Os eventos são uma das formas de publicizar algum acontecimento, de promover um encontro. Tem data específica, local e horário. São criados por um associado do Facebook, que pode adicionar outros participantes como organizadores do encontro (ação inclusive que é adotada pelo grupo como forma de horizontalizar o movimento não personificando o organizador).

Sendo assim, nota-se a importância da rede para que mais pessoas saibam do movimento e assim se juntem ao grupo, como é o caso por exemplo da patinadora **Corrente**: “Eu vi um evento no Facebook, aí eu me interessei e a gente tem um grupo de patins, então a gente resolveu tentar. Aí foi dois anos atrás, então foi em 2013. Aí foi assim, foi pelo Face [Facebook] mesmo.”

Em algumas postagens, nota-se um certo conflito em relação à questão da criação dos eventos. Por se tratar de um grupo sem líderes e autogestionado, é preciso que haja sempre um entusiasta para criar cada novo encontro, ou “evento” do grupo, embora sua periodicidade seja regular, como forma de publicizar os encontros, atrair novos membros e lembrar as datas. Nesse sentido, o ideal perseguido parece ser a alternância entre os membros criadores dos eventos. Também nesse sentido, quando um integrante cria o evento, é de praxe colocar um maior número de pessoas como organizadoras, a fim de não personalizá-lo⁸⁹, já que a ferramenta permite isso:

Já criei evento. Mas geralmente e ultimamente eu não tenho criado não. Eu deixo outras pessoas. E tem sido bem variado. (...) e aí a gente sempre põe várias pessoas de organizador para não ficar personalizado. Esse último tinha sei lá, vinte e cinco organizadores e eu estava lá como organizador. (**Pedivela**)

Percebeu-se através de várias discussões na rede e através de comentários dos membros entrevistados, que a criação do evento mensal, pelo *Facebook*, é importante para lembrar aos integrantes do encontro ou mesmo convidar novas pessoas a participar. Como o grupo não tem porta-vozes ou líderes, é preciso que haja um senso de coletividade e responsabilidade para que todo mês se crie eventos, e de preferência que não seja pelas mesmas pessoas, que haja alternância nessa tarefa.

A definição do trajeto, tanto na Bicicletada como no Massa Crítica, é acordada no momento da concentração. Dessa forma, acabam opinando mais aquelas pessoas que se sentem mais à vontade para falar em público ou que têm mais experiência no trânsito da cidade. Vale mencionar que no momento da concentração, não há um microfone, um espaço definido, uma política definida ou regras claras. Assim, quem se sente mais à vontade para sugerir trajetos (e

89 Uma postagem chamou a atenção pois esclareceu como se dá a organização do evento e porque se deve colocar mais de um organizador no mesmo: “Então, a massa não tem um 'núcleo responsável', portanto criar ou não criar evento é algo que depende da disposição de algum dos 3.310 (e crescendo) membros do grupo. Qualquer um pode criar o evento e postar aqui. É melhor que se crie por fora, diretamente pelo seu perfil, pois assim poderemos chamar outros amigos que não estão dentro desse grupo ainda. É praxe colocar mais organizadores junto contigo para que ninguém pense que você é organizador sozinho e não caia nenhum BO [boletim de ocorrência policial] no seu colo. A massa é de todos, o que acaba caindo como 'de ninguém' em alguns momentos. Mas é isso, dependemos da coletividade, então se por acaso existiu alguma isca de pensamento "pô, a galera vacilou de não ter feito o evento", eu sugiro re-interpretação para algo como "pô, vacilamos", ou "eu vacilei, pois notei que não havia evento mas não fiz nada", etc.” (**Roda Livre – Via Facebook**)

voz também, porque é preciso falar alto para chamar o pessoal para se reunir em torno dessa discussão) acaba fazendo as sugestões. De uma forma geral, os entrevistados também corroboram essa observação pois comentou-se que apesar de o momento da definição do percurso ser bem democrático, acabam sugerindo aqueles que se sentem de fato mais à vontade:

Ah, eu acho que assim, não que esteja rolando uma predominância não, mas eu acho que os tímidos estão pagando o preço pelos falastrões, digamos assim. Tem muita gente que é realmente mais extrovertida e tal, sempre teve umas habilidades sociais mais trabalhadas. Então essa galera que chega lá e tipo assim, consegue dominar mais as discussões de tipo assim, vamos por ali, vamos por aqui, fura o sinal ou não fura o sinal. **(Roda)**

O encontro de abril de 2015 a exemplo, foi convocado pela rede social por uma ciclista, que possivelmente por falta de prática, não colocou outras pessoas como organizadoras (quebrando a lógica da criação do evento). Nesse encontro, um dos membros perguntou quem iria ditar o trajeto já que ele não viu os supostos “líderes” do grupo. Com isso, ficou mais claro compreender que de fato, as pessoas mais proativas acabam sendo consideradas organizadoras ou líderes (embora se saiba que de fato não há nenhum):

(...) acho que tem a parte do grupo que eu falei que é presente em várias Massas, acho que eles acabam se envolvendo mais, não sei se é porque as outras pessoas são inexperientes em como é a Massa e tal. Então quem participa mais, geralmente são as pessoas que mais dão opinião no trajeto. Não que isso seja regra, mas geralmente você vê que a pessoa vai sempre, que é uma pessoa que já está dentro do movimento ciclístico, não necessariamente em algum grupo específico, mas que ela está sempre presente, ela sempre anda de bike em outras ocasiões, você percebe que ela tem até mais noção da cidade. Então ela acaba participando mais espontaneamente. **(Conduíte)**

Nessa “Massa” de abril de 2015, algumas pessoas demonstraram estar confusas e ansiosas por saber quando o passeio se iniciaria. Quem iniciou essa conversa sobre a saída do grupo foi a mesma pessoa que criou o evento pela rede social. Mais interessante ainda foi observar as reações dos demais participantes após seu convite para se juntarem para discutir o percurso: muitos gritaram que não se importavam com a decisão e que seguiriam aquilo que decidissem. Poucos se aproximaram para discutir o trajeto, situação que ilustrou o que foi comentado por um dos participantes:

(...) Hoje é muito do que está rolando lá na hora, sabe? Ficam umas pessoas que estão a fim de sugerir um caminho juntas, milhões de outras lá sem saber o que está acontecendo em volta, alheias àquilo, porque não estão interessadas. A maioria absoluta das pessoas está pouco se lixando da onde que vai, sabe? Alguns tem mais claro na cabeça de “não, eu quero que a gente passe em lugares movimentados pra gente chamar mais atenção, pra gente passar em lugares com mais trânsito, mais bares e tal”, mas onde é isso? Qualquer lugar que seja assim, de boa. Mas a maioria absoluta

das pessoas nem sabe de nada. Tá lá seguindo o grupo e... vamos divertir aqui, vamos andar com a galera (...) (**Roda Livre**)

Mesmo sem líder, é perceptível uma espécie de organização, de ritual do movimento que é perpetuado através dos novos membros que vão se associando. Os membros do Massa Crítica são constantemente alterados, mas, o desejo de mudar a forma como a mobilidade vem sendo pautada no espaço da cidade permanece. Ou seja, mesmo com a inserção de novos membros, a ideologia do grupo permanece, assim como sua dinâmica: horizontal, sem líderes, autogestionada.

Esses são um conjunto de valores que perpassam o movimento. Queremos com isso deixar claro que mesmo contra as regras, querendo seguir princípios anarquistas, o grupo fala uma língua comum, segue alguns princípios. Logo, há sim algumas regras, mesmo que não se queira, que são imprescindíveis para qualquer dinâmica coletiva. Mas esse compartilhamento de valores presente no grupo, não significa reduzi-lo a uma identidade específica, pois cada encontro do Massa Crítica é diferente do outro, pois a forma como o grupo interage no espaço da cidade vai depender das pessoas que estiverem presentes no momento.

Os cicloativistas do grupo assumem o enfrentamento de uma cultura imposta em torno do uso e da valorização do automóvel particular como modal privilegiado de deslocamento e solução individual frente à precariedade dos transportes coletivos. Certamente, esse enfrentamento gera conflitos não somente entre o movimento e os motoristas, mas também entre os próprios participantes, que dividem opiniões nessas questões, como será abordado em seguida.

4.3 Massa Crítica e conflito com motoristas

O encontro do Massa Crítica em setembro de 2014, encerraria a semana da mobilidade, quando é realizado o evento mundial que acontece no dia 22 de Setembro⁹⁰. Contudo, esse encontro terminou de forma inesperada. Como é comum acontecer durante o percurso, os ciclistas fecharam por cerca de dois minutos, o cruzamento da Praça Diogo de Vasconcelos (Praça da Savassi), entre as avenidas Cristóvão Colombo e Getúlio Vargas. Por

90 No dia 22 de setembro é realizado o evento Dia Mundial Sem Carro, originado na década de 1990 na Europa, onde ganhou apoio dos governos locais para restringir o uso do automóvel na cidade. Nesse dia, incentivava-se o uso de veículos não motorizados e transporte coletivo. Em Belo Horizonte, adotou-se esse evento desde 2005, mobilizado inicialmente pelo grupo Mountain Bike BH.

alguma razão, houve dispersão em um ponto desse cruzamento o que abriu brecha para que um motorista apressado tentasse passar pela suposta barreira de ciclistas. Devido ao ato de imprudência do motorista, alguns ciclistas ficaram indignados e impediram sua passagem. O conflito surge aí, e de forma quase inédita, a polícia é convocada pelos ciclistas para registro de boletim de ocorrência. No entanto, a mídia anunciou o acontecimento como: “Ocupação de ciclistas termina em confusão na Savassi.”⁹¹

Um bloqueio para a passagem de ciclistas no cruzamento das avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo, no Bairro Funcionários, na Região da Savassi, terminou em confusão na noite desta sexta-feira. De acordo com testemunhas, cerca de 50 ciclistas estavam fazendo um protesto e bloquearam o trânsito de veículos para a passagem do grupo. Irritado com a situação, um motorista de ônibus da linha 4111 (Dom Cabral/Anchieta) discutiu com os ciclistas e depois abandonou o veículo. Um agente da BHTrans assumiu a direção e retirou o coletivo da via. Uma mulher que estava no ponto de ônibus e não quis ser identificada afirmou que os ciclistas seguiam pela Avenida Getúlio Vargas e bloquearam o trânsito da Avenida Cristóvão Colombo quando o coletivo que seguia por essa via, sentido Avenida do Contorno, tentou forçar a passagem. Houve confusão e os ciclistas foram em direção ao ônibus e chegaram a entrar em conflito com o motorista. De acordo com a Polícia Militar, o coletivo foi apedrejado e os vidros das portas dianteira e traseira ficaram destruídos. Por conta do tumulto, o trânsito ficou complicado na região. A ocorrência mobilizou um grande número de policiais. Os responsáveis pelos danos ao coletivo não foram identificados. (ESTADO DE MINAS, 27 de Setembro de 2014)

De forma irresponsável, a mídia acaba taxando o movimento como uma ocupação, desqualificando a mobilização articulada entre os ciclistas. Além disso, vê-se que não há um comprometimento do jornal em explicar o sentido da suposta ocupação ou mesmo fazer algum esclarecimento sobre o grupo. O que fica explícito nessa notícia é que um grupo de manifestantes atrapalhou o trânsito da região e tomou atitudes vândalas ao apedrejar um ônibus, demonstrando haver conflito entre motoristas e ciclistas.

Algumas questões são recorrentes nas discussões do Massa Crítica e, dada a diversidade de participantes, é muito difícil haver consenso em opiniões tão permeadas por ideologias e valores. A ocupação ou não de toda as pistas de rolamento por exemplo, quando o grupo circula na cidade, é uma discussão frequente e foi observada através de algumas postagens e comentários encontrados na rede:

Gente, penso que deveríamos tentar fazer o movimento de forma diferente esse ano. Todos os anos me sinto até um pouco frustrada pois vejo que a massa crítica pouco comunica com os motoristas. Poucas vezes entramos em conflito durante a manifestação, sendo que o que almejamos como ciclistas, humanos, cidadãos, é justamente o contrário. Buscamos paz, respeito e mais amor no trânsito. Pensando

91 Notícia publicada pelo Estado de Minas em 26/09/2014 às 22:43 com atualização no dia 27/09/2014 às 00:39. http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/09/26/interna_gerais,573344/ocupacao-de-ciclistas-termina-em-confusao-na-savassi.shtml

desta maneira, acredito que devemos demonstrar com o movimento, como gostaríamos que o trânsito fosse realmente: com respeito em TODAS as partes. Sendo assim acho por exemplo inviável que a massa crítica tome forma de manifestação ocupando toda a rua, não respeitando sinais de trânsito, gritando e tentando ter voz, porque quem tem que nos ouvir de fato são os motoristas, e se a gente "piora" o trânsito de propósito, eles não vão nos ouvir, vão apenas ficar irritados. Então concluo que deveríamos tentar imaginar como seria se todo mundo que comparecesse no evento usasse de fato a bicicleta como meio de transporte todos os dias, e tentar enfim fazer o trânsito que sonhamos para nossa cidade, em harmonia com os demais sujeitos, com respeito, e se alguém faltar com respeito, agir com docilidade, pois ninguém aprende com rispidez, e se o outro perder a razão, que seja só ele sem razão. A quem diga que com um número de bicicletas significativo como esse, é impossível ter alguma ordem. Eu discordo. Em lugares que o uso da bicicleta é predominante na população isso não é um problema, desde que as pessoas saibam pra onde estão indo. Não adianta nada sair todo mundo em procissão pela cidade sem destino, pedalando e cantando e seguindo a canção, que vai virar o caos que sempre vira. Tive algumas ideias sobre isso e uma delas é sugerir um trajeto, e daí saíam os grupos naturalmente, no fluxo normal do trânsito, respeitando as leis, os sinais, as demais pessoas...enfim...como nós gostaríamos que fosse realmente, no dia-a-dia. Acredito que muitos grupos de bike já fazem isso mesmo sem saber, então acho que é uma grande oportunidade aproveitar essa reunião de todos os grupos, dos ciclistas belorizontinhos e tentar comunicar de forma diferente...vai que funciona? (**Garfo Rígido – Via Facebook**)

Garfo Rígido demonstra através de seu comentário, que não concorda com a postura de enfrentamento no trânsito adotada pelo grupo, e acredita que ele seria mais bem visto na sociedade se respeitasse as leis de trânsito e os sinais de circulação. Mas como apontado mesmo pelos criadores do movimento no livreto publicado (mencionado anteriormente), é mais seguro para o próprio grupo manter-se unido para evitar que motoristas entrem no meio das pessoas e possam causar acidentes. Além dessa sugestão, foi observado já naquele momento, que deve-se sim respeitar a sinalização desde que ela não atrapalhe a segurança do próprio grupo ou a sua densidade. Mas dentre os vários comentários decorrentes dessa proposta de **Garfo Rígido**, uma resposta destaca-se sobremaneira por explicar o motivo dessa postura do grupo:

Garfo Rígido, eu acho muito da hora seu chamado por gentileza, mas temo um pouco quando você diz que a massa não tem 'educado' nenhum motorista; que nós todos, juntos, unanimemente lutamos por alguma coisa bem definida; e que devemos 'dar exemplos' 'não impondo nada'. Não impor nada? Claro que eu quero impor. Pra mim o único objetivo da Massa Crítica é juntar as pessoas que são subjugadas no dia a dia do trânsito em um grande bloco. Que, portanto, tem força, tamanho, representatividade para andar com mais liberdade na cidade, mesmo que por algumas horas. Nós somos pressionados a andar no cantinho das ruas todos os dias, levando finas, sendo despercebidos, sendo lixo, sendo nada. No dia da nossa celebração não! Nós somos muitos, somos fortes, podemos impor nossa presença nas ruas. (**Roda Livre – Via Facebook**)

Em suas considerações, muito enfáticas, **Roda Livre** esclarece o sentido atribuído ao “passeio” do Massa Crítica, que certamente passa pela educação dos motoristas, mas não se

limita a isso, e também não deve ser esse o objetivo direto da prática. Ao contrário de se colocar o motorista em primeiro lugar, ele aponta que são os ciclistas que devem ser priorizados. Naqueles momentos, eles ditam as regras, invertem as lógicas, e querem se divertir e apropriar do espaço:

Concordo que devemos ter bom senso (termo bastante controverso, mas vamos tentar) de não fechar a passagem dos carros sem necessidade, levar as coisas na paz, manter a calma, etc, etc. Mas não tô indo na massa pra ficar andando em cantinho, pra ter que ficar ouvindo gritos hostis de "VAI PRA DIREEEITA!!!!!!" toda hora de 'arrebanhadores de rolé'. Tô lá pra curtir, mostrar nossa alegria ao estar de bike, mostrar que é possível andar pela cidade de outras formas, talvez mais satisfatoriamente do que quem está preso no carro ao ver a gente passar... Coisas assim. Acho complicado dizer que um dos objetivos da massa é educar alguém. Claro que passa por aí, mas não acho um objetivo direto. O básico pra mim é gozar de uma certa imunidade momentânea que não temos no dia a dia, curtir, gritar, **se reconhecer como uma classe**, um grupo. Temos que andar o mais junto possível, sem buracos, fortalecendo nossa comunicação interna, tendo senso de grupo, abordando motoristas com humor, sorriso no rosto. Mostrar pra sociedade que sim, tem aumentado o número de bikes, não importa o quão hostil pareçam as coisas, continuaremos andando e mantendo a alegria nisso sempre que possível. Se focarmos nisso acho que estaremos mostrando (prefiro do que educando) aos motoristas que somos seres vivos deslocando pela cidade, des congestionando e não poluindo como carros. Eles terão aquela invejinha boa de nós e pensarão novamente na bike como uma possibilidade real. **(Roda Livre – Via Facebook, grifo nosso)**

Roda Livre ainda faz algumas considerações quanto à abordagem aos motoristas, atitude que ele considera importante para esclarecer o sentido das curtas paralisações provocadas no trânsito pela “Massa”. Mas coloca como central que a atitude dos participantes deve sim ser mais ativa, posto que não de outra forma, se provocaria mudanças no status quo:

(...) já vi quem abordasse os motoristas com o desdém que somos tratados nas ruas. Realmente, assim não vai dar em nada. Mas se as abordagens são amigáveis e respeitadas, tudo fica bem, ganhamos a pessoa pelo sorriso, e então fica mais tranquilo de ocupar a rua toda em vários momentos, não dividir o grupo ao meio em sinais de trânsito, etc. Não acho que podemos também é abaixar a cabeça para os carros e as leis de trânsito (feitas pensando em carros) e ficar lá quietinhos como ovelhas, sem mudar a vida de ninguém, sem chocar um pouquinho ou tentar ir fora do status quo. Aí também não... **(Roda Livre – Via Facebook)**

Como movimento que contesta a ideologia social do automóvel, o enfrentamento aos carros, ainda que de forma pacífica, faz parte das estratégias políticas do grupo. De outra forma, ele não seria mais do que um grupo de ciclistas passeando pela cidade ainda que isso possa significar um ato de resistência. Mas é importante também haver uma interação entre o grupo e os motoristas, para explicar o que estaria impedindo por alguns minutos sua circulação. Essa interação pode ser feita de forma simples, através de panfletos explicativos e também convidativos, como foi evidenciado através de alguns comentários das pessoas externas ao

grupo, como pode ser conferido a seguir.

