

Raça, Gênero e Sexualidade no Caldeirão da Emergência Climática: Quando a Arte e o Ativismo Engendram Futuros

Race, Gender and Sexuality in the Climate Emergency Cauldron: When Art and Activism Engender Futures

*Marcelo de Tróia¹ 

Resumo

Raça, gênero e sexualidade são marcadores importantes para as ciências humanas. Embora a questão ecológica tenha ficado distante da arena interseccional, a partir dos anos 70, o ecofeminismo passou a criar pontos de aproximação entre os agentes da devastação ambiental e aqueles que perseguiram os gêneros e sexos dissidentes. Este artigo pretende demonstrar que não podemos falar de crise climática sem observar tais categorias, seja para recuperar os fatos que nos levaram à crise, seja para a imaginação de um mundo fora do patriarcado. Nas primeiras seções do texto são aprofundadas as relações entre emergência climática e interseccionalidade. Em seguida, a mobilidade é apresentada como a esfera social na qual conflitos e agenciamentos interferem na vida coletiva, sendo o automóvel o símbolo de certa masculinidade. Na parte final, os novos ativismos da mobilidade, em especial aqueles que se utilizam das artes, são retratados como estratégias políticas que questionam os modos de vida contemporâneo, colocando em xeque a certeza que tínhamos a respeito do futuro e apontando caminhos para a construção do comum.

Palavras-chave: raça; gênero e sexualidade; emergência climática; mobilidades; artes.

Abstract

Race, gender, and sexuality are important markers for the human sciences. Although the ecological question has remained distant from the intersectional arena, beginning in the 1970s, ecofeminism began to create points of rapprochement between the agents of environmental devastation and those who persecuted dissident genders and sexes. This article aims to demonstrate that we cannot talk about the climate crisis without looking at such categories, either to recover the facts that led us to the crisis, or to imagine a world outside of patriarchy. In the first sections of the text, the relationship between climate emergency and intersectionality is deepened. Then, mobility is presented as the social sphere in which conflicts and assemblages interfere in collective life, the car being the symbol of a certain masculinity. In the final part, the new activism of mobility, especially those using the arts, are portrayed as political strategies that question contemporary ways of life, questioning the certainty we had about the future and pointing to ways to build the future. ordinary.

Keywords: race; gender and sexuality; climate emergency; mobilities; Art.

¹ Universidade Federal da Bahia, Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades (NuCuS/IHAC/UFBA, Salvador, BA, Brasil). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9202-2829>.

“A mansão das liberdades modernas repousa sobre uma base de uso de combustíveis fósseis em permanente expansão”
(CHAKRABARTY, 2013, p. 11).

Introdução

Este artigo pretende cruzar a esfera geológica com a humana demonstrando que a emergência climática complexifica as relações entre as categorias de gênero, sexualidade, classe e raça, e também aponta limites e desafios dos estudos sobre o poder. Tais categorias têm sido úteis para identificar alguns responsáveis pela situação termoambiental do planeta e nos orientam a perceber como chegamos neste ponto de inflexão. A catástrofe que vivemos é fruto de visões de mundo difundidas por práticas sociais excludentes e formações subjetivas alicerçadas no patriarcado e no antropocentrismo.

É também ambição deste texto sinalizar o modo como o futuro vem sendo engendrado e sugerido em uma perspectiva política outra, longe das esferas partidárias e institucionais, mas nas configurações de um espaço-tempo configurado pela arte e por novos ativismos urbanos voltados para a mobilidade ativa². Nesse ínterim, o texto conecta temas relacionados às pesquisas que venho desenvolvendo nos últimos cinco anos e que perpassam o campo das artes e dos ativismos (TROI, 2018), das dissidências sexuais e de gênero (COLLING, 2019) e das mobilidades (TROI, 2021).

Assim, na primeira parte do texto, “Interseccionalidade e mudanças climáticas”, apresentarei uma discussão sobre o conceito de interseccionalidade, ligado em grande medida aos estudos sobre o poder, ressaltando que a questão ambiental nunca foi vista de maneira mais enfática por esse campo. Nessa parte, farei uma contextualização da nova era, o Antropoceno³, mostrando que as consequências da emergência climática atingem pessoas de forma diferente. Mais adiante, na seção “Todos culpados, pero no mucho”, aprofundo a questão da influência subjetiva na moldagem do meio ambiente, enfatizando as questões de gênero e os agentes patriarcais que contribuíram para a deterioração do meio ambiente e de como isso se conecta à perseguição das pessoas minorizadas. Na seção “Quando o automóvel se torna problema”, entrarei no tema da mobilidade, mostrando o carro enquanto um objeto masculino, herdeiro das promessas da modernidade e que se converteu em problema central para o aquecimento global. Nessa parte, também tratarei da resistência e reação dos negacionistas do clima como um indício das masculinidades industriais em declínio. Na parte “Novos ativismos da mobilidade e arte que engendra o futuro”, o enfoque será os ativismos pela mobilidade ativa que trazem as mulheres como protagonistas, além de obras artísticas em diversas linguagens, dotadas de sentido político e que denunciam um esgotamento dos modos de vida contemporâneo.

E por último, mas não menos importante, as considerações finais trazem um resumo das discussões ao longo do texto, mostrando como a interseccionalidade nos auxiliou a pensar essa época de tantas mudanças. Fica evidente que no caldeirão de complexidades multidimensionais, raça, gênero e sexualidade nos guiam na constituição do mundo como o conhecemos e nas tentativas de imaginar um outro que ainda não nasceu.

² Chamamos de modos ativos de transporte toda e qualquer forma de locomoção movida à propulsão humana, definida como “não motorizados” pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

³ Paul Crutzen (2002) e Eugene Stoermer foram os primeiros a sugerir o termo Antropoceno para definir o tempo atual, uma era na qual o ser humano torna-se uma força geológica.

Interseccionalidade e Mudanças Climáticas

Gênero, classe e raça são estruturantes no estudo das relações sociais e orientam a análise das desigualdades no mundo. Esses marcadores também vão orientar um “conhecimento situado”, ou seja, a noção de que a objetividade, a neutralidade e a universalidade incorporam a visão de mundo dos seus agentes.

Este texto se esforça para fazer análises a partir da perspectiva interseccional (CRENSHAW, 1989), oriunda do feminismo negro e que ressaltou a interdependência dessas categorias nas análises sociais. Mas ressalto que, apesar do texto trazer elementos ligados ao marcador “classe”, principalmente quando tratamos dos efeitos do capitalismo, houve uma dificuldade em pensar de maneira mais enfática esta categoria, muito em razão da complexidade da atual organização da produção capitalista. Além disso, a dificuldade de analisar “classe” decorre das próprias redefinições do conceito (NASCIMENTO, 2018) em função da força desagregadora do neoliberalismo, da precarização do trabalho enquanto elemento de desarticulação da luta operária, da privatização das questões políticas, o que exigiria maior espaço para discussão e talvez uma abordagem que fugisse do objetivo central da argumentação. Outro ponto importante é que, de todas essas categorias, “classe” talvez seja aquela mais difícil de analisar dentro de uma perspectiva identitária que é por onde este texto caminha.

No que diz respeito à noção de gênero tratada aqui, acredito ser importante ressaltar que ela trata da reformulação do conceito introduzido por John Money, nos anos 50, sobre a distinção entre sexo “biológico” e a “construção social” do gênero, questão que será radicalizada tanto pelos estudos queer como pelo transfeminismo (VERGUEIRO, 2015).

