

Sobre carros e bicicletas: por uma crítica à cultura automobilística a partir da Massa Crítica

Guilherme Michelotto Böes

RESUMO

A cultura da bicicleta é uma ação coletiva que se posta diante da cultura do carro nos espaços das cidades. A ação coletiva que emerge dessa situação é retratada pelo grupo *Massa Crítica*. Nesse texto, vamos analisá-lo, a partir de um acidente coletivo que ocorreu com esse grupo na cidade de Porto Alegre/RS. Inicialmente realizamos uma *inscrição literária* para dar sentido ao que se observa e descreve na presente cultura da bicicleta. Assim, para interpretar a sociedade entre a cultura do carro e da bicicleta, utilizamos como metodologia experiência etnográfica de observador-participante, com uma análise das imagens de propagandas de automóveis para realizar uma crítica à cultura do carro como constituição do urbano e seu espaço como formação de vínculos democráticos sobre a vida urbana. Diante disso podemos concluir que as imagens transmitidas pelas propagandas subsumam a caricatura de se postar diante dos espaços das cidades, em um projeto de fantasia e interpretação da vida.

Palavras-chave: Massa crítica. Cidade. Violência. Espaço.

About cars and bicycle: By critical of automobile culture starting from the Critical Mass

ABSTRACT

The culture of the bicycle is a collective action that is put in front of the car culture in the space of cities. The collective action that emerges from this situation is by that portrayed Critical Mass group. In this text we analyze an event that occurred to this group in the city of Porto Alegre/RS. Initially we conducted a literary description to give meaning to what is observed and described in this culture of cycling. Thus, to interpret the society between of the car culture and bicycle use as ethnographic experience methodology of participant-observer, with an analysis of the images of advertisements of automobiles to carry out a critique of the culture of the car as a constitution of the urban and its space as Democratic links to urban life. In light of this we can conclude that the images transmitted by the advertisements subsume the caricature of standing before the spaces of the cities, in a project of fantasy and interpretation of life.

Keywords: Critical mass. City. Violence. Space.

Guilherme Michelotto Böes é Doutor em Ciências Sociais (PUCRS), Mestre em Ciências Criminais (PUCRS), Pesquisador do Instituto de Criminologia e Alteridade (ICA) e membro do GPESC/PUCRS.
E-mail: guilherme.boes@gmail.com

Direito e Democracia	Canoas	v.17	n.1	p.131-146	jan./jun. 2016
----------------------	--------	------	-----	-----------	----------------

1 INTRODUÇÃO: O CONTEXTO ETNOGRÁFICO

A condição de experiência e vínculos com os espaços das cidades pressupõe a integração democrática, solidária entre os grupos e indivíduos que se postam em seus espaços.

A partir desse propósito, e para escrever o presente texto, devemos considerar que para uma construção de *experiência urbana* como lugar de práticas sociais, movimentos, ações, pensamentos, envolvimento, sonhos. Descrever sobre esse espaço plural que é a cidade partimos da experiência própria de envolvimento com um grupo que se encontra uma vez por mês em determinado ponto da cidade de Porto Alegre. A partir desse espaço de encontro, a *Massa Crítica* não faz restrições a quem quer participar.

Essa experiência coloca o pesquisador em uma posição privilegiada de penetrar o campo de pesquisa. Principalmente quando o pesquisador vai realizar um deslocamento maior para se postar no ponto de encontro com esses ciclistas.

A motivação para olhar etnograficamente o espaço urbano, esse espaço que tem materialidade de corpos, mente, matéria, padrão. É a ideia de cultura na ação do homem em sua ação universal e particular. Essa construção como perspectiva da cultura para *construir* experiências e expectativas que levam o antropólogo “a incluir a si mesmo e seu próprio modo de vida em seu objeto de estudo” (WAGNER, 2012, p.37-39). E, portanto, esse olhar etnográfico se posta diferente da realização de narrativas, que conforme Squire (2014, p.273) são significados culturais particulares postados diante o reconhecimento de signos.

A experiência para descrever um ato que ocorreu no espaço da cidade com um grupo cultural questionou-se sobre essa atuação espacial e temporal que a *cultura se inventa*. Sua presunção é a possibilidade de impregnar a presença cultural desse universo pesquisado. Portanto a *inscrição literária* dessa etnografia que se propõe é a aproximação do observador em sua posição intermediária com que as culturas no espaço urbano revelam condutas e confrontam os padrões institucionalizados da sociedade. Temos a cidade, o espaço, a cultura. Esses aspectos se entrelaçam com o indivíduo e sua experiência nesse ambiente.

