



PERIÓDICUS

ISSN: 2358-0844

n. 8, v. 1 nov.2017.-abr. 2018
p. 270-298.

Carrocracia:

fluxo, desejo e diferenciação na cidade

Marcelo de Trói¹

RESUMO: Inspirado na advertência de Bruno Latour (2014) a respeito da luta no Antropoceno, radicalizo: estamos em guerra. O artigo considera a carrocracia como um sistema despótico e os carros como responsáveis por grande parte da emissão de CO₂, causa primeira do aquecimento global. A cadeia produtiva carrocrata é peça chave na compreensão processos de subjetivação, de construção de imaginários e de diferenciação de corpos nas cidades. Na primeira parte do artigo, dados quantitativos foram usados para criar uma genealogia da indústria automobilística no Brasil e descrever seus impactos em nossas vidas, em diálogo com o livro *Apocalipse motorizado* (LUDD, 2005).² Em seguida, o texto faz uso dos filmes *Christine* (EUA, 1983) e *Crash* (CAN, 1996) para pensar a carrocracia enquanto parte do cis-tema heterossexista e o carro enquanto componente essencialista do chamado Império dos Normais (PRECIADO, 2011). Por fim, a partir das críticas de Deleuze e Guattari (2010, 1996) acerca do Capitalismo e de conceitos como máquinas desejantes e rostidade, o artigo leva em conta a experiência do autor como cicloativista. O artigo estabelece rizomas que oportunizam uma linha de fuga e consequente desterritorialização da produção desejante dos carros para as bicicletas, a partir da conjugação de agenciamentos e interseccionalidades (PUAR, 2013).

PALAVRAS-CHAVE: Antropoceno; carrocracia; território; corpo; queer.

Abstract: Inspired by Bruno Latour's (2014) warning about the struggle in the Anthropocene, I radicalize: we are in war. This article describes "carrocracia" as a despotic system and vehicles as responsible for much of the carbon dioxide emissions, the major cause of global warming. The production chain of this complex system is a key for understanding subjective processes, constructions of the imaginary and to differentiate bodies in cities. In the first part of this article, quantitative data create a genealogy of the automobile industry in Brazil and describes its impacts on our lives from the book *Apocalypse motorizado* (LUDD, 2005). To think of "carrocracia" as part of cis/heterosexist system and the car as an essentialist component of the so-called The Empire of the Normal (PRECIADO, 2011), this text makes use of the movies *Christine* (USA, 1983) and *Crash* (CAN, 1996). Finally, taking into account the author's experience with cycling activism, this article uses the Capitalism critiques of Deleuze and Guattari (2010, 1996) from concepts such as desiring-machines and Faciality. On combination with assemblage and intersectionalities (PUAR, 2013), rhizomes that offer a line of flight and consequent deterritorialization of the desiring-production from cars to bikes are also describes.

Keywords: Antropocene; carrocracia; territory; body; queer.

Resumén: Inspirado en la advertencia de Bruno Latour (2014) acerca de la lucha en el Antropoceno, yo radicalizo: estamos en guerra. El artículo describe la "carrocracia" como sistema despótico y los coches como responsables de

¹ Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1998) e mestrando no Programa de Pós-graduação Multidisciplinar em Cultura e Sociedade no Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos - IHAC/UFBA - Universidade Federal da Bahia. Tem experiência na área de jornalismo, além de práticas no campo das Artes. É membro do grupo de pesquisa em Cultura e Sexualidade - CUS (Cult/IHAC). Ecoanarquista, esteve presente no movimento Occupy Wall Street, em Nova Iorque e Boston, em 2011, e nos levantes de Junho de 2013, em São Paulo.

² Agradeço a amiga e cicloativista Federica Fochesatto pelo aprendizado de décadas sobre mobilidade e, em especial, pela apresentação de *Apocalipse motorizado*, referência mais que importante neste artigo.

Recebido em 29/06/17

Aceito em 24/10/17



PERIÓDICUS

ISSN: 2358-0844

n. 8, v. I nov.2017.-abr. 2018

p. 270-298.

gran parte de la emisión de dióxido de carbono, causa primera del calentamiento global. La cadena productiva de los coches es pieza clave en la comprensión de procesos de subjetivación, de construcción de imaginarios y de diferenciación de cuerpos en las ciudades. En la primera parte de este artículo, datos cuantitativos crean una genealogía de la industria automovilística en Brasil y describe sus impactos en nuestras vidas, en diálogo con el libro *Apocalipse motorizado* (LUDD, 2005). A continuación, el texto hace uso de las películas *Christine* (EE.UU.,1983) y *Crash* (CAN, 1996) para pensar la “carrocracia” como parte del sistema cisgenero/heterosexista y el coche como componente esencialista del llamado Imperio de los Normales (PRECIADO, 2011). Por último, a partir de las críticas de Deleuze y Guattari (2010, 1996) acerca del Capitalismo y de conceptos como máquinas deseantes y rostridad, el artículo tiene en cuenta la experiencia del autor con el activismo de la bicicleta. El artículo establece rizomas que oportunizan una línea de fuga y consecuente desterritorialización de la producción deseante de los coches para las bicicletas, con los agenciamientos y interseccionalidades (PUAR, 2013)..

Palabras clave: Antropoceno; carrocracia; territorio; cuerpos; queer.



Recebido em 29/06/17

Aceito em 24/10/17

(...) Ai é que está a grande maldição da máquina: é que o Papalagui já não ama coisa alguma porque a máquina pode refazer tudo, a qualquer momento. Para que a máquina lhe dê os seus prodígios sem amor, o homem deve alimentá-la com o próprio coração.

(...) Mas o Papalagui está sempre querendo chegar depressa ao seu objetivo. Quase todas as suas máquinas servem, apenas, para chegar rápido a certa meta. Mas, quando chega, outra meta o atrai. O Papalagui desse modo vive sem jamais repousar, e cada vez mais desaprende o que é andar, passear, caminhar alegremente em direção ao que não procuramos, mas vem ao nosso encontro.

É por isto que vos digo: a máquina é um bonito brinquedo dessas crianças grandes que são os Brancos” - comentários de Tuiavii, chefe da tribo Tiavéa, em 1922 (TUIAVII; SCHEURMANN, 2003, p. 66)³

1 – Do que eu falo quando falo de carrocracia

Advertido por Bruno Latour (2014), assumirei: estamos em guerra!⁴ Estamos sob ataque todas as vezes em que saímos com nossa bicicleta ou mesmo a pé pelas ruas das metrópoles brasileiras e não importa muito os motivos de morte nas cidades se não percebermos que essa guerra é uma definição de mundo que habitaremos coletivamente. Eu tenho um desejo: que o “mundo comum” esteja bem longe da hegemonia dos carros, tal qual a constatamos hoje.

O que apresento neste artigo não é em nada diferente da visão de Tuiavii, chefe da tribo Tiavéa, sobre os Papalaguis, os brancos (TUIAVII; SCHEURMANN, 1990). Meus olhos não acham normal a paisagem urbana, ao contrário, ela me agride, violenta-me todos os dias. Além da crítica à hegemonia dos carros, este artigo pretende tratar das questões de diferenciação que a carrocracia produzirá nos territórios e, conseqüentemente, nos corpos, mas não sem antes traçar uma genealogia de como os automóveis se tornaram o centro da pulsão capitalista e de como sou, fui e continuo sendo afetado por ela.

Com protótipos sendo pensados a partir do século XVII, é só na segunda metade século XX que o automóvel atinge seu patamar de unanimidade. Tamanho efeito sob nossas vidas deveria forçar a humanidade a buscar alternativas de locomoção, além de uma reflexão sobre a real utilidade desses

3 Agradeço a antropóloga Goli Guerreiro por me apresentar o Papalagui. Agradeço a Fabiano Alcântara por me trazer Eduardo Viveiros de Castro e Bruno Latour, e a esses últimos agradeço a interação nas redes sociais.

4 Para Latour (2014), existe uma “Constituição não escrita”, face invisível da modernidade, interferindo na noção que temos de conflito: “Embora possa ser perigoso falar em guerra – quando há um estado de paz – é ainda mais perigoso negar que há uma guerra quando se está sob ataque (...) Há decerto uma guerra pela definição e controle da Terra: uma guerra que coloca uns contra os outros para ser um pouco dramático –, Humanos que vivem no Holoceno e os Terranos que vivem no Antropoceno” (LATOURE, 2014, p.22-23).



objetos ante as inúmeras consequências de seu uso. Latour (2014), ao criticar a “purificação moderna”, clama por uma sensibilidade em que seja possível separar os “valores” dos “fatos”, identificando o *matter of concern*,⁵ a “questão de interesse”. E aqui reflito sobre a questão de interesse da “carrocracia”.

Exceto o que chama, paradoxalmente, de “desenvolvimento e evolução” a partir da invenção do automóvel, a psicologia do trânsito admite que o uso em massa dos carros “engendrou sérios problemas de segurança e de saúde pública” (SILVA; GÜNTHER, 2009, p.164). Para esse campo está em questão o comportamento de pedestres e condutores e toda a cadeia que envolve qualquer tipo de veículo: “processos de atenção, de detecção, de diferenciação e de percepção, a tomada e o processo de informações (...)” (ROZESTRATEN, 1981, p. 141). Não pretendo ir a fundo nesses termos, porque me parecem restritos. O campo da psicologia do trânsito não chega nas questões de interesse com a ênfase que pretendo. Contudo, é preciso que algum parâmetro psicológico faça parte de uma cartografia que denuncie os elos que garantem ao carro o status que ele tem hoje. Para isso, pensarei a partir do conceito de máquina desejante proposto por Deleuze e Guattari (2010).

Comecei a usar o termo carrocracia a partir de 2012 quando, depois de mais de uma década vivendo em Salvador e quase um ano nos Estados Unidos, retornei à cidade de São Paulo.⁶ Também faço uso do termo na rede social Twitter.⁷ Ainda não descobri se a palavra foi cunhada por alguém, mas, influenciado pelas jornadas de junho de 2013, Joviano Gabriel Maia Meyer, em sua dissertação sobre *O comum no horizonte da metrópole biopolítica*, vai citar o termo:

Eu penso que todo ciclista é, de certo modo, cicloativista. Exatamente tendo em vista a dimensão biopolítica, uma vez que se trata de um modo de se locomover, portanto de um modo de viver que assume uma dimensão contra hegemônica, eu diria até mesmo destituído do paradigma hegemônico rodoviário, sustentado pela “carrocracia”, que não tem outro fundamento se não a acumulação

5 Emprestando o conceito do feminismo, o “essencialismo estratégico”, Latour fala de um “positivismo estratégico” (LATOURE, 2014, p.19). Assim, a ciência do clima é premissa incontestável para políticas. Os *matters of concern* estão em disputas e facilmente são identificados nos interesses que constroem as discussões e argumentações (“cartas na mesa!”, defende Latour a partir de uma cooperação entre Ciência e Política). A carrocracia traz à tona os chamados “fatos desconfortáveis” da modernidade e suas promessas, a exemplo do aumento de acidentes em função do aumento da velocidade nas marginais (vias arteriais do tráfego paulistano), promessa de campanha da nova gestão na prefeitura de São Paulo. A construção da usina de Belo Monte, no rio Xingu, que criou refugiados no Brasil e provocou o etnocídio de povos tradicionais, também pode ser vista como “fato desconfortável”. Como veremos ao longo do texto, o carro é um dos maiores, senão o maior, “fato desconfortável”.

6 Em São Paulo, entre 2012-2015, na última sexta-feira do mês, participei de algumas *Bicletadas*, evento inspirado na *Massa Crítica* que acontece em 17 cidades brasileiras (CONTROL, 2005, p.118). A *Massa* é um movimento de cicloativistas que teve origem em 1992, na cidade de São Francisco. A ideia é que a multidão ciclista ocupe as vias da cidade, interrompendo os fluxos dos automobilistas, clamando por uma democratização do espaço público.