Apesar da importância da questão interseccional quando discutimos poder, é preciso admitir que o Antropoceno exigiu um diálogo entre a história global do capital e a história da espécie humana. Passamos muito tempo enxergando a história como efeito do poder, mas essa perspectiva se tornou insuficiente para pensar a emergência climática, como nos ensinou Dipesh Chakrabarty (2013). Em “O clima da História: quatro teses”, o historiador fez duras críticas à construção do mundo liberal e também das teorias sociais que nunca levaram em conta o tempo geológico, já que o meio ambiente era visto apenas como pano de fundo da história humana. Chakrabarty afirmou que as leituras sobre globalização, as análises marxistas, os estudos subalternos e as críticas pós-coloniais não o haviam preparado para entender a atual conjuntura: “Será que o Antropoceno é uma crítica das narrativas da liberdade? O poder geológico do homem é o preço que temos a pagar pela busca da liberdade?” (CHAKRABARTY, 2013, p. 12). Concordo com o historiador quando ele responde afirmativamente a essas questões.

Na discussão sobre poder, privilégio, acesso aos bens de consumo, a questão climática passava ao longe. Mesmo dentro dos centros de pesquisa em ciências humanas não é difícil encontrar pessoas que afirmam que a emergência climática é uma questão menor, que tem causa “natural” e não antropogênica, argumentos que só engrossam o caldo do negacionismo tão difundido com a ascensão da extrema direita no Brasil e no mundo.

É pena que não seja evidente que no jogo das consequências da emergência climática, as mesmas dissidências que passaram os séculos questionando o poder e a opressão das hegemonias serão aquelas que, não unicamente, mas, prioritariamente, sofrerão de forma mais incisiva as consequências da ação humana no tempo geológico.

Basta olhar os recentes eventos severos envolvendo o clima para perceber quem foi a maioria a sofrer as consequências mais graves e aqui, mais uma vez, evidenciam-se os marcadores de classe, raça e gênero. Já em 2013, um relatório da Organização das Nações Unidas afirmava que as mulheres estavam mais propensas a morrer em desastres naturais do que os homens. As mudanças climáticas afetam a agricultura e isso impactará as mulheres pobres que em lugares remotos do planeta têm assumido a responsabilidade na produção de alimentos e na coleta de água (MARTINE; SCHENSUL, 2013). Embora ganhem menos, consumam menos e, por isso, contribuam menos para a crise climática, as mulheres já são as principais afetadas.

De outro lado, Naomi Klein (2008) narrou como o furacão Katrina, um evento drástico relacionado à mudança climática, evidenciou os componentes racistas no momento do salvamento das vítimas no qual negros eram preteridos em função do socorro à população branca. Também vale ressaltar que durante esse mesmo evento revelou-se as consequências de vida e morte na relação com “ser proprietário” de um automóvel: a disparidade na posse do carro entre os residentes brancos e os afro-americanos e latinos revelou-se quando os brancos pegaram a estrada antes da tempestade e deixaram os negros à espera de resgate nas áreas devastadas.

Esses rápidos exemplos mostram a importância de pensar a emergência climática de maneira interseccional. E apesar de serem vítimas preferenciais em função da própria precarização das condições econômicas, sociais e históricas, a população subalternizada emerge como aquela gabaritada à imaginação do mundo comum, de um tempo futuro que vem em nossa direção como afirmou Latour (2014), no qual o aceleracionismo ou a ideia de utopia, ambas engendradas no seio da modernidade⁴, não encontram sentido.

Nesse cenário, artistas, ativistas e coletivos periféricos que trabalham em defesa de uma mobilidade sustentável, em especial do uso da bicicleta, têm como destaque a atuação de mulheres. Elas emergem com estratégias de resiliência aos efeitos do desequilíbrio termoambiental, atuando de forma independente de uma política institucional e na criação de alianças que garantam a sobrevivências das mais variadas formas de vida humana e não humana.

Captando uma luta que já é histórica no que diz respeito aos modos de se mover, em específico a que problematiza o uso do automóvel, a arte também desponta como a esfera política capaz de espelhar a realidade e levar reflexões potentes a respeito dos dilemas do mundo contemporâneo e o impacto da emergência climática. Como afirma Rancière (2010), a arte é política quando ela configura um espaço-tempo que determina maneiras de estar junto, questão que parece bastante central na obra desses artistas como veremos mais à frente.

Todos Culpados, *Pero no Mucho...*

Falo da expedição genocida e ecocida dos Bandeirantes no interior do Brasil, das trincheiras das guerras mundiais, falo da mineração de Serra Pelada, falo dos insurgentes do Estado Islâmico com a destruição patrimonial da humanidade, das

4 Utilizo modernidade na perspectiva de Mignolo (2017), um longo período (1500-2000) envolto por modos de vida, produção de conhecimento e riqueza, colonização da natureza, do saber, de corpos e povos, que tem início com o “circuito comercial do Atlântico”, mas que se estende em fases cumulativas e não sucessivas: fase ibérica e católica, fase europeia com Inglaterra, França e Alemanha e fase norte americana liderada pelos Estados Unidos.

queimadas e motosserras que devastam a Amazônia, falo da invasão da Ucrânia. Quando foi mesmo que as mulheres, travestis e homossexuais estiveram à frente dos campos de expansão do agronegócio? Que responsabilidade teria uma tribo indígena do Xingu em relação à crise climática senão a defesa da própria natureza ante o apetite infundável dos agroterroristas e garimpeiros?

Haraway (2016) considera injusto atribuir o ônus do Antropoceno a todos os seres humanos. Embora todos e todas nós sejamos responsáveis, em alguma medida, pela emissão de gases de efeito estufa e por outros impactos no meio ambiente, existem agentes bem demarcados nas ações que deterioraram o planeta ao longo dos séculos. O marcador universal de “humano” enquanto força geológica é importante para definir a nova era, mas classe, raça, gênero e sexualidade continuam sendo importantes para pensar a crise climática, pois tais marcadores alicerçam formas diferentes de constituição e apreensão do mundo.

Ao tratar desses temas de forma conjunta, deixo evidente que a construção social do “natural” e a “retórica do colonialismo” sempre andaram juntas e atingiram em cheio esses campos: o da discriminação racial, o do dispositivo sexo-gênero⁵ (RUBIN, 1975) e o da deterioração ambiental. A crise climática não tem gênero, mas a devastação tem.

Quem tratou de fazer a aproximação entre as instituições que devastavam o meio ambiente com as instituições que implementaram as injustiças contra o gênero e a sexualidade foram os ecofeminismos queer, uma linha de pensamento surgida nos anos 80 a partir dos estudos queer⁶ em cruzamento com o ecofeminismo, corrente feminista que despontou nos anos 70. A própria relação natureza/cultura, dilema basilar da antropologia e das ciências, é derivada do antropocentrismo, do patriarcalismo e da heterossexualidade compulsória, subjetivações envoltas à ideia de conquista e dominação.

