https://doi.org/10.20336/rbs.926

Mobilidades, emergência climática e a *street art* de Lisboa

Mobilities, climate emergency and Lisbon street art

Marcelo de Trói[*]

Susana Batel[**]

RESUMO

O presente trabalho pretende examinar e refletir sobre as relações entre mobilidade, emergência climática e *street art* em Lisboa, adotando uma abordagem interdisciplinar. A partir do novo paradigma da mobilidade, procuramos estabelecer a relevância das expressões urbanas artísticas como arena de discussão pública na cidade, enquanto utilizamos como eixo de análise seu caráter efêmero e (i)móvel, legal e ilegal. Analisando o impacto das mobilidades, em especial a do automóvel, o texto apresenta questões relativas ao clima na cidade de Lisboa e de como a *street art* tem se relacionado com as mobilidades, como refletem a emergência climática e como esboçam um esgotamento de modos de vida contemporâneos e o desejo por outros mundos.

Palavras-chave: mobilidades, emergência climática, *street art*, cidades, Lisboa.

[*] Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA, Brasil.
Doutor em Cultura e Sociedade (UFBA) e pesquisador associado ao Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades - NUCUS (Cult/IHAC).
troimarcelo@gmail.com

[**] Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, Portugal.
Doutora em Psicologia Social, Ambiental e Comunitária (ISCTE-IUL), pesquisadora integrada e subdiretora do CIS-Iscte - Centro de Investigação e Intervenção Social.
susana.batel@iscte-iul.pt

ABSTRACT

This paper aims to examine and reflect on the relationship between mobility, climate emergency and street art in Lisbon, adopting an interdisciplinary approach. Based on the new paradigm of mobility, we seek to establish the relevance of urban artistic expressions as an arena for public discussion in the city, while taking their ephemeral and (im)mobile, legal and illegal character as the analytical baseline. Analyzing the impact of mobility, especially that of the automobile, the text presents questions related to the climate in the city of Lisbon and how street art has been related to mobility, how it reflects the climate emergency and how it outlines a depletion of contemporary ways of life and the desire for other worlds.

Keywords: mobilities, climate emergency, street art, Cities, Lisbon.

Introdução

A partir de uma abordagem interdisciplinar, este artigo estabelece relações entre as mobilidades, a emergência climática e a *street art* na cidade de Lisboa. Para isso, faremos um panorama sobre a situação da mobilidade na capital portuguesa, suas contradições, especialmente no que diz respeito ao uso do automóvel, e algumas ações anunciadas pelo governo para o controle das emissões de gases de efeito estufa. O artigo contextualiza a *street art* em Lisboa e as diferenças com outras manifestações urbanas como o *graffiti*, discutindo como essas refletem a emergência climática e expressam preocupações coletivas com o planeta e o futuro. No que diz respeito à conceituação dessas manifestações artísticas no espaço urbano, ressaltamos que existem diferenças em relação ao que se entende como arte urbana no Brasil. Em Portugal, tais nomeações mantiveram as origens estrangeiras, ou seja, curiosamente, os conceitos não foram "aportuguesados". Assim, *graffiti* é um termo abrangente que designa manifestações políticas, expressões de gangues com total ou parcial "ausência de ideias" (Costa, 2007, p. 178). No Brasil, quando falamos em "grafite", estamos nos referindo a um termo que designa as obras "artísticas" no espaço urbano, legais (autorizadas), em geral autorais, que se diferem da chamada "pichação" ou "pixação", manifestação marginal, de caráter mais identitário de jovens urbanos que se articulam com linguagem e cultura própria, tal e qual se denomina o *graffiti* em Lisboa. Já o que se chama de *street art*, em Lisboa, são manifestações artísticas compostas por uma diversidade plástica de técnicas como *stencil*, poster, *sticker*, murais, o que no Brasil é chamado de "grafite" (p. 178).

Este artigo deve ser lido como uma análise dos campos relacionados à *street art*, mobilidades e emergência climática em Lisboa, considerando como esses campos interagem e que divergências emergem da realidade (i)móvel da cidade. Não nos interessava aqui falar de sujeitos específicos, já que uma análise focada em "sujeitos" já havia sido tema de outro trabalho relacionado a essas manifestações artísticas urbanas (Trói & Batel, 2020, mas ver a cidade enquanto cenário para enunciação de discursos imagéticos e negociação de questões emergentes e fundamentais para a construção de um mundo futuro.

Por conseguinte, pareceu-nos adequado utilizar como metodologia para este artigo a etnografia urbana, inspirada na "experiência errática" descrita no livro *Elogio aos Errantes*, de Paola Jacques (2012), que trata dessa prática

como possibilidade de alteridade e de experimentos corporais na cidade. Revisitando as experiências dos *flâneurs* em Paris, Jacques enfatizou as errâncias de artistas e filósofos, a desorientação e a lentidão como elementos importantes para experienciar a cidade: "[...] deslocamos a questão das errâncias urbanas, da experiência errática da cidade como possibilidade de experiência da alteridade urbana, para sua forma de transmissão pelos errantes, através das narrativas errantes" (Jacques, 2012, p. 20). Da mesma forma, este texto estruturou-se de maneira errática, apostando nas inovações teórico-metodológicas do campo das mobilidades.

Errar pela cidade em plena pandemia da Covid 19 causou-nos estranhamento. Foram seis meses de incursões diárias pela cidade de Lisboa (março a agosto de 2020), coletando essas expressões de arte urbana que refletiam não apenas o momento trágico que o planeta vivenciava, mas que também desenhavam um mundo futuro interditado por epidemias e pelas consequências da emergência climática. Uma cidade deserta como num filme apocalíptico, mas que revelava discursos imagéticos presentes nas obras de arte urbana. Essa experiência nos possibilitou observar com tranquilidade espaços não habitados, descobrindo imagens que interessavam a este trabalho. Existem diversas perspectivas metodológicas para a análise de imagens, que vão da semiótica, passando pela análise do discurso, até a etnografia fotográfica, conforme nos relata Christmann (2008). MacDougall (2005), ao relacionar os sentidos entre imagem e etnografia, afirmou que as imagens tiveram um destaque menor ao longo da história das ciências humanas e sociais e que uma das funções da arte, assim como das ciências, é "ajudar a entender a existência do outro no mundo". Ainda para a autora, a imagem pode ser usada para a compreensão do "indizível" (MacDougall, 2005, p. 73), propondo, ativando e disseminando significados que permitem a reflexão e discussão sobre problemáticas sociais.