7 Twitter: www.twitter.com/marcelodetroi Ao pesquisar a hashtag #carrocracia, o leitor poderá acessar alguns posts no meu micro blog.



capitalista. Basta então colocar meu corpo nas ruas na condição desse enfrentamento, dessa resistência positiva à lógica da cidade-mercadoria subjugada ao totalitarismo dos carros, para que se perceba a dimensão política deste gesto tão prazeroso. (MEYER, 2015, p. 165 *aspas do autor*)

Carrocracia é a naturalização dos carros enquanto paisagem territorial e urbana e como “sistema econômico capitalista e um sistema de locomoção capitalista” (LUDD, 2005, p.17). É um regime que produz diferenciações radicais nos sujeitos da cidade, na própria cidade enquanto sujeito, nos territórios, nos automobilistas, em nosso inconsciente e subjetividades. Enquanto regime despótico⁸ e motor fundamental do capitalismo, é a partir de violências e em detrimento de outras formas de locomoção que devemos pensar a resistência à carrocracia, vislumbrando a reinvenção da cidade, enquanto ponto de desenvolvimento, acolhimento e exercícios de subjetividades múltiplas, sem que hajam territórios proibidos.

A carrocracia começa a ser estruturada há um século no Brasil quando já se enunciava o caráter despótico dos carros em nosso território: “Henry Ford, decidindo abrir sua empresa no Brasil em 1919, afirma que o automóvel está destinado a fazer deste país uma grande nação. No Brasil, governar viria a ser sinônimo de abrir estradas” (LUDD, 2005, p.25).⁹ Não à toa, esse sistema é fruto, dentre outros fatores, do “pacto das elites brasileiras com as grandes multinacionais do automóvel”:

Então é fácil compreender por que mesmo aqueles nostálgicos críticos dos tempos contemporâneos, quando sonham com os “bons tempos”, sonham com Fuscas. Sonham com Juscelino ressurgindo feito um Dom Sebastião motorizado. Sem se atentarem para o fato de que a indústria automobilística brasileira como conhecemos foi na verdade mais um dos tristes frutos da Ditadura Militar. A relação de militares e indústria automobilística já estava na fase simbiótica antes de 1964. O GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), criado em 1956 para planejar a instalação da indústria no Brasil, tinha a participação da Ford, da General Motors, da Mercedes e da Vemag (a única brasileira da turma). Mas a presidência era de um almirante, Lúcio Meira. (BADERNA, 2005, p.11)

A indústria bélica e a de automóveis se organizariam juntas com uma cadeia produtiva que ofereceria peças para ambas as indústrias. A primeira exportação de carros “brasileiros”, em 1969, foi seguida, quatro anos depois, pelas primeiras exportações da indústria bélica (*idem*, p.12) que, nos dias

8 Ao narrarem a passagem da máquina territorial para a máquina despótica e a constituição de novas alianças e filiações sociais, Deleuze e Guattari (2010, p.255) demonstram o caráter paranóico do despotismo. É nesse sentido que uso o adjetivo despótico, pensando no caráter filiativo dos automobilistas tal qual o corpo do déspota na formação dos impérios e feudos.

9 Em 1927, às margens do Rio Tapajós, no Pará, foi criado o município de Fordlândia em terras adquiridas por Henry Ford. A cidade funcionaria como entreposto para o abastecimento de látex para a produção de pneus. Em 1945, o projeto foi abolido com as novas tecnologias que permitiam fabricar pneu a partir de derivados de petróleo. Hoje é uma espécie de cidade-fantasma em plena amazônia.



de hoje, segue de vento em popa.¹⁰

A construção desse regime despótico foi gerida como política pública do Estado – Capital, embricamento natural das máquinas sociais a partir da máquina capitalista civilizada (DELEUZE; GUATTARI, 2010). Se o Império da Normalidade (PRECIADO, 2011) nasce nos anos 50, é nessa década também, com o príncipe da indústria automobilística no Brasil, Juscelino Kubitschek, que veremos o nascimento da carrocracia como elemento fundamental dessa normalidade, fruto absoluto da colonização norte-americana, potência econômica e cultural:¹¹

(...) o *American way of life* acabou por ser por eles exportado para todo o mundo livre através do cinema, da televisão, da propaganda, da música e do investimento de suas empresas. O automóvel, elemento central deste estilo de vida, conheceu a partir de então assim um baby-boom mundial e o planeta todo, por assim dizer, americanizou-se sobre quatro rodas (CORREIA, 2008, p.141)

2 - Dados e fatos: quando carros cortam a cidade

Em defesa das investigações no campo da cultura, deslegitimadas por seus componentes subjetivos, é preciso concordar que as chamadas “ciências duras” não são o bastião de objetividade, por isso, mais do que nunca, é importante pensar na “questão de interesse”. Dados quantitativos podem convencer os mais céticos a respeito do grave problema global que representa a produção de carros. Se nossa época não é a única responsável pela emergência do Antropoceno,¹² não há problema em afirmar que o carro é o que Latour (2014) chamou de “fato desconfortável”, aquilo que pode desestabilizar o *matter of concern* ou a questão de interesse defendida por negacionistas da mudança climática e de defensores da vida motorizada.

Mesmo com suas “ciladas”, é importante estender o conceito de Antropoceno para outros campos, pois, se pensarmos em termos de colonialidade, vale a concordância com Latour quando

10 No Brasil, a indústria da defesa responde por 4% do PIB: “Essa indústria brasileira gera 60 mil empregos diretos e 240 mil indiretos, segundo a Abimde [Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança]. Um estudo da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas mostra que, em 2014, a Base de Indústria de Defesa (BID) movimentou R\$ 202 bilhões, ou 4% do Produto Interno Bruto (PIB)” (BARRETTO, 2017, sp).

11 Nos Estados Unidos, em 2011, impressionava-me a infraestrutura: autoestradas feitas para a passagem de tanques de guerra e em permanente reparo, preço da gasolina baixo, facilidades para comprar um carro. Boston, cidade onde passei boa parte do tempo, não era hostil à bicicleta, ao contrário, parecia ter sobrevivido a uma época na qual os carros se mostraram uma grande decepção, mesmo com a construção de um complexo viário bilionário, com túneis embaixo do mar, para desafogar o trânsito. Em 1974, Ivan Illich descrevia Boston como o local “onde a circulação de carros se tornou mais lenta do que na época das carruagens a cavalo” (ILLICH, 2005, p.50).

12 Nova era geológica que teria começado aproximadamente em 8 mil a.C. com o fim da era glacial. “Quase todos os ecossistemas do planeta carregam as marcas de nossa presença. Toda a história registrada de nossa espécie teve lugar no período geológico chamado Holoceno (...) Mas nossas ações coletivas nos trouxeram a um território não-cartografado” (ANTROPOCENE, 2017, sp). Disponível em www.anthropocene.info Último acesso em 14 jun. 2017.



afirma que o “Antropoceno é a melhor alternativa que temos para sair da noção de modernização” (*idem*, p. 13) e, nesse sentido, o carro é a própria mudança da noção de tempo e espaço, um dos pilares da modernidade, pois ela “assinala uma ruptura na passagem regular do tempo; assinala um combate no qual há vencedores e vencidos” (LATOURE, 1994, p.15).

De Alexandre, o Grande, até Napoleão Bonaparte, o homem¹³ sempre tinha se locomovido na mesma velocidade (ILLICH, 2005, p.44). Com o advento das máquinas, o carro, enquanto fetiche individual, passa a ser o grande meio de distinção que de fato estabelece a modernidade almejada desde os primeiros protótipos maquínicos. Nos últimos 200 anos, desde o nascimento da revolução industrial, da implantação do fordismo e do advento da carrocracia, jamais o planeta foi tão quente em consequência da produção de CO₂.¹⁴ A produção neurótica dos carros sacrifica recursos ambientais e ecossistemas, produz, na outra ponta, um enorme depósito de carros abandonados em todo o mundo.¹⁵

Outro fato desconfortável tem sido a quantidade de vidas perdidas com esse sistema. Entre 1960-2000, 700 mil pessoas morreram no Brasil, vítimas de “acidentes” envolvendo automóveis (LUDD, 2005, p.17),¹⁶ colocando o país no ranking dos países mais violentos do mundo quando se fala em trânsito. Só na cidade de São Paulo estima-se que a crise de mobilidade custe por ano mais

13 Diferente de quando for tratar do conceito de Lazzarato (2012), “homem endividado”, que substituirei por “ser humano ou pessoa endividadx”, aqui mantenho a palavra “homem” para enfatizar o caráter cisgênero (JESUS, 2012), heterossexista e branco da história oficial narrada e reproduzida, a ponto de considerá-la uma “cis-tória”, aqui inspirado no conceito de *herstory*, de Harzey Carby (2012), durante discussão do texto no grupo de pesquisa em Cultura e Sexualidade (CUS).

14 Em 10 anos, a emissão de dióxido de carbono (CO₂) dos carros aumentou 192% (CALIXTO, 2016), sendo a emissão desses gases a principal causa do aquecimento global. O ano de 2016 foi considerado o mais quente desde quando se iniciaram as medições no século XIX. Em 2013, o *The Washington Post* publicou reportagem a partir de estudos da revista *Nature* mostrando os efeitos do aquecimento nas próximas décadas. Com a subida do nível do mar, o Rio de Janeiro mudará a paisagem em 2050: https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2013/10/09/map-these-are-the-cities-that-climate-change-will-hit-first/?utm_term=.a588ea6e75a4 Acesso em 14 jun. 2017. Cientistas têm se esforçado para comunicar a evolução da temperatura no planeta a partir de gráficos como os criados pelo *Climate Lab*: <http://www.climate-lab-book.ac.uk/comparing-cmip5-observations/> Último acesso em 14 jun. 2017.

15 Carros abandonados são um problema para nas grandes cidades. Somente na cidade de Recife (PE), em abril de 2017, foram retirados 160 carros abandonados nas ruas (JCONLINE, 2017, sp). Gosto da ideia do BijaRi, um coletivo de intervenção urbana: em “Carro Verde” (2009), o coletivo transformou os carros abandonados nas ruas de São Paulo em jardins. Mais sobre o BijaRi em: <http://www.bijari.com.br/carro-verde> Último acesso em 14 jun. 2017.

16 Coloquei aspas na palavra acidente porque Ludd (2005) problematiza a terminologia, já que as mortes no trânsito seriam menos “acidentes” e mais “causas” do próprio sistema. Há 12 anos, estimava-se um acidente de carro a cada 3,2 minutos, o que deve ter aumentado com a política de incentivo ao consumo. O autor também demonstra a aproximação entre carros e uso de drogas, o que confirma o fato de postos de gasolina serem entreposto de bebida alcoólica. Na Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, 80% dos acidentes com traumatismo são em decorrência de acidentes de trânsito, e 50% das mortes relacionadas ao uso de álcool (*idem*, p.25). A gestão do prefeito Fernando Haddad (PT), de 2013-2016, reduziu a velocidade nas marginais dos rios Tietê e Pinheiros, o que ocasionou um decréscimo de acidentes. Com a gestão João Dória (PSDB) que, em campanha, prometeu aumentar novamente o limite de velocidade, o número de acidentes nas vias arteriais da capital paulista já aumentou 67% nos primeiros três meses após a deliberação (PIZA, 2017, sp).



de R\$ 40 bilhões, valor equivalente a 1% do PIB brasileiro. A velocidade média do tráfego, tão almejada nas propagandas, não passa da casa dos 20 km por hora. O pico de congestionamento em 2012 chegou aos 144 quilômetros (CINTRA, 2014). Em sua tese, ao discorrer sobre os impactos da indústria automotiva nas cidades do estado de São Paulo, Correia (2008) nota, como não poderia deixar de ser no capitalismo sem risco adotado no Brasil, a importância do Estado para o desenvolvimento dessa indústria:

As políticas estabelecidas até então proporcionaram a chegada de novas montadoras fazendo com que o Brasil se tornasse o primeiro no mundo em número de montadoras. Foram 20 montadoras o número previsto para o ano de 2002, ante 14 nos Estados Unidos e 12 na Alemanha e Itália. Serão investimentos da ordem de US\$ 15 bilhões, sendo que parte sai dos cofres públicos na forma de incentivo (CORREIA, 2008, p. 100).