4.4 De longe e de fora: relatos das pessoas externas ao grupo

Por diversas vezes, entres as idas à Praça da Estação, local de concentração do grupo Massa Crítica, nos dias de encontro do movimento e também às visitas feitas mesmo em dias alternados, a fim de observar os transeuntes, o movimento da praça e os possíveis colaboradores, buscamos informantes que seriam importantes para a pesquisa. Dentre esses, foram percebidos os vendedores ambulantes, presenças constantes na praça. Afinal, a Praça da Estação não é só palco frequente de manifestações e eventos musicais, mas é também lugar de chegadas e partidas não só em virtude do metrô e dos ônibus urbanos, mas por vezes, a praça se torna uma espécie de rodoviária, pois de lá partem veículos que levam pessoas a viagens interurbanas e intermunicipais:

Entre os anos 80 e 2000 a Praça da Estação assume características de terminal identificado como Terminal Rui Barbosa. O número de ônibus que irá circular na região, tendo como ponto final a Rua Aarão Reis junto a Praça, vão afirmar o caráter de passagem e atrair o comércio popular e informal. [...] A maioria das linhas com ponto nesta área [...] destinam-se a atender bairros periféricos [...] caracterizando uma alteração na utilização do comércio da região, considerando principalmente sua apropriação por usuários de baixa renda, devido às linhas de bairros da periferia e da região metropolitana. (ARROYO, *apud* GIFFONI, 2012, p. 6)

Em vista desse movimento constante da praça, os vendedores acabam se tornando fiéis por poderem contar com uma clientela ampla e bem diversificada. Dentre os vendedores mais constantes, está a pipoqueira Pinhão⁹². Mais de uma vez tentamos uma aproximação no intuito de conseguir com que ela contribuísse para a pesquisa, mas em todas as tentativas foi negado. Pinhão comentou que percebe que há um grupo de ciclistas que vai à praça, mas diz não saber nada sobre ele e que por isso não poderia ajudar. Além disso, comentou não gostar de dar entrevistas, o que não foi somente uma justificativa dela, mas também de outros vendedores da praça e trabalhadores das proximidades.

Uma rota muito frequente do grupo é subir a avenida Amazonas até a avenida Afonso Pena, fechar o cruzamento circulando o obelisco (conhecido como pirulito) da Praça Sete de Setembro e seguir subindo a avenida Afonso Pena em direção à Praça Diogo de

92 Nome fictício, para preservar a identidade.

Vasconcelos (Praça da Savassi), onde mais uma vez costumam fechar o cruzamento.

Seguindo esse percurso relativamente constante, abordamos alguns comerciantes nesses trechos. Mesmo apresentando qual o grupo analisado e o dia em que se encontram, pudemos perceber que os comerciantes não prestam a atenção que era esperada.

Em uma esquina bastante movimentada, entre a Praça Rui Barbosa e a Avenida Amazonas, na esquina da rua Caetés, há uma lanchonete. Frequentemente o grupo passa em frente a essa lanchonete e por isso, tentamos por duas vezes frustradas, entrevistar algumas das funcionárias (exceto o caixa, todas eram mulheres). Na segunda tentativa, uma funcionária explicou que não poderia contribuir porque o trabalho na lanchonete é muito grande - quando ela não está atendendo um freguês, está limpando os pratos - e que mesmo trabalhando próximo à porta da lanchonete, não é possível acompanhar o movimento da rua. Essa situação parece ser uma conduta generalizada em relação aos comerciantes e funcionários do entorno visto que também outros funcionários de outros empreendimentos recusaram-se a dar entrevistas pela mesma justificativa. Muitos disseram que não sabiam nada do grupo, disseram nem mesmo perceber que o grupo de ciclistas passa pelos estabelecimentos com uma certa periodicidade. É compreensível que muitos comerciantes desconheçam o grupo, pois o movimento dos estabelecimentos nas proximidades dessas ruas pareceu mesmo ser grande⁹³.

Fizeram parte da pesquisa, portanto, um guarda municipal e uma vendedora de bebidas ambulante da Praça da Estação, um vendedor de legumes e verduras da Avenida Amazonas, um funcionário da rede MC Donald's e um senhor que faz serviço de consertos de sombrinhas da Praça Sete de Setembro, e quatro transeuntes encontrados entre a Praça da Estação e a Praça da Liberdade, no percurso realizado pelo Massa Crítica em janeiro de 2015⁹⁴. Algumas entrevistas foram feitas no momento da abordagem, como é o caso da vendedora de bebidas, e de três dos transeuntes abordados. Outras, foram feitas mediante agendamento em decorrência da disponibilidade dos participantes.

Como salientado na metodologia, as entrevistas foram semiestruturadas, com algumas perguntas previamente elaboradas a fim de orientar a fala dos contribuintes e poder compreender como percebem o grupo Massa Crítica, de maneira ampla. Nenhum dos participantes conhecia o nome do grupo, o que foi estranhado principalmente no caso dos

93 É importante mencionar que o grupo parte da Praça da Estação depois das 20h, horário em que a maior parte do comércio está fechado. Notou-se que algumas lojas ficam abertas até mais tarde, em decorrência do movimento alto de fregueses. Caso dos estabelecimentos investigados.

94 Seguimos a pé o trajeto realizado pela Massa Crítica, mas não foi possível acompanhá-lo, pois a pé e parando para conversar com as pessoas nas ruas, acabamos nos perdendo do grupo. Todavia o trajeto foi feito através da informação dos comerciantes, pedestres e funcionários que nos indicavam o caminho percorrido.

comerciantes e funcionários da Praça da Estação, que os vêem com mais frequência. Verificou-se também que nenhum dos informantes havia tido qualquer contato com algum dos membros do grupo ou mesmo ter sido abordado por eles em algum momento:

Não, isso não [não vendeu água ou ofereceu seus produtos para o grupo]. Não tive vontade de conversar, mas o dia que eles chegarem aqui, eu vou ter entrevista [assunto] para eu conversar com eles, para eu saber. (...) porque, eu nunca tive assim aqueles momentos para eu oferecer água para eles ou refrigerante para eles. Que eu vendo água, eu vendo suco, sabe? Aí eu nunca tive o momento para eu oferecer para eles. Mas eu vou entrar em contato aí. (...) Eles sempre estão andando com a bicicleta, sabe? Uns estão andando com a bicicleta, outro está aprendendo a andar com a bicicleta, então sabe assim quando você quer deixar a pessoa à vontade? Aí eu não entrei em contato com eles. **(Pneu)**

De forma mais crítica, um transeunte comentou:

Aí que falta a comunicação que eu te falei, entendeu? Não adianta você simplesmente montar um grupo e sair por aí. Todo o mundo vai ficar igual a gente ficou: O que que é isso? Chamou a atenção? Chamou, mas não ao ponto de eu ir lá e querer saber mais. **(Amortecedor)**

O fato de não haver bandeiras do grupo ou a distribuição de panfletos explicativos sobre ele, faz com que mesmo as pessoas que estão perto dele, que o vejam pela cidade ou demonstrem algum interesse ou curiosidade, não o conheçam:

Mas eu acho que no contexto que a gente vive, a coisa é muito visual. Se você vê que eles estão passeando com faixas, com cartazes, você vai saber que é um movimento, entendeu? Até panfleto. Mesmo que não seja sustentável, porque todo o mundo joga fora ou joga no chão e tudo o mais, você saber o que é aquilo. Agora, você vê um tanto de gente, passando de bicicleta, gritando, você vai achar que é um *cooper*, um *jogging* de fim de semana. **(Amortecedor)**

Alguns entrevistados comentaram também no sentido de sugerir ações que façam com que o grupo seja mais divulgado e ganhe mais adeptos:

(...) Se eles acham... se eles quiserem um peso maior para ganhar um aval, aí.. ou outros participantes, fazer o movimento crescer, que fosse só por lazer, se for só cultural, independente disso, é interessante eles divulgarem e ampliar os horizontes deles mesmos. Estejam com uniforme, imprensa, não sei. O que for vontade deles. (...) Um ponto fundamental para que sejam vistos, primeiro acho que a questão da uniformização. Uma espécie de uniforme, uma camisa mesmo, às vezes um capacete que todo mundo usaria igual... Faixa. Às vezes um adesivo na bicicleta, esse tipo de coisa né? Porque não tem... você está de bicicleta, não tem como ficar carregando muita coisa. Carregar faixa, às vezes aquela bandeirinha pequena que dá pra colocar em bicicleta, seria interessante também. Acho que isso aí tudo facilita. E se sair, né, no deslocamento, o tipo de deslocamento específico, em linha ou duas linhas, sei lá. Bicicletas menores à frente, maiores atrás, uma forma de organização. O que for de organizar, acho que chama a atenção. **(Cabo de Aço)**

Alguns entrevistados também quiseram fazer sugestões para o grupo, como **Câmbio Dianteiro**, que também se mostrou muito curioso e fez diversas perguntas: “Mas anda quantos quilômetros mais ou menos, por dia?”; “Podiam também fazer camisa, né? Ia ficar bonito! Todo o mundo com a mesma camisa. Ia ser legal.” E ainda: “Para andar tem que fazer parte do grupo ou pode ser qualquer um? Ou é só pegar e andar? Vocês tem nome, nome do pessoal, telefone, tem?”

Foi perguntado aos entrevistados qual seria, na opinião dos mesmos, o objetivo do grupo. Com a exceção de **Cubo**, que disse ter ficado claro desde a primeira vez, que se tratava de uma espécie de manifestação, os demais entrevistados trouxeram respostas muito diversificadas e interessantes. Alguns disseram que seria por diversão, outros por causa do meio ambiente já que os carros liberam muitos poluentes na atmosfera. Foi dito também que o objetivo do grupo é incentivar o povo a andar de bicicleta e deixar os automóveis em casa para economizar gasolina e não poluir o meio ambiente. Uma outra resposta, que agregou os comentários anteriores, traz à tona a falta de clareza quanto ao objetivo do grupo:

Eu acho que pode ser muita coisa. Combustível, poluição, é... fazer exercício, para o corpo, né? Amizade, fazer novas amizades, eu acho que isso. Várias coisas. Eu vi que andam juntos e os primeiros param o trânsito, né? Para vir o resto. Vi isso. Polícia não tinha não, tinha? Eu não vi não, nem na frente nem atrás. É isso mesmo. (...) Eu acho que é mais lazer, né? Porque eu não vi faixa nem nada. Tinha? Faixa, alguma coisa? Eu não reparei. Eu acho que é mais pelo prazer mesmo e diversão. E depois, acaba aonde? (**Câmbio Dianteiro**)

Verificou-se através dos comentários das pessoas externas ao grupo, que ele não consegue efetivamente expor, para as pessoas que porventura os vêm nas ruas, quais são seus objetivos, suas demandas ou mesmo o que querem dizer durante o percurso:

Eu vi que eles estavam gritando... Como é que é? Marcha... e eu não entendi. Marcha não sei o que. (...) Marcha e equilíbrio, uma coisa assim. (...) Olha, parece um protesto, mas não... eles não estavam fazendo... parecia um passeio de bicicleta, mas assim, eu não consegui identificar o motivo do protesto. Parecia uma passeata, não deu pra definir se era um protesto ou se era um passeio de bicicleta. (...) Não, eu achei que parecia um protesto porque... por causa desse grito, né? Marcha... marcha equilíbrio, uma coisa assim. Aí eles paralisaram o trânsito uma hora para poder atravessar. Estava aberto o trânsito e tal. Só isso. Mas não... estava diferente da passeata de bicicleta. Porque... mas não me deu pra definir bem, não estava bem claro se fosse uma... um manifesto não, sabe como é que é? Não tinha nenhuma, não vi nenhuma placa que chamasse a atenção. Pode ser que eu não reparei, né? A princípio eu pensei que fosse passeio, porque tem um passeio de bicicleta duas vezes por semana aqui. Mas como era na sexta-feira, eu achei que fosse diferente. (...) Parecia ser um passeio de um grupo, que talvez tivesse um grito. Não vi nenhuma outra manifestação que me chamasse a atenção não. (...) Mas não ficou bem claro não, para quem via assim, e passava... sabe como é que é? Se fosse um protesto não estava bem

claro. (...) Pensei: “Ah será que é manifestação contra o governo?” Mas não estava claro não, ninguém falou sobre... não. Não deu pra identificar. Era um desejo meu, mas não... não parecia ser o do grupo não, entendeu? (**Coroa**)

Mesmo não sendo possível identificar os objetivos do grupo e seus dizeres, percebe-se que minimamente ele chama a atenção das pessoas, que chegam a se questionar sobre ele, ainda que de forma apenas superficial: afinal, as pessoas não parecem ser homogêneas, não se destacam por um uniforme específico ou perfil físico. Ao contrário, são pessoas heterogêneas, com desempenhos diferentes, roupas diferentes, modelos de bicicletas variados e interesses variados.

Alguns transeuntes demonstraram mais interesse pelo grupo, mas mesmo assim não foram capazes de compreender seus objetivos ou suas demandas, expressas através dos “gritos”.

Guidão e **Cubo** foram os únicos transeuntes entrevistados que disseram ter visto o grupo mais de uma vez (em torno de cinco vezes), o que os levou a acreditar que ele se reúne toda sexta-feira:

Eu vi aqui, mas já vi na Praça da Estação também. Eles se juntaram na Praça da Estação e subiram até aqui. (...) A gente veio de metrô do Eldorado e viemos andando. (...) E depois eu acho que eles vão pra Praça da Savassi. (...) E o que eu percebi disso é que eu acho que é uma manifestação, entendeu? (...) Acho que toda sexta-feira que eu estou aqui eu vejo. Pelo menos uma vez no mês, é certeza que eu vejo. E o que eu percebi disso, é que eu acho que é uma manifestação porque você vê que todo o mundo está gritando, todo o mundo se comunicando, sabe? Ao mesmo tempo, e eu acho que é porque aqui falta ciclovia, falta... ciclista aqui não tem vez, entendeu? (...) Acho que todas as vezes que eu vi é sempre um padrão, sabe? Eles sempre vão e dão essas duas voltas aqui [Praça da Liberdade], descem, eu não sei se eles vão para algum lugar antes de ir pra Savassi. Para a Praça lá da Savassi. Mas das vezes que eu vi, eles sempre vêm aqui, depois descem pra lá. (...) igual eu te falei, o primeiro dia que eu vi, estava claro para mim que aquilo era um tipo de manifestação. Que era um tipo de “Gente, olha pra gente, a gente precisa de alguma coisa”. Entendeu? (**Cubo**)

Guidão comenta ter ficado bastante surpresa com a quantidade de pessoas que o grupo reuniu em janeiro de 2015, pois ela já os havia visto em outros momentos, mas em quantidade menor:

(...) Sempre eles fazem, mas é pouca gente. Fica um pouco de gente aqui, faz tipo uma concentração e sai. Mas nesse dia tinha era muito, meu Deus! Tinha muito mesmo! Eles pararam tudo ali, fizeram o circuito e saíram, eu fui ver eles passando lá em cima, na Praça Sete, depois não vi mais. Acho que toda sexta-feira fazem um... tipo uma concentração aqui, aí entre eles mesmo, eles falam pra onde, o percurso que vão fazer, e vai. Toda sexta-feira eu fico aqui esperando uma pessoa para poder ir embora com ela e vejo eles passando, fazendo. Mas é pouca gente. Mas no dia que estava aqui não tinha só de bicicleta não. Tinha de patins, nossa tinha gente, viu? Tava muito cheio, nossa! (...) Aí eu pensei comigo, nossa, deve ter alguma coisa, né? (...) Estava até legal. Em vista do que é sempre, pouca gente. Aquele dia tinha muito. Eu acho que tinha, nossa, nossa meu Deus, muita gente! (**Guidão**)

Diferentemente de **Cubo**, no entanto, **Guidão** não tinha imaginado qual seria o objetivo do grupo. Para ela, a intenção dos participantes era a diversão, a atividade física, uma atividade mais saudável:

(...) que, é até bom, né? Fazer umas coisas assim, imagina se todo o mundo fizesse igual eles fazem? Juntasse, tirasse pelo menos algumas horas do dia para poder fazer isso? Eu acho que seria até melhor o modo de as pessoas pensarem, de as pessoas viverem. Mas infelizmente, não é todo o mundo que pensa assim. Eles acham que um... um exercício, umas coisas dessas infelizmente não tem importância para muita gente. Mas é isso, eu acho que se todos fossem assim, eu acho que seria bem melhor. (...) Na saúde, na vida, ia ver a vida de um ponto melhor, não teria tantas doenças igual tem. Muita gente não fumaria porque quando eu fazia, eu praticava esporte, eu não fumava. (...) [o objetivo deles seria] Mostrar pra gente, querer levar as pessoas junto com eles. Mostrar que é bom, que não é uma coisa ruim. Eu acho que eles queriam mais um certo tipo de... mais pessoas para poder ajudar mais, né? (**Guidão**)

Aquele encontro de janeiro, para ela, significou uma reunião de vários grupos, pois nunca havia visto tantas pessoas. Além disso, percebe-se através de sua fala, que o grupo Massa Crítica habitualmente parece mais fechado, as pessoas parecem combinar com antecedência os percursos e horário do grupo, já que eles são em menor número e ficam juntos sem interagir com as pessoas de fora. No encontro do Massa Crítica em janeiro de 2015 por sua vez, dado o número elevado de participantes, conseguiu atrair mais pessoas, mesmo as que não sabiam do que se tratava. Ao que fica claro, o uso do megafone ajudou a democratizar a discussão sobre o percurso e fazendo isso, acabou atraindo a atenção das pessoas que estavam perto e tiveram curiosidade:

(...) Eles param, chegam aqui, conversam, todo o mundo já se conhece, esperam. Eu acho que já está tipo, que eles já tipo marcam, que já sabem quem vai vir, já sabem tudo, já param todo mundo que... igual nesse de sexta-feira, teve gente que já estava sentado aqui ó [aponta com o dedo o local], que viu que ia ter, que ia vir muita gente, e foi em casa e pegou bicicleta. Porque já estava sentado, eu vi sentado. Aí foi, saiu, e voltou com a bicicleta. Esse aí sim, foi pra incentivar as pessoas a ir com eles. Agora os outros que ficam aqui, que eu vejo direto, não. É só eles, eles marcam entre eles mesmo e vai só eles, não falam mais nada com ninguém. (...) eles falaram o percurso deles, né? [o grupo Massa Crítica em janeiro de 2015] Em um autofalante para todo o mundo escutar. Então todo o mundo que estava aqui, estava vendo que o... o que eles estavam fazendo, o circuito deles. Os outros não, eles já chegam, fica todo mundo perto do outro, conversa, espera todo o mundo chegar e sai. Esse aí não. Esse aí, muita gente parou para poder olhar, porque tinha muita gente, muita movimentação. E isso aqui lotou, rapaz! Nossa! (...) Então não tem como ser um grupo só. Eu acho que foram vários grupos, um junto com o outro. Porque os grupos que vem cá são poucas pessoas, é pouca gente. Ficam aqui e aí esperam assim uma meia hora mais ou menos. Todos, um conhece o outro entre si, porque é pouca pessoa. (...) Todo o mundo que estava aqui estava vendo que era o negócio. E aí estava todo o mundo escutando o percurso deles, que eles estavam falando por onde iriam passar. Tava até mesmo discutindo entre eles por onde que eles iriam passar. Que tinham uns que falaram que iam passar por um lugar, outros não queriam, queriam passar por outro. Aí eles estavam discutindo por onde que eles iam fazer o percurso deles. Até que entrou num

consenso todo o mundo e foi todo o mundo, quando ia no lugar, ia passar no lugar que eles queriam e todo o mundo gritava. Aí fizeram, é... votação. Para quem queria passar naquele lugar e quem não queria. Aí quando eles queriam, um tanto de gente gritava: “Eu, é esse aí, esse aí”. Quando não queria aí falava: “Ah não, aí não”. Aí eles mudavam o percurso. Estava dando para escutar. Todo o mundo que estava aqui estava escutando, estava vendo. Tinham uns até que chegavam, para poder perguntar o que estava acontecendo, só que eu não escutei. Escutei, mas não sei falar assim, por que que eles estavam fazendo esse... esse encontro. (...) Mas tinha um porquê de juntar esse tanto de gente para fazer esse percurso. Eu só não escutei o porquê, mas tinha. (**Guidão**)

Embora nenhum dos informantes tenha entrado em contato com algum dos membros do grupo, de uma maneira geral, todos eles apoiam a ação dele. **Câmbio Traseiro** diz que eles estão agindo de forma correta ao fechar os cruzamentos das avenidas Amazonas e Afonso Pena porque “só fazendo a marcha assim, eles não chamam muita atenção. Se parar as ruas, parar os cruzamentos, aí sim eles chamam mais atenção.”