A cidade não cede lugar, portanto, a uma oposição entre o sujeito individual, desfrutador de uma experiência corporal sempre reinventada, e uma ação pública organizada; ela gera, pelo contrário, uma experiência que entrelaça o individual e o coletivo, ela se coloca, ela própria, em cena, deitando palcos nas praças. A cênica urbana tece o vínculo entre um privado e um público que nunca estão radicalmente separados. (MONGIN, 2009, p.37)

Reforçamos os aspectos para fazer essa pesquisa sobre cultura, espaço e cidade, experiência de postar-se em *cena* e “aventurar” nesses espaços de coletividade e democráticos. Utilizamos da *inscrição literária* de Bruno Latour (1997) para compreender

o contexto espacial que os ciclistas se encontravam durante o atropelamento em massa naquele factício dia. Entrar nesse campo de pesquisa durante alguns encontros com a Massa Crítica permite também a aproximação com o entendimento de Roy Wagner em voltar a “cultura visível”. Isso é para o pesquisador considerar esse espaço da ação coletiva que podemos encontrar, já que durante o campo e a própria forma de inscrição literária desse texto há a possibilidade de experimentar a dimensão espacial a que estamos sujeitos no ambiente urbano: nosso “laboratório” a partir do qual a cultura é inventada na vida cotidiana. Essa invenção é a relação etnográfica com o espaço das relações para seu “uso que faz de significados por ele conhecidos ao construir uma representação compreensível de seu objeto de estudo” (WAGNER, 2012, p.53).

O *choque cultural* do acontecimento a que vamos relatar provoca uma experiência sobre a respectiva cultura e modos de representação cultural com que estamos rearticulando nosso próprio estilo de vida urbana. Com isso, busca-se dar sentido e envolvimento da experiência com o mundo político e democrático a qual estamos inseridos nos espaços das cidades. Essa visão será inscrita nas situações que seguem.

No item a seguir utilizamos uma narrativa imaginária a partir da experiência de andar de bicicleta com a Massa Crítica. A utilização dessa inscrição literária no presente texto acadêmico pretende colocar em cena a experiência urbana, seu envolvimento poético, cultural, político em que orquestram nossas relações.

2 A MASSA NA CIDADE

A Cidade está em crise. Os espaços estão em luta por um lugar ao asfalto.

Os acontecimentos passados se refletem no presente. Novamente ao início de mais um ano, nos deparamos com a crescente violência no trânsito: duas jovens são assassinadas pelo *homem motor* em março de 2014. No perfil dessas vidas perdidas está a contemplação da cidade sobre duas rodas, sobre um pequeno fragmento de ferro: elas estavam de bicicleta. Ou melhor: “Vá de Bici”.

Toda última sexta-feira do mês, *Massa Crítica* reunida no Largo Zumbi dos Palmares na cidade de Porto Alegre/RS para iniciar nossas incursões pelas ruas da cidade. O ciclista retorna do trabalho, *passa* em casa, muda o seu visual padrão para um “mais confortável”. Bicicleta no carro, o deslocamento de uma distância de mais de 20km para o encontro exige que com “segurança” e “rapidez” até o local de encontro o transporte da bicicleta seja com o carro.

Encontro, diálogos, últimos ajustes nas bicicletas. Não há itinerário. O diálogo é a condução desse coletivo:

– “Pessoal, fizemos um mapa de nosso deslocamento, seguiremos por Lima e Silva, após *pela* Venâncio Aires até a Ipiranga. Nosso objetivo é ir até o Aeroporto e de lá retornar *pela* Avenida Farrapos!”

Primeira vez, nada estranho. Do nervosismo de andar de bicicleta “na rua”, fazendo com que os carros reduzam suas velocidades. Do inimaginável à adrenalina de se postar no *meio* da rua, sem carros, somente bicicletas. Sexta-feira de um verão “abafado”, o trânsito da cidade está em direção ao litoral do Rio Grande do Sul. É também dia do descanso de quem não trabalha aos sábados, do *Happy Hour* com os amigos em um bar da Cidade Baixa, na rua, na calçada; a rua é tomada por uma massa de ciclistas. Sorrisos, gritos, buzinas, acenos. A liberdade de se *estar* diante do espaço.

Uma estranha sensação de liberdade se assola nessa ilha que é formada na rua. Ciclistas lado a lado na faixa que *todo* dia é destinada para os automóveis. Conversas sobre a experiência são conduzidas diante o ciclista “anônimo” ao seu lado. Diálogos sobre vida, trabalho, bicicleta. Um “silêncio” dos motores é percebido nesse espaço. Seguem as orientações:

– “Bloqueia essa rua, não deixa nenhum carro passar. Se ele ficar no meio dos ciclistas pode causar um acidente!! Pedalem! Não deixem a massa se fragmentar, vamos juntos, quem não conseguir avisa para outros lhe acompanharem. Ninguém fica desacompanhado.”

Massa unida, parselhas pedalando na cidade. Luzes artificiais, escuridão, luzes piscando das bicicletas. Uma buzina contínua e estridente de um automóvel vem de trás.

– “Calma! Nós já vamos sair dessa parte em 5 minutos e a rua vai ser liberada para seu carro!

– Cuidado!!!

(Silêncio com gritos).”

Uma aceleração do automóvel, do homem motor, fragmenta a massa. Estira corpos no asfalto. Espanto, tristeza, incompreensões.