Nessa luta entre o individual e o coletivo, o transporte público é sempre colocado em segundo plano em detrimento dos carros privados, como afirma Correia (2008) em suas conclusões sobre a indústria automobilística em São Paulo:

Existe na realidade um esgotamento da malha viária cuja crise atinge também a circulação de mercadorias, que se agrava ainda mais, em decorrência da adoção pelas empresas do sistema “just in time”, que representa uma nova logística para o armazenamento e distribuição de mercadorias. Está criada, portanto, uma situação de difícil equacionamento, pois todo mundo briga pelo mesmo espaço viário para ter funcionamento mínimo. O planejamento da circulação pouco tem levado em conta os impactos da logística de circulação de cargas, assim como tem ignorado as demandas de circulação de pessoas através do sistema de transporte coletivo – que acaba sendo a vítima maior de tal modelo (CORREIA, 2008, p. 271).

É a isenção fiscal e o empréstimo de dinheiro em bancos públicos, como o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que permitem que montadoras se instalem no país. Esse fato escancara as relações íntimas entre o Estado e o capital privado, esse último sempre em busca de mão de obra barata. Antes que as fraldas cheguem à linha de produção para que o tempo de dedicação do trabalhador seja intermitente, ou tão logo a isenção acabe, o fluxo capitalístico não hesitará em abandonar o Brasil e fazer sua viagem transnacional em busca de uma outra terra a ser devastada.

Mas não é apenas em termos práticos de lucro ou mais-valia, da abdicação do dinheiro dos impostos da indústria em detrimento da “criação de empregos”, que devemos analisar o carro. O modo de produção fordista é uma metodologia, uma disciplina produtiva amplamente utilizada em toda a cadeia do capitalismo, e agora, em nova desterritorialização, numa “ofensiva empresarial global”, que se reinventa a partir flexibilização:

(...) criar núcleos relativamente reduzidos de trabalhadores estáveis e altamente qualificados, circundados por trabalhadores precários que devem estar aptos a serem desmobilizados com baixos



custos sempre que a demanda flutuar ou as estratégias das empresas assim indicarem (...) No Brasil, a flexibilização tem se caracterizado pela busca da quebra de legislação sindical e trabalhista construída ao longo dos últimos 70 anos (CORREIA, 2008, p.160-161)

Se a carrocracia enrendou o próprio sindicalismo, unificou a esquerda e a direita, ela provou ser capaz de materialidade com as impressionantes intervenções urbanas no decorrer do século XX. As cidades e seus moradores são as vítimas mais imediatas da carrocracia. Observemos a qualidade das nossas calçadas, a enorme desigualdade da construção delas em detrimento do asfalto e de mais espaço para os carros. Em Salvador (BA), por exemplo, não raro os automóveis também ocupam o lugar dos pedestres, pois, embora contravenção prevista em lei, há uma espécie de acordo e legalização da prática, a partir da filiação e aliança dos automobilistas, em se utilizar do passeio enquanto estacionamento.

A carrocracia não existe desconectada de outros sistemas despóticos, a exemplo da segurança pública, setor no Brasil que tem relações íntimas com os militares.¹⁷ Ela é a solução para a “violência que só faz aumentar” assim como para uma vida digna: “comprar seu carrinho” pra dar conforto, rapidez, mobilidade. É a nova velha axiomática usada aqui para incutir no inconsciente colonial esse objeto fantasmático¹⁸ da produção da diferença. Outra axiomática, por trás do “se o transporte público fosse bom eu não teria um carro”, esconde em si o motivo pelo qual o transporte público nunca será suficientemente bom. Nem mesmo um governo de “esquerda” escapou da lógica da “criação de

17 Em março de 2017, a Agência Pública fez duas matérias revelando os laços históricos da indústria da segurança com militares e também que uma em cada quatro empresas de segurança em São Paulo é ligada a policiais: “Cerca de um quarto (23%) das empresas especializadas em segurança privada registradas em São Paulo tem ou já teve policiais em seu quadro societário. Os dados são de um levantamento feito pela Pública com as fichas cadastrais das 476 empresas e cursos de formação da área registrados na Junta Comercial do Estado de São Paulo (Jucesp) e autorizados pela Polícia Federal (PF). Dos 127 policiais civis, militares e federais ligados às empresas, 73 ainda constam como sócios. Certamente há muito mais agentes de segurança pública no setor privado de vigilância. O levantamento se refere apenas a nomes que constam como sócios das empresas – não cobre os que ocupam cargos como assessores e diretores. Também há muitos agentes ligados às consultorias especializadas do setor ou em que a sociedade está em nome de parentes, funcionários e representantes” (BARROS; BARCELOS, 2017, sp). O portal www.reservaativa.com.br faz a mediação entre pessoas egressas do serviço militar para as empresas privadas, das quais, as de segurança respondem por 90% do interesse dos candidatos (PATI, 2014, sp). Sobre a participação de policiais militares na segurança privada ver monografia de Cortes (2004).

18 No tópico I.4.2 de *O Anti-Édipo*, que trata da “Concepção idealista do desejo como falta (o fantasma)”, Deleuze e Guattari (2010) vão demonstrar como, de certa maneira, “a lógica do desejo não acerta seu objeto”. Para os autores, Kant, ao se referir a “fantasmas”, teria operado “uma revolução crítica na teoria do desejo” ao defini-lo como “causa da realidade dos objetos dessa representação”: “Com efeito, se o desejo é falta do objeto real, sua própria realidade está numa “essência da falta” que produz o objeto fantasmático. Concebido assim como produção, mas produção de fantasma, o desejo foi perfeitamente exposto pela psicanálise. (...) Porém, mesmo quando o fantasma é interpretado em toda sua extensão, não mais como um objeto, mas como uma máquina específica que põe em cena o desejo, essa máquina é apenas teatral, e deixa subsistir a complementaridade do que ela separa: então, a necessidade é que é definida pela falta relativa e determinada do seu próprio objeto, ao passo que o desejo aparece como aquilo que produz o fantasma e produz a si próprio separando-se do objeto, mas também reduplicando a falta, levando-a ao absoluto, fazendo dela uma “incurável insuficiência de ser”, “uma falta-de-ser que é a vida” [aqui as aspas em referência a Clément Rosset (1939)]” (*idem*, p.42)



emprego” a todo custo, incentivando a indústria automobilística e o consumo a exemplo da era lulopetista,¹⁹ além de perpetuar os grupos que sempre fizeram parte da máfia por trás da licitação do transporte público nas metrópoles, a exemplo de São Paulo.

Estranhamente ou nem tão estranho assim, “la macchina” (como dizem os italianos, apaixonados por ela desde os poetas futuristas), essa poderosa invenção masculinizadora²⁰ do tempo, da velocidade e da locomoção, é um *gadget*²¹ empacotado, pronto para simbolizar a ascensão do operariado que constrói as máquinas sem poder usá-las, com o novo status humano: pessoas endividadas (LAZARATTO, 2012). Isso ocorre não apenas com carros, mas com eletrodomésticos, com roupas de marcas, produção delirante da obsolescência programada. O ser humano endividado se ajoelha ao chão para agradecer por seu trabalho diário que lhe dá dignidade, com o qual ele é capaz de adiar os seus planos de felicidade em troca da axiomática que supõe, por analogia, falsos paralogismos (DELEUZE; GUATTARI, 2010).²²

A criação do automóvel, mais que qualquer outro objeto, é o grande paradigma social da convivência entre humanos. A cidade não existe, é entrecortada por viadutos, autovias que levam a outras, num labirinto sem fim, nos quais não há humanos, ou melhor, há carrocratas perversos: a máquina desejante cooptada, tomando “colorações fascistas”: “A tecnologia supõe máquinas sociais e máquinas desejantes, umas dentro das outras, e não tem por si mesma poder algum para decidir qual

19 Lembrando que, já em 2002, o marco da decepção com a “esquerda” foi justamente a “liberação do marketing da indústria de cigarro durante o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1”: “No entanto, em meio a tantas considerações a respeito do que significam as propagandas de cigarro e do mau exemplo que seriam para a juventude, não houve nem uma boa alma a lembrar que, se estamos realmente levando a sério essa conversa, o que, antes de tudo, deveria ser proibido é o próprio Grande Prêmio de Fórmula 1. Existe exemplo pior para um país que é líder em acidentes de automóveis?” (LUDD, 2005, p. 09).

20 Em *O Atlântico negro*, Paul Gilroy nota a relação entre a integridade da “raça ou da nação” com a “masculinidade”: “Os racismos que codificaram a biologia em termos culturais têm sido facilmente introduzidos com novas variantes que circunscrevem o corpo numa ordem disciplinar e codificam a particularidade cultural em práticas corporais. As diferenças de gênero se tornaram extremamente importantes nesta operação antipolítica, porque elas são o signo mais proeminente da irresistível hierarquia natural (...). A integridade da raça ou da nação portanto emerge como integridade da masculinidade” (GILROY, 2001, p.14-35 *apud* GUERREIRO, 2010, p.105).

21 A necessidade tecnológica é um “imperativo econômico” das classes dominantes: “Ressaltar a radical inutilidade maquínica dos automóveis nas cidades, seu caráter arcaico apesar dos gadgets da sua apresentação, e a modernidade possível da bicicleta, tanto nas nossas cidades como na guerra do Vietnã, nada disso é sonhar com um retorno à natureza” (DELEUZE; GUATTARI, 2010, p.527).

22 A passagem do capital “de aliança para devir filiativo” vai mudar a própria estrutura do trabalho e do capital, como explicam Deleuze e Guattari (2010, p.303): “Já não é a crueldade da vida, nem o terror de uma vida contra a outra, mas um despotismo *post-mortem*, o déspota devindo ânus e vampiro: “O capital é trabalho morto que, de maneira semelhante ao vampiro, só se anima ao sugar o trabalho vivo, e sua vida é tanto mais alegre quanto mais vivo ele sorve” [aspas dos autores em referência a Marx]. O capital industrial apresenta assim uma nova-nova filiação, constitutiva da máquina capitalista, em relação a qual o capital comercial e o capital financeiro vão agora tomar a forma de uma nova-nova aliança, assumindo funções específicas”.



será a instância maquínica, se o desejo ou a opressão do desejo” (*idem*, p. 528). Ou ainda a ferramenta como prolongamento e projeção do ser vivo: “(...) operação pela qual o homem se desprende progressivamente, evolução da ferramenta à máquina, subversão pela qual a máquina se torna cada vez mais independente do homem...” (*ibidem*, p.510 *reticência dos autores*).

Cidades violentaram sua topografia, seu bem viver, em detrimento dos carros. A maioria delas teve que ser remodelada em algum momento na primeira metade do século XX para a passagem de ruas e avenidas larguíssimas, *Champs-Élysées*²³ prontas às carroças ultramodernas e velozes. Antes mesmo da “evolução carrocrata”, as ruas já estavam sendo preparadas para sua passagem.

A completa retirada do Morro do Castelo, território fundador do Rio de Janeiro, como efeito e causa da modernidade, é um dos exemplos mais chocantes. Estavam lá a primeira igreja construída na capital fluminense, no século XVI, e, evidente, uma população negra ex-escravizada ocupando cortiços na recém República que recebia todas as investidas higienistas desde o fim do século XIX.²⁴ Em operação que durou duas décadas (1905-1922), o morro foi retirado com jatos de água bombeados diretamente do mar e sua terra reterritorializada no aterro do Flamengo para o nascimento de mais “avenidas modernizantes”.