Percebeu-se assim, que é decorrente do impedimento do trânsito e dos “zerinhos” ao redor de cruzamentos, que muitas pessoas repararam no grupo: “Ah, eles param ali no cruzamento e ficam todos parados. Aí todo mundo olha, né? Todos percebem a movimentação das bicicletas, patins.” (**Câmbio Traseiro**). Além disso, quando questionamos o que ele observou nos momentos em que viu o grupo, ele comentou: “Que é um grupo organizado, pessoas que estão ali pra fazer alguma coisa de bom. Que eles são muito organizados, felizes, alegres.” (**Câmbio Traseiro**).

Um outro entrevistado encontrado na Praça Sete de Setembro no dia em que o grupo passou em janeiro com cerca de 500 ciclistas, comentou que a primeira reação que teve ao ver o grupo foi um sorriso (ou gargalhada?): “Achei engraçado. No primeiro instante eu achei até engraçado, depois fui ver, imaginei mais ou menos que eles estavam reivindicando”. **Pastilha de Freio** deixa claro que eles não estavam fazendo nenhum tipo de protesto, apesar de fecharem o cruzamento central. Para ele, protesto está mais ligado a uma perspectiva negativa. O que o grupo estava fazendo em sua visão era algo bom: “Achei bacana. Um punhado de bicicleta, o pessoal passeando, incentivando o povo a não andar de veículo. Andar de bicicleta. É muita gente, todo o mundo satisfeito de bicicleta, e falando umas palavras que eu não entendi o que é que era.” (**Pastilha de Freio**)

Pneu comenta também, que ela sente satisfação em ver o grupo na Praça da Estação, pois passeando em suas bicicletas, eles levam alegria para ela: “Não, eu nunca conversei, mas eu vejo eles passeando aí, eu acho uma coisa bonita. Tem uns que sabem, tem uns que não sabem. Que tá aprendendo, outros ensinando. Então, isso aí traz tudo vida pra mim!”

O guarda municipal, **Cabo de Aço**, assim como a vendedora **Pneu**, se mostrou

bastante receptivo para participar da entrevista e logo foi possível identificar o porquê. Ele se formou em educação física e disse se interessar por tudo que é ligado a atividade física. Nesse sentido disse reparar no grupo de ciclistas que se encontra na praça, e faz sua consideração: “É um grupo bem seletivo, parece né? De tipos de pessoas, tem bikes diferentes, nunca deu nenhum tipo de trabalho aqui, pelo menos que eu tenha conhecimento.” **Cabo de Aço** diz também que além de seletivo, o grupo é bem diversificado em relação aos modelos de bicicletas⁹⁵. Também **Coroa** comenta em relação à diversidade do grupo, tentando fazer uma comparação com outros grupos que ele costuma ver sair da Praça da Liberdade:

Eram mulheres, homens, mas nada assim... não parecia ser um pessoal preparado, né? Assim, não é atleta, ou então gente que pedala muito. Tinha sim, mas tinha gente de outros segmentos, né? Mas eu não conheço o grupo de ciclismo que anda aqui [na Praça da Liberdade] não. Acho que é heterogêneo mesmo. Dizer pra você sinceramente que deu pra diferenciar aquele grupo de algum outro, não deu não. Para um leigo como eu assim... não deu pra saber não. (**Coroa**)

Foi uma experiência muito significativa acompanhar o grupo de fora dele. Algumas reações das pessoas que estavam nas ruas, chamaram muito a atenção, como a de uma senhora que esperava pelo seu ônibus na Avenida Amazonas, no momento em que o grupo se aproximava, na mobilização do Massa Crítica em janeiro de 2015. Essa senhora ficou em estado de euforia quando viu o grupo, e ficou bastante preocupada com a possibilidade dele atrasar ou impedir que o seu ônibus passasse naquele ponto. No momento, ela estava falando ao celular e começou a gritar em desespero: “Meu Deus, o que é isso?” e ainda: “Nossa, tá chegando um monte de bicicleta! Mas é muita mesmo! Meu ônibus não vai chegar, e agora, o que eu vou fazer?” Para acalmar essa mulher, uma outra senhora que também aguardava no ponto de ônibus, falou-lhe que o grupo iria passar rápido, que já o havia visto antes. Participaram neste encontro, cerca de quinhentos (500) ciclistas, como dito. Esse número não é muito comum, e por isso, a reação de desespero da passageira que estava aguardando no ponto de ônibus é justificada. Além desta senhora, ao longo do trajeto percorrido pelo grupo, verificou-se que haviam muitas pessoas com expressões de espanto e curiosidade, conversando entre si sobre o grupo e acompanhando com os olhos os seus rastros. Mas ficou claro através da contribuição dessas pessoas que estão de fora do grupo que os seus objetivos, as suas demandas, suas

95 Os modelos de bicicleta também indicam o estilo da atividade. Quando um grupo tem predominantemente bicicletas do modelo *speed*, geralmente são grupos que treinam nas estradas e na cidade em busca de performance e a velocidade é um alvo constante do treinamento. Quando as bicicletas predominantemente são do modelo *mountain bike*, geralmente o grupo faz trilhas em estradas de terra fora da cidade. No caso do grupo Massa Crítica, como o próprio contribuinte coloca, os modelos de bicicleta são muito diversificados. Isso parece dificultar também aos que estão de fora, identificar seu propósito. Afinal, vê-se bicicletas de tipo *mountain bike*, *speed*, dobrável, barra forte, fixa, modelos femininos como Ceci ou Brisa, de dois lugares, e também monaretas.

propostas não são compreendidos. Como comentou **Coroa**, o grupo deixa dúvidas quanto ao seu propósito. Como as pessoas que participam não vestem uniformes, são heterogêneas (tanto em questão de vestimentas como também são pessoas com idades variadas, sejam homens, mulheres, crianças, jovens, adultos, lésbicas, gays, travestis ou seja qual for a sua identidade de gênero), o grupo acaba atraindo olhares, despertando a curiosidade das pessoas. Associa-se aí também que é um grupo que pára o trânsito da cidade e inverte sua lógica. Mas por que essas pessoas param o trânsito? O que elas estão dizendo em seus “gritos de ordem”? Isso não fica claro para os transeuntes ou funcionários do comércio do entorno do trajeto percorrido pelo grupo.

Falta, pois, um maior diálogo entre o grupo e as pessoas que estão de fora dele. Falta uma interação maior e um compartilhamento de suas ideias. Assim, suas pautas de lutas acabam sendo perpassadas somente dentro do próprio grupo, e o Massa Crítica de Belo Horizonte parece dialogar apenas com seus semelhantes.

Nesse sentido também, a mídia não parece ajudar, ou mesmo por vezes contribui para deturpar o próprio conceito do grupo, como mencionado por uma integrante. As publicações a respeito do Massa Crítica acabam não divulgando o real interesse dos envolvidos ou mesmo não divulgando seus encontros, que acontecem de forma regular. Na maioria das publicações a respeito do grupo, é colocado em pauta como primordial somente o interesse das pessoas em relação à melhoria da saúde física, reduzindo o movimento a uma prática esportiva, sem apresentar o seu caráter de resistência a uma cultura consumista e automobilística que está sendo imposta com cada vez mais força:

(...) ela [a abordagem da mídia] não procura cobrir o evento inteiro, vai lá e olha... o horário é sete horas, de concentração. E aí geralmente sai oito e meia, nove. Então de sete às nove, as pessoas vão chegando aos poucos. A mídia chega lá sete horas, não tem ninguém. “Ah cem ciclistas vieram na Massa”. Chega na hora de sair, tem um número muito maior. Os números nunca são reais, que eles noticiam, e eu acho importante essa pauta aparecer e tal, mas você não vê um cuidado, você vê que as pessoas que escrevem as matérias também não têm tanta noção do que é a Massa Crítica. Mesmo as pessoas dando entrevista e falando o que é. Você sempre lê, e em algum momento, vai falar que é bom pra saúde. Ah “As pessoas vão praticar o ciclismo”. E não é o foco. A pessoa vai lá e pratica o ciclismo mesmo, mas não é naquele sentido, a questão de meio de transporte, de ocupar o espaço público, geralmente isso não é tão falado quanto o benefício da bicicleta, no geral, como a gente sempre ouve, como caminhar. **(Conduíte)**

Alguns membros do próprio grupo levantaram algumas críticas, colocando em jogo também a forma como ele é visto pelas pessoas. Alguns chegaram a dizer que o grupo está se limitando a apenas um “rolé” segundo suas palavras, e perdendo seu caráter contestatório.

Não se verificou no Massa Crítica, pessoas interagindo pacificamente com os motoristas, explicando o que é o movimento, ou interagindo com as pessoas nos pontos de ônibus. O grupo parece, portanto, ter-se fechado mais ao diálogo com os diferentes e limitado-se à ação direta do percurso de bicicleta na cidade, que é também uma ação política, pois nesses momentos os ciclistas estarão ocupando o espaço urbano e atribuindo outros significados a ele. Mas não é suficiente esse trânsito de ciclistas na cidade uma vez por mês, para esclarecer suas intenções, suas propostas. Mas despertam no mínimo curiosidade.

4.5 Massa Crítica como Movimento Social?

Como mencionado, foi somente em meados da década de 1960 que aparece no horizonte revolucionário, formas de contestação composta não só pelas relações sociais como também por máquinas e tecnologias, que são encarnações de significações e de valores, de acordo com Liberato (2004). Para o autor, a bicicleta tem surgido no cenário dos movimentos sociais como portadora de uma distinta significação do tempo, entendido enquanto significação imaginária social. O indivíduo com sua bicicleta nesse sentido, é capaz de ressignificar sua circulação e deslocamento, estabelecendo contatos com a rua que fogem à lógica da busca incessante por velocidade e prática de poupar tempo, como explorado nos capítulos iniciais. Furness (2007) explica esse entendimento da seguinte forma:

(...) os ciclistas não magicamente transcendem os alienantes impulsos do capitalismo e do consumismo através de suas opções de transporte e de certa maneira eles são alienados de toda alta tecnologia, da alta velocidade da realidade moderna. Os ciclistas, no entanto, desenvolvem uma conexão e percepção únicas do espaço material, que são impossíveis de atingir atrás do volante do carro (...). A Massa Crítica amplifica esta experiência individual e cria um inteiro novo espaço social através da mobilidade coletiva (FURNESS *apud* LOPES, 2010, p.71).

Pedalar na cidade pode não ser somente uma transição entre lugares, mas, uma maior exposição do indivíduo no ambiente urbano. Para além desses valores, os chamados cicloativistas estão também engajados numa luta global, de busca por um desenvolvimento mais sustentável e por cidades mais humanas. Com isso, a bicicleta surge como elemento que contesta tanto alternativas aos problemas ecológicos, sociais e existenciais:

A preocupação com a sustentabilidade do planeta está fazendo com que o cicloativismo cresça. Desde a chegada da Internet, não só em nível local o movimento

se desenvolveu e deu agilidade à organização de pedaladas e manifestações, mas trouxe uma sensação de triunfo pessoal a cada cicloativista, que sabe estar fazendo parte de um movimento global de luta pela sustentabilidade, pela redução de poluentes, por cidades mais humanas, menos ruidosas, com maior equidade no uso do espaço da via pública, com mais praças etc. (XAVIER, 2007, p.123)

Nesse sentido, o Massa Crítica é um exemplo de movimento cicloativista que se manifesta mensalmente nos centros não só de Belo Horizonte, mas ao redor do mundo. Para que não haja confusão, é importante lembrar que estamos considerando a teoria de Gohn a qual coloca que “Um movimento social é sempre a expressão de uma ação coletiva e decorre de uma luta sociopolítica, econômica ou cultural” (GOHN, 2012, p.14). É importante mencionar também que as ações diretas do grupo, mesmo que por meio de um passeio ciclístico no centro da cidade, por se aproximar de uma vivência de lazer, ou mesmo ser uma possibilidade de lazer, não descaracteriza a ação, pois como já apontou Gohn (2012, p.14): “(...) [os movimentos sociais têm] culturas próprias nas formas como sustentam e encaminham suas reivindicações”. Essa cultura própria do grupo Massa Crítica de encaminhar suas reivindicações, é o chamado “rolé”, como os participantes costumam chamar os percursos por eles realizados. Nesses “rolés”, os participantes travam encontros com seu adversário, que não parece ser necessariamente o carro, mas o trânsito que gera invisibilidade e reduz o valor da bicicleta, aumentando o status do automóvel individual:

É. Total, total. Você parar o trânsito de uma cidade com um tanto de gente pedalando, é total movimento social. Você está mostrando que tem muita gente ali que quer outra coisa, né? Não está a fim de simplesmente sentar no carro e ficar no engarrafamento e ir embora para casa, sentar na televisão, assistir televisão, dormir. É uma quebra com o sistema. E aí eu acho que tem muita gente que vai por isso. Cansou de virar um *couth potato* e está a fim de virar outra coisa. Está a fim de fazer outra coisa da vida, sei lá, assumir a própria vida também. (**Roda**)

Os movimentos sociais têm nos direitos a fonte de inspiração para construção de sua identidade. Os direitos, individuais ou coletivos, têm de ter como referência, o universal – no caso do Massa Crítica, o direito à cidade e seus desdobramentos – acesso, espaço, respeito e segurança. Mas como apontam alguns membros, foi a partir das manifestações ocorridas em junho de 2013, que esse senso coletivo de participação mais ativa, em Belo Horizonte, tomou forma e teve maior abrangência, o que parece ter tido um impacto positivo nas mobilizações do grupo Massa Crítica:

E aí eu acho que chega em junho de 2013, aí vem num processo crescente. Um processo de crescimento constante da Massa Crítica. Desde aquela época, com alguns altos e baixos. Eu acho que logo depois que eu parei de agitar, eu, **Aro**, o **Roda Livre**, ela deu uma decaída, aí ficou oscilando ali às vezes tinha, às vezes não. Eu acho que,

se eu não me engano, mas eu acho que isso você tem que pesquisar. Mas eu acho que junho de 2013 foi muito importante para a Massa Crítica em Belo Horizonte. Junho de 2013 foram aquelas grandes manifestações que explodiram no Brasil inteiro, ninguém sabe dizer ao certo a lógica, os motivos. Tem lá algum motivo aparente no aumento da passagem em São Paulo, com a repressão, aquilo tem uma reação em cadeia no país inteiro, mas as pessoas foram à rua por uma multiplicidade de significados muito maiores. E foi um momento que... um movimento, processo social que até hoje nós estamos tentando entender ele. Só que aquilo eu acho que teve muita consequência, porque depois daquilo, de maneira geral, a participação nas causas coletivas, nas ações coletivas, aumentou muito. Isso é evidente em várias questões na cidade. É... e na Massa Crítica eu acho que também. (...) Mas eu acho que junho de 2013 dá essa balançada nas pessoas sobre a importância de se engajar politicamente por uma outra cidade, nesses processos políticos que contestam a cidade de maneira geral. Também na questão da mobilidade, né? Aí eu acho que a Massa Crítica aumenta bastante, assim. E aí até que em janeiro do ano passado, parece que teve uma mágica, teve uma gigantesca. Desse ano eu nem fui, foi sexta-feira passada. Foi grande, né? E aí manteve uma média de uma Massa bem... mas é isso. (...) Desse caldeirão político que fervilhou depois de junho de 2013, que a Massa eu acho que ganha uma abrangência maior em Belo Horizonte. E hoje eu vejo que está muito mais acelerado o processo de crescimento e de engajamento das pessoas na Massa Crítica. A partir de junho de 2013. (**Catraca**)

Assim como **Catraca**, outro membro também faz uma consideração importante. Para **Roda Livre**, não foram só as pessoas que passaram a se engajar mais em manifestações e a perceber que podem gerar mudanças quando em coletividade, mas a própria imagem externa dos grupos manifestantes é reconsiderada. Para ele, as manifestações deixam de ter um caráter puramente negativo, como uma bagunça, um conjunto de jovens baderneiros, mas é reavaliada como uma possibilidade real de críticas às formas de opressão e mudanças sociais.

Gohn (2014, p.12) corrobora essa perspectiva analisada pelos membros, dizendo que “formou-se uma nova cultura sociopolítica, manifestar-se deixou de ser ato apenas de combate a regimes autoritários, ou campo para sindicalistas, estudantes ou moradores da periferia.” Gohn cita ainda Marcos Nobre, quando analisa os movimentos de junho de 2013 nessa mesma perspectiva: “A cabeça das pessoas mudou, a cultura do país mudou. Sobretudo, mostrou que a cultura política está muito mais avançada que a do sistema político brasileiro” (NOBRE *apud* GOHN, 2014, p.12). A autora faz um breve balanço das manifestações de 2013 e constata que elas deflagraram um processo de consciência do direito à manifestação e visibilidade das desigualdades sociais. Além disso, atestaram a má performance das políticas públicas nas áreas da saúde, educação e mobilidade urbana (GOHN, 2014, p.88).