Por outro lado, é relevante para o sentido deste texto ressaltar como o tema da mobilidade tem provocado mudanças importantes nas ciências sociais. Podemos afirmar que o filósofo e sociólogo Henri Lefebvre contribuiu para esta mudança ao afirmar que o espaço era um "conjunto de relações" (Lefebvre, 1991). Sobre Lefebvre, John Urry (1995) afirmou que sua ideia de que o espaço era construído a partir de práticas sociais foi revolucionária. Esta sociologia, que emerge no pós 1968, fez uma leitura crítica do marxismo, com uma perspectiva de conflito que não constava

nessa teoria, como os tipos de opressão baseados em raça, gênero, idade e identidade étnico cultural, transformando a sociologia urbana, antes baseada em um paradigma ecológico, para um paradigma socioespacial (Konzen, 2011, p. 95). Bijker (1995), por sua vez, demonstrou as relações entre tecnologias, cultura e sociedade ao defender que a criação da bicicleta foi fruto da luta feminista, significando mudanças comportamentais na sociedade vitoriana. Na linha de estudos que provocaram mudanças no entendimento da mobilidade, é fundamental mencionar o trabalho de Tim Cresswell (2006), que considerou a mobilidade um dos fenômenos mais relevantes da vida contemporânea, demostrando que ela criava hierarquias, o que já tinha sido sugerido por André Gorz (2005) no clássico "A ideologia social do automóvel", publicado pela primeira vez em 1973. Dessa forma, o caminho estava aberto para o estabelecimento de um novo paradigma da mobilidade, conceito cunhado por Urry (2010) e que, na análise de Mimi Sheller (2017), colocou a teoria social em novos caminhos, desestabilizando os campos e disciplinas separados das ciências sociais, transformando, como ele mesmo afirma, o "social como sociedade" em o "social como mobilidade" (Urry, 2010). Este olhar inovador rompeu fronteiras disciplinares, gerando certa "marginalidade criativa". Diferente dos estudos sobre mobilidade da Escola de Chicago, na primeira metade do século XX, voltados para a análise de trajetórias de gangues, trabalhadoras do sexo e, depois, de pesquisas com foco no transporte envolvendo origem-destino, o novo paradigma da mobilidade tornou esse campo interdisciplinar, com estudos "que cruzam fronteiras" produzindo "novas hibridizações nas ciências sociais" (Urry, 2010, p. 348).[1] Nessa perspectiva, o mundo humano e o mundo físico, sociedade e natureza, não podem ser analisados separadamente, assim como as fronteiras entre espaço público e privado também são contestadas no novo paradigma (De Lima Pinto, 2020). Elementos interagem fisicamente e informalmente: pessoas, objetos, imagens e informações são móveis. Logo, parece-nos coerente analisar essas temáticas a partir desse referencial teórico, movendo-nos nos campos da arte, da urbanidade e do clima, cujo cenário de interlocução é a cidade de Lisboa.

[1] Tradução dos autores. No original: "It is this marginality, resulting from scholars moving from the centre to the periphery of their discipline and then crossing its frontiers that produces new productive hybridities in the social sciences".

No que diz respeito às manifestações artísticas urbanas analisadas, a mobilidade se conecta a esse campo por dois caminhos. Primeiro, na própria noção de objetos (i)móveis que essas obras carregam e em seu caráter efêmero na cidade. Enquanto uma "*performance* de rede móvel", como apontado por McAuliffe (2013) na discussão entre legal e ilegal em Sidney (Austrália), o *graffiti* nos espaços legais – ou seja, onde há permissão dos poderes públicos para uma prática considerada ilegal – atribui validação, reconhecimento, valor social e cultural à atividade. Tais expressões tendem a aparecer e desaparecer constantemente da cidade, assim sendo móveis, sobretudo quando ilegais e vigiadas por quem faz a gestão do espaço urbano. Em segundo lugar, essas manifestações urbanas também se utilizam dos modais de transporte coletivo como instrumento de divulgação como apontado por Karlander (2016) ao discutir a mobilidade como um dispositivo semiótico com os *graffiti*s que se movem nos trens do metrô de Estocolmo.

Caso similar pode ser observado nos comboios de Portugal. Comboio é o nome dado aos sistemas de trens que circulam de Lisboa tanto para o subúrbio como para outras cidades daquele país. Ricardo Campos (2007) destacou a relação do *graffiti* com a mobilidade ao narrar as ações dos *writers*[2] nos trens da linha Lisboa-Sintra. O *bombing*, designação dada ao *graffiti* ilegal, é uma ação na qual os autores inscrevem seus nomes em diversos locais da cidade, em especial aqueles com maior visibilidade, nesse caso, as paredes cinzas do caminho de ferro. Já o *backjump* é o ato de grafitar trens, bondes (elétricos) e ônibus. As duas práticas artísticas, definidas como *bombing* e *backjump* em Lisboa, correspondem ao picho ou pixo no Brasil.

Assim, a *street art* e outras expressões urbanas se constituem como manifestações (i)móveis e transitórias no espaço urbano. E seu sentido de atualidade e de expressão de problemáticas contemporâneas será um fator a ser levado em conta para compreender como o espaço citadino tem sido usado como tela e espelho de representações sociais de (i)mobilidades. Fica evidente na nossa análise que os cenários atuais constituídos de dilemas em relação à emergência climática e à constituição de novos mundos também ecoam nessas imagens urbanas. Mas, antes de analisá-las, convém introduzir a questão da mobilidade e como esta se relaciona com a emergência climática e com o espaço urbano em Lisboa. Há uma mudança em curso nos modos de se mover, principalmente com a discussão atual sobre as emissões de gases

[2] Assim são chamados os autores de *graffiti* na linguagem dessa subcultura em Portugal.

estufas. E, embora a hegemonia dos automóveis represente um empecilho na criação de cidades mais humanizadas, fica evidente que há contradições entre as ações governamentais, a realidade estatística dos modos de se mover em Lisboa e aquilo que está expresso nas obras e manifestações urbanas nos muros da cidade.

A mobilidade como alteração do espaço urbano

Paul Virilio (2006, p. 78) dizia que a velocidade era a "esperança do Ocidente".[3] Relacionando velocidade com política, o filósofo urbanista demonstrou como os modos de locomoção alteraram a maneira de estar no mundo.

A história da mobilidade em Portugal se confunde com a história do próprio país. Graças à navegação, o então império português se expandiu para outros continentes a partir do século XV, colonizando e exportando um modo de ser e estar no mundo. Cidades como Salvador, no Brasil, chamada de "Lisboa das Américas" (Sampaio, 1998), foram pensadas para serem réplicas da metrópole, principalmente quando observamos a mobilidade, seu desenho e estrutura urbana (Trói, 2021). Apesar de as cidades coloniais terem sido forjadas também sob a influência e resistência dos povos originários e das pessoas escravizadas, é evidente a adoção dos modos de vida ocidentalizados, de estruturas urbanas forjadas a partir da modernidade (Harvey, 2015) e de sua preponderância em relação aos outros modos de vida. A modernidade, aqui compreendida pela ótica decolonial como um período longo e descontínuo (Mignolo, 2017), "representou uma barreira a outros modos de vida não alinhados com a vida europeia, a saber, organização e práticas indígenas e africanas", o que incluiu os modos de se mover e de constituir cidade (Trói, 2021, p. 313). Nesse cenário, a mobilidade e a estrutura de locomoção, através de serviços públicos, foram usadas para as mais radicais e violentas mudanças na topografia, no meio ambiente e no espaço urbano das cidades coloniais como um efeito sobre os modos de vida, incentivando organizações sociais, reformas radicais com abertura de avenidas e demolições a partir do século XIX, internacionalização e

[3] Tradução dos autores, no original: "Speed is the hope of the West".

privatização de sistemas de locomoção, em versões fantasmagóricas[4] das culturas e das urbanidades eurocentradas (Trói, 2021).