Em São Paulo, o Minhocão²⁵ cortou o bairro do Bexiga dividindo a Rua Jaceguai, 520, sede

23 O desejo de ser a “moderna” Paris foi tão grande que chegamos a importar pardais para compor o cenário tropical a partir de 1906 (SILVEIRA, 2012), sob pretexto de ajudar no combate a doenças transmitidas por insetos. Hoje em dia, crê-se, ao contrário, na tropicalização de Paris. A “tropicalização do norte” foi tema de seminário no Parque Lage, Rio de Janeiro, em 2017: www.eavparquelage.rj.gov.br/documenta14 Último acesso em 15 jun. 2017. A artista francesa Dominique Gonzales-Foerster também estabelece relações entre arte, arquitetura, modernidade e tropicalização em seu trabalho: “*Parte de su trabajo en los ultimos 10 u 11 años ha sido el entendimiento, interpretación y la crítica frente a la adopción de la tropicalización. Entendida esta última como una estrategia cultural ajena al centro que adapta para sí términos, estrategias, culturas, fenómenos arquitectónicos, artísticos, industriales (...)*” (ALFONSO, 2015, sp).

24 O Morro do Castelo, local de fundação da cidade do Rio, representou um entrave para a expansão da cidade colonial. Desde então, pensava-se na remoção do morro para a defesa da própria cidade, escoamento de águas e canalização de vento para o interior da cidade. O local é cercado de mitos a respeito de túneis que datam da época dos jesuítas. Sua destruição tem caráter essencialmente racista e genocida das investidas da República recém-instaurada. Menez (2014) mostra que o pano de fundo da empreitada foi o imaginário da modernidade e progressismo do início do século XX: “É possível compreender que os moradores foram simplesmente expulsos de suas casas. Pois, estes eram vistos como indivíduos irrelevantes e, principalmente suas dificuldades, não faziam parte dos discursos dos “modernizadores” da capital. Porque, o que somente foi discutido foram questões referentes ao patrimônio e a natureza. Os moradores do morro do Castelo eram trabalhadores, pobres, negros, mestiços, e por isso faziam parte da barbárie. Dessa forma, estes indivíduos impediam o Brasil (neste caso o Rio de Janeiro) de alcançar o nível de uma civilização de acordo com os parâmetros europeus” (MENEZ, 2014, p.9).

25 Apelido pelo qual é popularmente conhecido o Elevado Costa e Silva, viaduto de 3,5 quilômetros, obra que, segundo Brizola, foi feita para ligar a casa do então prefeito Paulo Maluf ao centro da cidade, sede da prefeitura. O artigo 375 da lei 16.050 do Plano Diretor Estratégico de São Paulo determinou a desativação total do Minhocão nos próximos anos. Atualmente, existe uma disputa entre demolir a estrutura ou transformá-la em área de lazer, a exemplo do *High Line*, parque suspenso em Nova Iorque (CAPELAS, 2014).



do Teatro Oficina, patrimônio tombado pela esfera estadual e federal. Ali, a cidade foi desvalorizada da mesma maneira gentrificadora que outras cidades globais. A sinagoga judaica, que funcionou até duas décadas atrás, foi totalmente demolida para livrar o terreno vizinho ao teatro para a construção de um empreendimento do Grupo Sílvio Santos, que não se efetivou, por enquanto, mas demonstrou a fragilidade da lei de patrimônio que, a priori, impediria qualquer construção no entorno de trezentos metros do teatro. Essa luta territorial é o pano de fundo de muitos espetáculos do Oficina. As modificações urbanas e a construção do Minhocão interferiram nos rumos da companhia: “(...) slogans da cidade, como *São Paulo, Cidade que se Humaniza*, acompanhados de um símbolo – uma pá e uma flor. Esse era o período do Minhocão. *Na selva das cidades* [1969] surgia para denunciar a opressão urbana sobre o homem (...)” (NANDI, 1989, p.134). O texto de Bertold Brecht refletia sobre o estar “acuado” não só em termos de regime político, mas da própria cidade com seu sistema carrocrata:

Diante do teatro levantaram-se as obras do “Minhocão” paulista. Ao mesmo tempo que uma via dessa se fazia urgente para aliviar um trânsito congestionado, naquele momento sua construção provocava um transbordamento de entulho, casas derrubadas, ratos, uma loucura completa. E foi ali naquela babel que Lina Bo Bardi, a cenógrafa e figurinista da peça, encontrou seu material de criação: madeiras, tijolos, lixo. Uma cenografia feita de escombros. (*idem*, p.136)

O diretor da companhia, José Celso Martinez Corrêa, também comentou a maneira como esse externo “atravessou” o bairro e a própria companhia, conhecida pela maneira como utiliza a antropofagia na interação com a realidade que a circunda:

(...) E o Bexiga tava sendo atravessado por tudo naquele momento... O Bexiga era um bairro incrível, fantástico, marginal, né? Onde sempre morei, sempre morei lá, então tinha milhões de bocas, uma marginália incrível... cortiços, e a gente passou assim essa avenida, esse minhocão... a gente rasgou pelo meio, partiu ruas pelo meio, uma devastação. Então era uma sensação de que também, são essas coisas engraçadas que acontecem, né? Como o lixo que se acumula na sociedade é muito grande e se ele não é removido para ser substituído por uma coisa nova e própria... Porque eu tenho muita visão do dia em que todo mundo começar a jogar o lixo fora. Porque o lixo que existe em todos nós... toda uma inutilidade que cada um tem nas suas casas, em tudo, o que tem pra jogar é enorme... e praticamente, o apocalipse dessa sociedade ocidental vai ser muito ligado a isso, né? Então tinha aquele lixo lá sendo removido e, aliás, sendo substituído por outro lixo lá fora do teatro, e tinha também o lixo dentro do teatro. O cenário... a Lina Bo Bardi pegava o lixo do Bexiga e punha lá dentro do teatro. Tanto que a gente não pagou quase nada. Ela saía feito uma doida no meio daquelas coisas... “Que bonito! Que maravilha” Os maquinistas pensavam que a mulher tava doida, ele pegava as coisas mais sórdidas, recolhia e botava no cenário. Então é uma época que aquela transformação fora também correspondendo a uma destruição de outros lixos dentro.

E nessa peça, nessa entrega total de subjetividade da gente, a gente começou a pesquisar muito trabalho de laboratório, de conhecimento com o corpo. (...) Tinha feito no teatro a metáfora toda da selva, da destruição do teatro, da destruição do ringue, da destruição daquele bairro todo do Bexiga, tudo aquilo. (MARTINEZ CORREA, 2008, p. 317-318 *reticências do próprio texto*)

O que se passou no Rio de Janeiro, no Morro do Castelo, os efeitos da construção do elevado no Bexiga, são apenas dois exemplos, dentre tantos, de violência na nossa paisagem urbana. Não



faltarão exemplos se ampliarmos essa investigação para outros bairros do Brasil e do mundo.

O dispositivo do tráfego está ligado às decodificações do próprio capitalismo que, por questão de interesse, manipula o mercado imobiliário e toda a estrutura da cidade, mas não apenas. Pensemos em território nacional e no que o investimento absoluto no sistema rodoviário fez com a estrutura ferroviária, hoje sucateada (pelo menos no que diz respeito ao transporte de passageiros, já que soja, minérios e outras *commodities* escoam tranquilamente dos territórios indígenas para os portos brasileiros com destino ao mercado internacional). Assim, a colônia em colapso cumpre a vocação e promessa de Henry Ford. Estradas pavimentadas para a passagem de carros fabricados pelas empresas do norte global que vendem a velocidade, sexual, libidinal, hétero, cis, no cinema, nas propagandas, nos brinquedos.

No artigo *Meninas não desenham carros, mas tem meninas que desenham*, a pesquisadora Marta Regina Paulo da Silva (2015) vai notar que as produções midiáticas, especificamente as histórias em quadrinhos, interferem no modo de vida de crianças de 3 a 5 anos, reforçando estereótipos fundados nas diferenças sexuais. Desde a década de 70, fica claro que os desenhos das meninas eram relacionados à vida “familiar”, enquanto o dos meninos descreviam cenas com carros, demonstrando diferentes perspectivas de educação quanto aos papéis sociais, sendo o carro um marcador dessa diferenciação e marca de transgressão quando se fala em papéis de gênero, “constituindo em referências para meninos e meninas no complexo processo de constituição das suas identidades” (SILVA, 2015, p.1002).

3 - Maquinação: imagens em devir

Seria possível reconstituir a história dos humanos com os carros a partir do cinema. O automóvel está sempre lá, ora nas cenas clássicas de perseguição, relíquias da cinematografia; em acidentes homéricos motivados pela revolta de Gaia em filmes sobre catástrofes naturais; como local de iniciação sexual em filmes juvenis; como marcador de sucesso e ascensão social em comédias e dramas. Se houver algum futuro, as cenas de carros nos filmes serão como as cenas com cigarros: a imagem desconfortável em função de relações perversas entre saúde pública, economia e formação do imaginário sociocultural.



Nesses termos, nenhum filme²⁶ supera *Christine* (Estados Unidos, 1983, cor, 110 min), dirigido por John Carpenter e inspirado na novela de Stephen King, no qual o carro é objeto de desejo edipiano.²⁷ *Christine* é um carro que se torna “a grande vilã” da história, depois de dominar psicologicamente seu dono, Arnie Cunningham, o tipo perdedor, estudante tímido com apenas um amigo. Generificar a máquina aqui não é mera coincidência, pois estamos falando de um regime que é alicerce do cis-tema.²⁸ Ela, o carro, persegue os humanos, é capaz das maiores atrocidades contra as frágeis criaturas de carne e sangue.

O filme começa em 1957, em Detroit, a meca do automobilismo, numa linha de produção fordista e lá mesmo já causa estrago na mão de um funcionário na linha de montagem. Já em 1978, o carro se reterritorializa em outro tempo como fetiche antigo. Arnie encontra o carro em um ferro velho e move fundos para deixar o modelo vermelho e branco como novo. Ao longo do filme, Arnie se revela um Édipo revoltado contra os pais que não o querem crescido, sendo o carro representante dessa passagem para o mundo adulto. Com o carro, ele abandona o perfil *nerd* e vira uma espécie de macho galã fanfarrão. Finalmente conquista a garota mais cobiçada da escola, Lee, que antes era o objeto de desejo de seu melhor amigo. É Lee quem começa a sentir ciúmes de Arnie que passa “mais tempo com o carro” que com ela. “Esse carro é uma menina”, ela diz ao justificar o ciúme. Lee quase morre ao engasgar com a comida dentro do carro que trava as portas para que ela não saia. A obsessão de Arnie é crescente pelo carro que, depois de destruído por um bando, se autorresta e começa a matar a todos. Sob possessão, *Christine* está obcecado por seu dono. Na cena final [spoiler], ela é prensada e reduzida a um bloco a ser depositado no ferro velho.

Em *Crash* (Canadá, 1996, cor, 92 minutos), dirigido por David Cronenberg e inspirado no

26 Seria possível pensar uma filmografia a partir do carro enquanto argumento. Sem dúvida, a mais famosa é a franquia cinematografia dos estúdios Universal, *Velozes e furiosos* (2001-2017) que chegou ao seu oitavo episódio, mesmo com a morte do ator Paul Walker que interpretava o protagonista, em um acidente automobilístico, em 2013, atestando que o carro e a velocidade são a engrenagem dramática do *blockbuster*. Podemos ainda inserir nessa filmografia: o cult *Rubber, o pneu assassino* (2010), *Um dia de fúria* (1993), sobre um homem que entra em surto no meio do trânsito, *A morte pede carona* (1986), *Comboio do terror* (1986), a série *Knight Rider* (1982-1986) que fez bastante sucesso no Brasil como *Super máquina*, *Mad Max* (1979), *Encurralado* (1971), *Se meu fusca falasse* (1969), ou ainda o clássico *Juventude transviada* (1955) com o ícone automobilista e sexual James Dean.

