

Apropriação cultural, colonialidade e mobilidades no Antropoceno

Marcelo de Trói¹

Resumo

Desde a expansão humana sobre a Terra, as trocas e interferências de diversos povos se constituíram como base para infinitos aspectos da cultura. O conceito de apropriação cultural pressupõe disputas simbólicas, identitárias, comparações e também formas de dominação assentadas na modernidade e nos seus efeitos nos dias de hoje, a colonialidade. O artigo pretende tensionar o conceito de apropriação cultural como uma desestabilização de modos de vida, utilizando como argumento as mobilidades, em especial a automotiva, em diálogo com o Antropoceno e a mudança climática. Em rápido percurso sobre fatos que dizem respeito a essa discussão, o texto se concentra, posteriormente, na mudança dos modais de transporte de Salvador ao longo dos séculos. Tal mudança visava, em última instância, a inserção de aspectos culturais eurocentrados em detrimento de outras práticas sociais ligadas aos modos de se mover que constituíram esse território antes da chegada do colonizador.

Palavras-Chave: Antropoceno; apropriação cultural; colonialidade; mudanças climáticas; mobilidades;

1. Introdução

O que é apropriação cultural? Como defini-la em contextos globais iniciados com a idade moderna, o colonialismo e sua ciência da comparação? A luta entre o global e o local e as questões culturais que tensionam essa relação se configuram como marca da modernidade? Como pensar a apropriação cultural no Antropoceno² a partir da crise climática? Tais eventos podem colocar em cheque a validade das lutas surgidas com a modernidade e os interesses dos Estados nacionais? É possível pensar em apropriação cultural como uma apropriação da natureza, de mundos, de modos de vida?

Este artigo não tem a pretensão de responder a todas essas questões complexas, mas elas serão guias na construção dos argumentos do texto. A ideia principal aqui é complexificar o conceito de apropriação cultural e colocá-lo em diálogo não só com o conceito de colonialidade, mas também enxergá-lo a partir das mobilidades e da nova era geológica. Alguns dados aqui trazidos foram desenvolvidos em outro trabalho do autor, no qual foi analisado o papel das mobilidades no Centro Antigo de Salvador (TROI, 2021).

¹ Doutor e Mestre em Cultura e Sociedade pelo Programa Multidisciplinar de Pós-graduação em Cultura e Sociedade do Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos da Universidade Federal da Bahia. É membro do Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades - NUCUS (Cult/IHAC), onde coordena a linha de investigação Corpos, Cidades e Territorialidades Dissidentes. E-mail: troimarcelo@gmail.com

² Nova era que pôs fim ao Holoceno e marcada pela presença do humano como força geológica. Sobre o tema ver Jason Moore (2016).

Análises de questões referentes a trocas, influências, estigmas, coerções, sempre rondaram os estudos culturais e as ciências sociais, de modo que a comparação, o “comparativismo intercultural”, parece ter constituído a argamassa sob a qual estão assentados esses estudos. O próprio conhecimento científico não deixou de ter como base maneiras de pensar que surgiram a partir da comparação. Sendo assim, o que se compara? Para Philippe Descola, o ato e a metodologia da comparação estão calcados em uma superioridade de valor e prática, uma superioridade de ideias. “A ciência comparativa está na base das antropologias sociais e culturais”, afirmou o antropólogo³.

A antropologia, como sabemos, nasceu como acidente, dada a sua raiz colonial e ligada à experiência de contato da civilização europeia com outras formas de organização social e cultural. No século XIX, essas diferenças começaram a ser organizadas de modo a dar subsídios para essa “ciência da comparação”, o que abriu caminho para todas as espécies de juízos de valores e, conseqüentemente, a criação de ferramentas para as mais variadas formas de dominação e apropriação, entre as quais, a que chamamos de apropriação cultural. Embora os juízos de valores e as comparações tenham estruturado as formas de pensar e as práticas sociais que constituíram realidades materiais, a supressão do julgamento diante de uma outra maneira de ser e de pensar tem sido um esforço recorrente em nosso campo de pesquisa. Somos herdeiros das lógicas de pensamento desses estudos que, paradoxalmente, estão em constante modificação. A partir das revoluções epistemológicas ocorridas com os pesquisadores do Sul global nas últimas décadas, houve um esforço constante para evitar comparações e hierarquizações, justamente porque a operação retórica do comparatismo se converte em uma ação moderna.

E o que chamamos de moderno aqui? Este texto dialoga com o pensamento de que a modernidade é um grande período de modificações socioculturais, onde o tempo e espaço passaram ao centro do debate, a partir de uma visão euro e antropocentrada - a *hybris* do ponto zero (CASTRO GÓMEZ, 2007). A modernidade, então, pode ser dividida em diversas fases cumulativas e não sucessivas (MIGNOLO, 2017). Nelas, se conectam a implantação gradual do capitalismo, passando pela expansão quinhentista e a invasão das terras além-mar, racionalismo, disciplinamento, a criação dos dispositivos da biopolítica, a globalização, até chegar aos dias de hoje com o que os estudos decoloniais chamam de colonialidade, ou seja, os efeitos ainda operantes da modernidade.

³ A ideia foi desenvolvida pelo professor Philippe Descola em seminário no Collège de France (Paris), em 06. fev. 2019, no qual o autor esteve presente.

Tais efeitos se converteram em desestabilização de outras formas de viver não alinhadas ao capitalismo, formas estas que Mészáros (2011, p.95) chamou de “causas não integráveis” ao sistema do capital, sejam elas pautadas pelo feminismo, pelo ambientalismo, pela política da diferença LGBTQIA+ e outros/outras que são apagados/apagadas como sendo “minorias”. A colonialidade também se expressou em formas de consumo, na moldagem das cidades, de modo que o que se define como apropriação cultural estabelece uma série de relações sociais, mas também de ordem natural. Sinalizamos, assim, a falência do binômio cultura/natureza, convertendo a apropriação cultural em uma apropriação do natural, estabelecendo pontes entre o tempo geológico e a cronologia da história humana que permaneciam desconexos antes da nova era (CHAKRABARTY, 2013). O Antropoceno exigiu maior articulação entre a história social e a natural, justamente porque tal separação não existe na prática e ambas estão totalmente implicadas.