As invenções tecnológicas, a exemplo do trem e do bonde, dos planos inclinados, encontrarão terreno propício na capital portuguesa, sendo o século XIX o período em que a cidade vai encarar verdadeiramente sua expansão com as estradas de circunvalação que definiram o atual limite da cidade, novas avenidas de inspiração parisiense, instalação de elevadores e ascensores, um "crescimento demográfico progressivamente acelerado, sem correspondência imediata ao nível da urbanização" (Costa, 2008, p. 6). No final daquele século, o automóvel surgiria como elemento estruturante para as mudanças sociais e do espaço urbano do século conseguinte, fenômeno que se repetiu em diversas cidades do mundo, incluindo Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo. Com papel determinante na urbanização e na alteração da mobilidade, Rodrigues (2012, p. 17) considerou que a indústria automotiva "não vingou" em Portugal, embora o primeiro carro tenha circulado por Lisboa em 1895. Ainda assim, no final do século XX: "Portugal também chegaria à massificação do automóvel ligeiro, mas apenas nos anos 90, cerca de duas décadas mais tarde do que os outros países da Europa" (Souza, 2013, p. 19), refletindo também o impacto da ditadura em Portugal que só foi terminada em 1974.

Na segunda metade do século XX, as discussões sobre os aspectos negativos do automóvel tornaram-se comuns e as consequências do transporte individual começam a impactar a sociedade. A generalização do uso do automóvel "levantou problemas de sustentabilidade ecológica, cuja visibilidade, com o advento do paradigma do desenvolvimento sustentável, tem contribuído para o seu questionamento" (Cachado *et al.*, 2017, p. 396). Falamos aqui não apenas do custo social do automóvel e outros modos motorizados que representam aumento no custo de mortes e vítimas do trânsito em Portugal e no Brasil (Donário & Santos, 2012; Silva, Bravo & Gonçalves, 2021; Vasconcelos, 2008; Morais Neto *et al.*, 2012; Andrade e Jorge, 2017), mas também do alto índice de emissão de gases de efeito estufa, aumento do número de sinistros, perda de tempo em grandes congestionamento de trânsitos, fatores comuns no cotidiano dos grandes centros urbanos (ONU, 2021). Tais questionamentos também estão refletidos nas obras de *street art* no espaço urbano, como veremos.

[4] David Harvey (2015) também articula ideia de fantasia, de mundo fictício, adoção de carruagens, trajes, riqueza, como mitos fundadores da ideia de modernidade.

A produção da mobilidade e as alterações de seus padrões de uso se conectam com a expansão urbana e suburbanização, com os movimentos populacionais que formaram a Área Metropolitana de Lisboa (AML) e um modelo de ocupação que incentivou o uso do transporte privado – ainda que apenas acessível a quem tem recursos para comprar e manter um carro. Dados da pesquisa realizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), em 2017, revelaram que as profundas transformações das últimas décadas levaram ao aumento da população metropolitana e ao esvaziamento dos centros urbanos – conforme o INE (2018, p. 5), "a maioria das pessoas que trabalha em Lisboa não reside aqui". Os deslocamentos da população residente naquele ano chegaram ao número de 5,4 milhões de deslocamentos/dia, com 2,1 milhões de indivíduos com idade entre seis e 84 anos, sendo que 60% dessas viagens foram feitas em transporte individual e apenas 16% em transporte público, refletindo também o desinvestimento em sistemas públicos, mais sustentáveis e socialmente justos, de transportes.

Apesar do alto índice de uso do transporte individual, a vida com base no combustível fóssil parece dar sinais de esgotamento na Europa, tanto pela questão climática como pelos impactos no espaço urbano, a saber, o esvaziamento das áreas centrais, aumento de estresse e problemas relacionados ao trânsito (Lutz & Fernandez, 2010) e menos interações face a face. Dentre os diversos impactos do uso do automóvel já citados neste artigo, essas interações estão no cerne do "problema sociológico" do uso do automóvel, já que os carros funcionam como "gaiolas de aço" (*iron cages*), transformando as ruas em lugares de passagem e prejudicando as interações pessoais (Morris, 1988 *apud* Urry, 2004). Os transportes coletivos são mais propícios a esse tipo de interação e, não à toa, ao longo da história urbana brasileira, por exemplo, os sistemas de transporte coletivo têm sido palco de diversos conflitos e revoltas urbanas (Trói, 2021), levando Laura Kemmer (2020) a afirmar que o transporte coletivo fez emergir uma "coletividade urbana" que logo foi canal de expressão para insatisfações sociais.

De toda sorte, com a emergência climática, o uso do automóvel tem sido cada vez mais repensado, levando a políticas de desincentivo na Europa e em outras partes do mundo, já que seus fatores de impacto obrigam a sociedade a repensar seu modo de vida. Essa reflexão a respeito do modo de vida contemporâneo está refletida nas obras urbanas que apresentaremos neste texto e que transformam os muros da cidade em uma espécie de arena pública de discussão e vislumbre de mundos futuros.

A política no novo regime climático

Os estudos sobre o aquecimento global surgiram na década de 1890 com o cientista sueco Svant Arrhenius e, em âmbito global, essas discussões se acirraram nos anos 1990 com a discussão sobre globalização. Com o chamado Antropoceno, a nova era em que o humano passa ser visto como uma força geológica (Crutzen, 2002), a sociologia também modifica seu olhar a partir do cruzamento entre as ciências da terra, ciências sociais e filosofia.

Para Bruno Latour (2018), não se pode compreender a política nos últimos 50 anos sem colocar no centro as questões climáticas. O planeta já não suportaria o projeto modernizante, o que levou o antropólogo a defender um "aterramento", um voltar-se para a Terra, definindo a estratégia de uma nova política, já que a própria Terra "não é capaz de manter o projeto modernizante" (Latour, 2018, p. 40).

O Acordo de Paris de 2015 (ONU, 2015), sem dúvida, pode ser pensado como um marco dessa nova política e, apesar da aliança entre os mais de 190 países, há resistência daqueles que são declaradamente contrários ao controle termoambiental do planeta. Limitar o aumento da temperatura do planeta abaixo dos 2o Celsius em relação aos níveis pré-industriais até 2050 é o principal objetivo dos acordantes, implantando medidas que reduzam a emissão de gases de efeito estufa com a redução do uso de combustíveis fósseis, principais agentes do aquecimento global. A emissão de dióxido de carbono (CO2) em função da queima de combustível fóssil em Portugal[5] foi de 5,4 toneladas/por habitante em 2017 (ano mais recente disponível). Embora esteja abaixo das 6,9 t/hab de 2005, é um nível de emissão maior que as 5,2 t/hab de 2015 e as 5,0 t/hab de 2016.

Apesar do ritmo lento de mudanças efetivas, as discussões sobre a emergência climática estão se popularizando e têm suscitado alguma transformação no padrão de comportamento das pessoas. Em Portugal, país que é signatário do Acordo de Paris, o governo tem sido entusiasta das ações voltadas à mitigação das emissões de CO2, incentivando os modos de transporte ativo, pelo menos na capital Lisboa, e capitalizando a imagem de uma cidade que quer se destacar nesse cenário. A despeito das "boas intenções" do governo, tais ações ainda não se converteram em mudanças

[5] Dados do Instituto Nacional de Estatística através do sistema PORDATA da Fundação Manuel dos Santos, simulador disponível em: https://www.pordata.pt/. Acesso em: 22 jan. 2023.

da realidade e parecem mais próximas a estratégias de *marketing* ou *greenwashing*, como veremos.

Colocar em discussão os modos de se mover na cidade significa aprofundar os pressupostos do "direito à cidade" pensados por Henri Lefebvre (2001). Como um conceito em disputa desde meados dos anos 1960 (Mena & Dammert-Guardia, 2019), devemos pensar o direito à cidade fora do mito da origem, como já afirmava Lefebvre (2001, p. 106): "nem retorno (para a cidade tradicional), nem fuga para a frente". Para David Harvey (2012, p. 74), o direito à cidade deve ser visto como um direito humano e, sendo assim, um direito coletivo, inalienável, para além das hegemonias minoritárias que dirigem a vida urbana, já que a urbanização sempre foi um fenômeno de classe. Dessa forma, o novo regime climático amplia ainda mais o conceito de direito à cidade, exigindo necessidades terranas, de preservação e reconstituição do equilíbrio climático e da sobrevivência de coisas humanas e não humanas, longe dos interesses de classe e do capitalismo.