27 A nova música pop sertaneja tem oferecido exemplos inacreditáveis de narrativas que colocam em cena o próprio Édipo, seja nas suas vontades de criança birrenta, seja no homem cis hétero traído, profundamente incomodado com a possibilidade de libertação feminina. Em uma das mais evidentes relações entre carros e álcool, a música *Seu Polícia*, da dupla José Neto e Cristiano (Som Livre, 2015), narra o momento em que o macho precisa extravasar seus sentimentos e, ainda assim, espera compreensão: “Me afogando no álcool/ O som do carro no talo/ Manda a multa, que eu vou pagar/ Mas enquanto ela não voltar/ Sofrimento é mato/ Coração em pedaço/ Compreenda, por favor/ O meu amor me deixou”.

28 Neologismo pensado a partir de Vergueiro (2016), *Jesus* (2012) e a ideia de um sistema movido pelas visões e epistemologias cisgêneras.



livro de J. Ballard, seres humanos em suas multiplicidades perversas sentem prazer na colisão de carros, produzindo fluxos desejantes, perdendo também parte de suas máquinas: pernas, braços ou transformando esses objetos parciais em novas composições maquinicas com pinos e parafusos.

Máquinas desejantes maquinando desejos maquinicos: Cronenberg é certo ao relacionar esse objeto com desejos mórbidos, mas não por isso sem poesia. *Crash* é a narrativa de personagens perdidos em uma cidade de carros. Eles só querem se sentir acoplados a outros objetos, humanos ou não; é o sexo, são os pinos que atravessam a perna quebrada, é o interruptor do carro que acende o cigarro, é a velocidade, corpo engrenagem, íntegro, múltiplo, pronto a desintegrar-se em delírios coletivos. O diretor parece saber do que mostra a partir da novela de Ballard. Personagens que miram a cidade tomada por carros e pensando em como cada um daqueles veículos podem conter uma nova paixão em potencial.

Logo depois de perder o marido em acidente, uma médica passa a se envolver com aquele que causou o acidente, James, alusão ao grande mito dos motores e da juventude transviada: James Dean. Sua figura também está presente nos encontros secretos dos adeptos dessa “modalidade sexual”. O enfermeiro que também se revela especialista na história de carros, realiza a performance de acidentes com o porsche James Dean para uma plateia atenta. Ele também se apaixona pelas vítimas de acidentes com suas cicatrizes quase mortais.

A perversão decifrada por Cronenberg tem o sistema filiativo marcando o próprio corpo similar a máquina primitiva territorial, aqui desterritorializada e reterritorializada no carro enquanto local de inscrição: cicatrizes nos corpos acidentados como marca filiativa. Em determinada cena, no estacionamento, lugar privado onde acontecem muitas transas, James penetra com o pênis uma cicatriz na perna de uma mulher, perna mecânica e de carne que se abre como fenda em *n* sexos. O grupo, um bando de herdeiros legítimos de Dean, excita-se com vídeos sobre demonstração de segurança no trânsito, com simulações de acidentes que causam orgasmos na sala de estar. O sexo, as máquinas, a visitação de cenários de acidentes que se revelam como verdadeiro *set* de filmagem em atores do cotidiano como a polícia, os bombeiros, os mortos, os feridos, os sobreviventes, que transformam *Crash* numa verdadeira narrativa pós apocalíptica.

Os dois filmes são exemplos perfeitos dos polos de atração dessa máquina engenhosa criada no século XX: crime e desejo. *Christine* e *Crash* são extremos de referência da minha análise que não é fílmica, embora o sentido do filme dê sentido ao texto, certo de que uma pesquisa mais aprofundada nessas literaturas e filmes poderá revelar muitas outras facetas acerca do platô no qual a carrocracia



está assentada. Trafegando entre o desejo e o crime (e não me espanta que, em 2017, os terroristas tenham descoberto o potencial do carro para assassinar pessoas nas ruas da Europa), os automóveis circulam livremente por nossas cidades, transformando-as em detrimento de sua existência erótica hipnotizadora sobre todos os humanos. Nem por isso, seja por sua contribuição com a poluição, com o estímulo de inação, com o aumento de problemas de saúde pública, nenhuma consequência direta dessas máquinas no urbanismo e na vida comum fizeram com que os carros deixassem de ser o grande objeto do desejo do capitalismo, se conectando às concepções idealistas do desejo como falta. O que não é o carro senão esse objeto fantasmático que precisa estar sempre operando na falta? É a falta, o moto-contínuo da troca anual de carro, da produção inebriante das fábricas de automóveis. “Disso deriva a apresentação do desejo como apoiado nas necessidades, mantendo-se a produtividade do desejo sobre o fundo das necessidades e da sua relação de falta com o objeto (teoria do apoio)” (DELEUZE; GUATTARI, 2010, p.43).

Ainda sobre os atributos simbólicos do carro, Ludd (2005), para além da generalização do bem de consumo e da emergência da sociedade baseada no consumo, revela que o carro produz hierarquias e diferenciações:

Subjetivamente, o consumo transforma o proletário em burguês. Proletários e burgueses somem atrás do consumo de bens que só se diferem no refinamento de detalhes. A popularização do carro pode ser vista como um símbolo de uma nova era: produção de objetos em massa para consumo em massa, o trabalhador ascendendo subjetivamente à condição de burguês, embora continue sendo objetivamente trabalhador – ou seja, uma coisa, um ser sem controle da gestão da sua existência e da propriedade –, e à distinção de classes se sobrepondo uma classe única, a de consumidores. (...) O automóvel individual permite ao menos a ilusão do controle do próprio destino. Preso além de tudo pela ilusão, a possibilidade de libertação se distancia, e se distancia quanto mais se pretende que o carro reduza as distâncias, que produza “liberdade”. (LUDD, 2005, p. 19)

4 - Rostidade, a cidade e o perigo em zonas

Arya Stark, personagem do seriado *Game of Thrones* (2011),²⁹ em meio a disputa violenta pelo trono e a perda familiar, se liberta da prisão e abandona a vida palaciana para se dedicar à sociedade dos “Homens Sem Rostos”, devotos do deus das muitas faces. Nessa sociedade de assassinos, todos devem morrer na iniciação, deixar sua identidade e adotar o nome de “ninguém”. No templo de estranha sociedade, os membros passam o dia limpando o chão, recortando novos rostos, e podem vestir tantos rostos quanto possíveis. Lá se aprende a tornar-se outro.

29 Série de sucesso mundial em sua sétima temporada, criada em 2011 por David Benioff e D. B. Weiss, e produzida pela HBO, a partir do *best-seller A song of ice and fire*, de George R. R. Martin.



Agora já estamos no Centro Antigo de Salvador com suas ruas depauperadas pela especulação imobiliária e onde poucos se arriscam entrar e sair, exceto se dentro de um carro. No pequeno cabaré,³⁰ a artista Malayka SN, com o rosto composto por um jardim com flores, já Frutífera Ilha, nem precisou pedir cuidado ao beijá-la, pois logo vi uma pequena tesoura desmantelada em duas partes e coladas em cada uma das bochechas. Se há algo que chama atenção ao ver uma estranha, uma monstra, é seu rosto. É nele que notamos que não se trata de apenas uma drag queen, “é monxtração”, invenção de Malayka, ou ainda, nessa filiação: drag king, drag queer.

“Muro branco – buraco negro”: rostidade é um conceito³¹ para definir essa máquina abstrata, antes da cabeça estar ligada ao corpo, a qual é atravessada por linhas de sentido que fazem de um rosto, um rosto, sendo nessa “semiótica mista”, duas coisas, a saber, os signos inscritos nesse “muro branco” e a subjetivação que “não existe sem um buraco negro onde aloja sua consciência” (DELEUZE; GUATTARI, 1996, p.36). A rostidade³² “específica” a qual os filósofos falam e da qual esses artistas fazem tão bem o uso, é um componente de nós todos³³ e é um fator que chamarei atenção na minha análise sobre a carrocracia.

Desafio o leitor a um experimento: observar o rosto das pessoas ao volante ou que sinta seu próprio rosto se transformar quando está na direção. São rostos paranóicos e despóticos em busca inconsciente da próxima vítima. O colunista Marcelo Coelho escreveu um artigo sobre como o fascismo lhe atravessou, mesmo ele, “esclarecido”, o qual vou recortar alguns trechos fundamentais para minha argumentação:

30 Conheci a cena da “montação” em Salvador a partir do concurso Estranhas Marujo 2017, criado pela artista Malayka SN, nos meses de janeiro a março de 2017, no bar Âncora do Marujo. Fotos sobre o concurso podem ser vistas no www.facebook.com/MarcelodeTroí. Último acesso 15 jun. 2017.

31 Antes de 1980, lançamento do livro *Mil Platôs*, o antropólogo e sociólogo canadense Erving Goffman (1974), um dos pensadores mais influentes do século XX, realizou pesquisa nos anos 50 e 60 sobre a interação humana face a face.

32 Tenho pensado o quanto o aplicativo e rede social *What's up* e os próprios emojis não são um tipo de linguagem inspirada na rostidade. Em direção ao rosto, a artista Flávia Bonfim editou um pequeno livro de bolso chamado *O rosto é um mapa* (2017) no qual apresenta uma verdadeira cartografia do rosto e de devires animais. Na contracapa traz as frases “Repetir, repetir até ficar diferente”, de Manoel de Barros e, em espanhol, “*El rostro es una superficie donde encontrar rastros. El rostro es un politica*”. Também nesse rizoma, um prêmio, *Face Awards Brasil 2016*, realizado em junho de 2017, com a participação da drag baiana Nina Codorna, estabeleceu a melhor maquiagem a partir de diversas expressões de rostidade como elemento fundamental de um tipo de performance contemporânea: www.faceawards.com.br Último acesso em 02 jun. 2017.

33 O etnólogo Carlos Moore, na brilhante genealogia sobre o racismo, mostrou como os fatores fenotípicos surgiram, em milhares de anos, pela influência da própria Terra, influenciados pelo clima e de como não podemos ignorá-las: “Outro aspecto pelo qual a importância das diferenças morfotípicas não pode ser ignorada é o fato de elas se constituírem, na história da vida, a forma mais básica de identificação intra e extra-espécies, por serem realidades objetivas no mundo animal. A forma e os traços faciais de um animal são a primeira e mais evidente linha de demarcação que permite sua identificação”(MOORE, 2012, p.64)



Era um lindo domingo de maio, eu dirigia o carro tranquilamente, sem trânsito nem nada urgente a fazer. Passou um homem de bicicleta. Usava capacete, tinha uns 20 anos menos do que eu, barba ruiva e óculos de sol bem moderninhos. Algo dentro de mim se revoltou. Não foi propriamente um pensamento. Mas veio a vontade de dizer entre dentes: "Ciclista filho da p...". Repito, não penso assim. Acho uma excelente notícia que, aos poucos, a bicicleta substitua o carro; a cidade se civiliza. Na pior das hipóteses, os ciclistas não fazem mal a ninguém. Por que, então, aquela vontade de xingar? (...) O ciclista era melhor do que eu. Mais esperto, mais jovem, mais descolado. Sem me ver, sabia disso. Jogava na minha cara o meu atraso. Sua própria existência era a demonstração do meu erro, do erro em que consistia a minha vida. (...) Obviamente, nada disso resiste a um exame racional. Não resiste nem sequer a um confronto com minhas próprias opiniões conscientes. Estamos no nível das entranhas, das vísceras, da pura irracionalidade. É aí que se desenvolve o ânimo fascista. (...) O brucutu contemporâneo diz, por exemplo, não ter nada contra os homossexuais, os crossdressers, os transgêneros. (...) Verdade que, no shopping, há insígnias para todos os gostos. Lacoste, Hugo Boss, Ferrari: é uma esplêndida oferta de opções. Nisso ele é liberal. Sai então para ver a rua. Quanta pichação! Quanto ciclista! Quanto mendigo! Quantos dependentes de crack! Quer limpar tudo, evidentemente, com jatos d'água, tinta branca e gás lacrimogêneo. Assim, ninguém o ameaça. (COELHO, 2017, sp)

Esse fascismo, do qual os automóveis são a extensão, pensando na relação entre interior e exterior estabelecida por Freud (1996) em *O mal-estar na civilização*, designa os modos de vida no exterior. Tente atravessar uma rua e logo o carro acelerará em sua direção; um ônibus, tão logo vê um ciclista, persegue-o em busca de um “corretivo”: as famosas “finas” (ato de desrespeitar os 1,5 metros de distância que os carros devem manter dos ciclistas, segundo o Código Brasileiro de Trânsito)³⁴; se há uma interrupção de fluxo, as buzinas não exitarão em soar porque o carro precisa chegar ao seu destino primeiro que qualquer um. Nossas ruas estão entupidas deles, não porque são úteis, mas porque os carros são valorados por algo que definitivamente não está ligado ao seu valor de uso. Motoristas solitários em carros com capacidade para transportar até cinco pessoas, e pouco importa se eles andam na mesma velocidade que as carruagens do século XVI, em paradoxo ao que a propaganda promete (mais velocidade). A rua oferece “perigo” e é preciso fazer o deslocamento entre o condomínio e a empresa, o condomínio e a balada, dentro da sua câmara de Boyle³⁵ que não lhe colocará em xeque com as agruras do mundo exterior. Novo feudalismo,³⁶ nova barbárie.

