

A falta de um bicicletário na Biblioteca Central Zila Mamede, UFRN

The lack of a bike rack at the Zila Mamede Central Library, UFRN

José Francisco dos Passos Neto, Maria Fagna Fonseca de Medeiros

Resumo

O artigo pedala. Amparado metodologicamente na fenomenologia, analisamos as faltas presentes na não implementação de um estacionamento para bicicleta na Biblioteca Central Zila Mamede (BCZM), UFRN. Do ponto de vista das normativas a nível global-local, verificamos o que se diz objetivamente a respeito da mobilidade urbana sustentável. Analisamos o fenômeno da falta sob a perspectiva da arquitetura e psicanálise e da produção do espaço. Entendendo a BCZM participante duma lógica de universidade e cidade que é ao mesmo tempo código(s), símbolo(s), emoções(s), desejo(s). Aplicamos questionários online para analisar quantitativamente e qualitativamente a percepção das pessoas sobre deslocar-se em bicicleta até a UFRN, evidenciando subjetividades na dimensão do corpo-bicicleta na cidade. A falta de um bicicletário na BCZM resulta em formas outras de armazenar as bikes: dá-se um jeito, improvisa-se. A biblioteca, pela falta, relega à informalidade o modal sustentável aqui discutido.

Palavras-chave

Corpo-bicicleta, Ciclomobilidade, Fenomenologia.

Abstract

The article pedals. Methodologically supported by phenomenology, we analyzed the faults present in the non-implementation of bicycle parking at the Zila Mamede Central Library (BCZM), UFRN. From the point of view of regulations at a global-local level, we looked at what is objectively said about sustainable urban mobility. We analyzed the phenomenon of lack from the perspective of architecture and psychoanalysis and the production of space. Understanding the BCZM as part of a university and city logic that is at once code(s), symbol(s), emotion(s) and desire(s). We used online questionnaires to quantitatively and qualitatively analyze people's perceptions of cycling to UFRN, highlighting subjectivities in the dimension of the body-bicycle in the city. The lack of a bike rack at the BCZM results in other ways of storing the bikes: one finds a way, one improvises. Due to its lack, the library relegates the sustainable mode discussed here to informality.

Keywords

Body-bicycle, Cyclomobility, Phenomenology.

José Francisco dos Passos Neto

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR/UFRN).

netopassos9@hotmail.com

Maria Fagna Fonseca de Medeiros

Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Coimbra

Mestranda em Psicologia da Educação, Desenvolvimento e Aconselhamento (Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Coimbra).

fgnmedeiros@gmail.com

INTRODUÇÃO: A CIDADE

Entendendo que a cidade modernista é a cidade neoliberal e do mercado por excelência (GORZ, 1973), nesse aspecto em que medida o próprio corpo não é uma unidade de sentido contra hegemônico em face a lógica econômica dominante? Na cidade corporativa (SANTOS, 2020) ou neoliberal (HARVEY, 2013), na qual as avenidas são a via de transporte de bens e mercadorias, cuja lógica rodoviária prima pelo foco no veículo individual privado, de que forma exibir o corpo frente a primazia carrocrata (TROI, 2018) é uma afronta, isto é, de que maneira a bicicleta não se insere como um signo de exibição do corpo em suas multiplicidades?

Importante considerar que a cidade financeirizada ou neoliberal atual não é uma mera consequência da sociedade moderna e que o desenvolvimento do capitalismo, nas suas entrâncias há nuances que nos ajudam a compreender as diversas relações entre cidade e quem a compõe. Visto que a cidade é “uma obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas” (LEFEBVRE, 2006, p. 52), sua produção reflete quem a compõe, objetivamente e subjetivamente. Mas sobre os processos que a levaram ao atual estado de hiper-financeirização:

A crise econômica instaurada a partir do fim da década de 1960 levou a uma reconfiguração da produção capitalista. Em busca de recuperação, entrou em cena um conjunto de práticas políticas e econômicas junto a um aparato ideológico conhecidos como neoliberalismo. As mudanças propaladas pelo neoliberalismo tiveram início nos países europeus e nos Estados Unidos, sendo posteriormente exportadas para os países do capitalismo periférico (com exceção do Chile, que colocou em prática a agenda neoliberal durante a ditadura de Augusto Pinochet). Do ponto de vista econômico, tratou-se especialmente de abertura comercial e financeira, desregulamentação dos mercados financeiro e de trabalho, privatização e liberalização dos preços. No âmbito ideológico, é marcante o discurso de valorização de “eficácia da livre concorrência” contra a “ineficiência do Estado” na garantia do acesso aos bens e serviços, além da ideia de uma “subjetividade humana empreendedora” (FARIAS; DINIZ, 2018, p. 286).