Exemplos não faltam para constatar que quem tem moldado a natureza, ao longo dos séculos, é o homem cisgênero⁷, branco, cristão. Tal constatação tem provocado a ira de religiosos conservadores e da extrema direita que empenham forças para defender a ideia de uma “guerra cultural” (VASCONCELOS, 2021), na qual o “macho alfa”, a família uninuclear burguesa, o “cidadão de bem”, estariam sendo perseguidos por uma suposta ditadura homossexual ou uma conspiração comunista que difunde a “cristofobia” e o “ambientalismo xiita” como parte de um plano de dominação global.

Entretanto, desconsiderar fatos históricos é uma espécie de negação da realidade. É notório o ataque às pessoas minorizadas e dissidentes do gênero e da sexualidade normativa, seja nos dias de hoje, alçando o Brasil na liderança dos assassinatos de pessoas LGBTQIA+⁸, seja nos séculos passados: “Do século IV ao XVII,

5 Gayle Rubin (1975) apontou a existência de um “sistema sexo-gênero” que transforma a sexualidade biológica em produto da atividade humana. Para ela, a organização social do sexo é baseada no gênero, na heterossexualidade compulsória e na imposição de restrições à sexualidade feminina.

6 Os estudos queer tiveram início nos anos 80-90 com pensadoras como Tereza De Laurentis, Judith Butler (2003), dentre outras, e denunciavam uma matriz sexo-gênero-prática sexual que coloca à margem os corpos que não correspondiam à norma hegemônica.

7 O termo cisgênero diz respeito à pessoa não transgênera – sobre cisnormatividade ver Vergueiro (2015).

8 Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transgêneros, Travestis, Queer, Intersexuais, Assexuais e outras formas subjetivas de sexualidade e identidade de gênero. Apesar de representar uma queda 28% de 2019 para 2020, foram 237 assassinatos de pessoas LGBTQIA+ no Brasil no ano passado, colocando o país em um dos lugares mais vulneráveis para essa população (GASTALDI; MOTT; OLIVEIRA, 2021).

todas/os aquelas/es percebidas/os como 'natureza' foram perseguidos por uma série de violentas ofensivas: a Inquisição, as Cruzadas, a queima das bruxas e as 'viagens de descoberta'" (GAARD, 2011, p. 209), eventos alicerçados na retórica cristã. Além disso, o feminino sempre foi vinculado à uma ideia de natureza e assim, historicamente, sempre foi combatido, vide os processos violentos de instalação do capitalismo que miravam preferencialmente as mulheres como inimigas (FEDERICI, 2018).

No que diz respeito à moldagem do mundo natural, basta lembrar de um fato exemplar ocorrido no século XIX, durante o assentamento do Oregon, estado que fica no oeste dos Estados Unidos. O chamado Ato de Doação de Terras, firmado pelo governo daquele país, encorajou um tipo de agente colonizador: homens brancos na faixa de 21 anos ou mais velhos que ganhariam determinada quantidade de terra com um adicional para "suas mulheres". Na mesma época, a partir do movimento nacional dos parques naquele país, ficaram evidentes as "recreações agressivas" na natureza: caça, montanhismo e outras atividades que afirmavam a virilidade. Além de apagarem a presença das pessoas nativas nesses parques, tal movimento deixou um legado desastroso para a própria natureza (MORTIMER-SANDILANDS, 2011, p. 179).

No caldeirão da emergência climática, raça, gênero e sexualidade estão em ebulição, revelando relações seculares no modo como tratamos a Terra e também no modo como se produz informação e conhecimento sobre a era atual. Enquanto generificam os fenômenos climáticos com El/La Niño/Niña e os furacões com seus nomes femininos, fica cada vez mais evidente que as vítimas preferenciais dos eventos climáticos severos são as mulheres e as pessoas negras e pobres que ocupam áreas sujeitas aos efeitos.

Da mesma forma, pensar nos automóveis, responsáveis por boa parte das emissões de gases de efeito estufa, revela uma cadeia de responsabilidades sobre os problemas da cidade e demonstra como o próprio capitalismo e as suas bases de produção nos colocaram reféns de determinadas tecnologias e modos de se mover. Toda essa complexidade relacional influenciará não apenas os novos ativismos urbanos como também artistas contemporâneos que têm recrutado em suas obras aspectos importantes para a discussão do mundo comum.

Quando o Automóvel Torna-se o Problema

No que diz respeito à mobilidade, interessa-me pensar as diversas problemáticas envolvendo o automóvel, o bem material mais acabado da modernidade e que congrega as ideias de liberdade e velocidade em um só objeto. Nele se cruzam agências humanas, tecnológicas, produtivas e explodem análises em relação aos marcadores sociais que dão título ao artigo. Convertido em problema mundial para as cidades e ponto central na discussão sobre a diminuição das emissões de gases de efeito estufa, já se imagina um mundo livre dos carros, em especial os movidos a combustíveis fósseis (DENNIS; URRY, 2009). Tais mudanças ganharam força graças à atuação do cicloativismo, mas elas também estão sugeridas em muitos trabalhos artísticos que engendram a imaginação de um mundo futuro e uma sociedade livre dos carros.

Pensar mobilidade de maneira interdisciplinar só foi possível depois do novo paradigma da mobilidade (SHELLER; URRY, 2006). A nova teoria engendrada na Escola de Lancaster, na Inglaterra, mostrou que um pensamento sobre as mobilidades deveria ir muito além do estudo das trajetórias. Constatou-se que a mobilidade criava uma esfera social na qual conflitos e agenciamentos eram determinantes na vida

humana que passava a ser vista em relação estreita com objetos, dando materialidade às interações sociais. A mobilidade passou a ser vista como um fenômeno complexo, forçando a criação de uma “ciência social movente” (BÜSCHER; URRY; WITCHGER, 2011, p. 4). O social, o ambiental, o sentimental, dentre outras dimensões humanas se encontram nas mobilidades. Para Urry (2004), tanto os deslocamentos humanos como as ideias, os dados e os objetos constituem o novo paradigma e, como tal, esse tem o poder de revelar o campo social e histórico, explicar os fenômenos em uma sociedade.

Assim, podemos notar que mobilidades engendram movimentos identitários. O automóvel tornou-se um objeto de culto e sua presença nas cidades nos últimos 120 anos revela muito das formações sociais. As mobilidades também foram responsáveis por conflitos sociais a exemplo das revoltas urbanas ocorridas no século XIX, XX e XXI envolvendo o transporte público coletivo no Brasil (TROI, 2021). A pandemia da Covid 19 também colocou as mobilidades na berlinda, já que elas foram os meios pelos quais o vírus se disseminou globalmente. A discussão sobre os modos de se mover também é essencial para atingirmos as metas estabelecidas no Acordo de Paris de 2015 e na 26ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática.

O novo paradigma colocou em evidências problemas que vêm se desenrolando desde o século XX com o uso dos combustíveis fósseis. Desde o advento da carrocracia, esse governo dos carros e para os carros (TROI, 2017), corpos dissidentes têm criado estratégias para resistir à hegemonia dos automóveis e aos seus efeitos no tecido social, a saber, o impedimento das interações sociais, a masculinização do trânsito, o depauperamento das áreas centrais das cidades, a precarização do transporte público (TROI, 2021). Há uma transformação mundial em curso e que afeta diretamente os usos do espaço da cidade, na qual, o automóvel, um ente privado, tem a capacidade de determinar a distribuição do espaço público. Se no último século houve uma ascensão do automóvel como tecnologia de transporte hegemônico, surge no século XXI, resistências articuladas ao seu uso, expressas em novas práticas sociais como o uso de modos ativos de transporte, a exemplo da bicicleta. Além disso, veremos que, desde os anos 50, produções artísticas têm feito críticas ao modo como o automóvel desestruturou a vida nas cidades.