Um atropelamento em massa.

A Massa Crítica na cidade fragmentada pelos espaços em disputas sofreu um dos maiores atropelamentos coletivos desde o começo de suas manifestações no Brasil, e quem sabe, no mundo. Trazer novamente a situação, do ato e do fato, é realizarmos a denúncia de uma Cidade em sua guerra diária nos espaços das cidades.¹

Na imagem que segue (Figura 1), podemos ver a violência que o carro avança sobre os corpos das pessoas em suas bicicletas. Esse é o caso de atropelamento em massa, diante da Massa Crítica: grupo de ciclistas que promove encontros para a utilização do espaço da cidade como forma de “uma celebração para quebrar a monotonia, mecanicidade e agressividade do trânsito urbano, levando alegria e outros elementos mais humanos – braços, pernas e rostos – ao asfalto”.²

¹ Para “Guerra do trânsito”, a sugestão de leitura de Davis (2013).

² <http://massacriticapoa.wordpress.com/>. Acesso em 4 dez. 2012.

FIGURA 1 – Ciclistas atropelados. Captura de tela sobre vídeo amador.



Fonte: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/02/motorista-que-atropelou-ciclistas-ha-4-anos-no-rs-ainda-avarda-julgamento.html>³

Ao realizarmos essa narrativa em forma literária tentamos colocar o leitor nesse espaço da rua. A tentativa é de fazer com que o texto possa trazer significados sobre as múltiplas formas de *estar* no ambiente urbano em sua dinâmica cultural, de espaço democrático e plural. A seguir apontamos de forma mais *acadêmica* a crítica a que estamos sugerindo ao leitor.

3 O ESPAÇO URBANO E O (DES)ENVOLVIMENTO DA CIDADE

A partir do percurso exposto nesse texto, abre para uma compreensão do espaço urbano e suas possibilidades democráticas. Tal como foi elaborado o termo *Pólis*. A etnografia proposta procura constituir o lugar, o espaço que entrelaça a cidade e seus indivíduos.

Na figura (01) apontamos a imagem de choque, de violência. A sua localização histórica de um momento do acontecimento cotidiano, expressado em sua violência e a negação dos espaços em todas as possibilidades ao desenvolvimento da cidade *civilizatória* e plural para a sociedade.

Analisando-se a imagem exposta, devemos compreender aquilo que se passa entre o carro, o motorista, a cidade e o ciclista. Trata-se de uma condição para se examinar o

³ Acesso em 10 ago. 2016.

desenvolvimento urbano e a manifestação cultural do carro como elemento da cidade, e não a cidade em si, mas a sua interação e formação em sociedade como pressuposto da vida urbana.

Nas últimas décadas temos visto uma mudança significativa na contextualização dos crimes de trânsito pelos atores das políticas públicas, por exemplo, as denúncias apresentadas pelo Ministério Público nos crimes cometidos ao volante têm contextualizado na forma de homicídio doloso, as chamadas “lei seca ao volante”, os pedidos de justiça nos acidentes de grandes proporções.

Se mais leis, condenações e justiça na forma de vingança não conseguem compreender essas violências, igualmente não merece prosperar a ideia de que *apenas* devemos abolir esses crimes. Compreender a situação que se estabelece nessa ode cultural ao carro deve ser a primeira forma de expor as *controvérsias* que se formam nas aplicações dessas leis e ordem.

Compreendermos os significados dessa cultura de consumo é interpretar sobre políticas do espaço urbano, isto é, a “transmortificação” (FERRELL, 2001) dos espaços públicos urbanos, quando a produção cultural do espaço urbano está orientada primeiramente para seu uso pela indústria, pelo comércio, para o trabalho e posteriormente para o consumo. Os espaços são vistos como símbolos de consumo e diversão, mas a diversão só se dá através do próprio consumo de produtos fornecidos pela indústria cultural.

A utilização de uma metodologia etnográfica para pesquisa, a experiência etnográfica, torna-se importante para evitar generalizações ao *mundo* que vivemos ou pretendemos representar, uma perturbação “das expectativas pessoais e culturais” (CLIFFORD, 2002).

A partir dessas experiências de pesquisas etnográficas, Jeff Ferrell (2001) deparou-se com o uso do automóvel no contexto de padronizar a rotina da vida cotidiana. Sua experiência etnográfica promoveu encontros e contatos com grupos de ciclistas como a *Critical Mass* e *Reclaim the Streets*. Esses grupos são considerados anárquicos e promovem atos e atividades como propostas de denunciar o excessivo uso de carros nos espaços das cidades. Além disso, agenciam os seus encontros públicos entre pessoas para a contemplação da cidade e o sentimento de pertencer ao espaço urbano em sua forma coletiva e plural. Promovem, ainda, ativismos sobre bicicleta como possibilidade de recapturar e inventar os espaços das cidades em suas possibilidades de lazer, prazeres, segurança, que de outra forma não são passíveis de utilização e construção cultural além do consumo nesses ambientes.