Em Portugal, perguntados se consideravam as alterações climáticas um problema muito grave, 68% dos portugueses responderam que sim em 2011 (Henriques, 2015). Apesar disso, 60% das pessoas ainda utilizam o carro para o deslocamento (INE, 2018), o que se justifica pela falta de infraestrutura e transportes coletivos que facilitem os deslocamentos rápidos para a periferia, que é para onde foram os residentes após o período de especulação imobiliária e turistificação que tem assolado o país nos últimos anos (Quintana & Batel, 2022).

Em 21 de junho de 2018, Lisboa foi distinguida como a Capital Verde Europeia 2020 pelo Comissariado Europeu do Ambiente, Assuntos Marítimos e Pescas, a partir do resultado da avaliação de um conjunto de especialistas internacionais sobre 12 indicadores de sustentabilidade. Novamente, isso nos parece um contrassenso diante da realidade e uma ação mais voltada para o *marketing* ou um protocolo de intenções futuras. Como parte dessas "intenções" e em parceria com a inciativa privada, o governo municipal assumiu diversos compromissos do marco "Lisboa Capital Verde Europeia 2020" e parece haver pelo menos uma sinalização em transformar os desejos de uma sociedade mais sustentável em ações práticas e que se alinhem ao discurso da União Europeia. O governo estabeleceu como meta a redução em 60% nas emissões de CO2 até 2030 e pretende alcançar a neutralidade carbônica até 2050 (Câmara Municipal de Lisboa, 2020).

Além de duplicar a rede de ciclovias com mais 200 km até o final de 2021, a Câmara Municipal diminuiu as faixas de carro e disponibilizou três milhões de euros para a compra de bicicletas. Para marcar esses compromissos com mais de 200 instituições parceiras, a Câmara inaugurou, em 2020, um mural de *street art* na Avenida Calouste Gulbenkian, "simbolizando a união da cidade no caminho da sustentabilidade".[6] O mural é de autoria do artista Smile em parceria com a Viúva Lamego 1849 (fábrica de azulejos) e a Galeria de Arte Urbana.[7]

As imagens institucionais do mobiliário urbano que divulgam o programa Lisboa Capital Verde 2020 trazem a ideia de uma cidade em harmonia, na qual pretos e brancos, pessoas com deficiência, crianças e animais marinhos têm seus direitos garantidos. A ideia é de que as micromobilidades (patinetes, ou trotinetes, e bicicletas elétricas) seriam suficientes para resolver o problema das emissões. Entretanto, a "harmonia" da propaganda institucional está longe de ser real. Do ponto de vista social, a existência de racismo estrutural na sociedade portuguesa começa a ser cada vez mais visível e discutida na esfera pública, incluindo segregação e violência policial na periferia da cidade (Raposo *et al.*, 2019). Do ponto de vista das micromobilidades urbanas, também cada vez mais se contesta e discute essas novas propostas de mobilidades "verdes" que, na verdade, implicam um conjunto de atividades de extrativismo colonialista (Batel, 2021), semelhante ao colonialismo fóssil – as baterias de lítio necessárias para os carros elétricos, para as trotinetes e para o armazenamento de energias renováveis, por exemplo, exigem a extração de lítio, um mineral não renovável, oriundos de espaços rurais, muitas vezes do Sul global, com impactos socioecológicos associados (Jérez, Garcés & Torres, 2021; Canelas & Carvalho, 2023). A suposta solução dos problemas com um mundo eletrificado já mostra reflexos na política externa mundial, o que ficou evidente na declaração de Elon Musk, o maior empresário de carros elétricos, que não escondeu o interesse nas reservas de lítio da Bolívia, afirmando a legitimidade de um golpe de Estado para garantir o acesso

[6] A Câmara fez uma postagem em sua página no Facebook para anunciar o mural, disponível em: https://www.facebook.com/camaradelisboa/posts/3247268765293051. Acesso em: 22 jan. 2023.

[7] O projeto surgiu em 2008 a partir de uma operação de limpeza dos *graffitis* do Bairro Alto e promove as expressões de arte urbana em espaços autorizados.

às reservas pelo capitalismo internacional.[8] Além disso, sabemos que o *greenwashing* da "capital verde" lisboeta tem beneficiado fortemente o setor de turismo, que vem recebendo grande investimento como forma de superação da crise econômica iniciada em 2008. Lisboa está sendo tomada por grandes ondas de especulação imobiliária, expulsando a população pobre residente (Cocola-Gant & Gago, 2021), na qual o mundo desejado dos cartazes institucionais parece bem distante da realidade.

Diante desse cenário de contradições, de *greenwashing*, de disputa do uso do espaço urbano e com a popularização das temáticas ecológicas no que diz respeito ao futuro e das ações para mitigar os efeitos das alterações climáticas, a *street art* tem sido um vetor de proposta, difusão e negociação de representações desse tema, como veremos.

Street art x *graffiti*

Os trabalhos de Ricardo Campos (2007) e Ágata Sequeira (2015) são pioneiros no estudo do *graffiti* e da *street art* em Lisboa. Enfatizamos alguns pontos em relação a essas expressões: o caráter político e identitário do *graffiti* que surge como uma subcultura (Campos, 2007), a efemeridade dessas expressões urbanas na cidade e a migração dos conteúdos artísticos para o ambiente virtual que se configura como um novo território de difusão. Há diferenças de enfoque desses trabalhos, um antropológico (Campos, 2007), outro sociológico (Sequeira, 2015), sendo que nosso texto difere de ambos por focar essencialmente na representação dessas imagens e no caráter interdisciplinar de conectar essas expressões com as mobilidades e a emergência climática.

Como já afirmamos na introdução deste artigo, existem diferenças importantes nos conceitos e entendimentos das expressões artísticas urbanas do Brasil e de Portugal. No Brasil, por exemplo, *graffiti* será uma expressão genérica para designar as obras artísticas no espaço urbano, enquanto "pichação" será essa manifestação marginal, de caráter mais identitário de jovens urbanos que se articulam com linguagem e cultura próprias, tal e

[8] Em julho de 2020, o empresário escreveu na rede social Twitter: "Vamos dar golpe em quem quisermos! Lide com isso". Mais de 50% dos depósitos de lítio do planeta estão na Argentina, na Bolívia e no Chile.

qual se denomina o *graffiti* em Lisboa. Já a *street art* é composta por uma diversidade plástica de técnicas e, para Sequeira, a principal diferença entre essas expressões é que

> subjaz à *street art* uma intenção artística individual e vontade de comunicar para um público universal, que contrasta com a ligação ao «meio» e a significados e códigos mais estanques e de acesso mais restrito no *graffiti*. O recurso na *street art* a referentes da iconografia pop, do design, da arte contemporânea e do *graffiti* […] (Sequeira, 2015, p. 34)

Essas práticas têm, de maneira geral, um caráter de vandalismo e ilegalidade, representando uma transgressão que faz parte do mundo do *graffiti* "desde os seus primórdios" (Campos, 2007, p. 308). E, embora algumas expressões da cidade, mais próximas ao *graffiti*, carreguem conteúdos ligados ao tema da emergência climática, parece-nos que a *street art*, enquanto forma mais aceita, "artística" e, em muitos aspectos, "legal" (autorizada), tem sido a manifestação mais propícia à interlocução com essa temática. O que fica explícito no mural institucional construído para o marco "Lisboa, Capital Verde Europeia 2020", ao qual voltaremos mais a frente.