A cidade e sua arquitetura, então, impactam o corpo que, mutuamente, reflete no cenário citadino, quer dizer, o homem moderno é influenciado com a formação e surgimento do capitalismo moderno. E o homem moderno é móvel e individualista (SENNETT, 2003, p. 213), além disso o aspecto crucial de desenvolvimento da chamada revolução urbana foi um aspecto que é caro a quem se desloca ativamente, isto é, quem reivindica o corpo-bicicleta na cidade. A bicicleta, nesse contexto de individualidade moderna e de políticas urbanas que privilegiam a perspectiva rodoviária, é umas das maneiras de reivindicar o corpo. Fato que parece impossível, visto que “a velocidade era o fato mais importante na vida moderna. O aparecimento do automóvel sintetiza” (SENNETT, 2003, p. 264). E onde há velocidade em excesso, há a falta do corpo no contexto da cidade.

Em que pese nosso pedal, a cidade se insere como uma antinomia. Inserir a bicicleta nas políticas urbanas é um projeto audacioso de inserção-insurgência contra a lógica de planejamento hegemonicamente avessa ao corpo, às sensibilidades, ao modal movido a propulsão humana e à mobilidade ativa como um todo. Fundamentalmente porque reclamar o corpo na cidade moderna é, essencialmente, reclamar um item relegado na ideia de planejamento das cidades sob esse paradigma. “O planejamento urbano e a arquitetura da cidade funcionam, portanto, como vetores de subjetivação inegáveis” (MAIA, 2021, p. 28).

Desse modo, investigar a falta de um bicicletário numa cidade-universidade-biblioteca é encarar o espaço urbano, aqui, como linguagem, no qual o espaço da rua exibe sua lógica de produção do espaço arrogante (TAMPIERI, 2020), carrocrata, individual, veloz, cuja dimensão do corpo-bicicleta se torna inviável, ou quase. Do ponto de vista da engenharia de transporte, por sua vez, há uma tendência de se integrar todos os modais – com o verniz de se promover inclusão e equidade. Ocorre que alargar avenidas na dimensão do infinito é prática incompatível. Alargar vias numa pretensão democratizante é, por outro lado, tornar o enredo citadino impossível à dimensão humana.

O modelo de ruas completas, oriundo da engenharia dos transportes é adequado ao iminente fim das cidades. Avenidas mais largas tendem a estimular o uso de veículos motorizados, o que afasta a dimensão humana (LUDD, 2005). Não se trata de vilanizar o veículo individual privado, mas entendê-lo enquanto item predominante no planejamento urbano e incompatível com a realidade prática. E com isso, verificar os impactos subjetivos da primazia carrocrata. Quer dizer, da perspectiva do corpo-bicicleta, o que é reivindicar a mobilidade urbana sustentável numa Natal dos carros?

Nesse sentido, a falta de uma estrutura para bicicleta se insere no que Tampieri (2020) chamou de espaços urbanos arrogantes, ou seja, a formação de espaços destinados para a circulação motorizada individual, a despeito de outras formas de deslocamento, ao que o autor considera que:

Essa arrogância do espaço implica, necessariamente, na forma como as pessoas se relacionam no ou com o território e na prioridade que é atribuída a um determinado uso, em exclusividade, quase face aos demais. Ou seja, ela condiciona como as pessoas vão interagir no cotidiano (TAMPIERI, 2020, p. 57)

Verificando que a universidade-cidade reproduz tal lógica, seja em termos de organização rodoviária, na quantidade de estacionamento para o modal motorizado, notadamente o privado, a experiência do carro na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) segue a lógica da arrogância dos espaços. Em estudo sobre a requalificação viária na UFRN à luz da cicloinclusão constatou-se:

Para os carros, a maior parte das vias são pouco conectadas (83,89%), rasas e mais rasas (81,52%) e no quesito integração, intermediárias à mais segregadas (77,25%). Essa configuração desfavorece o movimento do pedestre e do ciclista. As vias de acesso desconectadas e segregadas dão a sensação ao usuário de que o lugar é distante e de difícil acesso e portanto mais acessível para quem se utiliza do carro ou da moto. Além disso, a maior parte das vias são rasas, ou seja, de fácil leitura das mesmas, contribuindo ainda mais com a locomoção do usuário pelo veículo motorizado (LIRA, 2018, p. 87).