2. Apropriar-se de quê?

É verdade que as cidades, principalmente as portuárias, foram aquelas onde os fluxos de mercadorias, de corpos, de informação e de materiais aconteceram a todo o instante, e nas quais, ainda hoje, alguns aspectos da chamada apropriação cultural não passam de ficção. De outro lado, vejamos os chineses, por exemplo. Eles possuem uma capacidade de influência global sobre outras realidades e aqui, especificamente, falando do fluxo de mercadorias do atual capitalismo mundial. Condições históricas fizeram com que os chineses se tornassem expertos em se apropriar não apenas do modo de produção dos bens de consumo, mas eles são herdeiros de tradições nômades pré-capitalistas, se espalhando pelo planeta desde antes do surgimento da cidade moderna. Em todo grande centro urbano do Ocidente, existe uma *Chinatown*, um bairro com forte caráter cultural chinês, mas que também não deixa de estabelecer pontes e apropriações de culturas locais.

O exemplo chinês nos orienta a pensar que com o início da expansão humana pelo globo, até mesmo antes do que conhecemos como antiguidade (de acordo com a divisão histórica eurocentrada), as interferências, influências e trocas sempre fizeram parte do percurso existencial da nossa espécie no planeta. Entretanto, não podemos negar que as maneiras de se lidar com a cultura também se constituíram em formas de dominação e conflito. A idade moderna foi um período no qual essa dominação (operada a partir da comparação) se tornou evidente com o massacre das culturas originárias pela hegemonia

cristã, o início da escravidão com base no fenótipo (diáspora africana) e também em formas de constituir o espaço urbano, como veremos.

Houve quem dissesse que a apropriação cultural era uma expressão que estava se tornando “obsoleta” (ASEGA *et al.*, 2017, p. 2). Contudo, vimos uma espécie de emergência dessa discussão a partir do que chamam de lutas identitárias. Homi Bhabha, ao comentar a difusão global de danças de determinadas culturas através do *YouTube*, afirmou: “É interessante que ninguém fale de apropriação até alguém considerar que algo inadequado está acontecendo. E é só aí, quando alguém faz a acusação de apropriação, que começa uma certa discussão” (ASEGA *et al.*, 2017, p. 3).

Nenhum exemplo foi tão emblemático em relação à conclusão de Bhabha quanto o uso do turbante, o que rendeu discussões recentes na *Ágora contemporânea*: as redes sociais. Objeto estigmatizado pela sociedade brasileira, altamente racista e, *a priori*, marcador cultural das pessoas racializadas, o turbante se converteu, recentemente, em símbolo do que se convencionou chamar de lutas culturais. Pessoas brancas foram acusadas de praticarem apropriação cultural ao utilizarem o adereço, já que, até então, o turbante era visto como algo não aceito pela sociedade, exceto, pressupõe-se, se glamourizado pela pessoa branca com a qual o adorno torna-se aceito socialmente. Outro exemplo contundente foi a discussão sobre o chamado *transfake*, o que não se trata exatamente de um objeto/símbolo em disputa, mas de um “corpo” ou uma prática dissidente condenada no campo do real, mas, ao que tudo indica, aceita no mundo ficcional. Explico: inspirada na luta antirracista e no combate ao uso do *blackface* no teatro e nas artes performáticas que “coloriam” o branco para “se passar” por negro, a comunidade travesti e de pessoas trans passou a denunciar o *transfake*, ou como prefere Habib (2020), a *facetrans*, como uma maneira de manter as pessoas trans fora dos palcos. Ou seja, em vez de artistas cisgêneros⁴ fazerem papel de pessoas trans e travestis no cinema e no teatro, “apropriando-se” dessa maneira de ser, argumenta-se que esses deveriam abrir mão do seu “privilégio” no acesso para que as artistas trans e travestis pudessem conseguir espaços de representação dentro das produções culturais.

⁴ Para os estudos queer, o gênero é um atributo cultural, formado a partir de processos de subjetivação complexos. Tem sido uma das tarefas desses estudos, pensar de que maneira se dá a construção histórica e social do que nomeamos como “natural” e “normal”. Nomeia-se de cisgênera a pessoa que está confortável com o gênero atribuído no nascimento, ou seja, a pessoa que não realizou transição de gênero, portanto, pessoa não transgênera. Surgido dos transfeminismos, o conceito pretende criar um giro nas noções de gênero e normatividades construídas historicamente, constituindo os sujeitos hegemônicos, “normais”, e em contraponto, o “outro”. Sobre o tema, ver Vergueiro (2015).

Fica evidente, dessa forma, que existem muitas maneiras de se pensar a apropriação cultural, já que ela perpassa um campo imenso de práticas sociais e simbólicas, normatividades e maneiras diferentes de constituir o mundo e que, obviamente, entra em conflito a partir da base do pensamento colonial que é comparativa. Além disso, parece óbvio que tais conflitos são frutos, em parte, dos efeitos da globalização sobre o local. As discussões sobre apropriação cultural são permeadas por questões identitárias, étnicas, o que inclui a discussão sobre o racismo, gêneros e sexismo. Isso faz parte do pacote de consequências dessa ferida que não cicatriza, a modernidade e que, segundo Bruno Latour (2018), refletem uma impossibilidade de construção de um “mundo comum”, um mundo compartilhado.