O carro também tem sido visto como uma tecnologia sob a qual se assentam questões de formação subjetiva. A pesquisadora Marta Regina Paulo da Silva (2015) demonstrou como desde a década de 70 as infâncias relacionam o carro à masculinização das crianças, marcando os “papéis” a serem desempenhados pelo gênero. Essa dimensão simbólica também vai se apresentar de maneiras diferentes a depender das questões raciais envolvidas. A pesquisadora Carla Akotirene e o pesquisador Daniel dos Santos me sinalizaram que para as masculinidades negras o carro ampliaria sua significação de status de poder. Akotirene refletiu como a racialização da experiência de gênero levava os meninos “ao desafio rápido e naturalizado de ingresso no mundo das tecnologias, com virilidades motorizadas, que vão rivalizar com outros machos no trânsito [...]” (CARLA AKOTIRENE, 2019). Já Daniel dos Santos (2017), ao analisar as masculinidades negras nos vídeos dos rappers Jay-Z e 50 Cent, identificou o carro como parte da narrativa que envolve temas e questões políticas como o extermínio dos homens negros e o imaginário coletivo racial.

Yoann Demoli e Pierre Lannoy (2019) cunharam o termo “sociologia do automóvel” para destacar como essa tecnologia se tornou o “coração” de novas desigualdades (BILLARD, 2019). Demoli (2018) também demonstrou que o número de

homens condutores é superior ao número de mulheres, o que está posto na França e se repete em todo o globo. O pesquisador também tem analisado os carros como um caso de “desejo frustrado” naquele país, modificando a ideia de que pessoas jovens nutrem amor pelos carros. Muitos jovens franceses não possuem licença para habilitação ou estão retirando o documento tardiamente ou mesmo não comprando mais carros, já que esses jovens “cresceram em um mundo onde dirigir se tornou perigoso, poluente e caro. Um mundo em que o carro não é mais o objeto inevitável do desejo que seus idosos conheciam” (DEMOLI, 2018).

A perda de prestígio do automóvel não se reflete apenas em políticas anti carro como aumento impostos, taxas para circular em determinadas áreas, responsabilização de montadoras pelos malefícios sociais do artefato e promessas do fim da fabricação de automóveis movidos à combustíveis fósseis. Há uma verdadeira cruzada contra as políticas do clima porque elas representam um fim à era das liberdades irrestritas do holoceno, quando países e empresas podiam fazer o que bem entendiam no que diz respeito ao meio ambiente. Além disso, uma política climática endossa ações que ameaçam certas formações identitárias e que acabam encontrando conforto no negacionismo.

O negacionismo climático tem nos levado a pensar outras questões interseccionais entre raça, gênero, sexualidade. São negacionistas do clima aqueles que, contrariando todas as estimativas e dados científicos dos últimos anos a respeito da emergência climática, principalmente os dados gerados pelo IPCC⁹, buscam e criam dados fictícios para justificarem as alterações climáticas ou para colocá-las como algo “natural” no regime termoambiental do planeta.

Na Suécia, o Centro para Estudos dos Negacionistas da Mudança Climática – o CEFORCED (2021) conseguiu definir o perfil dos negacionistas do clima nesse país. O trabalho de Jonas Anshelm e Martin Hutlman (2014) analisou a reação dos negacionistas entre 2006 e 2009 a partir de três fatos importantes: 1- a divulgação de uma pesquisa sobre a mudança climática na costa da Suécia e que conclamava o povo a tomar atitudes de mitigação; 2- o lançamento do filme de Al Gore, “Uma verdade inconveniente”, o qual apresenta os graves problemas que o mundo deve enfrentar no século XXI e 3- a divulgação das primeiras pesquisas do IPCC demonstrando o quão grave era a crise climática. A partir desses fatos, surgiu um pequeno grupo de pensadores que se descrevia como oprimido, afirmando que era forçado a falar contra os fatos apresentados pelos climatologistas. Para Anshelm e Hutlman (2014), esses “cientistas” estavam articulados com pequenos grupos conservadores e possuíam uma retórica típica do “patriarcado”, temendo uma transformação das masculinidades ligadas à “modernidade industrial”. Essas pessoas estão “clamando por salvar nossa civilização baseada nas suas visões de mundo influenciada pela racionalidade industrial moderna, com as quais eles têm trabalhado a sua vida inteira” (ANSHELM; HUTLMAN, 2014, p. 93).

Em visita aos EUA, em 2019, a jovem ativista do clima, a sueca Greta Thunberg que atravessou o Atlântico a bordo de um veleiro “zero emissões” para participar de uma conferência da Organização das Nações Unidas, foi atacada por um tsunami de ofensas machistas e negacionistas (GELIN, 2019) nas redes sociais e em artigos escritos em jornais de grande circulação, incluindo publicações brasileiras.

9 O Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas – IPCC (*Intergovernmental Panel On Climate Change*), é vinculado às Nações Unidas e foi fundado em 1988. De caráter político científico, é formado por 195 membros e que conta com contribuições de milhares de cientistas. (IPCC, 2021).

Esses fatos evidenciam o que Latour (2018) tem dito a respeito das feridas abertas pela modernidade e que nunca serão fechadas, gerando sentimento de frustração naqueles que veem o mundo desmoronar e fazem de tudo para manter suas bases, mesmo sabendo que a manutenção de determinado tipo de vida custaria a vida de todo o planeta. É em cima da luta identitária e da impossibilidade de construção do comum que um outro vetor se desenha no horizonte: um vetor no qual o mundo deixa de ser compartilhado, que cria bolhas e comunidades com suas verdades próprias, o que tem colocado em xeque não apenas validações e dados científicos, mas a própria noção de política.

Novos Ativismos da Mobilidade e a Arte que Engendra o Futuro

Desde os anos 50, as cidades ocidentalizadas passaram a sofrer as consequências da produção em massa de carros: suburbanização, aumento do tráfego, poluição sonora e ambiental. Nos anos 60, com a luta pelos direitos civis, desenhava-se um mundo no qual as desigualdades e as diferenças poderiam ser superadas e a cidade tornou-se uma espécie de campo de batalha de modos de vida alternativo ao projeto moderno. Nos anos 70, a perspectiva ecológica tomou forma nas discussões, o que também impactou as formas de convívio no espaço citadino. A partir da Rio 92 e das conferências do clima que se seguiram depois dessa, emergiu um ativismo urbano em favor de outras formas de cidade que pudessem estar mais em sintonia com a vida comunitária, com a diminuição da poluição e mais justa para todas as pessoas. A bicicleta surgiu como antagonista do carro por representar outros valores que não eram o da velocidade e do consumo.

É de 1973, o clássico “A ideologia social do automóvel” de André Gorz (2005). Além de afirmar que o automóvel estendia as diferenças de classe para a velocidade e os meios de transportes, Gorz mostrou as consequências do artefato para as cidades afirmando: “o carro tornou a cidade grande inabitável” (GORZ, 2005, p. 79). Habitar a cidade tem sido o mote para a luta de diversos ativismos urbanos e a questão da mobilidade se conecta diretamente a esse desejo. A arte urbana também tem sido um canal para os ativismos, com ações políticas que contestam o uso da cidade e o direito ao aparecimento público (TROI; BATEL, 2020).