Na medida em que “meus olhos não acham normal a paisagem urbana, ao contrário, ela me agride, violenta-me todos os dias” (TROI, 2018). A noção de resistência à ideologia carrocrata se insere neste pedal como uma maneira ou tentativa de propor mundos outros (COSTA, 2019, p. 152). Ou subjetividades outras. Resistir como meio de conceber cidades outras, subjetividades outras, e, com isso, reivindicar o corpo-bicicleta.

A condição física do corpo em deslocamento reforça a desconexão do espaço. Em alta velocidade é difícil prestar atenção à paisagem. [...] Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e,

por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor (SENNETT, 2003, p. 18).

É seguindo essa perspectiva que Maia (2021, p. 68) observa que a motorização individual é um importante aspecto, nas cidades ocidentais, de indiferença, “quando o corpo dessensibilizado ignora as outras pessoas e a paisagem a sua volta.” A cidade do veículo individual privado matou o corpo e suas multiplicidades, ou sua diversidade (SENNETT, 2003). O signo único no transporte (o veículo individual), monopolizou e encerrou os enredos urbanos numa lógica hegemônica, no qual a bicicleta é uma maneira de implodi-la, quer dizer, a bicicleta se insere como um modal que exhibe o corpo e suas multiplicidades num cenário citadino que o relega.

Na medida em que o modal urbano foi monopolizado e centrado no veículo motorizado e, nesse movimento, a dimensão humana, ou do corpo, se vai perdendo paulatinamente, é importante notar – por outro lado – que a bicicleta é um veículo moderno. “Os usos mais frequentes, os contextos e as funções dentro dos quais a bicicleta se encontra historicamente estão profundamente relacionados com o ideário desenvolvimentista da modernidade” (CARMELINI; MIZOGUCHI, 2021, p. 303). O que a torna um símbolo de contra hegemonia em relação à tirania motorizada (LUDD, 2005) trata-se da velocidade que vitima corpos. Na medida em que a cidade moderna naturalizou, em seus espaços, a morte¹. “Os conflitos, não apenas comportamentais, são resultados de predomínio de decisões em política pública pró-transporte individual.” (IPEA, 2011). Nesse sentido há aí um campo em disputa.

Antropoceno e mobilidade urbana

A discussão sobre ciclomobilidade se insere em um dos vários movimentos globais a respeito de atenuantes com relação às mudanças climáticas globais. No que nos acostumamos a compreender e a designar de antropoceno² – período histórico global no qual o impacto das ações humanas no meio ambiente ganham repercussões nunca antes vista. Nesse sentido, a mobilidade urbana sustentável, no caso aqui a bicicleta, aparece como um dos vários aspectos de atenuação e mitigação dos gases poluentes produzidos pelas cidades, em razão de ser um modal limpo, de fácil manejo e democrático – por seus baixos custos.

A questão da mobilidade no Brasil passa a ser considerada por técnicos e comunidade acadêmica no início deste século XXI. Inicialmente por meio da lei sobre os direitos das pessoas e posteriormente com o chamado para a questão através do ministério das cidades e da subsequente secretaria nacional de transporte e mobilidade urbana. (SILVA; ZIONI; ULIAN, 2022). A temática da inclusão social por meio de transporte, então, torna-se prioridade. A mobilidade, do ponto de vista das políticas de transporte nacionais são um meio de reivindicar o direito à cidade. Ou dito de outra maneira, a mobilidade como forma de acessar as regiões de interesse da cidade. A mobilidade, então, como meio para garantia de justiça social fundamentalmente.

Desde os anos 1960, o paradigma da sustentabilidade se refere aos impactos deletérios globais da ação humana no que diz respeito aos recursos naturais. O transporte e as cidades, nesse aspecto, são fundamentais para vislumbrar horizontes outros. Os enredos urbanos são responsáveis por concentrar grande parte dos gases poluentes nocivos ao meio ambiente. O transporte sustentável, destarte, aparece como possibilidade à transição energética – alternativas aos veículos motorizados movidos a combustível fóssil -, mas se insere também enquanto meio de disputa na cidade do mercado, isto é:

1

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada registra, no Brasil, média de 45 mil vitimados pelo trânsito. Resultando em 130 bilhões de reais em custos provenientes dos sinistros. O que leva o Brasil à 2ª colocação no ranking dos países com pior trânsito do mundo. A naturalização das mortes no trânsito chega a um ponto em que o assassino pratica um “acidente”, resultando em implicações legais decorrentes disso. Quem mata no trânsito responde em liberdade, porque não é, para lei, um homicida. Organizações (ciclo) ativistas buscam modificar esse cenário. <<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/estatisticas/brasil-ocupa-segundo-lugar-do-ranking-dos-paises-com-pior-transito-do-mundo/>>. Acesso em: 03 ago., 2023.