Criar o mundo comum tornou-se tarefa cada vez mais impossível diante do aumento das lutas identitárias à esquerda ou à direita, ou de políticas ditas progressistas ou conservadoras, e da própria constatação de que o mundo está estruturado por conflitos históricos entre hegemonias e dissidências. Nessas diferenças, que são essencialmente culturais e tratam, majoritariamente, de visões de mundo, de disputa pelo poder, de reparação histórica e de embate, ainda que desigual, estão o que Homi Bhabha (1998) chamou de “espaço de significação subalterna” que serve para “perturbar o cálculo de poder e saber” (BHABHA, 1998, p.228.). Ou seja, o discurso da diferença parte do local do “outro”, introduzindo o choque desses mundos, de contestação cultural, ponto no qual se inserem muito bem os conflitos envolvendo o tema da apropriação cultural e da reivindicação dessa “propriedade”, “origem” e local da cultura. Tais conflitos também têm favorecido o crescimento de um vetor anti institucional, antipolítico e negacionista. Nesse último quesito, é importante salientar que a construção do mundo comum passa essencialmente pela discussão climática. Pois para continuarmos nossa jornada de disputas a respeito sobre as maneiras de ser é preciso que haja planeta, é preciso que o sistema ambiental da Terra esteja em equilíbrio, garantindo a presença da vida humana.

O que o texto apresentou até aqui foi uma série de situações e embates atuais profundamente conectados às questões culturais (e sendo assim, de modos de vida e práticas sociais), que dizem respeito às maneiras de como o mundo atual foi construído, narrado e experimentado. Modos de ser e modos de produção que se conectaram à ciência da comparação e ao conhecimento, à arte e a outras práticas comuns aos humanos. Assim, falar de epistemicídio, de apropriação cultural, de roubo de protagonismo, será falar de questões socioculturais que têm relação de proximidade extrema com a instauração da modernidade e dos grupos que conquistaram hegemonia social.

Não poderíamos deixar de ligar a ideia de apropriação cultural, exemplificada acima, à própria apropriação do capital ou ao que Deleuze e Guattari (2010) chamaram de “axiomática”, a saber, máximas que se tornaram verdade no regime de aliança do capitalismo e que passaram, inevitavelmente, pela questão do dinheiro. Em resumo: pessoas negras, pessoas travestis e trans são as vítimas preferenciais da violência em nossa sociedade, mas seus corpos e suas formas de representação podem ser lucrativas para o mercado. Interessado em “dar visibilidade” para essas questões, ou ainda, em nome da “diversidade” e da “valorização cultural”, o mercado atua e lucra com essas representações, mas, na maioria das vezes, esses protagonistas não estão presentes. Caso estejam, não devem se transformar em ameaça ao *status quo*. Apropriação cultural aqui então significaria, em última instância, a utilização de bens simbólicos pertencentes a determinados grupos, especialmente aqueles que são minorizados e precarizados, sem que isso se converta na melhora de condições de vida para a enorme maioria de pessoas que formam esses grupos.

Essa visão parece ter sido um dos motes para a falência do chamado multiculturalismo que mesmo Stuart Hall (2003), defensor e entusiasta do tema, não deixou de apontar. Defendendo o conceito como uma espécie de apaziguador para os conflitos das diferenças, Hall apontou que o multiculturalismo foi contestado por todos, seja por ter legitimado a ideia dos “direitos de grupo”, seja como por ter sido visto como um “trunfo do universalismo da civilização ocidental sobre o particularismo de raiz étnica e racial” (HALL, 2003, p.53).

Após apresentarmos essas formas, digamos, clássicas, de pensar “apropriação cultural”, vamos avançar no conceito de apropriação cultural como uma desestabilização de modos de vida, complexificando tal apropriação a partir das mobilidades e sua intersecção com a natureza, a mudança climática e a formação das cidades modernas.

2.1 Apropriação cultural como uma ferramenta de desestabilização ontológica

Anteriormente, citamos exemplos contundentes para situar o que temos comumente chamado de “apropriação cultural”, para agora, sugerirmos um giro no conceito. Apropriar-se culturalmente de algo talvez não seja apenas tomar para si expressões culturais e estéticas do “outro”, na direção de modificar o seu sentido “original” ou de lucrar. Quem sabe não possamos pensar apropriação cultural como uma ferramenta de desestabilização ontológica que substitui uma maneira de ser por outra? Ou ainda: quem sabe no sentido de apropriação cultural também não esteja contido um sentido de apropriação do mundo natural constituinte de determinadas formas de cultura?

Sigamos no esforço de repensar a apropriação cultural com o auxílio do giro das mobilidades (SHELLER, URRY, 2006), um paradigma que pensou o deslocamento/movimento de coisas e pessoas de modo a oferecer subsídios a uma leitura sociocultural de um lugar. Nesse sentido, a introdução da ideia de cidade, de trânsito, da velocidade, do deslocamento sobre rodas, ideias difundidas a partir da modernidade, foi uma forma de apropriação de modos de vida, de estruturas móveis e sociais outras.

Essa reflexão ganha mais sentido, em especial, para pensar a cidade de Salvador (TROI, 2021), já que, o andar a pé e a navegação sempre foram formas primordiais de deslocamento humano nesse território, e cruciais durante séculos, mesmo antes da colonização. Os tupinambás, por exemplo, que ocuparam majoritariamente esse território, se locomoviam ou a pé ou em suas canoas, as igapebas e as igaras (ARAÚJO, 2011, p.51). Tais formas de locomoção foram sendo desincentivadas ao longo da história, pois surgiu um sentido de velocidade encarnado em artefatos móveis da modernidade e extremamente difundido entre os locais.

Ao falar sobre a burguesia colonizada que assumiu o poder no mundo “pós-colonial”, Franz Fanon (1961, p. 129) criticou o carro como um elemento de “ostentação” e como característica de certa burguesia subdesenvolvida. Como país colonizado, o Brasil também testemunhou o carro como o objeto que não apenas engendrou um modo de produzir (o fordismo) que rapidamente se espalhou por toda a cadeia de produção capitalista, mas ele foi difundido a partir da cultura, da propaganda, do cinema e tornou-se ferramenta essencial para governar. Basta lembrarmos as palavras do último presidente da República Velha, Washington Luís que, em sua aliança com Henry Ford e parodiando o norte-americano, afirmou que governar no Brasil viria a ser “sinônimo de abrir estradas” (TROI, 2017, p.274).