Laura Kemmer (2020) investigou os ativismos ligados à mobilidade e demonstrou como existem vínculos sociais criados a partir da infraestrutura da cidade, o que inclui, essencialmente, os artefatos móveis. Transporte coletivo e os serviços de mobilidade fizeram emergir uma “coletividade urbana” que logo foi canal de expressão para as insatisfações sociais, o que fica bastante evidente em eventos como a Revolta do Buzu, ocorrida em Salvador, em 2003, e as Jornadas de Junho, em 2013, convocada pelo Movimento Passe Livre, em São Paulo, mas que logo se espalharam pelo país. Tais movimentos, com sentidos mais próximos de eventos como a Primavera Árabe ou o *Occupy Wall Street*, estariam mais sintonizados ao que Antonio Negri (2004) chama de “multidão”, movimentos sociais que desafiavam a ideia de representação.

Apesar de estabelecer relações com esses movimentos das primeiras décadas do século XXI, atualmente, um novo ativismo urbano tem como marca a participação das mulheres e uma atuação mais orgânica em relação aos problemas da cidade e, em especial, dos temas que envolvem a mobilidade e a questão climática. Esses movimentos também refletem as questões de gênero, sexualidade e raça que têm ocupado a arena de debate contemporâneo.

A conversão das mulheres em divulgadoras do tema teve início ainda nos anos 70. Vandana Shiva tornou-se uma das referências mais importantes desse pensamento, sendo uma das precursoras do ecofeminismo. Reconhecer que as barreiras impostas contra as mulheres possuem raízes patriarcais e machistas e que também determinam as características do espaço urbano, possibilitou às mulheres se destacar na luta por uma cidade amigável, principalmente no que diz respeito à mobilidade limpa. Atualmente, certa ecologia política é formada por várias correntes do pensamento feminista e atuações que vão de comunidades tradicionais, quilombolas e indígenas, com uma postura anti-desenvolvimentista. Tal pensamento também tem influenciado as lutas urbanas.

O novo século evidenciou que os papéis sociais impostos a homens e mulheres determinavam os riscos enfrentados por cada pessoa e que as diferenças entre os gêneros deviam ser consideradas nas análises e na criação de políticas públicas (MARTINE; SCHENSUL, 2013). A jovem cicloativista Marina Harkot, assassinada por um sinistro de trânsito na cidade de São Paulo, em 2020, demonstrou que a experiência da cidade em cima da bicicleta variava de acordo com o gênero, a raça e o local em que se pedala. Harkot (2018) defendia o planejamento urbano a partir de uma perspectiva de gênero, acreditava que “mulheres pedalando” era um indicador de segurança no trânsito. Para ela, a situação que as mulheres enfrentavam em cidades “que não foram planejadas para dar conta de suas rotinas” era análoga à situação das pessoas que escolhem se deslocar de bicicleta em “uma cidade feita para carros” (HARKOT, 2018, p. 170). Ao fazer a analogia entre as restrições que atingem as mulheres e pessoas que utilizam a bicicleta, Harkot demonstrou que ambas estão sob os efeitos das ações da hegemonia que controla e regula o uso da cidade.

Pontos comuns na experiência da opressão da cidade são relatados pelo gênero feminino que, historicamente, tem sido privado de usufruir da cidade com áreas e atividades interditas. No Brasil, grupos, coletivos e associações articulados por mulheres criaram projetos voltados para mobilidade e que sinalizam transformações importantes para a construção do futuro. Tais projetos vão do empreendedorismo, passando por questões sociais e ações que tentam influenciar a esfera pública de decisão política. Em São Paulo, por exemplo, há o projeto *Señorita Courier*¹⁰, um coletivo de entrega com bicicletas encabeçado por mulheres trans e que busca novos sentidos para mobilidade e sustentabilidade; em Salvador, desde 2017, o projeto *Casa La Frida* é um centro de cultura, oficina, ponto de encontro, um espaço múltiplo comandado por cicloativistas negras. Um dos projetos da *La Frida*, o “*Preta, vem de Bike!*” já ensinou mais de 400 mulheres a pedalar. Uma das fundadoras desse projeto é Jamile Santana. Hoje ela integra outro coletivo, a *Rede de Mobilização Afro Ciclos* e vive em Santo Amaro da Purificação, no Recôncavo baiano. Na *Rede Afro Ciclos*, Jamile desenvolve projetos com outros grupos, a exemplo do *Movimento Sem-Terra*. Um dos mais emblemáticos é o *Reflorestar Favela*, projeto de reflorestamento das periferias, inspirado na infância que ela teve em Salvador, em uma “periferia rural”, como ela define:

Eu lembro muito que, antes desse processo, minha infância toda foi ali, na mata, comendo fruta. Por mais que eu venha de uma condição sócio econômica de extrema pobreza e por mais que a gente não tivesse alimento em todas as refeições do dia em casa, a natureza nos proporcionava outras refeições. E tudo isso era de graça, estava ali

10 Um minidocumentário sobre o coletivo está disponível em Digilabour (2021).

para consumo nosso. [...] Pensando em todo esse contexto e como vivenciei esse lugar da gentrificação, a gente vem aqui hoje com a AfroCiclos, nesse lugar de fazer a Refloresta Favela, reflorestando as periferias com árvores frutíferas, pensando nesse lugar de soberania alimentar. Pensando nesse lugar da gente desenvolver uma lógica de desenvolvimento urbano sustentável, não predatório. A gente traz a discussão para o lugar dos rios, da poluição dos rios, do aterramento de rios pra construção de pistas [avenidas para os carros], o que é um absurdo! [...] Essa discussão sobre o clima é extremamente importante pras nossas lutas, pois estamos lutando contra o processo de globalização predatória, contra modais extremamente poluentes, lutando contra a lógica capitalista exploratória, contra o agronegócio. A gente atua junta com comunidades da agricultura familiar, quilombos, que trabalham nesse lugar de economia de subsistência que também estão na luta pela preservação dos rios, dos mares, dos mangues. (TROI, 2021, p. 291)

Jamile evoca Ailton Krenak para falar sobre seu ativismo atual: “*Discutimos a possibilidade de adiar o fim mundo*”, afirma. Nesse sentido, ela e a Rede AfroCiclos querem criar um caminho independente de trabalho com o que ela chama de “comunidades modelos” nas quais os valores e pressupostos de uma ecologia política estão acima de qualquer ideia de desenvolvimento ou de espera pelo atendimento do poder público. Na fala de Jamile, há um entendimento profundo do caminho não desenvolvimentista, de uma vida voltada para uma outra forma de relação com o espaço urbano, com a natureza e todos os seres vivos.