34 Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração – média; Penalidade – multa. Código Brasileiro de Trânsito, disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm Último acesso em 19 jun. 2017.

35 Em *Jamais fomos modernos* (1994), Bruno Latour põe em suspensão o conceito de modernidade. Para ele, Boyle e Hobbes inventaram o mundo moderno no século XVI, um mundo no qual a representação das coisas através do laboratório encontra-se para sempre dissociada da representação dos cidadãos através do contrato social: “Ele não deseja a opinião dos cavalheiros, mas sim a observação de um fenômeno produzido artificialmente em um lugar fechado e protegido, o laboratório. Ironicamente, a questão chave dos construtivistas – os fatos são completamente construídos no laboratório? – é exatamente a mesma que Boyle levanta e resolve. Sim, os fatos são inteiramente construídos nesta nova instalação que é o laboratório, e através da intermediação artificial da bomba de ar” (LATOURE, 1994, p.23).

36 Em análise sobre os efeitos da “pós-modernidade” sobre a vida urbana, Carmo (2017, p. 543) afirma: “É nas cidades onde esse cenário se faz ainda mais nítido, pois a convivência entre os sujeitos urbanos numa sociedade extremamente desigual, quando não eclode em conflito entre grupos, redundando num crônico distanciamento entre as pessoas. Ao passo que a população pobre tende a residir em espaços residuais pela autoconstrução, as classes mais altas recorrem aos redutos residenciais, que lhes proporcionem uma higienização social pela extirpação de toda forma de desconforto e



O corpo *straight* (PRECIADO, 2011) é o Édipo mimado estabelecido na alta modernidade, é o consumidor predileto do mercado automobilístico, devoto legítimo da carrocracia, “o” carrocrata, por excelência. Evita qualquer contato com a cidade, sabe de cor as zonas “perigosas” que não merecem visitas, salvo pra satisfazer seus desejos inconfessos. Para ele, o carro é seu bem mais que precioso, é seu brinquedo grande, objeto parcial do desejo. A carrocracia é uma instituição moderna tanto quanto a escola e a família. A desterritorialização da heterossexualidade afeta o espaço corporal, mas também o espaço urbano: “(...) é preciso, então, falar de desterritorialização do espaço majoritário, e não do gueto” (*idem*, p. 14). A carrocracia é fator determinante para o traçado desses espaços majoritários.

A respeito do que antes chamávamos de minoria, Preciado nos ensina que ela é a multidão queer. Quais espaços de fato “sobram” para a multidão? As áreas depauperadas da cidade, imundas, sem serviço público de qualidade, onde estamos sujeitxs a violência porque ela é implantada ali como tecnologia de morte? São os locais escuros e afastados da cidade que foram relegados para a prostituição, para as pegações, e são postos ali não apenas para manter a atividade distante dos olhos *straights*, pois é no local do desejo “desviante” que se pode eliminar o outro.

Essa geografia oculta da cidade dissidente precisa ser revelada por outras cartografias que podem e devem se converter em máquina de transformação política. Existe uma relação entre a cartografia da multidão queer e a da própria transformação da cidade. Preciado revelou o elo entre a arquitetura e os discursos masculinos e heterossexuais, de maneira a compreender “o espaço e a produção da visibilidade como elementos constitutivos na produção histórica da identidade e de reconhecimento político” (PRECIADO, 2017, p.5).

Temos que adentrar o espaço urbano, espaços majoritários e também os guetos, para sermos intérpretes dessa vida urbana em aliança com muitas agências: cis aliados da luta trans e travesti, andante pela luta cadeirante, indígenas³⁷ dispostos a contribuir com a luta dos índios e assim por diante. Na modernidade/colonialidade, a constituição de subjetividades lidas como desviadas, transviadxs, não-cristianizadas, não-motorizadas, é inseparável da modificação do tecido urbano e a

vulnerabilidade contida na vida pública. Nesse sentido, os condomínios fechados, equipados de modo a torná-los quase que autossuficientes, se converteram numa tendência do mercado imobiliário desde o final do século XX”.

37 Eduardo Viveiros de Castro estabelece uma diferença entre “indígena” e “índio”: enquanto o antônimo de indígena é “alienígena”, o de índio é “branco”. Castro também faz diferenciação entre os termos “brasileiro” e “indígena”: “Os índios precisam da ajuda dos brancos que se solidarizam com sua luta e que reconhecem neles o exemplo maior da luta perpétua entre os povos indígenas (todos os povos indígenas a que me referi acima: o povo LGBT, o povo negro, o povo das mulheres) e o Estado nacional” (VIVEIROS DE CASTRO, 2016, p.19).



carrocracia tem sido um dos fatores mais importantes de modificação urbana desde que esse objeto, o carro, ganhou vida própria.

O “acesso ao visível” do qual fala Preciado é a produção de lugares que ganharão a tarja de perigosos, marginalizados ou não, “arquiteturas políticas que garantam a sua normalização” (*idem*, p.12). As grandes vias que estupraram nossas cidades, acabando ou impedindo as praças, os espaços de convivências pública, também ajudaram na criação de outras formas de lidar com a sexualidade e o gênero: “(...) o espaço público se caracteriza simultaneamente pela exclusão da feminilidade e da homossexualidade e pelo prazer oriundo dessas segregações” (*ibidem*, p.13).

As zonas de prostituição, no cais do porto, nas rodoviárias e toda essa combinatória de locais nos quais se pode recorrer a jogos, não existem simplesmente como obras do acaso e, justamente por isso, são lugares interessantes para se conviver na perspectiva de trocas de saberes e de prazeres. Da mesma maneira, as periferias nas áreas metropolitanas do país não estão lá por obras do caso, senão para penalizar o trabalhador, humano endividado, em locomoções homéricas, perdendo grande parte da sua vida preciosa com carros comprados às prestações e gastos infundáveis, com transporte público precário e violentamente simbólico e real, com abusos e assédios, principalmente para as mulheres.

Se a divisão territorial das cidades só se acirrou com a carrocracia, ela criou ambientes propícios para o desenvolvimento de práticas como a prostituição ou o aumento de locais de moradia fora do sistema como são os viadutos. No espectro do futuro desse Império, mais viadutos precisarão ser construído para a adaptação de um outro humano, agora alijado do sistema de produção, com um aceleracionismo (SHAVIRO, 2014)³⁸ que só beneficiará estes mesmos que moram em condomínios ultrasseguros e que se transportam em suas carruagens blindadas.

Essa não é uma visão apocalíptica. Desafio: viver o Antropoceno.

5 - Carro, desejo e tensão no território *straight*

O subtítulo inicial na introdução deste artigo foi uma homenagem a Murakami (2010) em seu livro *Do que eu falo quando falo de corrida*, livro inspirador, um verdadeiro manual para a criação

38 Para o aceleracionismo, o capitalismo criou condições para a “afluência universal”: “No mundo de hoje, já existe riqueza acumulada, e tecnologia suficientemente avançada, para que cada ser humano possa levar uma vida de autocultivação e lazer” (*idem*, p.285).



de um Corpo Sem Órgão para quem quer pensar e despertar um devir-corredor. Ali podemos ver que não há barreiras se pensarmos no primeiro modo de locomoção humana antes da dominação animal: os nossos próprios pés. Mas vamos ao objeto de estudo dessa investigação que apareceu na minha vida como um fantasma: o carro e depois à minha tentativa de criar uma máquina nômade³⁹ com o uso da bicicleta.

O carro, similar ao que já demonstrei neste artigo, sempre me pareceu algo ameaçador, mas também excitante. Algumas memórias da infância à adolescência podem ajudar na descrição desse sentimento: aos seis anos, atravessar 500 km no sentido noroeste o estado de São Paulo em um fusca; ainda aos seis, com uma mangueira, jogar água dentro de um táxi que passava na rua e o motorista parar para brigar, sem que minha mãe jamais soubesse; vomitar no carro novo de um tio subindo a serra sentido Minas Gerais; depois, mais tarde, aos 13 anos, sem nenhuma testemunha ocular, acordar na madrugada com um *Cadillac* preto de vidros escuros na porta de casa, como a me observar, saindo depois em marcha lenta; um sonho recorrente na adolescência: dirigir um carro em alta velocidade e acelerar ao máximo. Acordava molhado, ejaculado. Aos 18 anos, entrar em carro desconhecido para fazer sexo casual e ser levado para uma plantação de cana-de-açúcar, certo de que aquele momento selaria minha morte.

Dessas memórias, uma significou um ato de rebeldia contra o carro, já compreendido como objeto de desejo e de valor. Naqueles idos de 1982, aos seis anos, na zona norte, periferia de São Paulo, ainda sob o regime ditatorial, as escolas eram dotadas de sistemas disciplinares rígidos. Na pré-escola e primeiro ano, fazer pegação com amigos e amigas nos cantos da sala de aula e nos banheiros era algo surpreendentemente comum. E embora nenhuma cena erótica tenha sido descoberta, eu fora pego com um outro amigo, negro, num ato de indisciplina dentro da sala de aula, brincando de zumbi, e transformando o ambiente em um verdadeiro cabaré. A professora, ao nos surpreender, não exitou em exercer o seu lado mais fascista: avançou sobre nós e nos colocou atrás da porta, comprimindo nossos corpos contra a parede. Urinei nas calças de medo. Depois ela nos colocou com a cara virada para a lousa até o final da aula, sob o silêncio e constrangimento da sala.

39 Ao discorrerem sobre a máquina desejante, Deleuze e Guattari analisam uma obra de Man Ray, de 1920, a colagem “Dancer/Danger”, e refletem sobre compormos peça para constituir uma máquina: “A outra coisa pode ser uma ferramenta, ou mesmo um animal, ou outros homens. Portanto, não é metáfora que falamos de máquina: o homem *compõe máquina* desde que esse caráter seja comunicado por recorrência ao conjunto de que ele faz parte em condições bem determinadas. O conjunto homem-cavalo-arco formam uma máquina guerreira nômade nas condições da estepe. Os homens formam uma máquina de trabalho nas condições burocráticas dos grandes impérios” (DELEUZE; GUATTARI, 2010, p. 508).



Nem uma palavra sobre o ocorrido, nenhum bilhete informando os pais sobre o ocorrido. Na saída, não tive dúvidas: murchei os quatro pneus do seu *Chevette Chevrolet*.

É certo que o carro povoa tanto nosso imaginário e passe a fazer parte de nossa construção subjetiva. Desde cedo, somos submetidos aos seus códigos. Velocidade é questão recorrente na história humana, pois somos geradores de libido, correntes que passam e nos atravessam em conjunto com outras máquinas. Somos fluxos. Compreende-se que o prazer da condução do carro esteja justamente na conexão entre a máquina desejante com as máquinas pés, mãos, corpo em conexões com a máquina carro, mas é evidente que esse prazer também se revela na condução da máquina bicicleta. A sensação de liberdade e prazer experimentada por um corpo que se locomove acoplado em outro é imensa, sem contar que o próprio contato do corpo com suas partes também contém potência libidinal tanto ou maior que o carro.