O automóvel se apropriou da vida na cidade moderna e, assim como outras grandes cidades ao redor do globo, marcou a vida social na cidade de Salvador já nas primeiras décadas do século XX, impondo modos de vida e modificações no tecido social e no urbanismo. Mas a mobilidade de uns significa a imobilidade de outros. O automóvel, como afirmou André Gorz (2005), criou hierarquias e permitiu que os que tinham mais poder econômico pudessem andar com mais rapidez que os outros. Antes disso, a velocidade não era uma questão de classe, pois todos se locomoviam no mesmo ritmo desde antes da revolução industrial.

Por ser uma cidade com topografia peculiar marcada pelo alto platô e seu território baixo à beira mar, desde o início da colonização, Salvador foi vista como local privilegiado para se criar uma cidade fortificada que pudesse se defender. Desde a chegada dos

portugueses, a cidade enfrentou dilemas, desafios e tentativas variadas de resolver a questão da mobilidade. Tudo estava centrado em solucionar ou encontrar formas de se mover entre as duas cidades: a Cidade Baixa, local aonde chegavam todos os produtos pelo porto, e a Cidade Alta, onde morava a elite local.

Com a colonização e até o século XIX, toda a produção que chegava pelo mar, nos diversos pequenos portos que até então existiam, subia os 60 metros até a Cidade Alta por caminhos da encosta, levada por artefatos de tração animal e também pelos guindastes dos padres, engenhocas instaladas na falha geológica da cidade e que dariam origem aos atuais planos inclinados e Elevador Lacerda. Mas, mesmo com essas tecnologias, era principalmente a força humana movida pelo trabalho de pessoas africanas, libertas ou não, que movimentavam a cidade. Em dias de chuva, era impossível subir as ladeiras de terra com outra força que não fosse a humana.

Em três séculos, a movimentação das cargas, o transporte das pessoas, foram feitos pelos “ganhadores” e “ganhadoras”. Eles deram início a um dos primeiros movimentos trabalhistas organizados: a greve de 1857 (REIS, 2019) e que marcou o primeiro grande conflito envolvendo a questão da mobilidade. A greve dos ganhadores paralisou a cidade de Salvador durante 10 dias e causou caos não apenas no abastecimento de comidas e produtos, mas na própria locomoção de pessoas.

Ao longo dos séculos, a ideia de que a mobilidade devia ser substituída por meios mais eficientes e rápidos para ligar os dois planos da cidade permeou a história desse lugar. E o que significava “mais eficiente” aqui? Adequar o solo e toda a estrutura social e urbana para o escoamento da produção que saía e entrava de Salvador e a literal “abertura” da cidade para a ideia de desenvolvimento e progresso. De que adiantava uma cidade que teria um dos portos mais movimentados do Atlântico, cercada por mar, com ruas estreitas, e com ligação precária entre dois planos? Com a chegada das rodas, a cidade passou a se “modernizar” e qualquer ideia ligada ao andar a pé passou a ser vista como algo anacrônico (TROI, 2021). Assim, exceto pelas cadeiras (cadeirinhas ou cadeira de arruar) movidas pela força de trabalho africano, e que se configuraram como o primeiro serviço de mobilidade de Salvador, foi a chegada do bonde, inicialmente movido a tração animal, depois à eletricidade, que trouxe a promessa dos ares modernos que povoaram o imaginário da sociedade desde o século XVIII. A apropriação cultural se deu aqui no sentido de desvalorizar certas formas de se locomover em detrimento de outras, capturando o imaginário, criando necessidades e fixando capital simbólico às formas de mobilidade.

Nos trópicos, esse imaginário foi difundido, em grande medida, por uma forma específica de apropriação da cultura: desvalorizava-se maneiras locais de existência para a introduzir aspectos da vida europeia na elite burguesa que comandava a cidade. No Brasil, essa verdadeira ideologia transformou as cidades em réplicas parisienses, incluindo até mesmo a importação de pardais; data desse período também a criação de parques e passeios públicos, cafés, uso de paletó e gravata, esses últimos, símbolos e produtos culturais pouco adequados ao nosso clima tropical.

3. Novas velhas disputas e apropriações em uma cidade que se move

Os novos modos de se mover introduzidos no século XIX eram marcas não apenas das disputas de formações sociais, de práticas sociais distintas, mas tais práticas foram responsáveis pela formação do espaço na cidade, aqui falando especificamente do Centro Antigo de Salvador (TROI, 2021). A ideia foi se apropriar desse espaço urbano, agindo sobre o relevo, se apropriando do lugar, transformando aspectos naturais da topografia, e incentivando novas práticas culturais. O papel da burguesia foi o de difusora de hábitos e costumes inspirados em Paris que logo se tornaram modelos desejados de uma sociedade higienista e que abominava todos os costumes que pudessem ser considerados “selvagens”, nem que para isso fosse preciso investir em ações não tão civilizadas quanto se pregava.

Nesse território permitiu-se escravizar pessoas para literalmente mover a economia e a elite; demoliram a catedral primaz do Brasil para a passagem do bonde (PERES, 2009), posteriormente eliminaram os bondes para a passagem dos carros, depois construíram-se estradas que isolaram comunidades, a exemplo da avenida do Contorno que isolou a comunidade da Gamboa (TROI, 2021). Não para por aí: fecharam portos, acabaram com feiras e espaços tradicionais, como a Feira de Água de Meninos, pavimentando avenidas para a passagem de automóveis.