Já a ativista Érica Telles foi uma das criadoras do Observatório da Mobilidade – ObMob Salvador, um coletivo de militantes, ativistas e pesquisadores/as. O Observatório lançou um manifesto¹¹, no qual defendeu uma mobilidade urbana inclusiva, segura e sustentável. Telles concorda que a velocidade dos carros nas vias precisa diminuir para garantir a segurança dos ciclistas, pois nem sempre a infraestrutura dá conta da complexidade de um trânsito violento. Sobre a emergência climática, a ativista afirmou que é uma questão de sobrevivência dos humanos e defendeu o retorno a uma outra temporalidade:

Eu acho que a gente chegou onde chegou porque o ser humano, de maneira geral, valorizou por muito tempo as máquinas. Precisamos valorizar o humano, a escala humana, parar de pensar no motor, na escala veículo e voltar a pensar na escala humana. Manter o contato visual, dar bom dia, boa tarde pra quem está passando do seu lado, quando eu estou pedalando, eu cumprimento todas as pessoas. Quando eu estou de bom humor eu cumprimento, quando não estou, eu cumprimento também. Eu consigo sentir o cheiro da minha cidade, eu respiro a cidade, sinto o cheiro e o conforto das árvores porque ali vai estar mais sombra, o ar mais fresco. Porque não voltar a ter esse acesso, o contato, se isso nos faz tão melhores com esse contato, essa convivência? Se a gente sempre precisa estar com alguém, porque não na caminhada, pedalando? Porque não olhar essa cidade com os próprios olhos e não numa situação de deslocamento a 40 km por hora na qual você não vai ter nenhuma noção do que é aquilo, se é pequeno, grande, se tem contorno? É uma velocidade que não é humana (TROI, 2021, p. 297).

11 O manifesto é assinado por aproximadamente 30 organizações da sociedade civil. (POR UMA..., 2020).

Analisando os novos ativismos voltados para a mobilidade sustentável, em especial à bicicleta, encontrei alguns artistas ao redor do planeta que trabalham na perspectiva ecológica. Eles convertem o automóvel, esse grande objeto de desejo da modernidade, em um empecilho da vida humana, em especial, da vida nas cidades, local de construção da vida comum e coletiva.

Esses artistas me levaram a pensar que a arte tem sido um canal importante para evidenciar fatos e disputas nesse campo ou ainda o pensamento de um “lugar comum” (RANCIÈRE, 2010, p. 47). As relações entre arte e ecologia também não são uma novidade e apareceram em diversos momentos da história. Mesmo em relação aos transtornos provocados pelos automóveis, podemos afirmar que há uma tradição em artes como a cinematográfica, na qual o carro aparece como personagem. Em geral, essas obras colocam em evidência a potência de morte desse artefato (TROI, 2017). É assim na icônica animação intitulada *Goofy Motor Mania*, produzido pela Walt Disney Productions, com direção de Jack Kinney e lançada em 30 de junho de 1950, nos Estados Unidos, justamente quando há uma inversão histórica no valor de uso do carro, quando o artefato começa a ser popularizado. Nela, o personagem Pateta é Mr. Walker, cidadão simpático e atencioso, mas que ao entrar em um automóvel, transforma-se em Mr. Wheeler, monstro urbano que desrespeita as leis de trânsito.

Recentemente, duas produções cinematográficas de 2021 refletiram a ligação entre arte, mobilidade e questões de gênero, com mais ou menos relação com a questão climática. O filme *Titane*, dirigido por Julia Ducournau e vencedor da Palma de Ouro em Cannes, explora a relação do humano com a máquina motorizada misturando questões de gênero e de sexualidade com o automóvel, explorando a capacidade de agência dessa tecnologia. Por sua vez, o filme *King Car*, dirigido pela brasileira Renata Pinheiro, mostra como esse objeto tem deteriorado nossa convivência social. Dentre as mensagens do filme está a ideia de veículos sencientes responsáveis pela deterioração do equilíbrio termoambiental do planeta e o impacto desses na vida das populações carentes.

Nas artes plásticas, veremos que também há uma tradição na representação de questões envolvendo os automóveis. Em 1963, Andy Warhol criou sua famosa série sobre desastres automobilísticos: *Death and Disaster*. Atualmente, diversos artistas e performers ao redor do globo produzem sob a influência da política do clima, essa perspectiva que procura pensar a história dos últimos 50 anos em intersecção com as questões climáticas (LATOIR, 2018) e na qual as mobilidades surgem como dilema. Tais artistas manifestam uma preocupação com o futuro, inserindo-se no debate sobre o Antropoceno e colocando em xeque a maneira como nos movemos no mundo e suas consequências para o planeta Terra.

Alguns artistas são basilares para minha argumentação, a exemplo da planta humana Felipe Barros (O Digitalíco/ Plantumana)¹² que realiza performance que une skate e bioarte; os gatos que interrompem o trânsito na cidade, obra do indonésio Fransdita Muafidin¹³; uma das ações urbanas do coletivo Bijari¹⁴ que converteu carros abandonados nas ruas de São Paulo em jardins; ou ainda a subversão do sentido utilitário dos automóveis transformados em piscinas, forno de pizza e galinheiro nas

12 Informações sobre o artista ver <https://www.instagram.com/felipebarrosarruda>.

13 Informações sobre o artista ver <https://www.instagram.com/fransdita/>.

14 Informações sobre o coletivo ver https://www.instagram.com/_bijari/.

intervenções do italiano Benedetto Bufalino¹⁵; também nesse seara, estão os restos da revolução industrial em imagens da nigeriana Zina Saro Wiwa, uma das convidadas da 34^a Bienal Internacional de São Paulo¹⁶ e as colagens da travesti Ventura Profana, nas quais aviões e carros misturam-se a dejetos do esgoto¹⁷. Em Lisboa, também constatei o quanto a arte urbana tem sido vetor para a imaginação de um mundo futuro, tocando na questão da mudança climática, mas igualmente tratando da aparição de corpos dissidentes da sexualidade e do gênero nos muros da cidade¹⁸ (TROI; BATEL, 2020).

Figura 1 – Colagem de Ventura Profana com carros e aviões numa inundação¹⁹



Fonte: ©Instituto Moreira Sales

Figura 2 – Carro abandonado transformado em jardim pelo coletivo Bijari na cidade de São Paulo



Fonte: Instagram do Coletivo Bijari

15 Informações sobre o artista ver <https://www.instagram.com/studiobenedetto/>.

16 Informações sobre o evento ver <http://34.bienal.org.br/artistas/8171>.

17 Obras de Ventura que dialogam com esta temática estão na exposição do IMS – Instituto Moreira Sales, ver em <https://ims.com.br/convida/ventura-profana>.

18 Imagens dessas obras nas ruas de Lisboa ver <https://gregosebainos.wordpress.com/>.

19 Para a colagem de Ventura Profana, acessar: <https://ims.com.br/convida/ventura-profana>.

Figura 3 – Arte digital do indonésio Fransdita Muafidin: *Gatos interrompem trânsito*



Fonte: Instagram de Fransdita Muafidin²⁰

Figura 4 – *Holy Boyz: We Don't Tire*: imagem da nigeriana Zina Saro-Wiwa que fotografou modelos mascarados sentados em pneus abandonados



Fonte: Zina Saro-Wiwa/Bienal Internacional de São Paulo

Figura 5 – O humor e a inventividade de Benedetto Bufalino



Fonte: Instagram de Benedetto Bufalino²¹

²⁰ Para esta arte de Fransdita Muafidin, acesse: <https://www.instagram.com/fransdita/>

²¹ Para a inventividade de Benedetto Bufalino, acesse: <https://www.instagram.com/studiobenedetto/>

Considerações Finais

Este artigo começou com uma discussão sobre interseccionalidade e como ela poderia ser fundamental na discussão sobre emergência climática. Apesar de ressaltar que a questão ambiental demorou a ser levada em conta nos estudos sobre o poder, meu objetivo foi aproximar esses campos e mostrar que, apesar de algumas contradições e paradoxos, a ferramenta interseccional é importante para pensarmos o Antropoceno.