Nesse texto, temos a possibilidade de compreender os significados do crescimento alarmante da violência no trânsito e a necessidade de voltarmos a uma discussão dos problemas urbanos que não existe em função do sucesso de fórmulas prontas. Com isso, desenvolve-se uma abordagem crítica em torno das políticas contemporâneas de controle social e das consequentes padronizações dos espaços públicos na promoção de confinamentos dos indivíduos e grupos sociais que estão em conflitos com o sistema democrático, impossibilitando suas *reais* reivindicações.

Ao realizarem essas experiências de *insurgências* na Cidade, os grupos marginalizados pela sociedade, seja em forma midiática, seja no *contratempo* causado por alguns segundos com que o carro ficará parado, fazem *contra-usos*⁴ do espaço urbano. Podemos considerar esse movimento como condição de sua importância na função crítica de envolver o espaço urbano com a cidade. Isso é a condição de movimentos sociais que se moldam na Modernidade Tardia e apresentam esse projeto de conceber a sociedade (RUCHT, 2002), já que com a cultura da bicicleta nos envolvemos com uma inclusão social ao espaço urbano, descartando o contexto de autoridade pública diante das formas *corretas* de utilizar a rua e conduzir o trânsito da cidade.

Para conseguirmos interpretar essas questões das cidades urbanas e a experiência de seus espaços devemos traçar essa trajetória que compõe a metrópole em sua cultura automobilística. Sua formação está diretamente ligada com o ritmo da sociedade, com o *flâneur* que se desloca com seu corpo no espaço urbano. A identificação do homem moderno na Cidade é caracterizada na própria perda de identificação das pessoas com a massa. O seu modelo é revolucionário por apresentar a crítica a essa sociedade tradicional, um modelo que no passado foi considerado a Cidade Moderna ideal.

4 DA CASA À CIDADE: A METRÓPOLE NO SÉCULO XX

Walter Benjamin (1985) em seu artigo “Paris, a capital do século XIX” realiza um detalhamento de que as cidades modernas se apresentam na construção do novo a partir da locomoção urbana. Na época, constatou a utilização do ferro na composição da cidade.

Essa utilização mercantilista de ferro na arquitetura marcará o século seguinte. O ferro que constrói as ferrovias, seus trilhos e trens. É na arquitetura que começa a ser utilizado um material artificial para a sua sustentação de um princípio das novas formas dos *Empires* da cidade urbana e sua ruptura com a rural. Os *Empires* caracterizam a ruptura com o passado recente sustentado em uma imagem do novo e excitação da imagem do desejo. A cidade se torna o desejo de um espetáculo sensual imbricada na questão do universal e o particular (interesse); o fragmento urbano como composição de projetos autoritários, não disponíveis para a sociedade, mas agora para o indivíduo.

As cidades *Empires* foram planejadas para que a utilização de ferro nas estruturas fosse erguida na forma da contemplação à cidade. E do alto dos edifícios corporativos resultassem a sensação de participar da cidade. As vidraças em largas proporções transmitia [e transmite] a sensação de *estar* fazendo parte da cidade, criando a imaginação de um *flâneur* capitalista.

⁴ Sobre aspectos de contra-usos de lugares e espaço público ver Leite (2007, p.25): “é a política dos usos cotidianos e públicos dos espaços e do patrimônio resultantes dos processos de *gentrification* – que demarcam diferenças e criam transgressões que configuram e qualificam os espaços urbanos como *espaços públicos*, na medida em que os torna locais de disputas práticas e simbólicas sobre o direito de estar na cidade, de ocupar seus espaços, de traçar itinerários, de *pertencer*, enfim: de ter identidade e lugar”.

Além disso, os escritórios deviam passar a sensação da extensão da casa de família: fotos do casal sobre a mesa, quadros (alguns de pintores famosos), a secretária que “faz tudo” – uma doméstica, em substituição à esposa de casa.

A arquitetura do planejamento urbano se desenvolve a partir de dois projetos arquitetônicos: a busca das raízes da domesticidade da arquitetura anglo-saxônica e a dilatação do espaço aberto e sua autonomia de objeto na tentativa de buscar a continuidade dos aspectos substanciais do passado (SECCHI, 2012).

As sensações promovidas na ordem urbana do século XIX e início do século XX substancializam o papel do capitalismo na formação do tempo como significação em números e objetos: deslocamento para o trabalho de forma rápida e moderna, ao tempo de não perder negócios, bem como voltar para a família. Utilizavam-se os bondes e metrô no deslocamento da comunidade em que viviam. O papel da metrópole era de lugar para o trabalho, de forma que as famílias moravam em uma distância significativa dos centros, sem perder o seu contato com a ruralidade e suas raízes migratórias.

A cultura europeia de cidade é transportada para a cultura americana de exploração e da construção do novo. A metrópole europeia já não sustentava todas as dinâmicas do *flanêur* capitalista, era necessário renovarmos a cidade/metrópole urbana de forma a utilizarmos-a em sua totalidade. O urbano e seu interesse material. O indivíduo agora vai se afastando da sociedade, criando a ilusão de que relações impessoais permitem uma liberdade para si, manifestando-se não na sociedade inclusiva, mas na sociedade exclusiva.