A intenção deste artigo, para além de explorar o conceito de carrocracia, foi revelar esse inconsciente colonial ligado ao carro e pensar na criação de outras formas de pensamento, desencarnar o Édipo carrocrata e liberar os fluxos desejantes dos trânsitos para todas as outras formas de locomoção que não estejam atreladas à queima de combustíveis fósseis.

Em São Paulo, parecíamos estar vencendo a guerra, mas logo percebemos que todas as conquistas estavam por um triz, como vem se mostrando agora (2017). Mas o retrocesso já dava sinais antes disso. Na inauguração de uma ciclovia, construída sob protesto dos carrocratas com seu poder de fogo e influência na mídia e no Ministério Público paulista, diversas liminares tentaram paralisar as obras. Rádios voltadas exclusivamente para noticiar o trânsito emitiam diariamente opiniões contrárias a construção da via para bicicletas. A empreitada se revelou insuficiente, nós pedalamos ao lado do prefeito acreditando naquele novo momento para São Paulo e, apesar dos esforços do município naquela gestão, os benefícios do miolo territorial com IDH de país desenvolvido, localizado entre os rios Pinheiros e Tietê, não foram estendidos para a periferia, como era desejado. Tão pouco a construção da ciclovia, espaço segregado por excelência, diminuiu a violência contra ciclistas. Éramos acusados de roubar o “espaço dos carros” dos “cidadãos de bem que pagam impostos”. O ódio contra os nossos corpos se expressava em centenas de objetos perfurantes deixados nas ciclovias, pintada de vermelho por conta da “propaganda subliminar do PT”, justificativa dada inclusive por nomes da *intelligentzia* paulista, a exemplo da professora Lúcia Santaella, que disparou contra o prefeito em seu perfil no Facebook: “Está enchendo as ruas de horrendas faixas vermelhas (...) será que sou tão ingênua em não perceber que isso não passa da mais descarada propaganda



vermelha do PT?” (VIOMUNDO, 2015, sp).

Outros argumentos davam conta de que as ciclovias eram desnecessárias frente ao volume de ciclistas que ocupavam espaços que poderiam servir para estacionamento nas ruas. “Querem transformar o Brasil em Holanda!”, bradavam os críticos. É erro acreditar que a ascensão da bike como principal meio de transporte em Amsterdã, para além da falácia da topografia ideal (plana), não tenha sido acompanhada de muitas mortes também.⁴⁰ E não à toa, é nesse país onde os carros perderam o privilégio da prioridade que a política de drogas e de prostituição foi assentada na liberdade e no respeito às escolhas coletivas e individuais.

Na covardia retórica e na logística barata, a guerra estava armada e a tensão só aumentava na cidade de São Paulo, principalmente quando conquistamos um território carrocrata por excelência: a Avenida Paulista. As redes sociais estão repletas de situações de ofensas contra ciclistas, carros estacionados em cima das faixas. Um acontecimento, dos mais dramáticos e traumáticos para nossos corpos, foi o atropelamento do ciclista David Souza Santos (O GLOBO, 2013, sp), ali mesmo na Avenida Paulista. O carrocrata alcoolizado que voltava da “balada” não apenas lhe negou socorro, como fugiu com o braço do ciclista no para-brisa do carro, dispensando o órgão em um dos 300 rios que correm como esgoto na capital paulista. Com isso, inviabilizou a possibilidade de um implante para a vítima. O criminoso foi liberado.⁴¹ A morbidez desse território bárbaro que é o trânsito não cansa de nos surpreender desde que Cláudia Silva Ferreira, depois de ser morta por bala, foi arrastada no porta-malas da viatura policial no subúrbio do Rio de Janeiro (PORTAL G1, 2014, sp).

As *ghost bikers* se proliferam pelo país e criam uma sinalização cartográfica mórbida: quando um ciclista morre por vítima de atropelamento, sua bicicleta é pintada de branco e afixada no local onde ocorreu o crime. Não há outro jeito. É preciso lembrar e assim deveríamos fazer com cada assassinato da juventude negra na periferia.

40 A Inglaterra reduziu as mortes no trânsito em 1/3 das que aconteciam em 1922 quando os carros trafegavam a uma velocidade de 30 km/hora (LUDD, 2005, p.25). A luta pelo direito à bicicleta na Holanda é histórica e demorou décadas. Nos anos 50, os carros dominavam a paisagem urbana. Estima-se que mais de três mil pessoas morreram no trânsito da Holanda em 1970, sendo que 400 eram crianças. Protestos explodiram e uma campanha chamada *Stop kindermood* (Pare o assassinato de crianças) ganhou forte apelo popular. A saga da bike como marca holandesa pode ser vista em diversos vídeos na internet: <http://vadebike.org/2011/11/como-surgiram-as-ciclovias-holandesas/> Acesso em 19 jun.2017.

41O Brasil tem sido terra da impunidade no que diz respeito aos crimes cometidos nas ruas, vide o fato de sermos o país que mais mata travestis e pessoas trans, principalmente as profissionais do sexo que são relegadas às ruas para exercer o seu ofício. No caso dos atropelamentos de ciclistas, a situação tem sido igualmente dramática. Em 2012, Thor Batista, filho do empresário Eike Batista (hoje em “prisão domiciliar” por conta das investigações da Operação Lava Jato), assassinou um ciclista no Rio de Janeiro e foi absolvido.



No horizonte de transformações coletivas, os movimentos que passaram a acontecer a partir de 2010 podem ter trazido em si essa necessidade de uma outra cidade que possa atender aos desejos da multidão e não apenas dos 1%.⁴² Projetos urbanísticos encampados por governos estaduais e municipais pouco têm representado as reais necessidades da maioria, senão na manutenção da carrocracia, priorizando o transporte público individual.

6 - Premissas de uma investigação entre o corpo e a cidade

Ninguém está imune dos efeitos da carrocracia, independente do gênero, da sexualidade e da identidade reivindicada. Relacionado com o mundo cis hetero masculino, a exemplo das propagandas dos anos 60, “Mais cedo ou mais tarde sua mulher vai aprender a dirigir” (SALEH, 2014), é preciso adentrar no espaço publicitário para a desmontagem desse inconsciente motorizado, ressaltando o limite ético do uso dessas máquinas e desmontando esse “sujeito estruturalmente masculino”, pois é central o entendimento “dos sentidos que elas [as peças publicitárias] produzem, os quais são historicamente situados e, portanto, necessariamente relacionados ao tempo e ao espaço em que circulam” (*idem*, p.109).

Minha visão irônica e radical sobre a carrocracia pode levar a vários tipos de críticas. É claro que nem todos os seres poderiam fazer uso da bicicleta para levar sua vida cotidiana, por fatores biológicos, de saúde. Não importa, o que enfatizo aqui é que precisamos garantir que as cidades voltem a existir fora da lógica motorizada, condominial e de shopping, cerne do colonialismo atual. Só isso nos garantirá uma possibilidade de vida menos fascista quando o assunto é mobilidade, qualidade de ar, mortes no trânsito, maior inter-relação entre as mais variadas diferenças que nos constituem como cidade. E o cicloativismo pode dar sua contribuição:

Do ponto de vista das lutas multitudinárias travadas na metrópole biopolítica, o cicloativismo se mostra extremamente potente como reação às ações antidemocráticas perpetradas pelo poder instituído, como respostas contundentes que, de certo modo, também produzem novas subjetividades e denotam uma dimensão constituinte de novos modos de vida. (MEYER, 2015, p.167)

Os agenciamentos que seguem nessa direção precisam levar em conta, para além da interseccionalidade, as próprias conexões que ela permite. Jasbir Puar (2013), ao promover a

42 Durante o movimento Occupy Wall Street (EUA, 2011), um dos principais lemas era *We are the 99%* (Nós somos 99%), em referência ao estudo da organização não-governamental britânica, a Oxfam, sobre a proporção de riqueza dos mais ricos ter aumentando a cada ano. Em 2016, relatório da mesma ONG afirmou que 1% da população global detém mesma riqueza dos 99% restantes.



discussão da interseccionalidade e outras contribuições do feminismo, analisa o agenciamento em acordo com teóricos (John Phillips) que querem pensar menos na essência das coisas e de suas enunciações, para estabelecer esse “leiaute”, “organização”, “relações”, que o termo criado por Deleuze e Guattari em *Mil Platôs* suscita. Nessa ordem, o agenciamento fica evidente na maneira como tais conexões ocorrem, nas quais o conteúdo passa a ser mais importante que as relações: “Há diversas formas de definir o que são agenciamentos, mas estou aqui mais interessada no que os agenciamentos fazem” (PUAR, 2013, p.357). Os agenciamentos que vencerão a lógica carrocrata estarão dispostos não apenas em relação aos corpos que querem habitar a cidade, mas à própria cidade enquanto um corpo e ao próprio socius em sua materialidade.

Sei que toda essa confabulação a respeito da banalização do mal, oriundo dessas máquinas da modernidade, nos leva a uma ideia de forçar o capitalismo a modificar suas formas de produção, principalmente quando já há soluções, como carros movidos a energia elétrica, solar e até o revolucionário hidrogênio, cujo resíduo é água. Mas, mesmo essa alternativa não deixa de ser mais uma ilusão da descodificação do próprio capitalismo porque, se por um lado, a fabricação de veículos em conformidade com o “sustentável” resolve a questão da mobilidade individual automotiva limpa, não resolve, por outro, a questão dos impactos de qualquer produção. Uma saída, nesse sentido, seria reintrojetar, na ideia de carro, o seu próprio valor de uso, anulando por completo seu valor de troca, no qual operam todas as descodificações da máquina capitalista.

Em meio ao Antropoceno precisamos concordar que o planeta já não suporta a produção e que precisamos pensar em anti-produção, não no sentido de contenção de fluxos desejantes, mas no sentido de decrescimento.

Para finalizar, a respeito desse futuro brilhante, do equilíbrio sustentável, invoco Bruno Latour (2014), que é categórico ao afirmar que a Utopia, “que os Modernos imaginaram como seu único futuro”, é um dispositivo da modernidade que, de maneira teológica, também investe no nosso inconsciente, não deixando abertura para outras formas de organização.

É onde os carros cantam os pneus que nossos corpos choram. Só o agenciamento, as conexões para além de nossas relações com nossos pares, poderá estender a indignação com a vida motorizada em outros movimentos contra a vida neoliberal. Não devemos falar nunca em tomada de poder mas, ao contrário, de uma destituição da ideia de que é só pelo poder que podemos organizar as nossas vidas. Por menos poder sobre nossos corpos, nossas ruas, nosso desejo.



Corpos cadeirantes, corpos travestis e corpos ciclistas precisam importar para a cidade. Nós somos a constatação dos paradoxos corporais e territoriais que jamais poderão ser invisibilizados. Estamos postos, operando na construção e reinvenção da cidade. Uma cidade acessível, sem barreiras, sem catracas e liberalizante no que diz respeito ao trabalho das prostitutas, ao livre trânsito de todos pelas madrugadas, fim das agressões contra as mulheres e as gays, fim das mortes de pessoas trans, travestis, moradores de rua, liberalização da política de drogas, o livre trânsito das mercadorias sem o favorecimento unilateral da classe política e econômica. Por uma política unilateral de preservação da atmosfera terrestre e de toda a vida da grande máquina: a Terra. Não se trata de utopia alguma, aceleracionismo nenhum num mundo da bolha tecnológica. É deixar que o imaginário faça outras intersecções entre a tecnologia e outros arranjos, “arranjos improvisados visando a sobrevivência” (LATOURET, 2014, p. 25). “Ordenar, selecionar, ranquear”, o que Latour chama do “número desconcertante de agências” que deverá compor o “mundo comum” (*idem*, p.18), com fatos e valores separados, nos quais, sem dúvida, ficará evidente a inviabilidade do uso do carro da maneira como tem sido, assim como de outras políticas energéticas.