Dialogando com alguns membros, foi possível notar que não há consenso de que o Massa Crítica seja um movimento social porque não se considera que há uma intenção entre os membros para que o seja e não parece haver também uma organização maior nesse sentido. **Catraca**, por exemplo, diz que o Massa Crítica é um movimento social porque ele é um movimento essencialmente político, mas que ainda não consegue exercer pressão sobre o poder

público:

É um movimento que reivindica o uso da bicicleta nas cidades. Reivindicam um olhar e uma preocupação. É um conjunto de transformações para beneficiar o uso da bicicleta nas cidades. Ela tem esse objetivo. Tanto para conscientizar a Sociedade Civil quanto para reivindicar do poder público. Só que ela tem essa dimensão da reivindicação e da pressão do poder público menos evidente. Poderia ter mais, que é o que eu reivindico. Mas ela é um movimento social sim. **(Catraca)**

Catraca considera que essas limitações poderiam ser ultrapassadas mediante uma maior organização do movimento, já que ele se pauta numa “tradição de movimento social marxista, leninista”:

Então assim, nós precisamos mais do que a Massa Crítica. Ou então que a Massa Crítica se torne um movimento político, que ela tenha uma plataforma política, que ela apresente projeto de lei, que ela faça manifestações radicais com relação ao poder público para aumentar as conquistas. Foi assim na Europa, no meu entender, que a bicicleta tem uma relevância muito maior. Porque muita gente acredita “Ah porque os europeus são mais conscientes, que os europeus são mais desenvolvidos”. Coisa nenhuma, é que eles fazem muito mais luta política e que têm muito mais controle sobre os processos políticos da sociedade. São muito mais organizados nesse sentido. **(Catraca)**

O que fica claro é que o grupo mudou e vem mudando sua postura, que outrora era mais combativo e parece ter perdido esse caráter. Como isso, acabou desestimulando os participantes mais radicais e mais interessados em efetivar uma ação política em prol da bicicleta. Todavia, foi verificado através da rede social, que há uma intenção em se estabelecer uma assembleia do Massa Crítica, para que os participantes interessados em problematizar, discutir e propor ações mais diretas para promover o uso da bicicleta na cidade possam se reunir para além do encontro onde ocorrem as pedaladas do grupo. Essa proposta foi iniciada por **Manopla**, que propôs e criou a primeira assembleia do grupo em janeiro de 2015, num horário que antecederia a saída do grupo, mas que envolvesse os participantes do dia:

(...) acho que rola da gente fazer um evento no face (com perfil fake pra não personalizar em ninguém). Tava pensando também em fazer em toda massa crítica uma assembleia dos ciclistas nesse período de concentração de 19 as 20h. Um momento pra pensarmos como coletivo de ciclistas como podemos avançar e aprofundar na mobilidade urbana. Aproveitar esse momento pra trocar uma ideia entre a gente, ver o q podemos fazer além da pedalada da massa crítica (sem subestimar a pedalada da massa crítica é claro) **(Manopla, via Facebook)**

A assembleia teve baixa participação e articulação entre os participantes. O que se verificou foi a intenção de se reestabelecer os encontros do Massa Crítica aos domingos (que aconteceram nos primeiros anos de ressurgimento do grupo, entre 2011 e 2012), para que possa

ser estabelecida a assembleia nesses momentos. Essa iniciativa foi proposta pelo próprio **Manopla**, que tentou articular com o restante dos participantes presentes na reunião. Essa atitude foi instigante e procuramo-lo para compreender melhor seu entendimento sobre o Massa Crítica e sobre essa necessidade por ele apontada. Na perspectiva de **Manopla**, o Massa Crítica não é um movimento social, mas ele acredita que a partir dele possa surgir um:

Não sei se é um movimento social não. Acho que não. Mas não quer dizer que ela é menos ou mais. Por não ser movimento social. (...) Porque eu acho que ela é mais uma ação. Uma ação direta de ciclistas periódica, frequente. Agora movimento social, se for o objetivo também, às vezes da Massa Crítica, pode criar um movimento social dos ciclistas. Assim, eu não visualizo a necessidade da Massa Crítica virar um movimento social, mas se virar também, bom. (...) Porque a Massa Crítica, ela pra mim, ela foca, digo até que se limita numa ação direta de pedalar na cidade. Não reivindica, não tem autorizações, não... sei lá, pautas e tal. Pra ser um movimento social eu acredito que exista uma certa organicidade maior das pessoas que participam, pautas, propostas mais definidas e ações mais... insistindo que não é por ser um movimentos social, ela vai ser menor ou maior, ela vai ser dentro do que ela propõe, assim. Eu inclusive acho que a Massa Crítica, difícil ela virar um movimento social. Mas se for, bom também. (...) Porque ela já se consolidou como um... como isso que ela está propondo. Então assim, pra mudar e manter todo o caráter dela, talvez crie uma resistência grande de outras pessoas. Mas da Massa Crítica pode surgir um movimento social com foco exclusivo nas bicicletas. Pode ser. Aliás, eu acho bem provável. (**Manopla**)

Essa negação de Manopla em considerar o grupo um movimento social propriamente dito, segue os preceitos leninistas de que é preciso constituir um grupo organizado, uma espécie de partido. Mas mesmo não se considerando propriamente marxista, dizendo-se anarquista, ele pareceu ignorar a possibilidade de as pessoas se organizarem sem que se tenha um núcleo específico ou uma estrutura de movimento social como os clássicos, que privilegiam as interpretações históricas das revoluções (remetendo às determinações estruturais dos movimentos sociais) e uma interpretação norte-americana, que valoriza a organização e mobilização de recursos por atores sociais (PICOLOTTO, 2007, p.156).

No Brasil, é predominante uma abordagem dos movimentos sociais fundadas no paradigma marxista. Nesse sentido, o conceito de movimento social sempre esteve associado ao de luta de classes e subordinado ao próprio conceito de classe, que tinha uma centralidade em toda análise (GOHN, 2012, p.28). A maioria dos movimentos destacados para os estudos empíricos teve como objeto o movimento operário ou camponês, os sindicatos e os partidos, como evidencia Gohn (2012). Por essa bagagem teórica e dado esse panorama dos estudos empíricos, é compreensível que alguns membros entrevistados neguem a consideração de que o Massa Crítica seja um movimento social. Essas constatações coadunam a fala de Aufheben ao apontar, em relação aos movimentos antiestradas, que esse tipo de argumentos estão

associados ao leninismo:

Os leninistas gostariam de nos fazer acreditar que as ações antiestradas somente têm valor na medida em que as pessoas envolvidas nelas possam entender (através da sua derrota ou da propaganda do partido) que a construção do partido é a única solução para os seus problemas. Eles querem que acreditemos, em outras palavras, que as nossas próprias lutas, necessidades e a opressão não são, por si só, parte de uma luta de classe, e que só podemos nos inserir na luta de classes construindo um partido abstrato em preparação para a luta “real”. As necessidades do partido são, portanto, privilegiadas em relação às nossas necessidades. (AUFHEBEN, 2005, p.99)

Essas lógicas baseiam-se em um argumento ultrapassado de proletariado (AUFHEBEN, 2005, p.99). Alguns integrantes, por pertencerem a outros movimentos sociais mais vinculados às questões de moradia e direitos básicos, tendem a desacreditar na articulação das pessoas em torno do Massa Crítica, como evidenciado através do comentário de **Manopla**.

Dessa forma, assim como Aufheben defendeu em questão aos movimentos antiestradas, acreditamos também que no caso do movimento aqui estudado, não é suficiente olhar a origem de classe das pessoas, mas o que elas estão de fato fazendo e quais os efeitos de suas ações:

Mas agora, cada vez mais, todo lugar é a fábrica, todo lugar é o campo de batalha: da universidade ao seguro-desemprego, da rua ao escritório. Em todas essas áreas o capital tem que impor controle a fim de assegurar a (re)produção da força de trabalho. Cada uma dessas áreas é, portanto, capaz de ser uma arena de luta, com o potencial e a necessidade de ser um momento intrinsecamente relevante da transformação total. (AUFHEBEN, 2005, p.100)

Aufheben também ajuda a esclarecer melhor esse sentido quando coloca que:

Esses teóricos [dos movimentos sociais] evitam relacionar formas específicas de opressão às necessidades do capital e, portanto, eliminam o debate de como as resistências a essas formas de opressão poderiam, desse modo, acarretar uma resistência ao capital, e não somente aos loci de poder específicos baseados em “posições morais” ou “contra-ideologias”. (...) E um movimento, como os atuais grupos antiestradas, que enfatiza a ação sem uma crítica política coerente e consciente ao capitalismo, não é pior (e frequentemente é melhor) do que uma teoria marxista – como o leninismo – sem os pés na prática real. (AUFHEBEN, 2005, pgs. 101-102)

O que se pretende apontar é que essas lutas, como as reivindicações do grupo Massa Crítica ou dos movimentos antiestradas, não propõem ideologias políticas, não estão vinculadas a partidos específicos, mas “atacam” os produtos, tecnologias e técnicas do sistema capitalista. Esses grupos conseguem fazer uma crítica ao sistema capitalista sem que se tenha uma base política consistente. Eles estão muito mais preocupados com o campo do real do que do debate às ideologias.

Zandonade e Moretti (2009), abordam em seus estudos consideração semelhante, ao tratarem tanto o movimento Zapatista no México, já comentado acima, que pretendia “mudar o mundo sem tomar o poder” (p. 5) quanto o “movimento anti-globalização” em Seattle decorrente da promoção da rodada do milênio pela OMC (Organização Mundial do Comércio), em 1999⁹⁶ que se articularam de forma ampla através da internet:

Sua articulação se dá principalmente por redes virtuais, listas de discussões, sites de contra-informação, sem assembléias ou amplos debates. Até mesmo a definição de movimentos sociais urbanos, que se remete a necessidades do cotidiano urbano, é misturada com contestação de padrões globais, defesa de formas comunitárias de vida, numa complexidade de objetivos e fluidez estrutural. (ZANDONADE; MORETTI, 2009, p. 7)

Foi possível perceber que mesmo “desorganizado” enquanto movimento social, os integrantes do grupo Massa Crítica conseguem propor ações que vão de encontro às situações de opressão vivenciadas pelos ciclistas da cidade. É o caso por exemplo dos participantes que se organizaram em torno da interdição da ciclovia da rua Professor Moraes, em decorrência da construção do hotel Holiday Inn, que ocupou a ciclovia para carga e descarga de materiais⁹⁷, da problemática da ocupação da ciclovia da Avenida João Pinheiro⁹⁸ no período do natal de 2014 (onde vendedores de comida em carrinhos tiveram autorização da prefeitura para estacionarem na ciclovia da avenida). Ou, ainda, das Massas Críticas de apoio à continuação das obras das ciclovias da Avenida Paulista⁹⁹ no mês de março de 2015, que chegaram a mobilizar Massas Críticas¹⁰⁰ ao redor do Brasil (Florianópolis, Rio de Janeiro, São Paulo, Natal, Blumenau, Campo Grande, Recife, Salvador e Belo Horizonte entre outros), além de algumas Massas Críticas internacionais (Munique e Colônia na Alemanha, Puebla no México, Mendonza na Argentina, Cluj na Romênia, Carabobo na Venezuela entre outros). Assim, o Massa Crítica é um movimento que subverte a lógica do trânsito motorizado toda última sexta-feira de cada mês, quando por alguns momentos, transferem a prioridade na circulação que ordinariamente é atribuída ao automóvel, à bicicleta - o que seria mesmo mais coerente com as próprias leis de trânsito.

96 Para maior conhecimento do que foi o movimento, sugerimos a leitura do artigo disponível em: http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias_sociais/article/viewFile/168/38

97 Para saber mais sobre essa questão: <http://bhemiciclo.org/ciclovias-e-ciclofaixas-em-obras-erros-sucessivos-o-caso-da-ciclovia-da-savassi/>

98 Link da mobilização: <https://www.facebook.com/events/964292510264928/?source=1> - Uai, balaio

99 Para saber mais sobre essa questão: <http://seresurbanos.blogfolha.uol.com.br/2015/03/23/bicicletadas-ao-redor-do-brasil-e-na-alemanha-em-apoio-as-ciclovias-de-sp/>

100 A lista de Bicletadas/Massas Críticas que apoiaram a causa pode ser conferida através do link: <http://vadebike.org/2015/03/bicicletada-nacional-em-apoio-as-ciclovias-de-sao-paulo-acao-suspensao-mp/>

4.6 Massa Crítica e Lazer

Para a maioria dos entrevistados, definir o que era entendido por lazer pareceu uma tarefa um pouco complicada, mas de modo geral, todos comentaram suas compreensões sobre o tema. Alguns até disseram nunca terem parado para pensar sobre o assunto. Nesse sentido, pôde-se perceber que de fato, a discussão sobre o lazer é ainda muito vinculada ao meio acadêmico.

Verificou-se que o lazer é predominantemente entendido como tempo livre das obrigações, e tem um caráter de livre escolha das atividades a serem desenvolvidas nesse tempo, como pode ser percebido através do comentário de um participante: “(...) aquele momento que você está mais livre de optar por coisas que você quer fazer, isso vai ser aquele seu momento de lazer.” **(Manopla)** **Manopla** coloca ainda que é importante revezar e variar as atividades de lazer para não perder suas características essenciais, no caso a liberdade de escolha. Para ele, há um perigo em tornar as atividades realizadas no tempo livre como robotizadas, mecanizadas. Isso seria decorrente do hábito, da falta de reflexão sobre a prática, e um dos exemplos citados é assistir à televisão. **Manopla** acrescenta ainda em seu comentário sobre a questão, que lazer é dissociado do trabalho. Para ele, o trabalho de oito horas, que a maioria das pessoas desenvolvem é entendido como opressor, e estabelece uma relação de exploração:

(...) no trabalho de oito horas seguidas, eu não consigo ver lazer no trabalho. Trabalho pra mim realmente é uma relação de exploração, de opressão mesmo, de alguém que tem um capital inicial que está gerando uma empresa que precisa de você pra ter que captar, que dobre ou que triplique e ele te dá um salário mínimo ou dois. Então o trabalho em si eu realmente não vejo como lazer. O trabalho que a maioria das pessoas fazem. Pode ser que algumas pessoas, com alguns privilégios de ter nascido numa família e consegue fazer a sua própria empresa e trabalhar pouco ou por ter conseguido trabalhar num... ou estudar numa universidade muito top então ele consegue trabalhar poucos horários, viver de boa. Mas no geral o que a gente for olhar, noventa e cinco por cento dos trabalhadores eu considero uma condição de trabalho ao qual eu considero opressora. Esse trabalho eu não considero lazer. **(Manopla)**

Não desconsideramos que alguns tipos de exercícios profissionais exercem um efeito opressor sobre o trabalhador, e o trabalho em si possa mesmo ser fisicamente desgastante e nesse contexto, momentos de lazer podem desempenhar o valor de recomposição conservadora da capacidade de trabalho. Mas daí a considerar que, mesmo em trabalhos que possam se caracterizar dessa forma os trabalhadores não possam ter momentos de lazer mesmo que intersticiais, é desconsiderar possibilidades de vivências dessa dimensão que não são hegemônicas ou necessariamente conectados às relações de consumo. Assim, restringir o lazer

à sua suposta característica hedonista é também uma forma de alienação. Será que nossos momentos de lazer são mesmo livres? Livres de que? O comentário de um dos entrevistados chama a atenção quando acrescenta alguns pontos que muitas vezes são desconsiderados inclusive, por muitos teóricos e críticos do lazer:

Mas para mim, o lazer é quando você está aproveitando o que você está fazendo. Então eu também não sou utópico do tipo assim: “ah faça uma coisa que você gosta e você nunca vai precisar trabalhar na vida.” Não, eu acho que isso aí é viagem. Acho que obrigação é obrigação, diversão é diversão. Agora, quando você faz uma coisa por prazer legitimamente, eu acho que é uma forma de lazer. Por exemplo, eu quando vou treinar de bike, eu tenho lazer o tempo inteiro, poxa. Estou me divertindo “a rodo” [muito], o tempo inteiro, a diferença é só que você vai colocar algumas diretrizes para direcionar um pouco a sua atividade. Então é como se fosse um lazer com foco. (...) Lazer na forma infantil de se dizer, eu acho que a gente abandona depois da adolescência, que você tem tempo demais. Adolescência e na infância você tem tempo demais, então lazer é tudo o tempo inteiro. Você faz umas paradas meio aleatório, sem pensar, do tipo: “ah vou ficar o dia inteiro jogando vídeo game” e fica o dia inteiro jogando vídeo game. É lazer? É lazer. Agora depois que já tem que trabalhar e sei lá, você está namorando, tem família que mora longe, então acaba que o seu lazer fica mais encaixado dentro de janelas de tempo que você consegue. Então o lazer fica uma parada mais objetiva, mas ainda é lazer porque é uma parada que você está fazendo para você se sentir bem. Lazer, no final das contas é isso, é uma coisa que eu faço porque eu quero me sentir melhor, se eu não fizer aquilo eu vou ser uma pessoa ruim, eu vou ser amargo, vou ser chato, vou ser ranzinza. **(Roda)**

Roda destaca que há uma forma infantil de se pensar o lazer, como se fosse um tempo total, uma experiência desconectada de outras esferas da vida. Sua visão pragmática nos leva a compreender que vivenciar o lazer é por vezes estabelecer acordos. O adulto, diferente das crianças (em nossa sociedade), tem várias preocupações, responsabilidades. Assim, ele faz acordos: com a namorada, com os amigos, com a família. Seu tempo de lazer pode até mesmo estar presente nos interstícios de outros tempos, como por exemplo do trabalho. **Roda** coloca também que o lazer é uma necessidade: “se não eu vou ficar ruim, vou ser amargo”, o que contribui para a compreensão de que o lazer é uma necessidade humana, como pode ser explicado através da passagem onde, baseado nos autores Max-Neef, Elizalde e Hopenhayn (1986) Gomes (2014) esclarece esse entendimento:

(...) as necessidades humanas podem ser entendidas segundo “categorias existenciais” (ser, ter, fazer, estar) e “categorias axiológicas” (subsistência, proteção, afeto, entendimento, participação, lazer, criação, identidade e liberdade). Toda necessidade humana não satisfeita adequadamente gera uma pobreza. Como esta não se limita ao campo material, é importante tratar de pobrezas, no plural. Tem-se, assim, a pobreza de afeto, de entendimento, de lazer, etc. (GOMES, 2014, p.11).

Além disso, é preciso considerar que as necessidades humanas não se limitam ao campo fisiológico e não devem ser vistas como processos etapistas, nas quais haveria uma

hierarquia e ordem de importância, pois:

Conceber as necessidades humanas somente como uma falta implica considerar, em primeira instância, o âmbito fisiológico, que é aquele em que uma necessidade assume com maior força e clareza a sensação de carência ou falta de algo. No entanto, as necessidades são também potencialidades na medida em que comprometem, motivam e mobilizam as pessoas para satisfazê-las por meio das práticas sociais constituídas em cada cultura. (GOMES, 2014, p.11)

Partindo de uma perspectiva mais ampliada para as necessidades humanas, o lazer também pode ser entendido como uma necessidade e não menos importante do que outras. Afinal, como já foi cantado: “Você tem sede de quê? Você tem fome de quê? A gente não quer só comida. A gente quer comida, diversão e arte.”¹⁰¹

Uma associação muito frequente e forte com o lazer, mencionado no comentário de **Roda** e apontado por quase todos os entrevistados é a dimensão do prazer:

Eu acho que [lazer] é qualquer momento que não necessariamente tenha uma intencionalidade. Acho que lazer é um momento que a gente precisa dar uma desligada do seu dia-a-dia. Então o lazer pode ser esporte, pode ser cinema, bar, teatro. Algo que você faça que não é por uma intenção, sei lá, remunerada, sei lá, que você faz por prazer. Eu acho que lazer basicamente você faz por prazer, porque você está com vontade. Claro que trabalho também pode ser lazer, mas aí você não faz por isso, você faz porque você tem que trabalhar e por acaso, você tem lazer naquele momento. Mas acho que quando você busca uma atividade por lazer, é para buscar prazer com essa atividade. Você vai no cinema porque você está a fim de ver um bom filme. Você vai andar de bicicleta porque você gosta de se exercitar na bicicleta. Acho que o lazer é isso, buscar alternativas para liberar endorfina e dopamina [risos]. (**Pedal**)

Como ficou claro através dos comentários dos participantes, a busca pelo prazer ou mesmo sua efetivação parece ser uma característica que está vinculada ao conceito de lazer. Nesse sentido, esses comentários corroboram a tese de Gutierrez (2001) a qual, apropriando-se das definições de Freud¹⁰² e das colocações de Marcuse¹⁰³, afirma que a busca individual do prazer é a dimensão fundamental do lazer e é isto que lhe confere especificidade e o distingue de outras atividades sociais. Mas como o próprio autor considera, “a definição da categoria prazer tanto depende, como condiciona determinada concepção de sociedade” (p.24). Além disso, é importante distinguir a busca por prazer, de sua efetivação: sentir prazer. Em vista disso, o lazer não pressupõe necessariamente a consumação do prazer.