O aço/ferro se mantém como a tendência de consumo. As megalópoles começam a ser desenvolvidas para a sustentação, a redução e a aglomeração dos espaços urbanos. Os bondes tornam-se objetos que não permitem mais a extensão da casa para o escritório. A casa voltou a ser cada vez maior e em bairros privativos, como uma tentativa de manter “os ares de ruralidade”; no caso dos apartamentos, há excesso de objetos (consumo). Já não é mais possível, portanto, ter a sensação do trabalho como extensão de nossas moradias.

Essas vivências envolvem o conjunto de valores que transformam nossas personalidades. Os objetos presentes nesses espaços criam nossas atitudes aos desejos inventivos da cultura, a motivação que a converte em civilização, envolve os atos que combinam e distinguem os contextos culturais da “vida social e individual do homem, e são igualmente produtos desses atos (WAGNER, 2012, p.197)”.

Essa é a preocupação da personalidade cultural que nos espaços públicos encadeou o indivíduo. O objeto materializou sua vivência cultural, impôs uma construção de seu espaço de vivência em termos de controle e confrontação ao diferente. O envolvimento da massa deve ganhar contornos, novas matérias.

Com a distinção entre privado e público, a cidade apresenta as novas distâncias sobre o indivíduo e sua forma de manifestação pública. O distinto personagem caminhava entre os espaços, penetrando em objetos públicos (bondes) e exercendo sua *solidão* na multidão.

A renovação urbana é vista como a busca para a revitalização moderna, e a experiência é alargada para o anonimato e impessoalidade. Com a expansão das cidades há necessidade de modificarmos os objetos que se encontram nela, pois as formas de estar e pertencer aos espaços também modificaram com as relações e reivindicações sociais. Ao analisar essa transição não estamos fugindo do tema proposto no início desse texto, mas permitindo uma interpretação da condição de experiência ao espaço da cidade. Essa experiência mostra que na transformação da cidade como espaço de democracia individualizou o espaço com o desenvolvimento do automóvel.

5 DE CARRO À CIDADE: TRANSIÇÃO DO SÉCULO XX AO XXI

O carro se torna o objeto material que pode levar a família onde quisermos. Ele nos desloca para o trabalho, ainda que de forma individual, pois nele transportamos os mais diversos objetos de aculturação para o trabalho. Sem esquecer que também poderá levar a transitar pela cidade, fazer contato com a cidade a partir da janela do carro.

No século XXI, a sensação torna o carro como extensão quase completa da casa. Já nos deparamos com carros com TVs embutidas, algumas com *touch screen*, objetos pendurados nos retrovisores, películas escuras nos vidros para que ali estejamos como dentro de casa, onde ninguém nos vê. Cada vez mais tornamos as ruas espaços exclusivos do *eu*. Diversos porta-objetos se distribuem ao longo dos veículos na expectativa que tenhamos em mãos *quase* todos os objetos de nossa casa.

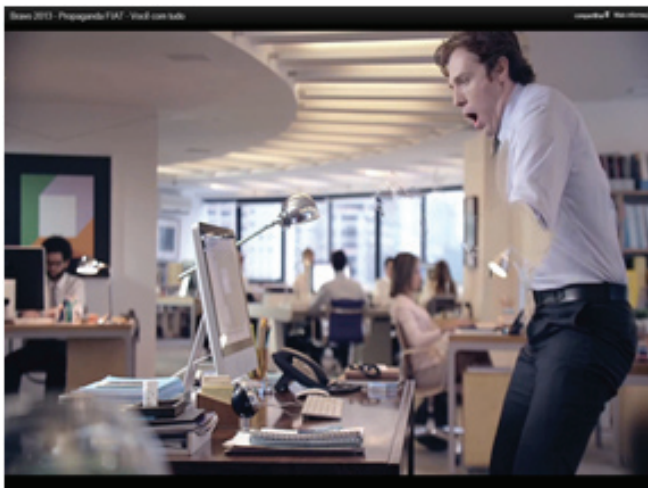
Türcke (2010), ao descrever o uso de tatuagens e *piercings*, aponta que a possibilidade de realizar sensações audiovisuais nos fascina da mesma forma que os conteúdos táteis e audiovisuais fornecem um apoio para que o indivíduo permaneça em uma constante percepção de estar diante de algo significativo a si, mesmo não sabendo de sua origem e significado. É a invenção do *eu* na cultura, o momento em que medimos, prevemos, associamos as situações de mundo que de fato criamos.

O público consumidor deve ser aquele “bem aventurado” jovem, de classe média, com um bom trabalho, ou não será visível na sociedade. A simbolização convencional e coletiva deve significar algo entre o diferente e o igual. Somente a partir da percepção desse fato simbolizado haverá percepção consciente e intenção do objeto cultuado. A indústria cultural manifesta-se nesse sentido, como por exemplo, o comercial do Fiat Bravo,⁵ que se manifesta com um adulto que está no escritório, mas esse escritório não é aquelas salas individuais onde se pode contemplar a rua, mas são estruturas com diversas divisórias entre si.