Na discussão pública que se deu nos jornais na primeira metade do século XX, os discursos e argumentos traziam a marca da necessidade de “limpeza”, “ordenamento”, “progresso”. O objetivo foi varrer da cidade qualquer indício que contrariasse a perspectiva moderna, principalmente aqueles ligados aos povos africanos que sempre foram maioria na cidade de Salvador. Modos de vida africanos e indígenas eram dotados de outra lógica temporal e de outras estruturas sociais e representavam um empecilho para a instalação da modernidade. Nos dias atuais, novas velhas ideias modernizantes servem de argumento para continuar transformando a cidade, a exemplo da construção de uma ponte para a passagem de

carros até a Ilha de Itaparica, projeto que está em fase de estudo, revelando uma espécie de “último capítulo” da disputa entre as rodas e o transporte marítimo iniciada no final do século XIX.

Por esses e outros motivos, Salvador se tornou uma cidade palimpsesto que pode destruir e construir tudo o que quer em função das mudanças culturais e dos interesses econômicos dos grupos sociais hegemônicos de seu tempo, aqui, especificamente, pelo interesse das elites com seus automóveis e todo o seu sistema, o qual o presente trabalho ironicamente nomeia de “carrocracia”, o governo dos carros e para os carros (TROI, 2017). O termo já era usado entre os cicloativistas e ativistas da mobilidade, mas, na construção desta investigação (TROI, 2021), o esforço teórico metodológico foi aprofundar o conceito, aproximando-o daquilo que John Urry (2004) chamou de Sistema do Automobilismo, uma cadeia complexa de produção cultural e material que teve início há mais de 100 anos, despejando um bilhão de automóveis no século XX com consequências terríveis para as cidades e todo o ecossistema. Os carros são formas potentes de agenciamento, eles literalmente se apropriam de nossos corpos, criando uma forma de mediação entre todos os entes que compõe o espaço urbano, porque mesmo os que não usam o artefato estão sob as regras e determinações de seu uso.

A criação desse sistema só aconteceu e continua acontecendo na medida em que existe uma apropriação de outras formas de estar e se locomover na cidade. Vemos que, no caso de Salvador, uma cidade cercada pelo mar e que mesmo antes da colonização o tinha como via de locomoção primordial, teve seu imaginário tomado pelas rodas. Analisando os jornais do final do século XIX e início do XX, ficou evidente como o interesse público deixou de lado algumas formas de se locomover em detrimento de outras. Os navios que partiam de Salvador com destino a diversas cidades do Brasil e do mundo diminuíram seu fluxo e o sistema foi sucateado. As propagandas de carruagens começaram a pulular nos anúncios de jornal. Com a chegada do automóvel no início do século XX, o carro passou a ser o símbolo cultural da masculinidade, da velocidade e do conforto. Foi preciso deixar que todas as outras formas de deslocamento se precarizassem para que o carro reinasse absoluto, apropriando-se do espaço da cidade, abrindo estradas e avenidas. Nessa época, os relatos de atropelamento passaram a ser constantes e cogitou-se até multar os pedestres que, culturalmente, teimavam em não abandonar as ruas e se recusavam a utilizar as calçadas. Por volta da segunda metade do século XX, o carro tornou-se hegemônico. Mesmo o transporte sobre trilho, hoje considerado contemporâneo e não poluente, deteriorou-se com o tempo em detrimento do transporte individual motorizado.

Com a crise da mobilidade e a degradação da cidade em função do incentivo dado aos carros, o avião e os anúncios semanais de pontes aéreas conectando Salvador às principais cidades do país projetaram novos imaginários que surgiram simbolizando o conforto e a rapidez prometida pela modernidade e que o carro, em grande medida, já não representava. Com seu valor de uso prejudicado pela hiperprodução, o aumento do tráfego que fazia com que eles circulassem na mesma velocidade que as carruagens da Idade Média, o valor de troca do carro, esse objeto fantasmagórico, precisou ser articulado no imaginário. Fez-se dele, mesmo de maneira decadente e altamente poluente, o símbolo de riqueza, o símbolo, principalmente, do “homem”⁵ bem-sucedido que comanda sua vida.

Desde o século XVI, a questão da mobilidade se apresentou como central para a cidade de Salvador. A maneira como essa cidade se moveu esteve em plena consonância com o espírito de cada uma das épocas. Ao longo do século XX novos conflitos se desenharam e explodiram no espaço urbano. Nos anos 20 e 30 daquele século não foram raros os conflitos com a companhia que administrava o bonde. O péssimo serviço, cada vez mais sucateado, culminou com o chamado “Quebra Bonde”, uma revolta popular em 1930 que eclodiu junto com a revolução getulista, destruindo grande parte da frota de bondes da cidade.

Foi recorrente a negligência do poder público em relação à mobilidade e, especificamente, em relação ao serviço de transporte de pessoas, o que resultou em novos conflitos urbanos (TROI; CARVALHO, 2020). Foi assim durante o “Quebra Quebra” de 1981 quando mais de 100 ônibus foram incendiados em virtude do aumento de 61% da passagem na gestão do prefeito Mário Kertz e também na épica “Revolta do Buzu” de 2003, movimento estudantil que paralisou a cidade durante uma semana em virtude do aumento das passagens de ônibus. Esse último movimento se tornou importante e relevante para a própria história urbana brasileira porque foi durante a “Revolta do Buzu” que teve início o chamado Movimento Passe Livre (MPL), coletivo fundamental nas chamadas jornadas de Junho de 2013.