101 Esse trecho foi extraído da música “Comida”, de autoria de Arnaldo Antunes, Sérgio Brito e Marcelo Fromes.

102 Sobre esse autor, destacam-se para a concepção de prazer de Gutierrez (2001) as obras “Obras completas”. Trad. de Luiz Lopes Ballesteros y de Torre. Madrid, Ed. Biblioteca Nueva (vol.III, El Mal Estar en la Cultura). 1981 a e 1981 b.

103 Marcuse, Herbert (s/d). Eros e civilização. Trad. de Álvaro Cabral. Guanabara, Koogan.

Não queremos negar que a busca por prazer esteja de fato intrinsecamente relacionada à dimensão do lazer, mas nota-se por meio de sua complexidade que essa definição é demasiado limitada, embora relevante.

De fato, é preciso encarar que participar do Massa Crítica não é uma obrigação, é uma escolha, mas ela decorre de motivos variados. Quando os próprios participantes colocam que participar da “Massa” não é “só um lazer” (fala de muitos entrevistados) é político também, percebe-se nesse julgamento uma certa desvalorização mesmo da dimensão do lazer: afinal, se lazer é prazer, seria muito egoísta participar de um coletivo que luta por questões urbanas e naturalmente coletivas, apenas para satisfazer uma necessidade pessoal de prazer. Nesse sentido, os participantes dizem: “É lazer, mas é político também”. Ou ainda: “É mais político do que lazer”:

Na época era uma opção política. Não era uma opção... mas era lazer. Também. Era um passeio gostoso. Você conhecer uma “quebrada” que você nunca foi, para pedalar junto com a galera. Pedalar em grupo é muito gostoso, né? Você pedalar conversando, ajudando o outro. Era gostoso. Era um rolé da hora assim, mas pra mim o cunho era mais político. Tanto é que depois que eu fui dando uma desacreditada no caráter da coisa, eu me afastei. Hoje em dia eu vejo que a coisa é mais lazer, igual eu estava falando antes. Eu vejo que a coisa tem uma pegada lúdica mais forte do que panfletária. Nenhum dos dois deixa de ser político não. Mas no meu caso, eu já me interessei menos. Na época eu tinha mais interesse por isso, que era um movimento, eu estava muito envolvido com os movimentos, querendo participar, querendo agitar as coisas e tal. Então para mim era menos um lazer, mas ao mesmo tempo que pra mim era muito político, eu tinha consciência que para as outras pessoas era um lazer, entendeu? Era um protagonismo político que eu assumia pra mim, mas entendendo que a Massa Crítica era um lugar de lazer. Era pra ser gostoso, eu entendia isso. O rolé tem que ser massa, se não for gostoso não faz sentido, se não for uma coisa... tanto é que a gente mudou essa política de tentar fazer essa Massa Crítica às seis horas da tarde, e tentar fazer mais cedo, porque fazer nessas horas, era mais panfletária, era mais uma hora de fazer mais propaganda mesmo do negócio. E até encarar o trânsito, bater mais de frente com a questão do automóvel. Mas a gente entendeu que não adiantava a gente fazer um trem combativo, panfletário, se não estava dando prazer pra gente mesmo. (...) Então começamos a entender que era mais importante cultivar a alegria do que ficar querendo ser combativo demais. Acho que era mais... isso aí foi um entendimento natural que rolou na galera. (...) É, eu curtia também, mas assim, a motivação era mais política do que lazer. Eu não saía pra Massa Crítica só com a ideia de que “Ah, vou fazer um passeio”. Pra mim era um ativismo que eu estava assumindo, entendeu? Eu pessoalmente. Não achava que tinha que ser assim para todo o mundo, mas eu encarava dessa forma, eu estava ali por um protagonismo político que eu estava a fim de exercer, sacou? Então... mas era lazer também. Tanto é que você não consegue fazer uma coisa divertida para os outros se você não estiver se divertindo também, é muito difícil, né? Então eu estava ali pra curtir também, mas pra mim a motivação era mais política mesmo. **(Aro)**

Constatou-se que o lazer às vezes é até considerado um estado de alienação, onde seria o momento da “pura” diversão, da alegria, sempre relacionado a emoções positivas (parece inimaginável vivenciar nos momentos de lazer, sentimentos como angústia, tristeza ou dor):

Eu acho que é uma forma de lazer, igual eu te falei, só que por exemplo, a diferença que eu vejo é que um grupo de pedal convencional é puro lazer. E a Massa Crítica é uma forma de lazer com um viés político. Eu enxergo assim, entendeu? Então eu acho que existe uma relação, entendeu? Entre movimento social e lazer. Mas é um... tem um viés político que eu acho que diferencia. (**Pedivela**)

Parece existir, portanto, um certo incômodo entre os participantes do grupo, em aceitar que a participação no mesmo seja considerada somente pelo aspecto do prazer, por eles equivalente ao lazer, o que estaria carregado com um sentimento de culpa, se não fosse também político. Afinal, ninguém quer ser alienado, já que o lazer é imbuído no senso comum de certa alienação política.

Logo, participar do Massa Crítica de forma geral, é uma possibilidade de vivenciar as duas coisas: lazer e política, sendo este último mais valorizado (o que por vezes até contradiz algumas críticas dos próprios membros à sociedade capitalista: eles também reforçam a ideia de que a política é assunto sério, tem sua importância. O lazer é importante, mas secundário. É uma vantagem implicada na participação do movimento Massa Crítica, como “unir o útil ao agradável”):

Entender como lazer, é... eu acho que pode ser sim, mas é... eu ia com um propósito de se discutir a apropriação do espaço, da rua. Tipo assim, eu entendo como lazer se eu for pegar a bicicleta para dar uma volta na Lagoa, para passear e tudo e voltar. Eu não vou pegar a bicicleta para ir num lugar, fazer uma coisa que eu preciso e voltar, porque eu considero isso como transporte. Mais ou menos isso. (...) Eu ia por uma questão pessoal, para poder andar de bicicleta na rua, então assim, eu me sentia confortável de andar em um grupo grande, e pela questão política mesmo, de ocupar a rua, então quando você vai com muitos ciclistas, fechar a faixa, para dar visibilidade à bicicleta também. Tanto que igual eu estou te falando, para mim, andar de bicicleta era tenso, não era prazeroso. Era tenso, eu chegava em casa com muita dor porque eu tinha medo do trânsito, mas eu achava importante ir para exatamente se quebrar essa violência no trânsito. De ter um espaço ali para o ciclista. (**Canote**)

Assim como verificado através do comentário de **Canote**, foi observado também através da rede social, que lazer e transporte por bicicleta predominantemente são tratados como dimensões separadas. Em algumas das discussões acompanhadas, observou-se até mesmo uma crítica ao poder público, por priorizar o uso da bicicleta como “somente” para lazer, como pode ser verificado através da discussão transcrita¹⁰⁴, na qual se discutiu o uso das bicicletas dentro do metrô:

Tava pensando aqui, o que vcs acham de, durante a massa, nós entrássemos em parques (o municipal, por exemplo) e metrô (tipo ir da estação central até o shopping estação) para mostrar que é perfeitamente possível usar os parques como rota alternativa ao trânsito e que metrô + bike é uma excelente alternativa para quem

104 Foram extraídos apenas alguns comentários mais relevantes para o entendimento da questão colocada.

precisa vir ao centro.
Oq vcs acham? (**Válvula, via Facebook**)

Você usa o metrô, **Válvula**? Precisamos de abrir um contato com a CBTU para instalação de bicicletários nas estações e permitir bicicletas nos horários de vale (8:30 - 11:30 / 14:00 - 16:30). Nos horários de pico não cabe nem pessoas, quiçá bicicletas. (**Câmara de Ar, via Facebook**)

Não uso mais, **Câmara de Ar**. Hoje em dia é só bike mesmo. Mas oq quis dizer é que é necessário que haja mais horários em que a bicicleta seja permitida. Nos horários de pico sei que fica MUITO cheio mas ainda assim acho que seria algo possível, pq ser liberado apenas depois das 20h é apenas para **lazer**. (**Válvula, via Facebook**)

Não acho que seja apenas para **lazer**. Não é ideal, claro. Só de se permitir durante a semana, já cria possibilidade de integrar bike e metrô, por qualquer motivo. Na "pior" das hipóteses, já permite que a volta para casa tenha essa facilidade (...) (**Câmara de Ar, via Facebook**)

O que se verifica no caso da implantação das ciclovias de Belo Horizonte, é que elas são desconectadas e mal sinalizadas, o que de fato não favorece os deslocamentos de bicicleta já que as ciclovias levam as pessoas “do nada para lugar nenhum” como foi evidenciado em alguns comentários na rede. O que se quer considerar, no entanto, é que fica claro que o lazer não é problematizado, mas tratado como consenso. A discussão acima transcrita ampliou-se e debateu-se também os horários de permissão para entradas de bicicletas não só no metrô (permitido a partir das 20:30h durante a semana, sábado após as 14h e aos domingos e feriados entre 5:15 e 23h), mas também no BRT-Move¹⁰⁵ (permitido somente aos sábados a partir das 15h, e aos domingos e feriados durante o dia todo), em Belo Horizonte.

Os horários em que as bicicletas são permitidas nesses veículos, geram insatisfação dos usuários que portam bicicleta pois não favorecem os deslocamentos diários nos deslocamentos de casa-trabalho-casa. Por isso, essas políticas de intermodalidade (a exemplo, metrô + bicicleta e BRT + bicicleta) com horários restritos, junto à desconectividade das ciclovias, levam à compreensão de que tratam-se de políticas de lazer e não de transporte. Não cabe aqui, discutir a questão dessa permissão em específico, ou problematizar os horários que deveriam ou não permitir a entrada com bicicleta nos metrôs e ônibus (embora seja uma discussão relevante), mas perceber que o lazer é considerado por muitos integrantes como tempo livre das obrigações, após a jornada de trabalho e estaria separado da dimensão do transporte.

É possível considerarmos aqui que alguns cicloativistas criticam pejorativamente

105 As informações de horários de permissão da bicicleta nos transportes coletivos foram retiradas do site: <http://bhemiclo.org/bicicleta-e-transporte-publico/>

as políticas públicas de transporte que atuam nas demandas dos ciclistas quando constroem e planejam ciclovias. Não queremos descaracterizar suas demandas mas, ao colocarem que o uso da bicicleta para o lazer estaria separado do uso deste veículo como transporte, eles estariam até enfraquecendo seus argumentos, já que o uso da bicicleta como transporte, como foi colocado na introdução deste trabalho e evidenciado em algumas falas dos participantes, está relacionado à dimensão do lazer. Para ilustrar essa posição, salienta-se que andar de bicicleta para o deslocamento acaba se tornando por vezes um passeio ao trabalho e acrescentando momentos prazerosos no dia-a-dia. Ressalta-se ainda que, discutir as implantações de ciclovias mesmo para uso do lazer, deveriam também ser pautas importantes do movimento cicloativista, posto que o lazer é um direito humano, e está relacionado a outras esferas do cotidiano, como é considerado através da seguinte passagem:

Não, eu acho que não é dissociado não. Porque por exemplo, onde eu trabalho, uma das questões era de garantir o direito ao lazer de jovens e adolescentes da periferia, que estão em situação de criminalidade. Então tipo assim, eu vou dar um exemplo de onde eu trabalho, que isso faz mais sentido para mim. Eu trabalho num programa de controle de homicídio, de tentar diminuir a criminalidade, de que jovens morram. O programa está localizado em lugares que tem alto índice de homicídio, e a gente atua com oficinas. Aí tem oficinas de esporte, de dança, de cultura e tudo. E eu enxergo como... porque a gente trabalha com a questão da violação dos direitos dos jovens e adolescentes. E um dos direitos violados é o acesso ao lazer. Então é uma questão política, é uma questão de direitos e é uma questão do contexto também. Então o acesso ao lazer, se eles não estão tendo, é uma violação. Por exemplo, eu não ter o acesso de poder andar de bicicleta na rua sem ter o risco de... de ter uma violência ali, é uma questão política e é um direito, e é um direito ao lazer. Então eu acho que é uma pauta também. Quando eu falo que eu não estou indo lá, eu estava pensando mais num viés de transporte, de mobilidade e de direito à cidade, direito à rua. Mas também acho que sim, o lazer é um direito e é uma questão política sim. (...) Porque o lazer é um direito, né? O acesso ao lazer é um direito, tem muita gente que não tem acesso. E eu sei que até o próprio uso da bicicleta, para dar uma volta na Lagoa, fazer um passeio com bicicleta eu também acho que entra na pauta porque a gente também está discutindo o lugar onde a bicicleta está. Eu lembro até uma vez que eu estava andando no passeio, aí me xingaram porque eu estava andando no passeio, porque não era um lugar de andar de bicicleta. Aí fui andar na rua, aí me xingaram porque não era o lugar de andar. (...) Eu acho que pode ser [relacionado] porque algumas pessoas vão também para... igual o pai que estava com a filha, talvez ele não estava ali tão com a questão de fazer um trajeto e de transporte, mas com a filha também, para andar de bicicleta, né? Já vi gente mais velha... (**Canote**)

Canote observa que deve-se também questionar o lugar da bicicleta na cidade nos seus mais variados usos. Outra consideração importante levantada por **Canote** no comentário acima é que, como o Massa Crítica agrega um número grande de participantes, essas pessoas têm os mais variados interesses em participar do grupo, que não se limitam à questão do engajamento político. Muitos buscam ali, vivenciar um passeio de bicicleta na cidade na segurança que um grupo grande de ciclistas pode oferecer: “No cotidiano nós somos oprimidos

e quando a gente está junto na Massa Crítica, nós estamos determinando a forma de usufruir das ruas. E a gente passa a predominar sobre o carro, sobre o ônibus.” (**Catraca**)

Observa-se ainda que, mesmo analisando-se apenas um indivíduo, é possível perceber certa nebulosa motivacional, visto que o interesse em participar dos encontros do Massa Crítica pode variar também em decorrência do estado emocional da pessoa e de sua relação com as mais diversas esferas da vida, como pode ser percebido através do seguinte fragmento:

Primeiro, eu acho muito doido ver uma galera toda concentrada de bike na cidade, que é um negócio raro. (...) Então o lado social da Massa eu acho legal também e sei lá, às vezes eu só estou a fim de pedalar mesmo com os amigos e juntar uma galera, a gente compra uma cerveja e vai, sabe? Por vários motivos. Cada rolé eu vou por um motivo. Tem uns que eu não vou porque eu também não tenho motivo, sabe? Tem muitas vezes que eu não estou a fim de ir na Massa Crítica, eu não vou, vou fazer outras coisas. Acontece também, né? Não é todo dia que você está a fim de pedalar. (**Roda**)

Fica claro através desse comentário, que cada encontro do Massa Crítica pode ser motivado por diversas razões. Assim como também pode haver falta de interesse em determinados encontros. Como observou-se também através das visitas em campo, cada encontro tinha desensadeamentos diferentes. Em algumas “Massas” haviam por exemplo demandas diferentes, como a comemoração do Dia Mundial Sem Carro em setembro, a festividade do carnaval em Fevereiro, o apoio às ciclovias de São Paulo, realizado em março ou a defesa da continuação das obras da ciclovia da rua Fernandes Tourinho, pautada em abril.

Ainda a respeito das diferentes motivações para participar do coletivo, **Roda Livre** coloca em sua fala que passou por um momento onde sua participação no grupo não era motivada por uma busca por vivenciar um momento de lazer, mas por querer engajar-se num movimento em prol do respeito aos ciclistas e por uma disseminação do seu uso. Mas ele coloca que atualmente sua motivação está mais vinculada ao aspecto lúdico da experiência, sem se envolver tanto com a organização do coletivo:

Então... já não foi, sabe? Apesar do objetivo, um dos principais objetivos ser o lazer, eu já tive mais objetivo com o ato em si, sabe? Com o desdobramento daquela ação. O que que as pessoas em volta estão achando e entendendo disso e como... Como fazer isso crescer, como isso, como aquilo e ficava muito pirando e coisas desse tipo e não no lazer em si. Só que sempre foi algo que me divertiu demais. Então eu fui descobrindo esse lado do lazer. Claro que na primeira vez eu entrei bem no lazer, mas aí eu fui me envolvendo e querendo muita coisa, desejo próprio mesmo. Então era coisa da minha cabeça mesmo. Hoje eu já estou na parada por lazer também e quando eu posso somar eu somo, quando não, não. Já fui mais ligado em como que as coisas estão acontecendo e tal. (...) mas, sempre foi algo que trouxe muita alegria, o momento em si. É bem divertido. Então eu fui focando cada vez mais só no divertido,

e desligando de ficar querendo ver qual que é o trajeto ou não, querendo que dê nada, só chegar e ir mesmo. O que é bacana pra caramba, aproveitou pra gritar muito, é muito gostoso! (**Roda Livre**)

Queremos deixar claro que mesmo que em alguns momentos a motivação foque em algum ponto principal, como o desencadeamento das ações ou a busca pela diversão, isso não significa que uma possibilidade exclua a outra. Ao contrário, elas se confundem, se misturam, se alternam. **Roda** corrobora esse entendimento em sua fala e acrescenta ainda em suas considerações o caráter fluido do Massa Crítica:

Sempre rola uma pegada tipo política, mas é uma política que a galera faz porque quer. Ninguém está ali tipo: “Ou esse é um movimento político, você tem que se filiar, você tem que vestir a camisa.” Não, não é. Quem está ali é porque está a fim de dar um rolé, está a fim de curtir os amigos, ou está a fim de curtir a própria política mesmo. Aquilo ali é o lazer da pessoa? É. Sei lá, é o que dá prazer para ela, principalmente, não só lazer. Tem muita gente que está ali porque curte a vibe política. Então eu acho que é um prazer para todo o mundo que está ali. Ninguém está ali por obrigação, já começa por aí. E segundo por estar pedalando, tem muita gente que está ali porque: “nó velho, que doido, vamos pedalar com a galera.” Tipo assim: “Vamos pedalar com a galera para o buraco?” “Vamos, só porque eu estou pedalando com a galera mesmo.” [cria uma espécie de diálogo a partir da argumentação] A galera vai mesmo porque tipo assim, está a fim de curtir e [...]. Se estiver desgostando do rolé pode abandonar também a qualquer momento. Então tem muitas vezes que a galera vai, do tipo: “ah vamos ver o que vai dar, né?” Vai que vai. (**Roda**)

No comentário de **Roda**, vemos reunidas as diferentes motivações para participar do grupo e ainda a consideração de que mesmo com o interesse “mais político”, isso pode mesmo ser o “lazer da pessoa”. Como ele mesmo considera, ninguém está ali por obrigação.