Também procurei demonstrar como o gênero moldou o espaço natural e como essas questões diziam respeito à emergência climática, bem como as discussões sobre as mobilidades. Demonstrei como a arte emerge como uma esfera potente para a discussão do mundo que habitamos, tornando-se essencialmente política,

Porque a política, em antes de ser o exercício de um poder ou uma luta pelo poder, é o recorte de um espaço específico de “ocupações comuns”; é o conflito para determinar os objetos que fazem ou não parte dessas ocupações, os sujeitos que participam ou não delas, etc. Se a arte é política, ela o é enquanto os espaços e os tempos que ela recorta e as formas de ocupação desses tempos e espaços que ela determina interferem com o recorte dos espaços e dos tempos, dos sujeitos e dos objetos, do privado e do público, das competências e das incompetências, que define uma comunidade política (RANCIÈRE, 2010, p. 46).

Definir uma comunidade política, restaurar a esfera pública de discussão talvez seja uma das principais tarefas atuais para definir o futuro. Esse futuro engendra-se em novas formas coletivas de alianças e parentescos, tal qual definiu Donna Haraway (2021) ao defender a ideia de fazermos parentes e não bebês para a construção do mundo comum. Isso significa agenciar territorialmente ou corporalmente, compondo alianças interespecies, reflorestando favelas, diminuindo as temporalidades incutidas pelas revoluções industriais ou na velocidade como ideologia (VIRILIO, 2006). Elementos que estão expressos nas diversas iniciativas individuais e coletivas citadas nesse artigo.

Apesar da complexidade da abordagem, o tema central do texto foi evidenciar as relações entre raça, gênero e sexualidade em intersecção com a crise climática e de como os ativismos pela mobilidade sustentável e também as linguagens artísticas têm revelado e refletido sobre esses cenários complexos. Concluo esse texto com algumas hipóteses que vêm se confirmando em minhas investigações multidisciplinares que envolvem a cidade, as mobilidades, a crise climática e os marcadores da diferença que dão título ao artigo.

Crises multidimensionais, exigem olhares múltiplos, e a arte tem sido um dos campos nos quais esses diálogos têm sido possíveis. O campo artístico também tem recrutado boa parte das discussões emergentes sobre o clima, sobre gênero e sexualidade, sobre a questão racial, muito sob a influência do que vem sendo discutido e propagado por ativistas contemporâneos. Eles/as utilizam a linguagem artística para transmitirem sua ideia de contestação do mundo atual, de modo que há uma ligação entre arte, ecologia e ativismo que merece ser aprofundada em pesquisas voltadas exclusivamente para esta temática.

Assim como a ciência, a arte tem sido dotada de uma capacidade de engendrar mundos, provocar dissensos e é desejável que possamos todos aprender com os alertas que diversos artistas têm dado sobre nosso tempo. Como afirma Rancière (2010), a arte produz ficções e agenciamentos: “Ela produz, assim, formas de reconfiguração da experiência que são o terreno sobre o qual podem se elaborar formas de subjetivação políticas que, por sua vez, reconfiguram a experiência comum e suscitam novos dissensos artísticos.” (RANCIÈRE, 2010, p. 53).

No que diz respeito aos ativismos urbanos voltados para a mobilidade ativa, percebemos que o futuro possível está mais alinhado com visões não desenvolvimentistas, recuperação de áreas verdes na periferia, ampliação de alianças que, embora possam enfatizar o apocalipse, também lutam para uma cidade mais amigável e na crença da transformação local. Há também a busca por uma outra temporalidade, outros ritmos, fora da ideia de progresso e de velocidade tão bem representada pelo automóvel. Ao mesmo tempo em que parte desses novos ativismos busca uma maior fiscalização das políticas institucionais, há um sentido de independência e de criação de comunidades modelos, o que sinaliza um esgotamento da crença no Estado enquanto provedor e guardião do comum. Elemento preocupante e que também merece um olhar mais atento de outras pesquisas.

A respeito da insistência desse texto em apontar os agentes do Antropoceno, o leitor pode se perguntar: ora, porque ficar dizendo que são os homens brancos, ricos, heteros e cristãos, os responsáveis por termos chegado até aqui se todos estamos no mesmo planeta, na mesma cidade, se todos contribuem para a degradação do ambiente? Se a argumentação não deixou isso evidente, recorro novamente a Donna Haraway (2016) que diz que é preciso nomear as coisas pelo que elas são. Então não basta ter uma ideia totalizante, como sugere o Antropoceno, que endereça o ônus da crise climática a toda humanidade. Insisto: o que os Ianomâmis, por exemplo, têm a ver com isso, se passaram os últimos séculos se defendendo do homem branco, cristão, e protegendo a floresta dos interesses capitalistas?

Dessa forma é interessante pensar o Capitaloceno (HARAWAY, 2016) como o marco dessa era em crise, nomeando empresas e seus CEOs pelos danos causados ao planeta. Eles fazem parte do 1/3 da população que responde pelas emissões de todo o globo, o que já fez de 2021 o ano mais quente de toda a medida histórica. É igualmente importante demonstrar que as instituições históricas que articulam as opressões de gênero são as mesmas que têm castigado a Terra, conforme sugerido pelos ecofeminismos queer ainda nos anos 80, argumento que está no início do texto.

Assim, a imaginação de um outro mundo passa por uma mudança cultural na qual o patriarcado e o antropocentrismo saem de cena para dar lugar a outras visões sobre a vida, visões estas não alinhadas ao sentido de dominação ou de intenções desenvolvimentistas. Pensar de forma interseccional nos ajudará a identificar o problema e assim encontrar soluções conjuntas, sabendo que nenhuma justiça ambiental e climática poderá vir desacompanhada de justiça para a natureza, para os povos originários, para os gêneros e para as questões marcadas pelo racismo.