A atual administração de Salvador, seguindo as recomendações e tendências internacionais a respeito da mobilidade e das mudanças climáticas, parece estar disposta a criar uma reforma urbana com vistas a incentivar novas formas de se locomover na cidade. Da avenida Sete de Setembro até a orla de Salvador, diversas ciclovias foram construídas. Apesar

⁵ Atualmente, há um esforço nas ciências humanas para utilizar o termo “humano” em substituição à ideia universalistas de “homem” para se referir à humanidade. Entretanto, ao grafar homem entre aspas, o intuito foi reforçar o caráter masculino atribuído ao automóvel, já que perdura nas propagandas a imagem do sujeito bem sucedido e independente na posse de sua máquina motorizada.

disso, ativistas da mobilidade criticaram a construção dessa infraestrutura feita sem consulta pública e sem o olhar de quem realmente a utiliza, de modo que tais ciclovias apresentam algumas falhas na tentativa de representar segurança para os ciclistas e possuem pouca conexão com as áreas periféricas (TROI, 2021). Especificamente em relação à Avenida Sete de Setembro, localizada na área central, é curioso que ela tenha sido escolhida para a instalação de uma infraestrutura cicloviária, o que a coloca como um forte símbolo na disputa pelos modos de se mover na cidade. Criada há 100 anos pelo governador J. J. Seabra, justamente para a expansão da cidade e para a ampliação do transporte sob rodas (bondes e veículos motorizados), essa avenida já foi mote de diversos conflitos envolvendo as reformas urbanas, revoltas essas que marcaram outras cidades brasileiras no início do século XX, a exemplo do Rio de Janeiro e São Paulo.

Apesar de ainda ocuparem lugar de destaque entre os bens de consumo, alguns fatos históricos têm modificado o imaginário social a respeito dos automóveis. No Brasil, nos anos 60 e 70, embora fossem vistos como objeto do desejo e moeda de troca para o crescimento econômico durante a ditadura (estratégia que permaneceu mesmo nos governos alinhados à esquerda do período democrático), os automóveis deixaram de ser unanimidade. Com décadas de uma política de intervenção urbana para o pleno estabelecimento do transporte individual como paradigma de locomoção, as metrópoles ainda lidam com o ônus do favorecimento à essa forma de transporte.

Apropriando-se de outras formas de se mover pela cidade, interferindo na cultura a partir de uma prática social e tornando-se hegemonia, o carro contribuiu com o aumento da poluição, com o depauperamento de áreas centrais, impondo barreiras à interação social na cidade, na medida em que ela se tornou um local de passagem. Além disso, é preciso lembrar dos prejuízos e gastos com acidentes e mortes no trânsito e nas estradas. O Brasil é um dos países onde mais morrem pessoas nessa modalidade de locomoção. Estima-se que no período de 1960-2000, 700 mil pessoas tenham sido mortas em eventos envolvendo o automóvel (LUDD, 2005, p.17). No período que vai de 2009 à 2019, o DATASUS⁶ estimou que mais de 313 mil pessoas tenham sido mortas em acidentes de trânsito no país.

⁶ O Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS) surgiu em 1991 com a criação da Fundação Nacional de Saúde (Funasa) e gera informações e dados sobre saúde no Brasil. O sistema pode ser acessado em: <<https://datasus.saude.gov.br>>. Acesso em: 19 dez. 2021.

Pensando antagonicamente, o carro e os modos ativos de transporte⁷, dos quais a bicicleta e a caminhabilidade são os mais populares, explanam maneiras humanas e diferentes de se mover e constituir a urbanidade. Lembrando Milton Santos (2006): é a força dos “lentos”, ou seja, daqueles que não estão trancados em suas gaiolas de aço em alta velocidade nas ruas da cidade, que constrói o espaço das trocas e das interações humanas.

Se o carro se configurou como um objeto colonial, ligado aos interesses do capitalismo transnacional e da poderosíssima indústria automobilista, e sobretudo, ocupando um local no imaginário masculino e também na propagação das ideias de ostentação e “conforto”, hoje, ele se tornou um objeto cultural e econômico incompatível com a preservação da Terra. O carro não é apenas um dos principais responsáveis pela deterioração dos centros urbanos, mas ele é um dos principais empecilhos para se resolver a crise climática, já que segundo dados do Painel de Mudanças Climáticas da Organização das Nações Unidas (SIMS *et. al*, 2014), o carro foi identificado como um dos principais emissores de gases de efeito estufa e um dos fatores para o aumento do aquecimento global. Esse fato inconveniente transformou o objeto de desejo da modernidade em vilão incondicional do mundo comum que se pretende construir.

Enquanto muitos países já anunciaram o fim da fabricação de carros movidos a combustíveis fósseis, os negacionistas do clima com suas pesquisas compradas e argumentos frágeis tentam manipular a população mundial acerca de um ciclo natural de aquecimento do planeta, ignorando a gravidade da situação e o caráter antropogênico da mudança climática. Sobre o negacionismo, diversos autores e autoras tentam desvendar esse fenômeno que não é novo e já estava posto desde os conflitos oriundos do nascimento da ciência moderna (STENGERS, 2002), mas que se agravou com a ascensão da extrema direita no mundo (LATOURET, 2018). Embora formem redes de desinformação que congregam desde gente comum, passando por políticos e juristas, até a pessoas ligadas à academia e empresas, os negacionistas têm um perfil bem definido. Anshelm e Hutlman (2014) demonstraram que os céticos do clima na Suécia, por exemplo, estavam ligados a grupos conservadores com retórica típica do “patriarcado” e apontaram que esses pesquisadores se descreviam como “marginalizados”, “banidos” e “oprimidos”, diante dos fatos apresentados pelos cientistas do clima. Para os autores, os negacionistas são majoritariamente homens “ligados a masculinidade da modernidade industrial” que está em pleno declínio (ANSHELM,

⁷ 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, e considerados prioritários por essa legislação.

HUTLMAN, 2014, p.84). Empresas ligadas à emissão de gases e à indústria de combustíveis fósseis, a exemplo da Volvo, financiavam esses falsos “cientistas” para produzirem dados falaciosos.