A *street art* estabelece relações antigas com o muralismo e para Sequeira (2015), apesar da influência do *graffiti*, a *street art* é herdeira de uma tradição de comunicar nas paredes da cidade, não se enquadrando em uma cultura específica. Ela compõe a paisagem urbana com conteúdos, mensagens e comunicações, em uma perspectiva mais voltada à ideologia, à análise das formações e difusões desses discursos visuais do que aos grupos e indivíduos que executam essas obras (ver exemplos na Figura 1).

Se as representações sociais são imagens coconstruídas sobre o real (Araujo, 2008) e que permitem politizar e avançar certas imagens em vez de outras (Batel *et al.* , 2016; Batel, & Castro, 2018), o que as imagens da *street art* literalmente inseridas no espaço urbano representam acerca das problemáticas contemporâneas das cidades e de questões como a emergência climática? Será que os impactos da transformação de Lisboa nas últimas décadas são refletidos e negociados nas obras de arte urbana? Que leituras e reconfigurações essas expressões artísticas poderão engendrar sobre a mobilidade e o futuro?

Em nossa análise, ficará evidente que essas obras explicitam as contradições presentes no cotidiano da cidade e que, apesar das "boas

intenções" de planos governamentais em execução, ainda não vemos uma transformação da realidade urbana, principalmente no que diz respeito à diminuição do uso de automóveis e melhoria do transporte público coletivo. Entretanto, enquanto lugar de passagem e de expressão de uma arte que ainda desafia a autorização para estar ali, o espaço urbano tem sido apropriado como espaço de reflexão para um futuro vivível, longe das consequências da emergência climática e de conflitos sociais provocados pela colonização.

Figura 1 - Mural de Isa Silva, bairro da Graça; figura indígena de autoria de Steep, Marvila; obra tridimensional com sucatas de Bordalo II, orla de Marvila



Fonte: Acervo do autor.

Alertando o presente, desenhando o futuro

Realizando etnografias errantes como os *flâneurs* descritos por Jacques (2012), buscamos os signos da *street art* e do *graffiti* que representassem questões relacionadas às mobilidades e à emergência climática, tentando compreender como tais trabalhos agiam na materialidade do espaço urbano, conferindo significação à realidade. Além disso, buscou-se uma interlocução e o mapeamento dessas imagens a partir do mundo virtual. Sequeira (2015, p. 297) reforçou o papel da virtualidade, mas "a visualização virtual de imagens de *street art* permanece distinta da experiência de encontrar *street art* na rua", e aprofunda: "A divulgação de imagens de *street art* pela internet

surge assim como aspecto central na construção de um percurso artístico neste mundo da arte em particular" (p. 303).

O ambiente virtual forneceu pistas de locais que pudessem apresentar os registros, principalmente porque as pessoas estavam inacessíveis durante o *lockdown* da pandemia que foi bastante rigoroso na Europa. Assim, realizamos etnografias por seis meses, como já dito acima, em vários pontos de Lisboa e em sua área metropolitana, notando registros e trabalhos de artistas, coletivos e anônimos.

A capital portuguesa tem sido um dos espaços mais abertos para essas atividades, sediando inúmeros eventos internacionais[9] e atraindo a atenção de artistas conhecidos mundialmente (a exemplo de Banksy e Os Gêmeos), o que levou Lisboa a receber a alcunha de Capital do *Graffiti* ou Capital da Arte Urbana.

O destaque dado a esse tipo de atividade tem suscitado inúmeros debates públicos. Por um lado, essas obras na cidade têm incentivado algum tipo de turismo itinerante, contribuindo para reificar Lisboa nesse "objeto turístico" (Campos & Sequeira, 2019) que fomenta a expulsão de seus residentes, sobretudo os pobres e racializados, para a periferia. Por outro lado, a atividade tem também recebido críticas por esconder certo descaso com o "patrimônio em ruínas".[10] Para além dessa espécie de "mais-valia" (Campos & Sequeira, 2018) com a qual a *street art* tem sido instrumentalizada em Lisboa, outras questões emergem dessas representações com críticas aos modos de vida nas cidades.

Um passeio pela cidade e ninguém ficará imune a essas obras. A maioria utiliza técnicas bidimensionais, algumas tridimensionais, com o uso de spray, tinta, *stencil* (pichações feitas com algum tipo de molde), *stickers* (adesivos), cartazes, pôsteres e, também, sucata. Desenhos, esculturas, frases escritas em paredes de casas, edifícios e praças públicas, murais pintados em prédios abandonados em grandes avenidas. Frases e imagens que nos

[9] Nas últimas décadas, eventos internacionais têm colocado Lisboa na rota internacional da *street art* a exemplo do 1o Encontro Internacional de *Graffiti* (1999), Projecto Crono (2010), Wool – Festival de Arte Urbana de Covilhã (2012), UnderDogs (2013). Uma linha do tempo sobre a arte urbana da cidade está disponível em: http://lisboaemspray.weebly.com/maacutequina-do-tempo.html. Acesso em: 22 jan. 2023.

[10] John Chamberlaind escreveu um artigo no *The Guardian*, em 2011, com o título "Don't let urban art cover up neglect of Lisbon's crumbling heritage" (Não deixe a arte urbana encobrir o descaso do patrimônio em ruínas de Lisboa), disponível em: https://www.theguardian.com/commentisfree/2011/feb/04/street-art-urban-planning-lisbon-portugal. Acesso em: 22 jan. 2023.

observam e que comunicam o fim dos tempos e, muitas vezes, um mundo onírico no qual animais, plantas e seres imaginários contrastam com a paisagem urbana austera e o congestionamento do trânsito. Representações de indígenas, da natureza, signos diaspóricos de imigrantes que, se não ocupam alguns espaços reais citadinos, por direito povoam esses signos imagéticos pela cidade.

Figura 2 - Cacique Raoni Metuktire, líder da etnia caiapó, representado no mural em Marvila, autoria do artista brasileiro Kobra. Mulher negra batuca um tambor na parede do Centro Cultural de Cabo Verde na Rua de São Bento, autoria de Ergo Bandits



Fonte: Acervo do autor.

Alguns trabalhos se aproximam das temáticas da mobilidade, da emergência climática e do esboço de um mundo futuro. O *graffiti* se utiliza dos artefatos móveis como bondes (elétricos), elevadores e trens (comboios) para sua divulgação. Desenhos de trens e bondes, mas também de carros, bicicletas, barcos, será um tema recorrente para artistas anônimos e para aqueles com visibilidade nacional e internacional. Além de um artefato móvel bastante difundido como atração turística, os bondes (Figura 3) marcam posição nas ruas desafiando a hegemonia dos automóveis, sendo um contraponto na emissão de gases de efeito estufa e se tornando um ícone de Lisboa.

Figura 3 - O elétrico, um forte elemento turístico, além de ser usado na divulgação do *graffiti*, é personagem recorrente nas obras de *street art*



Fonte: Acervo do autor.