Na constatação dos efeitos do clima, a partir daí, tudo deverá se assentar como num jogo de dominós, em efeito cascata. Não haverá planeta possível enquanto houver carros nas ruas importando mais que vidas, importando mais que soluções coletivas, mais que cidades divididas em territórios e novos velhos feudos, criando guetos, construindo barreiras, muros e diferenciações.

Para além do sonho do carro autônomo, da nova velha Utopia de um mundo ecologicamente sustentável, chegou a hora de abrir o imaginário social para outros socius, inclusive aquele em que o fim é certo, catastrófico, presente e libertador. Como bem ensinou Tuiavii: “andar, passear, caminhar alegremente em direção ao que não procuramos, mas vem ao nosso encontro” (TUIAVII; SCHEURMANN, 2003, p. 66), em consonância ao que Latour (2014, p.24) diz sobre o tempo: ele não corre do presente para o futuro, mas são as coisas que vem em nossa direção desde lá: *l'avenir*.

É preciso desprogramar a máquina capitalista que impede a chegada do “mundo comum”. Ele grita na porta. Deixemo-la aberta. Não queremos o gozo futuro, nós queremos gozar agora. “Mais amor, menos motor”.⁴³

43 Grito de guerra da *Bicicletada*, quando uma outra cidade de São Paulo, parecia ser possível.



Referências

- ANTHROPOCENE. Commonwealth Scientific and Industrial Research Organization (CSIRO), Globaia, International Geosphere-Biosphere Programme (IGBP), International Human Dimensions Programme on Global Environmental Change (IHDB), Stockholm Resilience Centre and Stockholm Environment Institute. 2012. *Welcome to Antropocene*. Disponível em www.anthropocene.info Acesso em 21 jun. 2017.
- ALFONSO, Alethia. De modernización y tropicalizaciones, Dominique Gonzales-Foerster. Espanha, *Vallejo and Company*, sp, out. 2015. Disponível em www.vallejoandcompany.com/de-modernizacion-y-tropicalizaciones-dominique-gonzales-foerster Último acesso em 15 jun. 2017.
- BADERNA, M. Apresentação. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 09-14.
- BARRETTO, Eduardo. Indústria bélica brasileira mostra otimismo com Trump. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, sp, abr. 2017. Disponível em <https://oglobo.globo.com/economia/industria-belica-brasileira-mostra-otimismo-com-trump-21156185> Último acesso em 02 jun. 2017.
- BARROS, Ciro; BARCELOS, Iuri. Uma em cada quatro empresas de segurança em São Paulo é ligada a policiais. *Agência Pública*, São Paulo, sp, 29 mar. 2017. Disponível em <http://apublica.org/2017/03/uma-em-cada-quatro-empresas-de-seguranca-em-sao-paulo-e-ligada-a-policiais/> Acesso em 26 jun. 2017.
- CALIXTO, Bruno. Emissão de CO2 de carros e motos cresce 192% no Brasil, diz pesquisa. *Revista Época*, Blog do Planeta, São Paulo, sp, out. 2016. Disponível em <http://epoca.globo.com/colunas-e-blogs/blog-do-planeta/noticia/2016/09/emissao-de-co2-de-carros-e-motos-cresce-192-no-brasil-diz-pesquisa.html> Último acesso em 14 jun. 2017.
- CAPELAS, Afonso Jr. Ao invés de demolir o horrendo Minhocão, por que não fazer um jardim suspenso como em Nova York? *DCM*, São Paulo, sp, ago. 2014. Disponível em <http://www.diariodocentrodomundo.com.br/aoinvessedemolirohorrendominhocaoopornaofazerumjardimsuspensocomoemnovayork/> Último acesso em 14 jun. 2017.
- CARBY, Hazel V. Mujeres blancas, ¡escuchad! El feminismo negro y los límites de la hermandad femenina. In: JABARDO, Mercedes. *Feminismos negros. Una antología*. Villatuerta: Traficantes de Sueños, 2012. p. 209-243.
- CARMO, Roney Gusmão do. Auto-segregação em Salvador – BA: a lógica da pós-modernidade na vida urbana. In: *I Encontro Internacional de Cultura, Linguagens e Tecnologias do Recôncavo*, 2016, Santo Amaro da Purificação, Caderno de Resumos. p. 543-545. Disponível em <https://enicecultufrb.org/arquivos/caderno-resumos-I-enicecult.pdf> Último acesso em 02 jun. 2017.
- CINTRA, Marcos. Os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo. *Working paper*, São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, abr. 2014. 38 p.
- COELHO, Marcelo. Meu fascista interior. *Jornal Folha de S.Paulo*, Ilustrada, São Paulo, sp, 31 mai. 2017.
- CONTROL, Mr. Social. Acabem com todos os carros. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p.103-118.



CORREIA, João Carlos. *Impactos da indústria automobilística nas cidades do estado de São Paulo e sua transformação em função do processo industrial*. 2008. 288 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

CORTES, Vanessa de Amorim. *A participação de policiais militares na segurança privada*. 2004. 40 p. Monografia (Especialização em Políticas Públicas de Justiça Criminal e Segurança Pública). Universidade Federal Fluminense: Rio de Janeiro, 2004.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. *O anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Ed. 34, 2010.

_____. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*, vol. 3. São Paulo: Ed. 34, 1996.

FREUD, Sigmund. O mal-estar na civilização. In: *Obras psicológicas completas de Sigmund Freud*: edição standard brasileira. Rio de Janeiro: Imago, 1996. p.12-24.

GOFFMAN, Erving. *Les rites d'interaction*. Paris: Les Éditions de Minuit, 1974.

GUERREIRO, Goli. *Terceira Diáspora: culturas negras no mundo atlântico*. Salvador: Corrupio, 2010.

ILLICH, Ivan. Energia e Equidade. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, [1974] 2005. p.33-71.

JCONLINE. *Só este mês CTTU já retirou 160 carros abandonados nas ruas do Recife*. Recife, 24 abr. 2017. Disponível em <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2017/04/24/so-este-mes-cttu-ja-retirou-160-carros-abandonados-nas-ruas-do-recife-279877.php> Último acesso em 14 jun. 2017.

JESUS, Jaqueline Gomes de. *Orientações sobre a população transgênero: conceitos e termos*. Brasília: Autor, 2012. Disponível em <http://pt.scribd.com/doc/87846526/Orientacoes-sobre-Identidade-de-Genero-Conceitos-e-Termos> Último acesso em 21 jun. 2017.

LATOUR, Bruno. *Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

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

LAZZARATO, Maurizio. A era do homem endividado. *Le Monde Diplomatique*, São Paulo, sp, 2012. Disponível em <http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1108> Acesso em 31 ago. 2016.

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

MARTINEZ CORREA, José. Teatro Oficina: Don José de La Mancha – entrevista de Hamilton Almeida (mai. 1972). In: JOST, Miguel; COHN, Sérgio (org.) *O Bondinho*. Rio de Janeiro: Beco do Azogue, 2008. p.314-339.

MENEZ, Alexandro R. Civilização versus barbárie: a destruição do morro do Castelo no Rio de Janeiro (1905-1922). *Revista Historiador*, n.06, Ano 06, sp, jan. 2014. Disponível em <http://www.historialivre.com/revistahistoriador> Último acesso em 12 jun. 2017.

MEYER, Joviano Gabriel Maia. O comum no horizonte da metrópole biopolítica. 2015. 288 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, Belo Horizonte, 2015.

MOORE, Carlos. *Racismo e sociedade: novas bases epistemológicas para entender o racismo*. Belo Horizonte: Nadyala, 2012.

MURAKAMI, Haruki. *Do que eu falo quando falo de corrida*. Rio de Janeiro: Alfaguara Brasil, 2010.

NANDI, Ítala. *Teatro Oficina: onde a arte não dormia*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.



O GLOBO. *Ciclista perde braço após ser atropelado em São Paulo*. São Paulo, sp, 10 mar. 2013. Disponível em <http://oglobo.globo.com/brasil/ciclistaperdebracoaposseratropeladoemsaopaulo7796136> Último acesso em 14 jun. 2017.

PATI, Camila. Site conecta militares a empresas privadas. *Revista Exame*, São Paulo, sp, 28 nov. 2014. Disponível em <http://exame.abril.com.br/carreira/eles-querem-que-o-mercado-se-renda-aos-fardados/> Acesso em 26 jun. 2017.

PIZA, Paulo Toledo. Marginais têm 117 acidentes e duas mortes no segundo mês após aumento da velocidade. *Portal G1*, São Paulo, sp, 03 abr. 2017. Disponível em <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/marginais-tem-117-acidentes-e-duas-mortes-no-segundo-mes-apos-aumento-da-velocidade.ghtml> Último acesso em 13 jun. 2017.

PORTAL G1. *Arrastada por carro da PM do Rio foi morta por tiro, diz atestado de óbito*. Rio de Janeiro, sp, 18 mar. 2013. Disponível em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/03/arrastada-por-carro-da-pm-do-rio-foi-morta-por-tiro-diz-atestado.html> Último acesso em 15 jun. 2017.

PRECIADO, Paul B. Cartografia Queer: o Flâneur Perverso, a Lésbica Topofóbica e a Puta Multicartográfica ou Como Fazer uma Cartografia 'Zorra' com Annie Sprinkle. *Erevista Performatus*, Inhumas, ano 5, n.17, p.1-32, jan. 2017.

PRECIADO, Beatriz. Multidões queer: notas para uma política dos “anormais”. *Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 19, n. 1, p. 11-20, jan. 2011. Disponível em <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/S0104-026X2011000100002/18390>. Último acesso em 21 jun. 2017.

PUAR, Jasbir. “Prefiro ser um ciborgue a ser uma deusa”: interseccionalidade, agenciamento e política afetiva. *Revista Meritum*, Belo Horizonte, v. 8, n. 2, p. 343-370, jul./dez. 2013.

ROZESTRATEN, Reinier J.A. Psicologia do trânsito; o que é e para que serve. In: *Psicologia: Ciência e Profissão*, vol. 1, n.1, p.141 – 143, jan. 1981.

SALEH, PBO. “Mais cedo ou mais tarde sua mulher irá dirigir”: identidades de gênero em anúncios de carro. In: FERREIRA, AJ., (org). *Relações étnico-raciais, de gênero e sexualidade: perspectivas contemporâneas* [online]. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2014, p. 93-112.

SHAVIRO, Steven. Sobre o aceleracionismo. In: *Revista Lugar Comum*, n. 41, p. 281-292, 14 abr. 2014. Disponível em http://uninomade.net/wp-content/files_mf/111404140952Sobre%20o%20aceleracionismo%20-%20Steven%20Shapiro.pdf Acesso em 05 mai. 2017.

SILVA, F. H. V. C.; GÜNTHER, H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? In: *Temas em Psicologia*, vol. 17, n. 1, p. 163-175, 2009.

SILVA, Marta Regina Paulo. Meninas não desenham carros... mas tem meninas que desenham: culturas infantis, relações de gênero e histórias em quadrinhos. In: *Revista Perspectiva*, Florianópolis, v. 33, n.3, p.983-1009, set/dez. 2015. Disponível em <http://dx.doi.org/10.5007/2175-795X.2015v33n3p983> Acesso em 29 jun. 2017.

SILVEIRA, Luís Fábio. Mundo das aves: o pardal vai se extinguir no Brasil? *Revista Cães & Cia*, São Paulo, n.398, p. 48-49, 2012.

TUIAVII; SCHEURMANN, Erich. *O Papalagui: comentários de Tuiavii, chefe da tribo Tiavéa, nos mares do sul*. São Paulo: Editora Marco Zero, 2003.

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

VIOMUNDO. *Globo inventa “tinta” que escorreu na Paulista e entra na onda da ciclovias do mal*. São Paulo, sp, 03 mar. 2015. Disponível em www.viomundo.com.br/denuncias/globo-inventa-tinta-que-escorreu-na-paulista-para-atacar-ciclovias-em-sao-paulo.html Acesso em 29 jun. 2017.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. *Os involuntários da pátria*. Rio de Janeiro: n-1 edições, 2016.