Débora Danowski (2018), por outro lado, tem apontado a ligação entre os negacionistas climáticos e os negacionistas da história que tentam despertar “ressonâncias históricas com o negacionismo ou revisionismo do Holocausto”. No caso da mudança climática, segundo a filósofa, muitos a negam “simplesmente por não suportarem pensar na radicalidade das mudanças que seriam necessárias para enfrentá-las e, sobretudo, na radicalidade das mudanças que seremos obrigados a enfrentar, cada vez mais” (DANOWSKI, 2018, p. 18).

4. Considerações finais

Na nova política climática (LATOURE, 2018), as dimensões identitárias, étnicas, não serão suficientes para dar conforto ao que Bruno Latour chama de “desterramento”, definido como a falta de chão provocada pelo Antropoceno e pelas mudanças climáticas. Para Latour, seremos todos refugiados com o agravamento da crise climática. Imaginem a enorme transformação nos próximos 50-100 anos com o aumento do nível do mar em cidades litorâneas como Salvador. Tais eventos transformarão o processo identificado na geografia como “desterritorialização”⁸ que para Rogério Haesbaert (2004) se trata de um mito, já que há um caráter imanente de multiterritorialização em diversos grupos sociais. Na multiterritorialidade experimenta-se um entrecruzamento de diversos territórios e um multipertencimento territorial (HAESBAERT, 2004, p.344). Experiências que devem se agravar com o agravamento das mudanças climáticas e o aumento contínuo dos deslocamentos populacionais.

Nesse cenário, muitas discussões sobre apropriação cultural farão pouco sentido num mundo em transformação radical. O Antropoceno desestruturou a base e o dilema da própria antropologia: a cisão entre Natureza e Cultura, uma ilusão e equívoco para a antropologia contemporânea (DESCOLA, 2016), embora ainda não seja tão fácil operar o pensamento fora dessa dicotomia. Mas de fato, hoje já se pensa em direitos da Terra, em reparação ambiental, o que nos leva a pensar que, em última instância, o que existiu desde ascensão do humano

⁸O conceito surgiu originalmente na chamada geofilosofia de Deleuze e Guattari (2010, 1996) e foi prontamente aplicado em outros campos do conhecimento, na tentativa de explicar os processos de agenciamento que, para os filósofos é, em primeiro lugar, territorial. O agenciamento perpassa aquilo que é social e subjetivo (molar e molecular) e um campo de experiência, em processos constantes de territorialização e desterritorialização.

como força geológica é uma verdadeira apropriação da natureza em função dos objetivos nefastos do desenvolvimentismo a todo custo.

A crença no Estado-nação como garantidor de direitos e as chamadas lutas identitárias como formas de mobilização do desejo e da política têm dificultado a imaginação de um mundo futuro, não porque não seja importante discutir a distribuição da violência ou os erros de uma justiça essencialmente colonial, mas porque é urgente uma união planetária para garantir equilíbrio ecológico do planeta.

Homi Bhabha (1998) nos ensinou, dentre outras coisas, que é possível se aprender com os que sofrem com os sentenciamentos da história. Estaria ele falando do fato social e sua consequência para os que não se adequam as normas? Ou se referiu às imposições dos grupos que conquistaram hegemonia em oposição à história dos que sobreviveram aos holocaustos da longa era moderna?

É evidente que desde o Holoceno, era que garantiu à humanidade a fixação nos territórios, a urbanidade sempre foi um sonho. A cidade passou a ser vista como um modelo a ser implantado no mundo globalizado, desconsiderando todas as outras formas de habitar constituídas pelas gentes da Terra. É a cidade moderna que está em jogo com o fim do Holoceno e toda a sua promessa de um bem-estar (a qualquer custo) difundido entre os humanos e impossível de ser atingido com a escassez de recursos disponíveis. No Antropoceno, o que veremos cada vez mais é a transformação radical da cidade nos moldes como a conhecemos hoje e essa mudança passará, principalmente, pelo modo como nos movemos pela cidade.

Apesar de todas as apropriações, trocas e embates que aconteceram nos últimos séculos a partir da cultura, quem dará as cartas daqui para frente será um tipo de força que já coloca o humano como fator de risco na Terra. Esta força, que alguns preferem chamar de Gaia (LOVELOCK, 2000), tem dado sinais de que isso não acontecerá sem modificações profundas na maneira como nos relacionamos com o mundo. Isso significa que daqui pra frente não bastará discutirmos as questões relacionadas à apropriação cultural, mas em que medida está se converte em uma apropriação da natureza que faz emergir mundos que não se sustentam, em desenvolvimentos que não desenvolvem e em humanos sem humanidade.

É chegada a vez das coisas não humanas (terrenas) expressarem-se.

Referências

ANSHELM, J.; HUTLMAN, M. A green fat Climate change as a threat to the masculinity of industrial modernity. *Norma: International Journal for Masculinity Studies*, vol 9, n. 2, p. 84-86, 19 Mai. 2014.

ARAÚJO, U. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. In: CAROSO, C.; TAVARES, F.; PEREIRA, C. (Org.). *Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador: EDUFBA, 2011, p. 49-67.

ASEGA, S.; BHABHA, H. K.; BORDOWITZ, G.; KEE, J.; KUO, M.; KURIAN, A.; SATTERWHITE, J. Apropriação cultural: uma mesa redonda. *Porto Arte: Revista de Artes Visuais*. Porto Alegre: PPGAV-UFRGS, v. 22, n. 37, p.1-24, jul.-dez. 2017.

BHABHA, H.K. *O local da cultura*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.

CASTRO GÓMEZ, S. Decolonizar la universidad: la hybris del punto cero y el diálogo de saberes. In: CASTRO GÓMEZ, S.; GROSGOUEL, R. (Org). *El giro decolonial: reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá: Instituto Pensar, 2007, p. 79-91.

CHAKRABARTY, D. O clima da história: quatro teses. *Revista Sopro*, n.91, [S.l.], p. 02-22, julho 2013.