Encontramos inscrições urbanas que representavam um desconforto com a atual forma de vida na cidade, nas quais são enfatizadas a solidão dos apartamentos ou dos automóveis. O Caracol da Graça, uma dentre tantas passagens que ligam a parte alta à parte baixa de Lisboa, é marcado por obras vinculadas ao projeto coletivo *Yes, you can spray*.[11] Ali, algumas obras representavam esse conflito com a vida contemporânea como um carro mal tracejado no muro, um motorista solitário e um balão de HQ que sai de sua cabeça como se fora expressar algo, mas que está vazio. Em outra obra em Alfama, há uma relação explícita na qualidade de vida entre o ato de conduzir e respirar (Figura 4).

Em outra parede, uma pessoa está sentada vendo uma televisão, solitária, chorando e uma frase inscrita no mural diz: *More I let the world in less I feel in it*... (Quanto mais eu deixo o mundo entrar em mim, menos me sinto nele...), assinada pelo artista inglês Aldam Neate. Em outro mural, sob um fundo preto, encontramos o seguinte poema sob o título de "Mundo" Segundo: "Sente o mundo/ desabar em conflito/ do Pacífico ao Atlântico/ do Ártico ao Índico/ Tu vem comigo/ Para além das nuvens/ Medito/ Mais perto dos céus/ Encontramos a paz de espírito" (Figura 5). Em outro trecho

[11] Informações sobre o projeto consultadas estão disponíveis em: https://yesyoucanspray.com/. Acesso em: 22 jan. 2023.

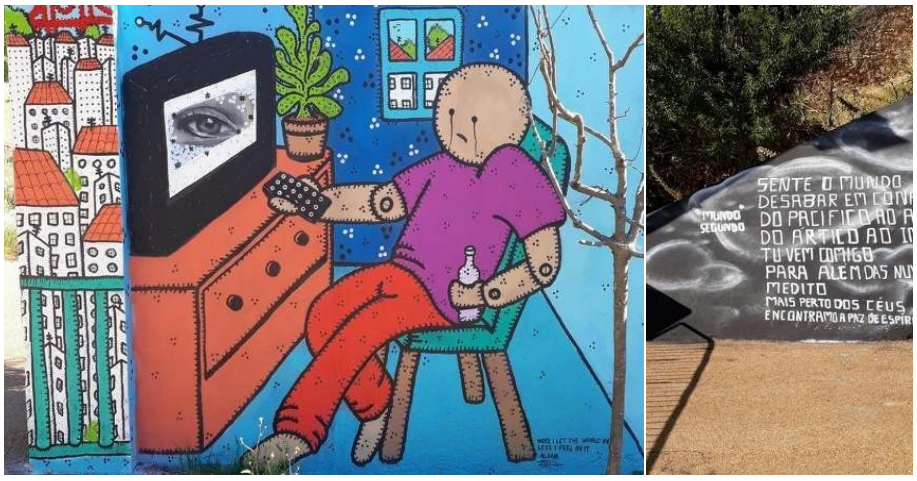
do muro encontramos as seguintes inscrições: *Stay human* (Permaneça humano), frase que vai se repetir em intervenções encontradas em outros sítios de Lisboa. Próxima à Rua de São Bento, encontramos uma frase em inglês: *One of these days, these days will end* (Um dia desses, esses dias vão acabar) (Figura 6).

Figura 4 - Desenho de carro de autoria anônima no Caracol da Graça (esquerda) e arte em ruína nas proximidades do Castelo de São Jorge, em Alfama com o dizer "Conduzir mais, respirar menos"



Fonte: Acervo do autor.

Figura 5 - Representação humana chora vendo TV em mural do artista Aldam Neate e poema ilustra parede no Caracol da Graça.



Fonte: Acervo do autor.

Figura 6 - Frase em muro da Rua Arco do Mamede e *sticker* do artista Morpheus *Save the Earth* na Calçada da Glória.



Fonte: Acervo do autor.

A questão ambiental é temática central para artistas como Morpheus que distribui o *sticker Save the Earth* (Salve a Terra) e para Rezende que, com a técnica do *stencil*, replica a frase *There is no planet B* (Não existe planeta B) e dirige mensagens mais diretas em relação ao colapso ecológico. É dele também um pôster afixado no Bairro Alto, o qual afirma *The Earth is what we all have in common* (A Terra é o que temos de comum). Essa frase vai ao encontro da defesa que Bruno Latour (2018) faz da necessidade de lutarmos por um mundo compartilhado, já que a modernidade teria nos retirado da Terra em diversos sentidos e aberto espaço para o negacionismo e a criação de realidades não compartilhadas. Encontramos também obras inusuais como a que representava a ideia de um suicídio coletivo para salvar o planeta, assinada pelo coletivo *Collective Suicide* em um festival de pôsteres em Marvila.[12] Já na região da Estação de Santa Apolônia, encontramos um *sticker* dizendo que, se o planeta Terra fosse um banco, já estaria salvo, assinado pelo partido político Bloco de Esquerda (Figura 7).

A partir do Cais do Sodré até Alcântara, margeando o rio Tejo, está um dos locais mais utilizados para a expressão do *graffiti*. Além das *tags* (assinaturas pessoais), as obras de *street art* enfatizam figuras com semelhanças fenotípicas de imigrantes, povos originários, imagens de pássaros e da natureza, além de frases como "Fogo nos racistas" e marcação do lugar com símbolos do uso da

[12] A Poster Mostra pública aconteceu até setembro de 2020 e as informações estão disponíveis em: https://www.postermostra.com/. Acesso em: 22 jan. 2023.

bicicleta, o que denota os conflitos raciais em Lisboa, além da disputa pelo espaço das ruas por outros modos de transporte para além dos automóveis, e como estas questões estão interligadas pelas desigualdades e injustiças estruturais e ecológicas criadas pelo capitalismo neoliberal. A região também é ocupada por ciclistas e indivíduos que fazem uso de micromobilidades como os patinetes elétricos (trotinetes). Essa movimentação de pessoas e signos se mistura aos acampamentos de pessoas em situação de rua que também se manifestam por meio de cartazes com pedidos de ajuda financeira e oportunidade de trabalho. Compondo esse cenário, encontramos uma inscrição em letras góticas no adro que fica à beira do Tejo com a seguinte mensagem: *The untold story behind progress* (A história não contada por trás do progresso), incitando-nos a diversas interpretações acerca da própria paisagem urbana local e suas problemáticas (Figura 8).

Figura 7 - Frase em poste do Bairro Alto de autoria do artista Rezende; pôster do grupo *Collective Suicide*, em Marvila; *sticker* em Santa Apolônia com crítica ao capitalismo.



Fonte: Acervo do autor.

De todas as obras encontradas nos meses de investigação, o marco da alcunha midiática "Lisboa Capital Verde Europeia 2020" trouxe conexões valiosas para a pesquisa. Segundo a Câmara de Lisboa, o mural "simboliza a união da cidade no caminho da sustentabilidade". A obra feita com diversas técnicas entre pinturas muralistas, azulejos, além da marca de algumas das 200 empresas que apoiam a ação governamental, fica na Avenida Calouste

Gulbenkian (Figuras 19 a, b, c, d) que está sempre com algum tipo de congestionamento de automóveis, permitindo que seus motoristas possam observá-la com calma.

Figura 8 - Frase na orla do Tejo entre Alcântara e Belém



Fonte: Acervo do autor.

Figura 9 - Detalhes do mural institucional da Câmara de Lisboa de autoria do artista Smile



Fonte: Acervo do autor.