⁵ http://www.youtube.com/watch?v=7y714wFf9_w

Ao trabalhar ele começa a se sentir invisível, começa a desaparecer.

FIGURA 2 – Homem sumindo. Captura de tela a partir do comercial Fiat Bravo.



Fonte: <https://www.youtube.com/>

Ele entra em pânico, pois *toda* sua vida esta sumindo até em fotos que estão expostas no mural. Contra isso, sai correndo para a garagem (no comercial uma loja da Fiat) e lá ele entra no carro Bravo. Ao entrar, começa a *estar* novamente presente, com vida.

FIGURA 3 – Homem aparecendo dentro do carro. Captura de tela a partir do comercial Fiat Bravo.



Fonte: <https://www.youtube.com/>

É como ganhasse um grande sonoro BRAVO! Ele *voltou a viver*. O carro torna-se a única oportunidade para termos a visibilidade em nossas vidas rotinizadas. Há uma objetificação de nossas vidas no contexto convencional. Em razão disso nossas ações são objetificadas e mascaradas como criação de nosso contexto cultural de pertencimento.

O ator, dentro de um pertencimento coletivo e cultural, adquire a convenção compartilhada da sociedade, e assim dirige sua consciência na construção de mundo a partir das situações e particularidades que a eles se aplicam. Isso provoca criações de espaço e tempo como objeto de percepção e distinção que ao mesmo *tempo* que nos protegem, impõem uma distinção nos eventos e expectativas a quais estão descritas as estruturas sociais e a sociedade (WAGNER, 2012). Por isso, a análise se dá a partir da criação dos espaços urbanos, e também por isso a cidade hoje se encontra em uma perspectiva para a locomoção da cultura do carro, motivo para a aceleração ocasionada pela velocidade e dinamismo da vida mental da metrópole.

É preciso identificar as apropriações, manifestações e as críticas realizadas pela Massa Crítica como uma tentativa de ir contra a ordem pública do Estado na produção de desigualdades urbanas pelos novos modelos de construção dos espaços públicos privados. Há necessidade de manter uma distância cética e crítica de cada situação e lugar da cidade.

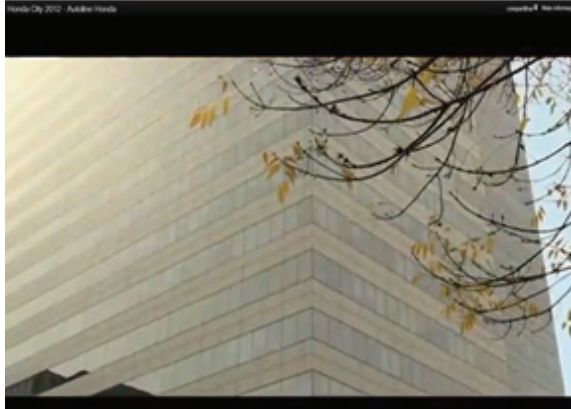
O indivíduo estará atuando dentro de sua esfera da indiferença quando a expressão em relação à outra pessoa se torna insuportável: a antipatia é a forma de nos protegermos desse ambiente metropolitano, congestionado, estreito em suas dimensões, todas as questões elementares para uma sociabilização. A circulação no espaço da cidade é feita *sob potência* da força individual que o carro promove. O ambiente (espaço) é posto sob a tensão de introduzir na vida pública a relação entre vida privada e vida pública. Compreender essas experiências é tarefa difícil e implica análises sobre essas funções de pertencer e ter.

Para isso necessitamos analisar mais um comercial e como a indústria cultural do carro se manifesta em nossa vida cotidiana. Trata-se do comercial de outra marca de carro: *Honda City*⁶, ou seja, o *carro-cidade*, em uma tradução livre.

Eis o comercial: Um jovem chega para tomar café, ao sentar outros dois homens – que aparentam ter mais idade que ele – comentam sobre seu trabalho e a partir de então aparece no comercial o prédio onde ele trabalha.

⁶ <http://www.youtube.com/watch?v=4aYsUXDZvXc>

FIGURA 4 – Fachada de prédio. Captura de tela a partir do comercial Honda City.