Voltando à questão do lazer, é importante considerar que, embora à primeira vista ele possa estar associado ao tempo-livre, após um breve aprofundando em algumas conversas, outras questões vieram à tona:

Eu tenho uma certa dificuldade com a ideia de lazer, sabia? Porque eu encontro muita satisfação no trabalho. Então trabalho me cansa também, me fatiga, me causa muito estresse às vezes, mas eu encontro muito lazer no meu trabalho, entendeu? Prazer e lazer. Eu acho que me divirto muito fazendo o que eu faço. Então no meu caso, a ideia de lazer não está tão dissociada da ideia de trabalho. Que muitas vezes isso é colocado como oposto, né? O trabalho é o oposto do lazer, tanto é que tem a hora de trabalho e a hora de descanso, que é a hora de lazer. Então assim, eu sou artista de rua, muitas vezes eu trabalho na rua e trabalhar na rua é [...], é uma coisa muito gostosa. E trabalho com música também, então pra mim, fazer shows, cantar é um negócio que é super prazeroso também e ao mesmo tempo é meu trampo [trabalho], é o que eu faço. Então no meu caso eu não tenho essa dificuldade, de separar lazer de trabalho. E acho até massa isso na verdade porque isso é muito gostoso, ter essa mistura. Andar de bike é uma coisa que eu tiro muito lazer nisso. Acho que a bike com certeza é um instrumento de lazer, me permite não só ter lazer em cima dela, mas ir a lugares onde vou ter lazer. Ir às praças, ir às manifestações culturais e... que mais? Ah, frequentar os movimentos culturais mesmo, sabe? Show, ir a festas, isso é o que eu considero lazer. E inevitavelmente internet. Eu acho que internet é um lugar também que a gente

trabalha, a gente colhe informações também, é um lugar de atividade, mas é um lugar de prazer também, é um lugar de lazer também, onde a gente encontra pessoas, encontra informações prazerosas, divertidas. Eu acho que lazer pra mim é isso, lazer é estar bem. Então pra mim, as minhas atividades de lazer são essas mesmo. Frequentar movimentos culturais, fazer o meu trabalho. (...) E é isso. Eu me divirto muito, tenho muito prazer. Aí eu estou fazendo uma associação entre lazer e prazer, assim. Lazer e prazer são coisas que eu estou identificando como muito próximas aqui, com essa sua pergunta. Mas eu tenho muito prazer nisso de estar... trabalho assim... trabalho é uma coisa que me dá muito prazer. Não só o meu trabalho de artes, minha produção artística e tal, como o trabalho doméstico, o trabalho do dia-a-dia, cuidar de uma planta, melhorar a casa, organizar uma coisa que não está muito legal, isso tudo acho que considero como lazer também. A troca, né? Com meus parceiros aqui em casa, acho que é por aí mesmo. **(Aro)**

Através desse comentário, podemos considerar que algumas pessoas têm formas diferentes de se relacionarem com o trabalho ou o lazer, implodindo essa separação. Em outras falas, percebeu-se ainda que o engajamento em movimentos sociais é também uma forma de vivenciar o lazer embora imbuído de responsabilidades:

(...) eu já tenho uma perspectiva diferente, que eu dedico boa parte do meu tempo no engajamento de diferentes causas sociais e coletivas. Eu tenho esses dois momentos, mas tem o momento que eu me dedico ao ócio. Que é basicamente um lazer mais cultural. Desfrutar de um show, de uma música, de... de ir para uma praça, encontrar os amigos. Agora eu tenho muito a questão do lazer voltado para usufruir da liberdade na cidade, sabe? Porque eu acho que a cidade proporciona. A cultura, o lazer, é... usufruir do espaço público. O encontro com os amigos, às vezes fazendo algum movimento cultural, tocar um tambor, um show, enfim. É... agora, tem parte da minha vida também que eu dedico os meus momentos de tempo livre a engajamento nessas causas, assim. O que me dá uma satisfação e um retorno muito grande. É... e aí eu participo dos movimentos sociais e tal. **(Catraca)**

Para **Catraca**, o engajamento em causas sociais é também uma forma de usufruir os momentos de lazer porque traz um retorno pessoal no sentido da espiritualidade e da felicidade. E é algo “que eu realizo no meu tempo livre.” Mesmo entendido enquanto uso do tempo livre, nesse sentido, ele difere do conceito proposto por Dumazedier, pois de alguma forma, o indivíduo engajado nesse tipo de movimento acaba assumindo algumas responsabilidades, que podem ser entendidas como uma espécie de obrigação também, pois devem responder por seus compromissos e não simplesmente consumir-se o tempo supostamente disponível.

Nesse panorama, destacamos que os nossos valores e a nossa cultura permeiam também os nossos momentos de lazer. Como indivíduos pertencentes a uma cultura, não conseguimos nos livrar de nossas crenças, nossos julgamentos e os dos outros, enfim, num simples intervalo entre jornadas de trabalho. Consideramos ainda que é cada vez mais comum a fuga do trabalho no próprio trabalho: o acesso às redes sociais, jogos pelo computador e uma

infinidade de possibilidades que a capacidade humana tem de se desvencilhar mesmo que mentalmente das situações árduas e desgastantes do cotidiano. Mas nesse sentido, o lazer não estaria relacionado mais às emoções e sentimentos do que propriamente a uma tarefa específica? Afinal, se uma atividade pode ser lazer para um indivíduo, como pode ser trabalho para o outro, o que estaria diferenciando estas tarefas seriam a intencionalidade do indivíduo, as sensações e emoções evocadas pela prática? Acreditamos que o lazer perpassa tudo isso mas não se restringe a somente emoções, intencionalidades e sentimentos. Não se funde com trabalho, mas permeia. É uma busca individual, mas que pode ser também coletiva, como bem lutam os movimentos de ocupação urbana. Assim, o lazer está relacionado aos movimentos sociais sejam nas pautas de suas lutas, sejam nas suas formas de ação e engajamento, como será explorado no tópico seguinte.

4.7 Relações entre lazer e movimentos sociais

“ Havendo bicicleta na rua, é político, mas eu estar pedalando é lazer, sabe?” (**Manete de Freio**)

O Massa Crítica difere de outros grupos ciclísticos da cidade pela intencionalidade colocada em torno dos seus percursos urbanos, que não se limitam ao interesse físico-esportivo mas implica também uma questão mais ampla de mobilidade urbana e disseminação do uso da bicicleta e respeito aos ciclistas. Trata-se de um movimento que contesta o espaço público para as pessoas e o atual modelo de mobilidade. Sua forma de ação está relacionada com o tipo de cidade que se quer construir: mais divertida, mais propícia para os encontros sociais, mais humana e menos motorizada:

(...) a Massa Crítica é perfeita nesse sentido porque ela é um movimento social, contestatório, é um movimento político, nesse caráter de que... reivindicar o uso da bicicleta na cidade é um movimento político, mas ela não tem nenhuma outra obrigação para além daquele momento mesmo, que é um momento de lazer, de descontração na cidade. Então ela tem... relativamente se dá muito no final de semana, sexta-feira ou num domingo. Então assim, é um momento de alegria mesmo, de ausência de compromisso e de responsabilidade, obrigação, e por isso que foi a minha crítica, sabe? Porque ela se reduz a isso. A Massa Crítica é muito bem essa combinação. Agora por outro lado, todo movimento social que reivindica um direito sobre a cidade, dentro desses direitos, tem a dimensão do lazer. Por exemplo, sábado agora eu participei do movimento para a criação de um parque, no bairro Jardim América. É uma área verde, uma das últimas que tem hoje no bairro, e moradores do entorno estão reivindicando tornar ela um parque. Contra um empreendimento imobiliário que empresas e a prefeitura querem liberar para construir ali na área. Então o mote principal é a preservação da natureza, mas imbuído da defesa do espaço

público. Quando se fala em defesa do espaço público, está falando da dimensão de usufruir da cidade no ócio, no seu tempo livre, que é por sua vez lazer. Então assim, a Massa Crítica, ela reivindica também a cidade na sua dimensão coletiva, pública. Em que os espaços da cidade sejam determinados pela... pelo interesse dos cidadãos e não pelo interesse do transporte individual motorizado. Que está ligado ao interesse pelo deslocamento ao trabalho, que está condicionado também ao deslocamento da mercadoria. Então, é... são projetos e visões de cidades diferentes. Então quando a gente reivindica a cidade para o uso da bicicleta, quando uma Praia da Estação reivindica a Praça da Estação para simplesmente... um lugar abstrato na cidade que ninguém usa, né? A Praça da Estação era um lugar vazio, abandonado. Quando o carnaval ressurgiu em Belo Horizonte, são movimentos sociais, políticos, que estão reivindicando a dimensão do espaço público, a dimensão da cidade para o lazer, para a cultura, para o ócio, o tempo livre e não só para o mundo do trabalho, para locomoção das pessoas, mercadorias, sobre a ótica do interesse privado. **(Catraca)**

A forma de ação do grupo, representa a própria dinâmica que se pretende estabelecer na cidade. Nela, o universo do lúdico não estaria dissociado das realizações e vivências urbanas:

É libertador. É você se sentir... é igual você pular carnaval numa rua que você sempre passa, é... você passar com o bloco numa rua que você sempre passa nas suas funções objetivas, nas suas funções do dia-a-dia e aí de repente, você está no meio da Afonso Pena, se divertindo. Aquela rua ali que tem um caráter muito objetivo, muito prático. De repente ele está ali, servindo a um... a uma questão subjetiva! Está ali te abrindo outros espaços! O espaço parece que ele se multiplica. As possibilidades de uso do espaço. Essa questão de ocupar as ruas ela é muito forte. Eu acho que a Massa Crítica ela te traz isso muito forte, sabe? Você estar na rua, ocupando a rua, a rua é nossa, né? Esse é um dos lemas que a galera costuma gritar: “A rua é nossa!” E é isso, a rua vira sua, nem que seja por um tempinho ali que você está passando, mas é o suficiente para você ter uma outra vivência do espaço público. É o suficiente para você ter uma outra compreensão daquele espaço, você ter outra é... vivência mesmo. As possibilidades se multiplicam, então o sentimento é esse, de empoderamento, de protagonismo, é de liberdade, sabe? E é muito forte isso. São sentimentos que são revolucionários eu diria. É um tipo de sensação que transforma a sua forma de viver a cidade. Acho muito importante. **(Aro)**

Assim, participar do grupo Massa Crítica é ajudar a estabelecer outras lógicas na cidade, é romper com as imposições postas sobre o uso e ocupação urbanos e apropriar-se dos espaços públicos como espaços do acontecer humano, das realizações. Fazer com que as ruas deixem de ser apenas locais de passagem e tornem-se espaços vividos, espaços habitados.

Aro coloca também que o Massa Crítica é um movimento contestatório mas que é vivido de maneira lúdica, tornando dessa forma, o engajamento político mais interessante:

O carnaval de rua eu acho que é uma prova disso assim, tremenda, que é o lazer por excelência. O carnaval, uma semana de puro lazer, em que os movimentos vão encaixando suas pautas. Que por exemplo, rolou o Bloco do Síndico, Chama o Síndico, não sei se você foi, foi esses dia aqui na Afonso Pena, foi maravilhoso. Na hora que passou em frente da Prefeitura, teve uma musiquinha lá, do Fora Lacerda, que é o posicionamento político da galera ali. Eu acho [...], sacou? Que é um momento mesmo, [...], o carnaval é uma hora de muita alienação também, né? Então se você consegue canalizar a luta pelo viés do lúdico, pelo viés do lazer, maravilha. Eu acho

que a Massa Crítica tem essa potência também. De levantar pautas necessárias pelo lazer, pela brincadeira, pelo lúdico. Acho que essa é a pegada da Massa. Ela ser um movimento de lazer, um movimento de diversão, do lúdico mesmo, mas com um fundo político, com uma proposta por trás que é o lúdico ali, mas a partir do momento que você entra no espaço de diálogo, você está batendo de frente simplesmente com a indústria automobilística, que é uma indústria de um peso político absurdo. Então, eu acho que tem tudo a ver essa mistura de movimento social e movimentos de lazer. Eu acho que é totalmente possível e desejável inclusive. Eu acho que os movimentos que têm mais capacidade de se estabelecer são esses. Até porque a luta é uma coisa que tende a ser muito fatigante. Se você consegue colocar ali um elemento de alegria, de renovação, uma energia mais pra cima, isso é super bem vindo sempre. (**Aro**)

Assim como **Aro** considera a respeito do tom de brincadeira, de diversão, presente nas formas de atuação de determinados movimentos, também outros membros fazem consideração semelhante ao mencionarem que, caso esse tom desapareça, o movimento Massa Crítica teria grandes chances de ter o mesmo fim. Há, portanto, um interesse em reproduzir o caráter festivo nas manifestações tornando-as assim interessantes para os próprios indivíduos engajados. Considera-se, contudo, que alguns participantes não têm consciência do ato político implícito nas ações do grupo, embora elas acabem agregando apoio ao movimento, como coloca **Conduíte**:

(...) no lazer, a ocupação do espaço público já é um ato político. Você ocupar a rua e ser visto, e fazer isso, você pode fazer de uma maneira divertida, não precisa ficar levantando bandeira ou fazendo passeata, com esse objetivo. Eu acho que o lazer, tipo, a Massa Crítica assim como o carnaval, ou qualquer outro movimento da rua, ele pode ser político ao mesmo tempo que pode ser lazer também. Acho que as pessoas que participam são responsáveis por fazer isso, pelo sucesso disso, mas acho que dentro do lazer e... dentro dos movimentos sociais, as pessoas que estão envolvidas elas estão cem por cento conscientes que aquilo está acontecendo. Tipo, se eu vou por exemplo na BH em Ciclo, eu sei que aquilo é uma coisa política, é alguma coisa que vai interferir diretamente em direitos, e tal. Na Massa, você pode não ter consciência disso, mas estar fazendo também. Eu posso chegar lá querendo conhecer pessoas, mas no bolo, na massa, eu engrosso o caldo e faço aquilo acontecer, de uma maneira que eu estou me divertindo. (**Conduíte**)

O Massa Crítica nesse sentido, difere de alguns movimentos sociais justamente pelo ponto de que muitas vezes os participantes não concebem-no como uma luta política, uma forma de ação direta, deixando portanto transparecer uma falta de conhecimento de causa. Assim, as participações acabam sendo mais fluidas e menos preocupadas com os seus desdobramentos. Mas por isso, não deixam de “engrossar o caldo” do movimento, contribuir para o desenrolar de suas ações. **Roda** também traz à tona que o sentido político do grupo não é limitante, afinal quem está participando do Massa Crítica quer também se divertir e não simplesmente enquadrar aquele momento num ritual sindicalista:

Não tem ninguém ali que é xiita do tipo: “ah tem que pedalar assim, até o final, não

sei o que”. Acho que não tem isso não. É porque geralmente quando é assim, neguim fica sozinho. Não consegue mobilizar muita gente não. Ainda mais na sexta-feira à noite. A galera está querendo curtir mesmo, a semana já foi estressante o suficiente, então esse horário da Massa Crítica é um horário que a galera já está tipo assim, [...], vamos curtir pelo amor de Deus, vamos tomar uma cerveja, vamos descontrair, eu já trabalhei a semana inteira. Oito horas da noite, neguim acabou de sair do trabalho também, ninguém quer ficar fritando não, a galera quer curtir. **(Roda)**

Como comenta Chris Carlsson em reflexão sobre a Massa Crítica, ela “foi concebida para ser um novo tipo de espaço político, não relativo a protesto, mas sim relativo a celebrar nossa visão de alternativas preferidas, mais obviamente, neste caso, pedalando sobre a cultura do carro” (LUDD, 2005, p.125). Mesmo tratando-se aqui como movimento social, dada as suas reivindicações de um modelo de cidade não hegemônico, com escala mais humana e que implicaria a descentralização e condições mais propícias de relacionamentos comunitários, o grupo difere de muitos outros grupos mais clássicos relacionados nessa categoria pelas suas particularidades e formas de ação, que não se pautam em assembleias constituídas, reuniões periódicas ou organizações hierarquizadas. Mas não é também tão simplesmente pedalar pela cidade. Massa Crítica é, portanto, um misto entre lazer e movimento social:

Movimento social, obviamente é uma coisa que elas [as pessoas que se mobilizam] fazem porque elas precisam e porque elas querem. Então Massa Crítica tem essa pegada aí. Lazer eu acho que as pessoas precisam, mas elas não percebem que elas precisam de lazer. Tem muita gente que acha que não precisa, que acha que consegue viver de trabalho e de televisão. Sendo que televisão já é uma forma de lazer. Mas então assim, acho que as duas coisas já se assemelham por aí. É uma coisa que as pessoas precisam e que as pessoas querem. Primeira ligação eu acho da Massa Crítica com lazer e com movimentos sociais é isso. As pessoas têm necessidade disso, é uma coisa que o ser humano precisa para viver. (...) Então, nos movimentos sociais, a galera está reivindicando uma coisa melhor [...], então o povo do bairro se reúne e a Massa Crítica é isso também [...], do tipo: “está uma [...] [muito ruim] de pedalar na cidade, vamos juntar a galera aí e vamos brigar por isso, porque está ruim, nós temos que fazer alguma coisa.” Então, o movimento social veio por uma necessidade da pessoa de melhorar uma condição de vida dela. E com a melhora da condição de vida obviamente ela vai conseguir viver melhor, ter uma qualidade melhor de vida, ter mais prazer na vida dela e isso, todas essas coisas, são consequências também de ter um lazer, de ter um ócio produtivo, de ter atividades extra-profissionais, e tipo, essas coisas só são possíveis depois que você consegue ter uma vida estável, uma vida boa, uma vida equilibrada. Então você só pode ter lazer se você tiver uma vida equilibrada. Se você não tiver uma vida equilibrada você está numa batalha o dia inteiro. Se você está na batalha o dia inteiro, sua vida é uma [...] [ruim], e aí tem que brigar por alguma coisa, tem que juntar uma galera que realmente se identifica com o seu problema, e aí vira um movimento social. Então acho que é um ciclo, a gente busca ter uma vida boa, para ter uma vida boa você precisa de ter o seu lazer, e para você ter o seu lazer, você precisa reivindicar uma melhora da sua situação de vida, se a sua situação não for boa. Então acho que fica num ciclo ali, essas três coisas. E a Massa Crítica é parte disso, porque quem pedala na cidade quer melhorar a vida de quem pedala na cidade. **(Roda)**

Em vista de todas essas considerações presentes nos comentários dos membros entrevistados, consideramos que não é suficiente a separação entre lazer e política, mas nesse

caso específico, movimentos sociais estabelecem relações dialéticas com a dimensão do lazer:

Ah lógico, eu acho que não tem jeito de desvincular uma coisa com a outra. A gente tende meio que a compartimentalizar as coisas, né? Ah, é um movimento social então não é lazer. (...) A diversão, o lazer, a leitura, a bike, pedalar, o movimento social, eles não têm que ser separados uma coisa da outra, eles podem estar conectados. E na verdade eles estão conectados o tempo inteiro. Ele é lazer, ele é movimento social, ele tem reivindicação, ele é político, ao mesmo tempo tem muitas pessoas que estão aqui só pelo fato de andar mesmo e não tem essa, não tem todo esse engajamento, essa vontade, e eu acho que é isso mesmo, o movimento tem que ser aberto, tem que aceitar as coisas, tem que ser dinâmico, não dá pra ser fechado e colocar uma viseira e achar que é só uma coisa assim, e pronto. **(Selim)**

A dimensão lúdica presente nos encontros do grupo Massa Crítica não é algo que se possa explicar facilmente, mas vivenciar, dada sua multiplicidade de possibilidades e significados simbólicos que a uma mesma prática social, pedalar pela cidade, pode ser atribuída. Mas é possível afirmar que, o uso da bicicleta, no dia-a-dia, acaba se tornando uma forma de experimentar momentos lúdicos nos deslocamentos ordinários e a implodir a separação entre trabalho e lazer, como foi relatado: “(...) eu passei a perceber coisas muito interessantes na cidade que eu não prestava muita atenção e sei lá, eu passeio todos os dias. Antes eu só ia ao trabalho. Pegava o ônibus para ir trabalhar. Hoje, a minha ida ao trabalho é um passeio, e passear é legal demais.” **(Pedal)**

Com isso, a bicicleta não é somente uma tecnologia de transporte eficiente, não poluente e propiciadora de uma melhoria das condições físicas do usuário. Ela é também um veículo que transporta o indivíduo para experiências mais profundas nos seus deslocamentos e permite uma liberdade de usufruir e vivenciar a cidade de forma que imerge o corpo ao ambiente (urbano) de maneira quase mutualística.