O mural traz imagens de folhas verdes sob um fundo com tom marrom e branco. Um sapo repousa em uma flor branca e uma mão segura uma semente germinando. Alguns pássaros decoram o mural e uma jovem branca

sopra um dente de leão espalhando suas flores ao vento. O mural traz a seguinte inscrição: "Compromisso Ação Climática Lisboa 2030: redução das emissões de CO2 até 2030/ neutralidade carbônica até 2050". Depois, abaixo da frase "Juntos, escolhemos evoluir", a logomarca das empresas que fazem parte da iniciativa. Impactando, principalmente, as pessoas que conduzem automóveis e que passam pela zona, a propaganda institucional do governo que utiliza a *street art* sintetiza a questão da mobilidade e do clima, apresentando, nos muros da cidade de Lisboa, preocupações explícitas sobre um novo tempo que se desenha. Na região movimentada e pouco atrativa para as pessoas que caminham, é a maioria motorizada de Lisboa que entra em contato com a obra. Para além do discurso de um mundo com menos emissões, ainda não alcançado, e na busca por uma cidade mais sustentável, são políticas públicas eficientes que, de fato, incentivarão as pessoas a abandonarem seus automóveis.

Considerações finais

Esta investigação interdisciplinar foi motivada pelo interesse em descobrir se as manifestações urbanas em Lisboa poderiam estabelecer relações de proximidade com as mobilidades e a crise climática. Como afirmado na introdução, a etnografia errática teve interesse no discurso visual dessas imagens.

A etnografia sugeriu-nos que a *street art* e o graffitti em Lisboa problematizam de forma crítica a crise climática, expondo contradições em relação aos modos de se mover pela cidade, aos conflitos raciais, aos debates dos efeitos do colonialismo, às questões de precarização da vida, revelando também estratégias de *marketing* governamental que miram a potencialização do turismo, contextualizando esses campos a partir das novas formas de locomoção e do capitalismo neoliberal. Fica evidente que há uma contradição entre os dados relativos à mobilidade urbana e a hegemonia do transporte individual, potencializador da crise climática, e o desejo por um outro mundo, onde as emissões de gases serão cessadas para evitar o aquecimento do planeta. O artigo amplia a compreensão da *street art* e suas mais diversas expressões, do uso da técnica para a propaganda governamental e como arena importante no debate público de mundos que se configuram com o agravamento da emergência climática e da era pós-pandêmica.

Em muitas direções, a Covid-19 antecipou medidas que deveriam ser tomadas com o agravamento da questão climática e a necessidade de reduzir as emissões (Trói & Quintilio, 2020). Nesse período da pandemia, também surgiram diversas obras nos muros que tratavam do tema, a exemplo de pinturas na margem de Belém próxima à Ponte 25 de abril, demonstrando que essas manifestações urbanas são dotadas de um sentido de atualização e que dialogam com os acontecimentos em uma espécie de ágora imagética na qual são problematizadas questões emergentes para a sociedade. Na avenida Almirante Reis, por exemplo, que após o início da pandemia teve uma de suas pistas transformada em ciclovia, causando descontentamento entre os motoristas de carro, encontramos um *stencil* com a seguinte frase: "Resgatar o futuro, não o lucro" em referência aos impactos econômicos da pandemia e à possibilidade de um retorno a certa normalidade, que foi completamente rechaçado por movimentos sociais.

Como colocam Polli e Kuhnen (2011, p. 58), a preocupação com o destino do planeta envolve, também, "a preocupação com as relações que as pessoas estabelecem com o ambiente" e, aqui, especificamente, com a cidade, onde as diversas manifestações artísticas urbanas têm sido capazes de representar contestações da ordem estabelecida. Desde a Revolução dos Cravos, a arte urbana em Lisboa tem mobilizado políticas e novos pensamentos (Nagel, 1983) e, na atualidade, também é usada como forma de inscrição de sujeitos subalternos e diaspóricos no corpo da cidade (Trói & Batel, 2020). As mudanças relacionadas ao clima e às mobilidades que se apresentam para as cidades neste século também estão presentes e representadas na arte urbana da capital portuguesa, assim como um questionamento sobre os modos de vida engendrados na modernidade com sua ideia de progresso.

Gaston Bachelard (1978, p. 228) disse: "Quando a imagem é nova, o mundo é novo". Se o fim do mundo e uma nova configuração de futuro se anteciparam e já se desenham nos muros da cidade, abrem-se caminhos para que novas investigações sigam nessa direção, enfatizando as relações entre as representações artísticas, ativistas e seu impacto na construção de outro modo de existir na cidade. Este artigo espera ser uma contribuição nesse sentido.

Referências

Andrade, Silvânia S. C. A., & Jorge, Maria Helena P. M. (2017). Internações hospitalares por lesões decorrentes de acidente de transporte terrestre no Brasil, 2013: permanência e gastos. *Epidemiologia e Serviços de Saúde, 26* (1), 31–38.

Araujo, Marivânia Conceição de. (2008). A teoria das representações sociais e a pesquisa antropológica. *Revista Hospitalidade, 5* (2), 98-119.

Bachelard, Gaston. (1978). *A poética do espaço*. Abril Cultural.

Barthes, Roland (1984). *A câmara clara*. Nova Fronteira.

Batel, Susana. (2021). A brief excursion into the many scales and voices of renewable energy colonialism. *In:* Feldpausch-Parker, A. M. *et al.* (eds.) *The Routledge handbook of energy democracy*. (pp. 119-132). Routledge.

Batel, Susana, & Castro, Paula (2018). Reopening the dialogue between the theory of social representations and discursive psychology for examining the construction and transformation of meaning in discourse and communication. *Br. J. Soc. Psychol*. 57, 732–753.

Batel, Susana, Castro, Paula, Devine-Wright, Patrick, & Howarth, Caroline (2016). Developing a critical agenda to understand pro-environmental actions: contributions from Social Representations and Social Practices Theories. *WIREs Clim Change* 2016, 7, 727–745.

Bijker, Wiebe E. (1995). *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change*. The MIT Press.

Bourdieu, Pierre (2007). *A economia das trocas simbólicas*. Perspectiva.

Cachado, Rita Á. *et al.* (2017). Usos e meios de transporte na Área Metropolitana de Lisboa: uma abordagem qualitativa da mobilidade. *Análise Social, 52* (223), 392-415.

Câmara Municipal de Lisboa (2019). *MOVE Lisboa – Visão Estratégica para a Mobilidade 2030*. Lisboa, 20 out. 2019. Disponível em: https://www.am-lisboa.pt/documentos/1570551055R8rJZ5qh2Ip11PZ9.pdf. Acesso em: 22 jan. 2023.

Câmara Municipal de Lisboa. (2020). *Revista Municipal Trimestral*, n. 29.

Campos, Ricardo. (2007). *Pintando a cidade: uma abordagem antropológica ao graffiti urbano*. Tese (Doutorado em Antropologia Visual), Universidade Aberta.

Campos, Ricardo, & Sequeira, Ágata (2019). Entre VHILS e os Jerónimos: arte urbana de Lisboa enquanto objeto turístico. *Horizontes Antropológicos, 25* (55), 119-151. https://doi.org/10.1590/s0104-71832019000300005.

Campos, Ricardo, & Sequeira, Ágata (2018). O mundo da arte urbana emergente: contextos e atores. *Revista Luso-brasileira de Artes e Cultura, 1* (2), 70-93.

Canelas, Joana, & Carvalho, António. (2023). The dark side of the energy transition: Extractivist violence, energy (In) justice and lithium mining in Portugal. *Energy Research & Social Science*, 100, art. 103096.