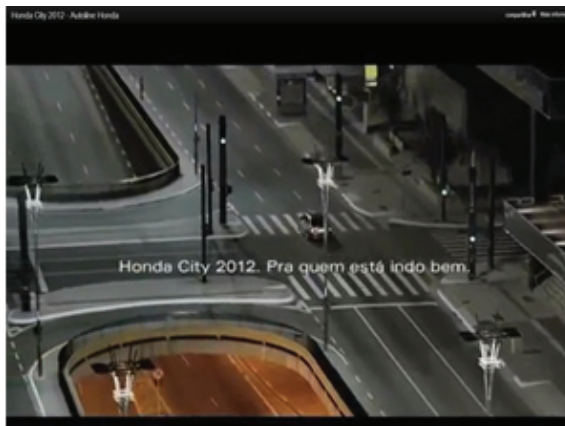


Fonte: <https://www.youtube.com/>

O imponente estilo de prédio tipo cosmopolita é projetado com suas vidraças de forma a interagir com a cidade. Assim como Benjamin refletiu sobre a construção de Paris no século XIX, as cidades modernas seguem suas tendências de interação com o homem moderno. Os ferros de sustentação dos grandes prédios, as vidraças de consumo das vitrines são igualmente as vidraças que perfazem o consumo do “grande” trabalhador para a cidade. Ele a contempla em plenitude, desde o carro até seu trabalho e o retorno à sua morada.

O comercial segue com o jovem executivo entrando no carro e se *sentindo* bem; afrouxando a gravata e saindo pela cidade como um *flanêur*. Mas esse já é outro, aquele que pode se *interagir* com a cidade a partir do carro, pois ao ter o *City* ele *está indo bem*.

FIGURA 5 – Carro se locomovendo na rua. Captura de tela a partir do comercial Honda City.



Fonte: <https://www.youtube.com/>

A vida cotidiana é enclausurada em suas *margens* de utilização, desde o deslocamento individual e coletivo ao modelo de organização e posição social. Dentro dessa teia a Cidade se organiza na institucionalização coletiva do dia a dia, esvaziando-se no ponto de existência do cidadão em sua participação social e seu significado diante da vida cotidiana. A cidade é atualmente a principal concentração das forças de trabalho da Modernidade Tardia. Nem sempre foi acompanhada com suas melhorias envolvendo as complexas posições das políticas públicas.

Essa é a cidade moderna, exclusiva para o tráfego de carros, exclusiva para quem tem o consumo desses carros. A única visibilidade de *ser humano* é transitar pela cidade exclusiva e não mais inclusiva na dinâmica social. O carro é a única extensão que temos de ser indivíduo, de mantermos o *status*. Além disso, é a forma de termos a gratificação imediata de *um sonho* de estarmos sempre participando dessa cidade urbana. Mesmo que estejamos assim, anonimamente dirigindo e transitando pela cidade, a visibilidade se apresenta como conquista de valor cultural por meio e no interior de um carro.

Para retomarmos nossa proposta inicial de crítica aos espaços das cidades e suas possibilidades de experiências críticas a partir da experiência cultural e coletiva, vamos retomar o coletivo *Massa Crítica*. Para compreendermos a democracia e espaços de reivindicações, o local de espaço público que implica em ação e experiência cultural diante do crescimento das cidades.

6 E A MASSA...

A massa é crítica.

A composição de uma cidade *ideal* ocorreria onde o uso de seu território e o próprio sentido de aceitação de regras aos sistemas. O espaço “social democrático” para as interações humanas é reduzido ao uso de objetos motores. A confusão é causada da percepção dos espaços sociais, pois a violência e suas formas de conflitualidade podem vir a ser respondidas diante a fragmentação dos espaços sociais das políticas urbanas nesse século XXI (SANTOS, 2002, p.16-32).

A massa crítica é a denúncia da crise que ocorre nos espaços urbanos. Ao levantar sua crítica da forma de utilização da cidade, despertou a ira de quem se sente exclusivo para a sua utilização: o homem-motor. O condutor de carro, ordeiro sobre as ordens de trânsito. “Normativizado” pelas placas que o fazem parar e andar, dobrar, e do proibido.

A cultura que a Massa Crítica pretende debater não é apenas a substituição do carro pela bicicleta. Como na narrativa etnográfica iniciada, para o encontro com o coletivo em um determinado ponto da cidade foi utilizado um carro para transportar a bicicleta.

O atropelamento da Massa Crítica fez com que debates sobre a teoria penal a ser utilizada no julgamento do motorista parecesse solução para todos os trágicos acidentes de trânsito que diariamente ocorrem, sem levar em consideração o *problema* que ocorreu e ocorre na violência diária do trânsito. Não é por acaso que, após essa ocorrência, as

políticas públicas perceberam o aumento do número de atropelamentos de ciclistas e as mortes causadas pelo trânsito motorizado.

Ano após anos, feriado após feriado, seguimos sem *compreender* as causas dessas mortes. Em sua própria origem de existência está o *homem-motor*, aquele homem – seria o carro? – exclusivo para a cidade. Seguimos refletindo desde a antiga *Polis* a ameaça do domínio doméstico diante da existência do inimigo. Havia a fiscalização do cidadão pelo cidadão, criando um ciúme particular que só poderia ser suprimido com a luta entre os indivíduos fracos e os mais fortes ligados a uma estrita convivência individual, na formação e agrupamento na cidade ateniense. Na ordem feudal não será muito diferente, pois o homem “livre” é aquele possuidor da terra e o homem “não livre” era aquele que derivava dos círculos da ordem social menor e excluído da ordem social maior de modo que as proximidades humanas.