2

Conceitos como antropoceno e sua feição, digamos, mais radical no sentido da crítica política ao modo de produção capitalista, o capitaloceno, são resultados dos contemporâneos debates ambientais. São oriundos de áreas distintas, tanto das ditas ciências duras como a biologia, geoquímica, quanto das ciências sociais e humanas. Tratam de delinear se os impactos humanos na superfície do planeta já causaram mudanças suficientes para inaugurar uma nova era geológica. Também se refere a uma mudança paradigmática no fazer científico, uma vez que enseja um debate sobre o binarismo exclusivista e moderno entre ciência x política, no qual o primeiro, conforme o antropólogo Bruno Latour (2014) em famoso artigo discorre: “trata de fatos da natureza, distantes e desapaixonados, ao passo que a política envolve a ideologia, as paixões e os interesses” (p. 15), o que estaria em causa então seria “o deslocamento de uma ciência versus política para uma ciência com política” (p. 19) [...]

O entrelaçamento do reconhecimento da incontestável condição de essencialidade da mobilidade para desenvolvimento social e urbano e das nefastas implicações ambientais dessa mobilidade – cada vez mais apoiada na motorização -, conformam um cenário de incertezas e desafios, dando maior atenção ao tema da sustentabilidade econômica e ambiental do que aos aspectos sociais, de equidade e justiça (SILVA; ZIONI; ULIAN, 2022).

Visto a necessidade de outras dimensões de cidade, de universidades, de bibliotecas, de modais, a UFPR é um caso modelo nesse aspecto – por meio de programa de extensão – evidencia o chamado global à ciclomobilidade a partir de seu Ciclovida. O projeto elucida também a relação que precisa haver para a implementação de ideias. Isto é, a confluência de fatores que levam uma política pública ser efetivada. Posto que há várias razões de natureza social, política, econômica e cultural para a consecução da política. No caso em questão:

A criação do Programa Ciclovida na Universidade Federal do Paraná e sua análise como proposta de Política Pública revela a importância da articulação entre os vários atores no cenário da mobilidade urbana. O Programa Ciclovida da UFPR foi uma ponte entre o movimento cicloativista e o poder público e participou da criação de ações e programas para o fomento do uso da bicicleta nos âmbitos federal, estadual e municipal (NAKAMORI, 2015).

O problema da falta e uma biblioteca

Amparados metodologicamente na fenomenologia, compreendemos o território citadino como uma linguagem, e, portanto, compreendemos a cidade-universidade-biblioteca do ponto de vista do inconsciente, conforme Santos (1998), isto é, espaços embotados de sentidos, simbologias, desejos, sempre em disputa:

Ou seja, a cidade também seria produção do inconsciente, já que ela é produto dessa vida social que se materializa através dos fatos urbanos e sua arquitetura. Os fatos urbanos e a cidade que a partir deles se constitui teriam a mesma natureza de produção inconsciente que caracterizaria a produção artística (SANTOS, 1998, p. 96).

A fenomenologia se apresenta como instrumento metodológico mais compatível à nossa investigação, uma vez que buscamos encarar o espaço citadino enquanto produção percebida entre as subjetividades. Interessanos, portanto, o singular, individual, e, a partir disso, projetar um mundo externo que molda tais consciências. Nesse sentido, a questão da falta parece transparecer na realidade material de maneira imponente. No lugar onde reside a falta objetiva, trata-se justamente onde resistem possibilidades. Na falta de estrutura para bicicleta, há quem as invente.

Se a cidade impele seus indivíduos às hegemonias reinantes, os devires-bicicleta, talvez, amplifiquem outras ideias de cidade. Isto é, as máquinas desejantes, sempre à procura de associações, “a produção de produção, tem uma forma conectiva: ‘e’, ‘e depois’ [...] O desejo não para de efetuar o acoplamento de fluxos contínuos e objetos parciais essencialmente fragmentários e fragmentados” (DELEUZE, 2010, p. 16). Nesse sentido que a carrocracia representa a homogeneização e invenção de subjetividades capitalísticas, nas palavras de Guattari (1990):

É a relação da subjetividade com sua exterioridade - seja ela social, animal, vegetal, cósmica — que se encontra assim comprometida numa espécie de movimento geral de implosão e infantilização regressiva. [...] Essa

2

[...] Portanto, a discussão resvala na onipresença do regime econômico em operar inclusive os circuitos de produção científica, em face de um estatuto de neutralidade das verdades científicas. O que está em causa é considerar a produção científica, também, componente de esquemas de poder situados socio e historicamente. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/ra/article/view/87702/90680>>. Acesso em 22 ago., 2024.

revolução deverá concernir, portanto, não só às relações de forças visíveis em grande escala mas também aos domínios moleculares de sensibilidade, de inteligência e de desejo (GUATARRI, 1990, p. 7-8).