Christmann, Gabriela B. (2008). The Power of photographs of buildings in the Dresden urban discourse. Towards a visual discourse analysis. *Forum: Qualitative Social Research, 9* (3), art. 11. https://doi.org/10.17169/fqs-9.3.1163

Cocola-Gant, Augustin, & Gago, Ana. (2021). Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study in Lisbon. *Environment and Planning A: Economy and Space, 53* (7), 1671-1688.

Costa, João Manuel H. F. (2008). *Um caso de patrimônio local: a tomada de Lisboa pelos ascensores*. Dissertação (Mestrado em Estudos do Patrimônio), Universidade de Lisboa.

Costa, Luizan P. (2007). Grafite e Pixação: institucionalização e transgressão na cena contemporânea. *In:* III Encontro de História da Arte, IFCH, Universidade Estadual de Campinas.

Cresswell, Tim. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*. Routledge.

Crutzen, Paul J. (2002). Geology of mankind. *Nature*, 415, 23.

De Lima Pinto, Simã Catarina. (2020). O novo paradigma epistemológico das mobilidades na dicotomia entre o espaço público e privado. *Revista Húmus, 10* (29).

Donário, Arlindo, & Santos, Ricardo. (2012). *Custo Económico e social dos acidentes de viação em Portugal*. Edival.

Gorz, André (2005). A ideologia social do automóvel. *In:* LUDD, Ned. (org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. (p. 73-82) Conrad Editora do Brasil.

Harvey, David (2015). *Paris, capital da modernidade*. Boitempo Editorial.

Harvey, David (2012). O direito à cidade. *Lutas Sociais*, 29, 73–89.

Henriques, Rita S. S. (2015). *Avaliação da implementação da fase III da Zona de Emissões Reduzidas de Lisboa*. Dissertação (Mestrado em Engenharia do Ambiente), Universidade Nova de Lisboa.

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2018). *Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa*. Lisboa.

Jacques, Paola B. (2012). *Elogio aos Errantes*. Edufba.

Jérez, Barbara, Garcés, Ingrid, & Torres, Robinson (2021). Lithium extractivism and water injustices in the Salar de Atacama, Chile: The colonial shadow of green electromobility. *Political Geography*, 87, 102382.

Karlander, David. (2016). *Fleeting graffiti: Backjumps, mobilities and metro semiotics*. Tilburg Paper in Culture Studies, n. 161.

Kemmer, Laura. (2020). *Bonding - Infrastructure, affect, and the emergence of urban collectivity*. Tese (Doutorado em Filosofia), Universität Hamburg.

Konzen, Lucas P. (2011). A mudança de paradigma em sociologia urbana: do paradigma ecológico ao socioespacial. *Revista de Ciências Humanas, 45* (1), 79-99.

Latour, Bruno. (2018). *Down to Earth: Politics in the new climate regime*. Polity Press.

Lefebvre, Henri. (2001). *O direito à cidade*. Centauro.

Lefebvre, Henri (1991). *The production of Space*. Blackwell.

Lutz, Catherine, & Fernandez, Anne L. (2010) *Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives*. Palgrave Mcmillan.

McAuliffe, Cameron. (2013). Legal walls and professional paths: The mobilities of *graffiti* writers in Sydney. *Urban Studies, 50* (3), 518-537.

MacDougall, David. (2005). *The corporeal image*. Princeton University Press.

Machado, Marino, & Diogo, Nuno. (2022). Trotinetes elétricas–é urgente regulamentar. *Acta Médica Portuguesa, 35* (11), 851-852.

Mena, Fernando C., & Dammert-Guardia, Manuel. (2019). Introducción - El derecho a la ciudad: una aproximación. *In:* Mena, F.C., & Dammert-Guardia, M. (org.). *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. CLACSO, Flacso - Ecuador, IFEA.

Mignolo, Walter D. (2017). Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 32* (94), e-329402.

Morais Neto, Otaliba L. *et al.* (2012). Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. *Ciência & Saúde Coletiva, 17* (9), 2223-2236.

Nagel, Rolf. (1983). Imagens da revolução ou *graffiti* de 1974. *Cadernos Bibl. Arq. Doc.*, 1, 75-80.

ONU - Organização das Nações Unidas. (2021). *Global Plan: decade of action for road safety 2021-2030*. World Health Organization.

ONU - Organização das Nações Unidas. (2015). Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Acordo de Paris: Adoção da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Recuperado de https://unfccc.int/sites/default/files/french_paris_agreement.pdf

Polli, Gislei M., & Kuhnen, Ariane. (2011). Possibilidades de uso da teoria das representações sociais para os estudos pessoa-ambiente. *Estudos de Psicologia, 16* (1), 57-64. https://doi.org/10.1590/S1413-294X2011000100008

Quintana, Begoña A., & Batel, Susana. (2022). La 'aldea urbana'frente a la 'ciudad del lucro': cuestionando el concepto de 'NIMBY'mediante un análisis comparativo de la turistificación en Lisboa y Madrid. *OBETS. Revista de Ciencias Sociales, 17* (1), 47-62.

Raposo, Otávio, Alves, Ana Rita, Varela, Pedro, & Rodlão, Cristina. (2019). Negro drama. Racismo, segregação e violência policial nas periferias de Lisboa. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 119, 5-28.

Rodrigues, José Carlos B. (2012). *A Implantação do automóvel em Portugal (1895-1910)*. Tese (Doutorado em História, Filosofia e Patrimônio da Ciência e da Tecnologia), Universidade Nova de Lisboa.

Sampaio, Antônio Heliodorio L. (1998). *Forma urbana: cidade-real e cidade-ideal*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo.

Sequeira, Ágata (2015). *A cidade é o habitat da arte: street art e a construção de espaço público em Lisboa*. Tese (Doutorado em Sociologia e Políticas Públicas), Instituto Universitário de Lisboa – ISCTE-IUL.

Sheller, Mimi (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology, 65* (4), 623-639.

Silva, Carlos Manuel P., Bravo, Jorge Miguel V., & Gonçalves, João Manuel. (2021). *Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal*. CEGE – Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), Lisboa.

Souza, Maria Luísa de C. C. O. (2013). *A mobilidade automóvel em Portugal: a construção do sistema socio-técnico, 1920-1950*. Tese (Doutorado em História, Filosofia e Patrimônio da Ciência e da Tecnologia), Universidade Nova de Lisboa.

Trói, Marcelo de & Batel, Susana (2020). Cidade straight versus cidade dissidente: A *street art* como demarcação do lugar em Lisboa. *Pontos de Interrogação – Revista de Crítica Cultural, 10* (2), 247-269.

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

Trói, Marcelo de, & Quintilio, Wagner (2020). Coronavírus: lições anti-negacionistas e o futuro do planeta [online]. *SciELO em Perspectiva*, 2020. https://blog.scielo.org/blog/2020/03/31/coronavirus-licoes-anti-negacionistas-e-o-futuro-do-planeta/

Urry, John. (2010). Mobile sociology. *The British Journal of Sociology, 61* (1), 347-366. https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2009.01249.x

Urry, John (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society, 21* (4-5), 25-39.

Urry, John (1995). *Consuming places*. Routledge.

Vasconcelos, Eduardo A. (2008). O custo social da motocicleta no Brasil. *Rev Transportes Publicos ANTP*, 30-31, 127-142.

Virilio, Paul. (2006). *Speed and politics*. Semiotext(e).

Recebido: 7 mar. 2023.
Aceito: 10 set. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0