Referências

- ANSHELM, Jonas; HUTLMAN, Martin. A green fatwa? Climate change as a threat to the masculinity of industrial modernity. *Norma: international journal for masculinity studies*, Suécia, v. 9, n. 2, p. 84-86, 2014.
- BILLARD, Sébastien. La voiture au coeur des ouvelles inégalités - entretien avec Yoan Demoli. *Revista L'OBIS*, Paris, p. 88-89, fev. 2019.
- BÜSCHER, Monika; URRY, John; WITCHGER, Katian. Introduction: mobile methods. In: BÜSCHER, Monika et al. (org.). *Mobile methods*. London: Routledge Taylor and Francis Group, 2011.
- BUTLER, Judith. *Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- CARLA AKOTIRENE. *Há quem fique assustado após me ler como empoderada [...]*. [S. l.], 27 maio 2019. Instagram: @carlaakotirene. Disponível em: https://www.instagram.com/p/Bx9_Ibluco/?igshid=oyex1y0wz2y6. Acesso em: 5 mar. 2022.
- CEFORCED – CENTRE FOR STUDIES OF CLIMATE CHANGE DENIALISM. **Chalmers**. Disponível em: <https://www.chalmers.se/en/departments/tme/centres/ceforced/Pages/default.aspx>. Acesso em: 10 nov. 2021.
- CHAKRABARTY, Dipesh. “O clima da história: quatro teses”. *Revista Sopro*, n.91, [S.l.], p. 2-22, julho 2013.
- COLLING, Leandro. A emergência e algumas características da cena artista das dissidências sexuais e de gênero no Brasil da atualidade. In: COLLING, Leandro (org.). *Artivismos das dissidências sexuais e de gênero*. Salvador: EDUFBA, 2019. p. 11-40.
- CRENSHAW, Kimberlé W. Demarginalizing the intersection of race and sex: a black feminist critique of discrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. *Legal Forum*, Chicago, v. 1989, n. 1, p. 139-167, 1989.
- CRUTZEN, Paul. Geology of mankind. *Nature*, London, v. 415, p. 23, 2002.
- DEMOLI, Yoann. Young people and cars: “a case of frustrated desire?”. *Metropolitiques*, 30 nov. 2018. Disponível em: www.metropolitiques.eu/Young-People-and-Cars-A-Case-of-Frustrated-Desire.html. Acesso em: 10 nov. 2021.
- DEMOLI, Yoann; LANNON, Pierre. *Sociologie de l'automobile*. Paris: La Découverte, 2019.
- DENNIS, Kingsley; URRY, John. *After the car*. Cambridge, UK: Polity Press, 2009.
- DIGILABOUR. *Documentário senhoritas courier*. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2021. Disponível em: <https://rosalux.org.br/documentario-senoritas-courier/>. Acesso em: 9 nov. 2021.
- FEDERICI, Silvia. *Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. São Paulo: Editora Elefante, 2018.
- GAARD, Greta Claire. Rumo ao ecofeminismo queer. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v.19, n. 1, p. 197-223, jan./abr. 2011.
- GASTALDI, Alexandre Bogas Fraga; MOTT, Luiz; OLIVEIRA, José Marcelo Domingos; AYRES, Carla Simara Luciana da Silva; SOUZA, Wilians Ventura Ferreira; SILVA, Kayque Virgens Cordeiro (org.). *Observatório de mortes violentas de LGBTI+ no Brasil - 2020: relatório da Acontece Arte e Política LGBTI+ e Grupo Gay da Bahia*. Florianópolis: Editora Acontece Arte e Política LGBTI+, 2021.
- GELIN, Martin. The misogyny of climate deniers. *The New Republic*, New York, 28 ago. 2019. Disponível em: <https://newrepublic.com/article/154879/misogyny-climate-deniers>. Acesso em: 10 nov. 2021.
- 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.
- HARAWAY, Donna. Antropoceno, capitaloceno, plantationoceno, chthuluceno: fazendo parentes. *Revista ClimaCom Cultura Científica: pesquisa, jornalismo e arte*, Campinas, ano 3, n. 5, p. 139-146, 2016.
- HARAWAY, Donna. Evoluímos quando levamos nossa relação com cães a sério, diz Donna Haraway. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 ago. 2021. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2021/08/evoluimos-quando-levamos-nossa-relacao-com-caes-a-serio-diz-donna-haraway.shtml>. Acesso em: 10 nov. 2021.

HARKOT, Marina Kohler. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

IPCC - INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE. *About the IPCC*. Disponível em: www.ipcc.ch. Acesso em: 9 nov. 2021.

KLEIN, Naomi. *A doutrina do choque: a ascensão do capitalismo de desastre*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.

KEMMER, Laura. *Bonding - Infrastructure, affect, and the emergence of urban collectivity*. 2020. 241 f. Doutorado (Filosofia), Universität Hamburg, Hamburgo, Alemanha, 2020.

LATOUR, Bruno. *Down to earth: politics in the new climatic regime*. Cambridge: Polity Press: 2018.

LATOUR, Bruno. Para distinguir amigos e inimigos no tempo do antropoceno. Proferido em Paris em novembro de 2013. *Revista de Antropologia*, São Paulo, v. 57, n. 1, p. 11-31, 2014.

MARTINE, George; SCHENSUL, Daniel (org.). *The demography of adaptation to climate change*. New York: United Nations Population Fund, 2013.

MIGNOLO, Walter. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 32, n. 94, p. 1-18, 2017.

MORTIMER-SANDILANDS, Catriona. Paixões desnaturadas? Notas para uma ecologia queer. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 19, p. 175-195, 2011.

NASCIMENTO, Jefferson Ferreira do. *A redefinição do conceito de classe e suas implicações políticas: uma análise sobre Ellen Meiksins Wood*. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2018.

NEGRI, Antônio. Para uma definição ontológica da Multidão. *Lugar Comum*, n. 19-20, p. 15-26, jan./jun. 2004.

POR UMA mobilidade urbana inclusiva, segura e sustentável. Salvador: Observatório da Mobilidade, 2020. Disponível em: <https://observatoriomobssa.files.wordpress.com/2020/10/manifesto-mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: 21 set. 2021.

RANCIÈRE, Jacques. Política da arte. *Urdimento: revista de estudos em artes cênicas*, Florianópolis, v. 2, n. 15, P. 45-59, 2010.

RUBIN, Gayle. The traffic in women: notes on the political economy of sex. In: REITER, Rayna (org.). *Toward an anthropology of women*. New York: Monthly View Press, 1975.

SANTOS, Daniel. *Como fabricar um Gangsta: masculinidades negras nos videocliques dos rappers Jay-Z e 50 Cent*. 2017. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, Thousand Oaks, v. 38, p. 207-226, 2006.

SILVA, Marta Regina Paulo. Meninas não desenham carros... mas tem meninas que desenham: culturas infantis, relações de gênero e histórias em quadrinhos. *Revista Perspectiva*, Florianópolis, v. 33, n. 3, p. 983-1009, 2015.

TROI, Marcelo de. Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. *Revista Periódicus*, Salvador, v. 1, n. 8, p. 270-298, 2017.

TROI, Marcelo de. *Corpo dissidente e desaprendizagem: do teat(r)o oficina aos a(r)tivismos queer*. 2018. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

TROI, Marcelo de. *Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade*. 2021. Tese (Doutorado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021.

TROI, Marcelo; BATEL, Susana. Cidade straight versus cidade dissidente: a street art como demarcação do lugar em Lisboa. *Ponto de Interrogação*, Salvador, v. 10, n. 2, p. 247-270, 2020.

URRY, John. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, London, v. 21, n. 4/5, p. 25-39, 2004.

VASCONCELOS, Fernando Thiago Rocha, A "guerra cultural" neofascista no Brasil: entre o neoliberalismo e o nacional-bolchevismo. *Revista de História da UEG, Goiânia*, v. 10, n. 2, p. e022101, 2021.

VERGUEIRO, Viviane. *Por inflexões decoloniais de corpos e identidades de gênero inconformes: uma análise autoetnográfica da cisgeneridade como normatividade*. 2015. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.

VIRILIO, Paul. *Speed and politics*. Los Angeles: Semiotext(e), 2006.

*Minicurrículo do Autor:

Marcelo de Trói. Doutor em Cultura e Sociedade pela Universidade Federal da Bahia (2021). É gerente de produção editorial do *Journal of Sustainable Urban Mobility*, editado pelo Instituto de Pesquisa Multiplicidade Mobilidade. Pesquisa financiada pela Capes (Processo nº 88887.468861/2019-00). E-mail: troimarcelo@gmail.com.