A proximidade física e a estreiteza do espaço tornam a distância mental mais visível. A razão mais profunda, entretanto pela qual a metrópole conduz ao impulso da existência pessoal mais individual – sem embargo de quão justificada e bem sucedida – parece-me ser a seguinte: o desenvolvimento da cultura moderna é caracterizado pela preponderância do que se poderia chamar de o “espírito objetivo” sobre o espírito “subjetivo”. O indivíduo se tornou um mero elo em uma enorme organização de coisas e poderes que arrancam de suas mãos todo o progresso, espiritualidade e valores, para transformá-los de sua forma subjetiva na forma de uma vida puramente objetiva. (SIMMEL, 2006, p.18)

Pode ser que a partir da movimentação da massa crítica aquele *homem-motor* estava diante de sua expectativa pela cidade e para se sentir *mais* incluído diante dela teve que chamar a sua própria atenção, teve que ter a sensação daquilo que ocorrerá (ocorreu) com o seu atropelamento, no sentido de que a única significação é a *morte* para a sua personalidade e seu crescimento como cultura objetiva.

A violência do trânsito e suas elevadas mortes estão na trivial composição da cultura do homem-cidade-motor. Denunciar essas violências é a tarefa da Massa Crítica, tarefa que até hoje é ignorada pelo poder público e a sociedade em geral.

Devemos fazer parte do criador. A cidade foi criada para as ruas e suas ruas devem ser usadas para sua cria.

7 CONCLUSÕES

O texto partiu de uma observação etnográfica posterior ao evento de atropelamento da Massa Crítica, buscando transformar a experiência em relato legítimo. Nesse momento se promove uma aproximação teórica sobre a sociedade e vivência na cidade a partir de seus aspectos culturais que emergem nas esferas de consumo.

Assim, sentimentos e emoções não são apresentados como relações de distâncias, mas conexões. Pensar a sociedade em seus termos de compartilhamento além da exigência normativa e social. A vida cotidiana, fragmentada por suas relações de consumo, ordem e desejo condicionou o espaço da rua como a possibilidade de trafegar com o carro. Sua publicidade está historicamente impondo regras de comportamento das relações nos espaços públicos urbanos.

A partir da experiência com a Massa Crítica, a observação-participante capturou os acontecimentos, gestos e empatias sobre a Massa Crítica. O *despertar* na cultura urbana revela uma convidativa abertura para debates críticos sobre a sociedade e a cidade a que estamos integrados. Coletivos urbanos são essenciais para a variedade social e veem o espaço público como momento de direcionamento de pautas democráticas e reivindicações de políticas públicas que promovam a integralidade social e cultural diante da globalização das cidades na era do tardo capitalismo.

O discurso e análise dessa cultura a partir da experiência etnográfica envolvem esses *sujeitos* e suas construções subjetivas e políticas em que o diálogo aberto entre culturas sujeitam para além de classes sociais, uma compreensão do capitalismo tardio e seus efeitos sobre as políticas de controle, suas preocupações pelas autoridades na ordem da vida cotidiana.

REFERÊNCIAS

- ADORNO, T. W. A indústria cultural. In: COHN, Gabriel (Org.). *Theodor W. Adorno: sociologia*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1994. (Coleção Grandes Cientistas Sociais).
- BENJAMIN, Walter. Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo. *Obras escolhidas III*. Brasília: Brasiliense, 2011.
- _____. Walter Benjamin. *Coleção Sociologia*. Org. Flávio R. Kothe. São Paulo: Ática, 1985.
- CLIFFORD, James. *A experiência etnográfica: antropologia e literatura no século XX*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2002.
- FERRELL, Jeff. *Tearing down the streets: Adventures in urban anarchy*. New York: Palgrave, 2001.
- LATOUR, Bruno. *A vida de laboratório: a produção dos fatos científicos*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.
- LEITE, Rogerio Proença. *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. 2.ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP; Aracaju, SE: Editora UFS, 2007.
- MONGIN, Olivier. *A condição urbana: a cidade na era da globalização*. Tradução Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.
- RUCHT, Dieter. Sociedade como projeto – projetos na sociedade: sobre o papel dos movimentos sociais. *Civitas*. Porto Alegre, ano 2, n.1, p.13-28, jun. 2002.

SANTOS, José Vicente Tavares dos. Violências, América Latina: a disseminação de formas de violência e os estudos sobre conflitualidades. *Dossiê sociologias*. Porto Alegre, ano 4, n.8, jul./dez. 2002, p.16-32.

SECCHI, Bernado. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2012.

SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

SQUIRE, Corinne. O que é narrativa? *Civitas*. Porto Alegre, v.14, n.2, p.272-284, maio/ago. 2014.

TÜRCKE, Christoph. *Sociedade excitada: filosofia da sensação*. Campinas: Unicamp, 2010.

WAGNER, Roy. *A invenção da cultura*. São Paulo: Cosac Naify, 2012.