Concordamos com Lefebvre (1969, p.118), quando aponta que a realidade urbana deva ser destinada aos “usuários” e não aos especuladores, aos promotores capitalistas, aos planos dos técnicos. Como estratégia para essa efetivação, o filósofo cita um exemplo que ele considera “simples e trivial”, mas que aqui tem maior importância: é preciso limitar a importância da indústria automobilística na economia de um país, e o objeto “carro” na vida cotidiana, na circulação, nos meios de transporte.

Lefebvre considera ainda que para enfrentar a problemática urbana, é necessário acabar com as separações: “cotidianeidade-lazeres” ou “vida cotidiana-festa”. Com suas palavras: “O problema é restituir a festa transformando a vida cotidiana. A cidade foi um espaço ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras, pelas festas. Que ela reencontre essa função para além das funções, na sociedade urbana metamorfoseada.”

(LEFEBVRE, 1969, p.119)

Dessa forma, o lazer revela nessas práticas um sentido de uma busca por prazer, mas é também uma forma de agir permeada por valores culturais, crenças e símbolos. Assim, concordamos com Gutierrez (2001) quando ele pontua que é comum confundir lazer com cultura, sendo que por vezes algumas definições parecem torná-las tão próximas a ponto de perderem suas características que as diferenciariam. Mas discordamos por outro lado, já que o lazer não está restrito à busca pelo prazer, como pode ter sido percebido através da sua relação com o associativismo político. Como foi enfatizado anteriormente, o lazer é uma dimensão da cultura, mas também é caracterizado por uma vivência lúdica, no tempo-espço social. Ele está relacionado a outras esferas da vida como a do trabalho, da economia, da política, mas também não pode ser confundida a uma coisa ou outra. Lazer aqui não é o mesmo que política, mas a busca política e suas formas de engajamento estão também relacionados ao lazer.

A esse respeito, corroboramos a colocação de Gutierrez (2001) ao apontar que “a dimensão social do lazer como espaço formador da personalidade e detentor de um potencial emancipador e revolucionário das relações constituídas de poder e dominação” (p.80). Acrescenta-se a esse aspecto também que os indivíduos que se envolvem nos movimentos políticos de contestação da ordem social estabelecida e das formas de uso e ocupação urbanas, como a Massa Crítica, estão também interligados numa rede de amizades, de valores, estão buscando seus pares, querem unir forças e dialogar com seus semelhantes. Mas querem também fazer desses momentos de lutas também momentos do encontro com o outro, com a cidade. Com o igual e o diferente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve, como objetivo geral, compreender possíveis relações entre movimentos sociais e lazer, por meio do estudo da atividade ciclística dos integrantes do grupo Massa Crítica em Belo Horizonte. Para alcançar esta meta, buscou-se investigar as vivências dos sujeitos nesses encontros, bem como suas principais motivações e interesses imbuídos na associação ao grupo, tentando compreender como os participantes relacionam as dimensões aqui estabelecidas, entre lazer e movimentos sociais. Buscou-se também investigar as ações políticas do grupo, a fim de compreender de que maneira os seus integrantes, através da prática ciclística no ambiente urbano, promovem um embate político no sentido de propor mudanças na estrutura cultural dominante.

No decorrer das discussões desenvolvidas, foi destacado que o urbanismo ortodoxo tem privilegiado os automóveis em termos de soluções de transporte em detrimento dos transportes públicos e não motorizados. Com isso, o urbanismo alterou as relações sociais e fez com que as cidades se tornassem menos humanas e as ruas mais desertas. Os automóveis, ao contrário de reduzir as distâncias e aproximar as pessoas, tiveram o efeito oposto, criando sua própria dependência e afastando dos espaços públicos as pessoas e limitando as possibilidades de encontros sociais.

Originados já nos anos de 1960, movimentos sociais urbanos já davam conta de atribuir duras críticas a esse urbanismo que não pode ser compreendido como neutro. Os Provos, movimento contracultural surgido em Amsterdam, representa um símbolo de resistência à sociedade capitalista ao promover ações lúdicas em espaços públicos, estabelecendo embates com a cultura imposta e mesmo com a polícia local.

Assim, o grupo Massa Crítica, que sofreu influências desses movimentos contraculturais a exemplo de Provos, coloca em suas demandas a insatisfação com os privilégios concedidos aos veículos motorizados nas grandes cidades e, defendendo com maior afinco a cultura da bicicleta, promovem encontros mensais nos centros das cidades, posto que pode ser compreendido como fenômeno mundial, acabando por implodir a separação entre festa e nesse caso, movimentos sociais. O Massa Crítica então, como movimento relacionado à teoria dos chamados novos movimentos sociais, compreendido através dos estudos de Maria da Glória Gohn (2012; 2014) e Ilse Scherer-warren; Paulo J. Krischke (1987), estabelece relações intrínsecas com a dimensão do lazer, evidenciado em suas formas de ação.

Quanto aos principais interesses e motivações à participação no grupo, a

investigação revelou que estão envolvidos a vontade de engajamento em uma causa política julgada necessária, além de reivindicar o direito à cidade, não relativo a apenas circular por ela, mas à sua real apropriação e função do habitar. São também motivadores, a vivência de momentos transgressores e a ocupação de ruas que em momentos ordinários tornam-se quase repulsivas. Essencial também é poder conviver e reconhecer outros ciclistas, que se identificam com determinadas situações, que compartilham experiências muito semelhantes. Além disso, foi evidenciado por quase todos os entrevistados, a busca pelo prazer, a busca por catalizar essas indignações, de poder gritar e pedir por “Mais amor e menos motor” em ruas cheias de carros e vazias de pessoas e experiências. E como não poderia deixar de ser, rever os amigos, conhecer novos, festejar e pedalar pelas ruas da capital.

No que se refere às compreensões estabelecidas pelos integrantes quanto à relação entre o movimento Massa Crítica e o lazer, foi possível constatar que, embora num primeiro momento o lazer seja considerado como uso do tempo livre disponível, necessário para repousar e vivenciar sensações positivas, momentos prazerosos, e ainda que limitado a isso, foi possível constatar que a participação no movimento é considerada uma forma de lazer, pois o encontro é também um momento de conhecer pessoas, de fazer novas amizades, uma possibilidade de participar de uma rede cicloativista, posto que ali pode ser um meio para se chegar ainda a outros grupos, a outros espaços. Mas o encontro do Massa Crítica, como apontaram os participantes nessa pesquisa, não é somente um momento de lazer. É também uma forma de reconhecimento de classe, de empoderamento, de resistência a uma dada cultura opressora que torna perigosa a cotidianidade na cidade. Uma cotidianidade que enclausura as pessoas e que limita suas vivências urbanas. Sendo assim, o Massa Crítica por eles é considerado um bom exemplo do que pode ser uma forma divertida, lúdica de engajamento político, de reivindicação. Todavia, a dimensão lúdica presente nos encontros do grupo Massa Crítica, não é algo que se possa explicar facilmente, mas vivenciar, dada a multiplicidade de possibilidades e significados simbólicos que a uma mesma prática social, pedalar pela cidade, pode ser atribuída.

Foi constatado nesta pesquisa, que o lazer revela nessas práticas, um sentido de uma busca por prazer, mas é também uma forma de agir permeada por valores culturais, crenças e símbolos. Assim, o lazer não está restrito à busca pelo prazer, como pode ter sido percebido através da sua relação com o associativismo político, mas está relacionado a outras esferas da vida como a do trabalho, da economia, da política. Todavia, não pode ser confundido a uma coisa ou outra. Lazer não é o mesmo que política, mas suas formas de engajamento e ações estão também relacionados ao lazer, sendo espaço formador da personalidade e detentor de um potencial emancipador e revolucionário das relações constituídas de poder e dominação.

Assim, o lazer, superada a concepção dicotômica e simplista que o opõe ao trabalho, deve ser entendido como uma necessidade humana e manifestação cultural complexa, caracterizado por uma vivência lúdica no tempo/espaço social.

As pessoas que se envolvem nos movimentos políticos de contestação da ordem social estabelecida e das formas de uso e ocupação urbanas, como o grupo Massa Crítica, não estão simplesmente lutando pela superação de uma determinada questão ou condição opressora, mas estão também interligados numa rede de amizades, de valores, estão buscando seus pares, querem unir forças e dialogar com seus semelhantes. Assim, as pessoas engajadas em movimentos sociais urbanos, considerando a natureza lúdica e a busca por efetivar o direito à cidade, fazem desses momentos de lutas também momentos do encontro, com o outro e com a cidade.

Considerando as ações políticas do grupo Massa Crítica na cidade de Belo Horizonte, através da prática ciclística no ambiente urbano, a pesquisa evidenciou que, embora considerado como um movimento social propriamente dito, ele precisa reformular suas formas de comunicação e interação com a sociedade mais ampla, considerando-se que não houve, por parte dos entrevistados externos ao grupo, um entendimento consistente de suas demandas ou uma interação no sentido do diálogo, da troca. Nesse sentido, o movimento carece de maiores ações. Além disso, faz-se necessário alinhar algumas medidas e maiores esclarecimentos dentro do próprio grupo, a fim de que seja possível superar questões muito debatidas e repetitivas, como o enfrentamento dos motoristas ou a ocupação das pistas de rolamento, entre outras questões pontuadas nas discussões pelas redes sociais.

Esta pesquisa revela portanto, diferentes possibilidades de vivenciar o lazer, tentando superar conceitos arcaicos e funcionalistas, ainda muito fortes na área. Além disso, analisando localmente um movimento mundialmente disseminado, foi possível evidenciar práticas quotidianas, o que permitiu uma maior aproximação aos sujeitos das ações. Através de uma análise mais próxima da realidade, foi possível constatar também, a importância desse movimento, que propõe alternativas polico-social-ecológicas ao trânsito de Belo Horizonte, em vista da atual problemática urbana e suas possíveis soluções já debatidas por alguns autores (LEFEBVRE, 1969, 1999, 2008; JACOBS, 2009; GORZ, 2005).

Mas as discussões aqui foram apenas iniciadas, o que evidencia a necessidade de maiores contribuições, a partir de diferentes estudos, no intuito de estabelecer outras possibilidades e relações entre os movimentos sociais e o lazer, assunto que pode gerar grandes reflexões. Afinal, essas dimensões só podem ser aproximadas nos chamados “novos movimentos sociais” ou os tradicionais movimentos não permitem também superar essas

fragmentações espaço-temporais? Considerando-se que existem “Massas Críticas” articuladas em diferentes cidades do mundo, o que uma investigação comparativa poderia acrescentar a este debate? É possível que em diferentes contextos, articulações em torno do movimento Massa Crítica desempenhem diferentes ações e tenham relevâncias diferentes em termos de seus papéis para o cotidiano dessas cidades e de seus habitantes? Acreditamos também que, a partir de diferentes mobilizações sociais urbanas, possa se estabelecer diferentes relações com a dimensão do lazer, o que torna-se relevante pesquisas com objetivos semelhantes, com diferentes movimentos sociais.

REFERÊNCIAS

- ABERS, Rebecca e VON BÜLOW Marisa. Movimentos sociais na teoria e na prática: como estudar o ativismo através da fronteira entre Estado e sociedade? *Sociologias*, n. 28, Setembro-Dezembro, 2011.
- AMARAL, Silvia Cristina Franco; PEREIRA, Ana Paula Cunha. Reflexões Sobre a Produção em Políticas Públicas de Educação Física, Esporte e Lazer. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, Campinas, v. 31, n. 1, Setembro 2009.
- ANDRADE, Luciana Teixeira de; SOUZA, Matilde de. Mobilidade Pendular e Transporte Coletivo Intrametropolitano. In: ANDRADE, L.T. (org.). *Como anda Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, p.58-63, 2009.
- ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 1999.
- AUFHEBEN. A importância do carro para a economia moderna. In: LUDD, Ned (org.) *Apocalypse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.
- BARDIN, Laurence. *Análise de Conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BAUDRILLARD, Jean. *A Sociedade de Consumo*. Rio de Janeiro: Elfos, 1995.
- BEATTY, Joy E.; TORBERT, Willian R. The False Duality of Work and Leisure. *Journal of Management Inquiry*, v.12, p.239, 2003. Disponível em: <http://jmi.sagepub.com/cgi/content/abstract/12/3/239>. Acesso em 26 de setembro de 2013.
- BOSCHI, Renato Raul. *A arte da associação: política de base e democracia no Brasil*. [Tradução de Maria Alice da Silva Ramos] São Paulo, 1987.
- BRINGEL, Breno; MUNÕZ, Enara Echart. Dez anos de Seattle, o movimento antiglobalização e a ação coletiva transnacional. *Revista de Ciências Sociais Unisinos*. São Leopoldo, v. 46, n. 1, p. 28-36, janeiro/abril de 2010. Disponível em: http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias_sociais/article/viewFile/168/38 Acesso em 26 março 2015.
- CARDOZO, Juan Manuel Carreño. Poder e hegemonia na construção do conhecimento do lazer. In: ISAYAMA, Hélder Ferreira; OLIVEIRA, Marcus Aurélio Taborda de. *Produção de conhecimento em Estudos do Lazer: paradoxos, limites e possibilidades*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.
- CARLI, Maria Fernanda Nedochetko. *O uso da bicicleta para além do esporte*. Itercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares de Comunicação, 2012. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/regionais/sul2012/resumos/R30-1560-1.pdf> Acesso em: 08 nov. 2014.

CARLOS, Ana Fani. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, Regimênia Maria Braga de; VARGAS, Ângelo. O Contexto Histórico das Políticas Públicas de Lazer no Brasil. *Licere*, Belo Horizonte, v.13, n.4, Dezembro, 2010.

COSTA, Heloísa Soares Moura. Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição em termos? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 2, p.55-71, 2000.

DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. *Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e porque o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DAMICO, José. Gestão da vida a partir do esporte e lazer em Grigny Centre- França. *Movimento*, Porto Alegre, v.19, n.1, Janeiro/Março, 2013.

DE MASI, Domenico. *O ócio criativo*. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

DIAS, Cleber Augusto Gonçalves. Teorias do Lazer e Positivismo. In: PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis (organizador). *Teorias do Lazer*. Maringá: Eduem, p. 43 – 72, 2010.

DIAS, Cleber Augusto Gonçalves. *História do lazer na natureza no Rio de Janeiro entre 1779 e 1838: um estudo de caso*. Campinas, 2011.

DUMAZEDIER, Joffre. *Valores e conteúdos culturais do lazer*. São Paulo: Sesc, 1980.

DUMAZEDIER, Joffre. *Sociologia empírica do lazer*; [tradução Silvia Mazza e J. Guinsburg]. São Paulo: Perspectiva: SESC, 1999.

ELIZALDE, Rodrigo. Resignificación del ocio: aportes para un aprendizaje transformacional. *Polis*, Santiago, v. 9, n.25, p.437-460, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.cl/pdf/polis/v9n25/art26.pdf> Acesso em 28 out. 2013.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário Aurélio de língua portuguesa*. 4.ed. Curitiba, Positivo, 2009.

FERREIRA, Cristina. *Os trabalhadores e os territórios do futebol em Blumenau - SC (1950 – 1970)*. ANPUH – XXIV Simpósio Nacional de História. São Leopoldo, 2007.

FERREIRA, Cristina. *A cidade e o tempo livre: sociabilidade e associativismo civil desportivo em Blumenau (1970 – 1984)*. ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História. Fortaleza, 2009.

GOHN, Maria da Glória. *Novas Teorias do Movimentos Sociais*. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

GOHN, Maria da Glória. *Manifestações de junho de 2013 no Brasil e praças dos indignados no mundo*. Petrópolis: Vozes, 2014.

GIFFONI, Iomara Albuquerque. *Turismo e Paisagem: o caso da Praça da Estação em Belo Horizonte/ MG*. Anais do VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul. Caxias do Sul,

2012. Disponível em:
http://www.ucs.br/ucs/tplVSEminTur%20eventos/seminarios_semintur/semin_tur_7/gt05/arquivos/05/01_41_05_Giffoni.

GOMES, Christianne Luce. Verbete Lazer – Concepções. In: GOMES, Christianne Luce. (Org.). *Dicionário Crítico do Lazer*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2004. p.119-126.

GOMES, Christianne Luce. Estudos do lazer e geopolítica do conhecimento. *Licere*, Belo Horizonte, v.14, n.3, p. 1-15, set./2011. Disponível em:
http://www.anima.eefd.ufrj.br/licere/pdf/licereV14N03_ar1.pdf

GOMES, Christianne Luce; ELIZALDE, Rodrigo. *Horizontes Latino-Americanos do Lazer*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

GOMES, Christianne Luce. Lazer: Necessidade humana e dimensão da cultura. *Revista Brasileira de Estudos do Lazer*. Belo Horizonte, v.1, n.1, p.3-20, Janeiro/Abril, 2014.

GONÇALVES JUNIOR, Luiz; LEMOS, Fabio Ricardo Mizuno; RODRIGUES, Cae. Teorias do Lazer: contribuições da fenomenologia. In: PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis (organizador). *Teorias do Lazer*. Maringá: Eduem, p. 73 - 102, 2010.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (org.) *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

GUARNACCIA, Matteo. *Provos: Amsterdam e o Nascimento da Contracultura*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2001.

GUATTARI, Félix. Fundamentos éticos-políticos da Interdisciplinaridade. *Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro, v.1, n.1, Janeiro - Março, 1992.

GUTIERREZ, Gustavo Luís. *Lazer e prazer: questões metodológicas e alternativas políticas*. Campinas: Autores Associados, 2001.

HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da esfera pública. Investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

ISAYAMA, Hélder Ferreira; LINHALES, Meily Assbú (Org.). *Sobre lazer e política: maneiras de ver, maneiras de fazer*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Tradução Calos S. Mendes Rosa; Revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro, Revisão técnica, Cheila Aparecida Gomes Baião. 2.ed, São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

JUPIASSU, Hilton. “O espírito interdisciplinar”. *Cadernos EBAPE.BR. FGV*. v. IV, n.3, p. 1-9, Outubro 2006.

LAFARGUE, Paul. *O direito à preguiça*. São Paulo: Claridade, 2003.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia Científica*. 5. ed. - 2.reimpr. São Paulo: Atlas, 2008.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean. *A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas*. Tradução de Heloísa Monteiro e Francisco Settineri. Porto Alegre: Artmed, Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Urupês, 1969.

LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4º éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LIBERATO, Leo Vinicius Maia. *Bicicleta e tempo de contestação*. Xaman, Finlândia, n.1, 2004. Disponível em: www.helsinki.fi/hum/ibero/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf Acesso em 03 nov. 2013.

LIMA, Flávia Évelin Bandeira; MARTINS, Luis Miguel; SPONCHIADO, Marcelo Kuhne de Oliveira; PIMENTE, Giuliano Gomes de Assis. Lei Seca no período do vestibular e sua relação com as políticas públicas de lazer. *Licere*, Belo Horizonte, v.13, n.1, Março, 2010.

LOPES, Gustavo do Nascimento. *Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana*. Dissertação de Mestrado PUC-RIO. Rio de Janeiro, 2010.

LUDD, Ned. Carros e remédios. In: LUDD, N. (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo, Conrad Editora de Brasil, 2005.

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

MANZINI, Eduardo José. Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE PESQUISA E ESTUDOS QUALITATIVOS, 2, 2004, Bauru. A pesquisa qualitativa em debate. *Anais...* Em: http://www.marilia.unesp.br/Home/Instituicao/Docentes/EduardoManzini/Manzini_2004_entrada_semi-estruturada.pdf Acesso em 09 de dezembro de 2014.

MARCELLINO, Nelson Carvalho; CAPI, André Henrique Chabaribery. *Clubes Social-Recreativos: Lazer, Associativismo Atuação Profissional*. Maringá, v. 20, n. 3, p. 465-475, 3. trim. 2009

MARCELLINO, Nelson Carvalho. *Para tirar os pés do chão*. São Paulo: Hucitec, 1999b.

MARCELLINO, Nelson Carvalho; SILVA, D. A. M. da, OKAMORI, L. C. *Futebol e associativismo*. Relatório final da pesquisa – CNPq. Campinas, DEL-FEF-UNICAMP, 2003.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. *Estudos do lazer: uma introdução*. Campinas: Autores Associados, 1996.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. Lazer e cultura. In: MARCELLINO, Nelson Carvalho (organizador). *Lazer e cultura*. Campinas: Editora Alínea, 2007.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. Contribuições de autores clássicos modernos e contemporâneos para os estudos do lazer. *Licere*, Belo Horizonte, v.13, n.4, p. 1-42, dez./2010.

MARINHO, Alcyane; PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis. Dos clássicos aos contemporâneos: revendo e conhecendo importantes categorias referentes às teorias do lazer. In: PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis (organizador). *Teorias do Lazer*. Maringá: Eduem, 2010. p.11-41.

MARTINS, Gilberto de Andrade. *Estudo de caso: uma estratégia de pesquisa*. São Paulo: Atlas, 2008.

MATOS, Lucília da Silva. Belém: Do Direito ao Lazer ao Direito à Cidade. In: MARCELLINO, Nelson, Carvalho. (org.). *Lazer e Esporte*. 2 ed. Campinas: Autores Associados, 2001.

MAY, Tim. *Pesquisa Social-Questões, métodos e processos*. Porto Alegre: Editora Artmed, 2004.

MELO, Victor Andrade. Conteúdos culturais. In: GOMES, Christianne Luce. (Org.). *Dicionário Crítico do Lazer*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2004. p. 51-54.

MELO, Victor Andrade; SCHETINO, André Maia. A bicicleta as mulheres e o ciclismo na transição dos séculos XIX e XX. *Revista Estudos Femininos*, Florianópolis, v.17, n.1 janeiro/abril, 2009. Em: <http://www.scielo.br/pdf/ref/v17n1/a07v17n1> Acesso em 08 de novembro de 2014.

MENDES, Alessandra Dias; AZEVÊDO, Paulo Henrique. Políticas Públicas de Esporte e Lazer e Políticas Públicas Educacionais: Promoção da Educação Física Dentro e Fora da Escola ou Dois Pesos e Duas Medidas? *Revista Brasileira Ciências do Esporte*, Campinas, v. 32, n. 1, Setembro, 2010.

MIGLIANO, Milene. Praia da Estação como ação política – relato de experiências, envolvimento e encontros. *Corpocidade*, Salvador, 2012. Disponível em: http://www.redobra.ufba.br/wp-content/uploads/2013/06/redobra11_05.pdf Acesso em 27 mar. 2015.

MINAYO, Maria Cecília (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 22. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2003.

NUVIALLA, Alberto Nuviala *et al.* Calidad, Satisfacción y Valor Percibido de Los Usuarios de Un Servicio Desportivo Publico. *Movimento*. Porto Alegre, v. 18, n. 04, Outubro-Dezembro de 2012.

OLIVEIRA, Cláudio. Da ruína e da conservação do mundo: o mundo como espaço discursivo e como discurso espacial. *Kriterion*, Belo Horizonte, n.117, p. 153-161, jun.2008.

OLIVEIRA, Maria Marly. *Como fazer Pesquisa Qualitativa*. Recife: Bagaço, 2005.

PICOLOTTO, Everton Lazzaretti. Movimentos sociais: abordagens clássicas e contemporâneas. *CSONline - Revista Eletrônica de Ciências Sociais*. Ano I, Edição 2, novembro de 2007. Disponível em: csonline.ufjf.emnuvens.com.br/csonline/article/download/358/332 Acesso em 30 mar. 2015.

PINTO, Claudiléia. Ciclistas e o código de trânsito brasileiro: direitos e deveres. *Lei 9.503*, de 23 de setembro de 1997. Transporte Ativo, dezembro de 2010. Disponível em: http://www.ta.org.br/site/Banco/4leis/CTB_Bolso.PDF Acesso em 11 maio 2015.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do Poder, Eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (org). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. setembro 2005. p. 227-278.

ROCHA, Antônio Henrique Almeida. *A bicicleta como meio de transporte: mapeamento temático de rotas usadas na Região Centro-Sul de Belo Horizonte*. Monografia (Especialização) – Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências. Departamento de Cartografia, 2014.

RODRIGUES, Cae; LEMOS, Fábio Ricardo Mizuno; GONÇALVES JUNIOR, Luiz. Teorias do lazer: contribuições da fenomenologia. In: PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis (organizador). *Teorias do Lazer*. Maringá: Eduem, 2010. p.73-102.

RUSSEL, Bertrand. *O Elogio ao ócio*. Tradução: Pedro Jorgensen Junior. Rio de Janeiro: Sextante, 2002.

SANTOS, Edimilson Santos dos. Segregação Sócio-Espacial, Lazer e o Papel do Estado. *Licere*, Belo Horizonte, V.12, N.3, Setembro, 2009.

SCHETINO, André Maia. *O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer*. Belo Horizonte, 2006.

SCHETINO, André Maia. *Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição dos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SCHWARTZ, Gisele Maria; MOREIRA, Jaqueline C.C. O ambiente virtual e o lazer. In: MARCELLINO, Nelson Carvalho. *Lazer e Cultura* (org.). Campinas: Alínea, 2007.

SECCO, Lincoln. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013.

SCHERER-WARREN, Ilse. *Movimentos Sociais: um ensaio de interpretação sociológica*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1984.

SCHERER-WARREN, Ilse; KRISCHKE, Paulo J. (orgs.) *Uma Revolução no Cotidiano? Os Novos Movimentos Sociais na América do Sul*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

SCHERER-WARREN, Ilse. O caráter dos novos movimentos sociais. In: SCHERER-

WARREN, Ilse; KRISCHKE, Paulo J. (orgs.) *Uma Revolução no Cotidiano? Os Novos Movimentos Sociais na América do Sul*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

SILVA, Emília Amélia Pinto Costa da *et al.* Sociedade, Cultura e Saúde: Motivação na utilização de espaço público de lazer. *Movimento*, Porto Alegre, v. 18, n. 1, Janeiro-Março, 2012.

SILVEIRA, Juliano. Considerações Sobre o Esporte e o Lazer: Entre Direitos Sociais e Projetos Sociais. *Licere*, Belo Horizonte, v.16, n.1, mar/2013.

TANNO, Janete Leiko. *Clubes Recreativos em Cidades das Regiões Sudeste e Sul: Identidade, Sociabilidade e Lazer (1889-1945)*. UNESP – FCLAs – CEDAP, v.7, n.1, p. 328-347, Junho, 2011.

TORO A., Jose Bernardo; WERNECK, Nísia Maria Duarte. *Mobilização Social: um modo de construir a democracia e a participação*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Amazônia Legal, Secretaria de Recursos Hídricos, Associação Brasileira de Ensino Agrícola Superior – ABES, UNICEF, 1996, 104p.

TOURAINÉ, Alain. *O pós socialismo*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

TSCHOKE, Aline; RECHIA, Simone. O Lazer das Crianças no Bairro Uberaba em Curitiba: A Dialética Entre Os Espaços de Lazer e a Problemática Urbana na Periferia. *Rev. Bras. Ciênc. Esporte*, Florianópolis, v. 34, n. 2, Abril-Junho, 2012.

VIEGAS, José Manuel Leite – "*Associativismo e dinâmica cultural*". Sociologia, Problemas e Práticas. Lisboa, 1986.

VILLAÇA, Flávio. A problemática do transporte urbano no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). *São Paulo, Outras Expressões*, 2011. p.377-381.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. Em Tese, *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC* v. 3, n. 2, janeiro-julho/2007, p. 122-145.

ZANDONADE, Patrícia; MORETTI, Ricardo de Sousa. *Mobilidade Urbana e Movimentos Sociais*. ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 13, Florianópolis, 2009.

WUILLAUME, Francis; VINICIUS, Leo (tradução e organização). *Situacionista: teoria e prática da revolução*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2002.

YIN, Robert K. *Estudo de Caso: planejamento e métodos*. 4 ed. Porto Alegre, Bookman, 2010.

Sites consultados

<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/issue/archive> Acesso em 31 de outubro de 2013.

<https://seer.lcc.ufmg.br/index.php/licere> Acesso em 31 de outubro de 2013.

<http://rbceonline.org.br/revista/index.php/RBCE> Acesso em 31 de outubro de 2013.

Ocupação de ciclistas termina em confusão na Savassi. Estado de Minas, Belo Horizonte, 27 set. 2014. Disponível em: http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/09/26/interna_gerais,573344/ocupacao-de-ciclistas-termina-em-confusao-na-savassi.shtml Acesso em 27 de setembro de 2014.

<http://bicicletada.org/Home+page> Acesso em 17 de abril de 2014.

<http://criticalmass.org.nz/index.php?id=12> Acesso em 21 de abril de 2014.

<http://mountainbikebh.com.br/site/index.php/conheca-os-grupos-de-pedal-de-bh> Acesso em 17 de abril de 2014.

<http://portaldotransito.com.br/noticias/estatisticas/mapa-da-violencia-2013-acidentes-de-transito-e-motocicletas> Acesso em 19 de abril de 2014.

<http://www.hojeemdia.com.br/minas/movimento-pacifico-pelo-uso-da-bicicleta-reune-300-na-praca-da-estac-o-1.214485> Acesso em 21 de abril de 2014.

<http://ficaficus.concatena.org/> Acesso em 24 de abril de 2014.

<http://pracalivrebh.wordpress.com/category/prai-da-estacao/> Acesso em 24 de abril de 2014.

<https://www.facebook.com/groups/massaCriticaBH/?fref=ts> Acesso em 02 de junho de 2014.

<https://pracalivrebh.wordpress.com/category/prai-da-estacao/> Acesso em 18 de julho 2014.

<http://grupocienciascriminais.blogspot.com.br/2014/09/pedreiro-pedala-42-quilometros-todo-dia.html> - Acesso em 02 de outubro de 2014.

<http://tarifazero.org/2011/08/25/procurando-entender-a-tarifa-zero/> Acesso em 03 de novembro de 2014.

<http://www.quadradosloucos.com.br/4146/espaco-comum-luiz-estrela-em-bh/> Acesso em 03 de novembro de 2014.

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/01.001/3259> Acesso em 15 de dezembro de 2014.

<http://www.otempo.com.br/cidades/sexta-feira-tem-protesto-de-ciclistas-nas-ruas-de-belo-horizonte-1.782271> Acesso em 04 de março de 2015.

<http://www.ciclovida.ufpr.br/?p=2816> Acesso em 04 de março de 2015.

<https://www.youtube.com/watch?v=x-yt-ts=1422411861&x-yt-cl=84924572&v=VYhjL7I-Vc4> Acesso em 05 de fevereiro de 2014.

http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/09/26/interna_gerais,573344/ocupacao-de-ciclistas-termina-em-confusao-na-savassi.shtml Acesso em 27 de setembro de 2014.

<http://blogbcta.wordpress.com/2014/04/07/so-pra-esclarecer-nao-estou-apostando-corrída/> Acesso em 04 de novembro de 2014.

<http://bhemiciclo.org/debate-em-ciclo-mulheres-bicicleta-e-feminismo/> Acesso em 19 de dezembro de 2014.

https://www.youtube.com/watch?v=qSQsEPNh_5E Acesso 19 de dezembro de 2014.

<https://comjuntovazio.wordpress.com/sobre/> Acesso em 05 de abril de 2015.

<http://www.mao.org.br/conheca/o-edificio-e-a-praca/> Acesso em 08 de abril de 2015.

<https://www.youtube.com/watch?v=Q7NISatalks> Acesso em 16 de abril de 2015.

<http://www.sticbh.org.br/boletins/2014/orocilio.pdf> Acesso em 24 de abril de 2015.

<http://patinando.com.br/estilos-e-tipos-de-patinacao/> Acesso em 27 de abril de 2015.

<http://circuitoculturalliberdade.com.br/plus/> Acesso em 28 de abril de 2015.

<http://bikeanjo.org/> Acesso em 29 de abril de 2015.

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Nao%20Motorizados/GT%20Pedala%20BH> Acesso em 29 de abril de 2015.

<http://seresurbanos.blogfolha.uol.com.br/2015/03/23/bicicletadas-ao-redor-do-brasil-e-na-alemanha-em-apoio-as-ciclovias-de-sp/> Acesso em 30 de abril de 2015.

<http://bhemiciclo.org/ciclovias-e-ciclofaixas-em-obras-erros-sucessivos-o-caso-da-ciclovía-da-savassi/> Acesso em 30 de abril de 2015.

<http://vadebike.org/2015/03/bicicletada-nacional-em-apoio-as-ciclovias-de-sao-paulo-acao-suspensao-mp/> Acesso em 30 de abril de 2015.

http://www.earthisland.org/journal/index.php/elist/eListRead/critical_mass_turns_20/ Acesso em 03 de maio de 2015.

<https://www.sfbike.org/> Acesso em 03 de maio de 2015.

<http://bhemiciclo.org/bicicleta-e-transporte-publico/> Acesso em 03 de maio de 2015.

<https://www.youtube.com/watch?v=Zx3CrgLVy6Q#t=229> Acesso em 11 de maio de 2015.

<https://diasemcompras.files.wordpress.com/2010/01/praiadaestacao.jpg> Acesso em 11 de maio de 2015.

Entrevistas

MOVIMENTO CENTRAL. **Entrevista 01.** [11 de dezembro de 2014]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2014. 1 arquivo .mp3 (18 min.).

MANETE DE FREIO. **Entrevista 02.** [17 de dezembro de 2014]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2014. 1 arquivo .mp3 (115 min.).

RODA LIVRE. **Entrevista 03.** [19 de dezembro de 2014]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2014. 1 arquivo .mp3 (114 min.).

PNEU. **Entrevista 04.** [29 de dezembro de 2014]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2014. 1 arquivo .mp3 (8 min.).

CÂMBIO TRASEIRO. **Entrevista 05.** [29 de dezembro de 2014]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2014. 1 arquivo .mp3 (6 min.).

CABO DE AÇO. **Entrevista 06.** [29 de dezembro de 2014]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2014. 1 arquivo .mp3 (12 min.).

PEDIVELA. **Entrevista 07.** [06 de janeiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (46 min.).

COROA. **Entrevista 08.** [30 de janeiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (10 min.).

CUBO. **Entrevista 09.** [30 de janeiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (12 min.).

AMORTECEDOR. **Entrevista 10.** [30 de janeiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (9 min.).

GUIDÃO. **Entrevista 11.** [02 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (27 min.).

CÂMBIO DIANTEIRO. **Entrevista 12.** [02 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (5 min.).

PASTILHA DE FREIO. **Entrevista 13.** [02 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (5 min.).

CATRACA. **Entrevista 14.** [03 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (45 min.).

CANOTE. **Entrevista 15.** [04 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (60 min.).

AVANÇO.**Entrevista 16.**[04 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (37 min.).

CONDUÍTE.**Entrevista 17.**[10 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (59 min.).

MANOPLA.**Entrevista 18.**[10 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (61 min.).

ARO.**Entrevista 19.**[13 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (108 min.).

PEDAL.**Entrevista 20.**[24 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (58 min.).

RODA.**Entrevista 21.**[26 de fevereiro de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (45 min.).

CORRENTE.**Entrevista 22.**[01 de março de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (17 min.).

SELIM.**Entrevista 23.**[02 de março de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (43 min.).

RAIO.**Entrevista 24.**[02 de março de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (32 min.).

QUADRO.**Entrevista 25.**[05 de março de 2015]. Entrevistadora: Irene Benevides. Belo Horizonte, 2015. 1 arquivo .mp3 (31 min.).

APÊNDICE 1 - Roteiro de entrevista para os membros do grupo

- 1 – Fale sobre você e sua relação com a bicicleta;
- 2 – Comente sobre sua inserção no grupo;
- 3 – Fale sobre as suas motivações em participar do grupo Massa Crítica;
- 4 – Fale sobre as relações com as pessoas do grupo;
- 5 – Como são as suas vivências nos eventos?
- 6 – Como é sua participação no movimento?
- 7 – Você considera que a sua participação no grupo Massa Crítica é possibilidade vivência de lazer?
- 8 – O que você entende por lazer e o que faz nesses momentos?
- 9 – Você entende o Massa Crítica como um movimento social?
- 10 – Você pode estabelecer relações entre movimentos sociais e lazer a partir do Massa Crítica?

APÊNDICE 2 - Roteiro de entrevista para pessoas externas ao grupo

- 1 – Qual é a sua visão sobre o grupo?

- 2 – Você consegue perceber qual é o propósito ou objetivo do grupo?

- 3 – Os que os integrantes fazem nesses eventos, você já os observou em algum momento?

- 4 – Você teve algum contato com algum dos membros ou teve curiosidade sobre o grupo e perguntou para algum dos participantes ou mesmo chegou a buscar informações na internet?

- 5 – Você conhece o nome do grupo?

- 6 – Esse grupo tem alguma diferença em relação a outros grupos ciclísticos que você já viu pela cidade?