DANOWSKI, D. *Negacionismo*. São Paulo: n-1 Edições, 2018.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *O Anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 2010.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*, vol. 3. São Paulo: Editora 34, 1996.

DESCOLA, P. *Outras naturezas, outras culturas*. São Paulo: Editora 34, 2016.

FRANZ, F.. *Os condenados da terra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

GORZ, A. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, N. (Org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005, p. 73-82.

HABIB, I. G. *Corpos transformacionais: a facetrans no Brasil*. Arte da Cena (Art on Stage), [S. l.], v. 6, n. 2, p. 68–106, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/artce/article/view/64738>. Acesso em: 18 dez. 2021.

HAESBAERT, R. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, S. *Da diáspora: identidades e mediações culturais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

LATOUR, B. *Down to Earth: politics in the new climatic regime*. Polity press: Cambridge, 2018.

LOVELOCK, G. *Gaia: a new look at life on Earth*. New York: Oxford University Press, 2000.

LUDD, N. Carros e remédios. In: LUDD, N. (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005, p.15-31.

MÉSZÁROS, I. *Para além do capital: rumo a uma teoria de transição*. São Paulo: Boitempo, 2011.

MIGNOLO, W. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 32, n. 94, p. 01-18, 2017.

MOORE, J. W. *Anthropocene or Capitalocene? Nature, history, and the crisis of capitalism*. Okland: PM Press, 2016.

PERES, F. R. *Memória da Sé*. Salvador: Editora Corrupio, 2009.

REIS, J. J. *Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, vol. 38, p. 207-226, 2006.

SIMS, R.; SCHAEFFER, R.; CREUTZIG, F.; CRUZ-NÚÑEZ, X.; D'AGOSTO, M.; DIMITRIU, D.; FIGUEROA MEZA, M. J.; FULTON, L.; KOBAYASHI, S.; LAH, O.; MCKINNON, A.; NEWMAN, P.; OUYANG, M.; SCHAUER, J.J.; SPERLING, D.; TIWARI, G. Transport. In: *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, 2014, p. 599-670.

STENGERS, I. *A invenção das ciências modernas*. São Paulo: Editora 34, 2002.

TROI, M. Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. *Revista Periódicus*, Salvador, vol. 1, n.8, p. 270-298, nov. 2017.

TROI, M. *Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade*. 336 f. Tese (Doutorado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021.

TROI, M.; CARVALHO, P. R. J. Mobilities, climate change and rights of city. *International Journal of Advanced Engineering Research and Science*, v. 7, n. 11, 27 nov. 2020.

URRY, J. The “system” of automobility. *Theory, Culture & Society*, Vol. 21, n. 4-5, p. 25-39, 2004.

VERGUEIRO, V. *Por inflexões decoloniais de corpos e identidades de gênero inconformes: uma análise autoetnográfica da cisgeneridade como normatividade*. 244 p. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.

Apropiación cultural, colonialidad y movilidades en el Antropoceno

Resumen

Desde la expansión humana en la Tierra, los intercambios e interferencias de diferentes pueblos han constituido la base de infinitos aspectos de la cultura. El concepto de apropiación cultural presupone disputas simbólicas, identidades, comparaciones y también formas de dominación basadas en la modernidad y sus efectos hoy, la colonialidad. El artículo pretende enfatizar el concepto de apropiación cultural como desestabilización de modos de vida, utilizando como argumento las movilidades, especialmente la automotriz, en diálogo con el Antropoceno y el cambio climático. En un recorrido rápido por los hechos que conciernen a esta discusión, el texto luego se enfoca en el cambio en los modos de transporte en Salvador a lo largo de los siglos. Este cambio apuntó, en última instancia, a la inserción de aspectos culturales eurocentrados en detrimento de otras prácticas sociales vinculadas a las formas de moverse que constituían este territorio antes de la llegada del colonizador.

Palabras claves: Antropoceno; apropiación cultural; colonialidad; cambios climáticos; movilidades.

Appropriation culturelle, colonialité et mobilités à l'Anthropocène

Résumé

Depuis l'expansion humaine sur Terre, les échanges et les interférences des différents peuples ont constitué la base d'aspects infinis de la culture. Le concept d'appropriation culturelle présuppose des disputes symboliques, de l'identité, des comparaisons mais aussi des formes de domination fondées sur la modernité et ses effets aujourd'hui, la colonialité. L'article entend insister sur le concept d'appropriation culturelle comme déstabilisation des modes de vie, utilisant comme argument les mobilités, notamment automobile, en dialogue avec l'Anthropocène et le changement climatique. Dans un rapide tour d'horizon des faits qui concernent cette discussion, le texte se concentre ensuite sur l'évolution des modes de transport à Salvador au cours des siècles. Ce changement visait, in fine, l'insertion d'aspects culturels eurocentrés au détriment d'autres pratiques sociales liées aux modes de déplacement qui constituaient ce territoire avant l'arrivée du colonisateur.

Mots-clés: Anthropocène ; appropriation culturelle; colonialité; changements climatiques; mobilités.

Cultural appropriation, coloniality and mobilities in the Anthropocene

Abstract

Since human expansion on Earth, the exchanges and interferences of different peoples have constituted the basis for infinite aspects of culture. The concept of cultural appropriation presupposes symbolic disputes, identity, comparisons and also forms of domination based on modernity and its effects today, coloniality. The article intends to stress the concept of cultural appropriation as a destabilization of ways of life, using mobilities, especially the automotive one, as an argument, in dialogue with the Anthropocene and the climate change. In a quick tour of facts that concern this discussion, the text later focuses on the change in the modes of transport in Salvador over the centuries. This change aimed, ultimately, at the insertion of Eurocentered cultural aspects to the detriment of other social practices linked to the ways of moving that constituted this territory before the arrival of the colonizer.

Keywords: Anthropocene; cultural appropriation; coloniality; climate changes; mobilities.