O transporte exhibe uma lógica de normatividade evidente. A motorização individual caminha lado a lado com os pressupostos condutores da modernidade. Há que se distinguir, portanto, modais de deslocamento, apesar de ambos itens modernos – o automóvel e a bicicleta –, o carro ganha distinções e locupleta a cidade moderna, ou seja, esta só existe em função desse modal. Ao passo que a bicicleta se populariza entre classes sociais menos abastadas. Desse modo, cria-se uma relação no qual o espaço urbano é projetado em função de um tipo de modal de deslocamento, hegemonicamente, impactando não apenas o ambiente visível, percebido, das cidades, mas também conformando subjetividades a partir de um índice único.

Por outro lado, a experiência bicicleiteira se aproxima do regime sensitivo de acoplamentos sucessivos proposto por Deleuze e Guattari (2010), isto é, apesar da falta de estrutura, os sujeitos se esquivam – à sua maneira – criam novos espaços e integram-se aos meandros normativos do trânsito. Se a formulação clássica do desejo pressupõe a falta, a bicicleta o epifaniza, quer dizer, a cidade moderna nem sempre cria espaços de acomodação e circulação para as bicicletas, no entanto elas estão lá. Em lugares improvisados, criados, inventados, à margem. Para os automóveis, por sua vez, o desejo se consuma, abundam espaços de estacionamento, de circulação, e ainda são tópicos centrais no planejamento urbano de cidades – notadamente no contexto do sul global, com algumas notáveis exceções.

Desse modo, tendo em vista normativas globais, nacionais, estaduais, municipais e da própria UFRN, que são: a ODS 11 da Organização Mundial das Nações Unidas ONU, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do município de Natal e a Resolução nº 042/2018-CONSEPE, de 10 de abril de 2018, da UFRN – que institui a Política Ambiental da instituição –, buscamos perceber a inexistência de um bicicletário na BCZM, como uma forma de morte simbólica ao corpo/bicicleta na cidade moderna, do capital, mercantilizada e no atual contexto histórico, neoliberal (HARVEY, 2013; ZANOTELLI, 2021). Na medida em que se verifica que a existência de estacionamentos para bicicletas funciona como um chamado à mobilidade ativa, sua inexistência na maior biblioteca do município de Natal é eloquente, tendo em vista que o “espaço construído, funciona como elemento catalisador dos movimentos desejantes da comunidade que o vivencia e como expressão material do desejo que se produz coletivamente” (SANTOS, 1998, p. 97)

O que implica, então, numa falta. Posto que há na inexistência de um espaço para bicicleta um dizer. Entendemos a produção do espaço como um campo em disputa, conforme Lefebvre (2006, p. 158), ao mesmo tempo “fictício (imaginário) e real (representando as objeções)”. E ainda:

Essas dissociações “natureza-conhecimento” e “naturezacultura”, esse dualismo “matéria-espírito”, aliás muito freqüente, é inadmissível. Assim como o inverso, a confusão. A atividade tecnológica e a cientificidade não se contentam em modificar a natureza. Elas desejam dominá-la, e para a dominar tendem a destruí-la; antes dessa destruição, elas a desconhecem. O processo começa com o primeiro instrumento (LEFEBVRE, 2006, p. 159).

O autor ainda indaga se a morte da natureza advém do capitalismo. E responde que a resposta se encontra no homem Ocidental. E nesse sentido chegamos no ponto fulcral que reside no espaço urbano moderno – o espaço do capital: “O espaço como lugar de produção, como produto e produção é,

2

Dados presentes no site da instituição. Disponível em: <<https://sisbi.ufrn.br/biblioteca/bczm/sobre/historico>>. Acesso em: 22 ago., 2024.

ao mesmo tempo, a arma e o signo dessa luta” (p. 160). Para analisar a cidade-universidade-biblioteca concebemos a perspectiva de que:

A cidade só existe pelo homem que lhe dá forma – construída, definida, material – e significação – constitutiva mas indefinida, abstrata. Reflete, certamente, a sociedade que ocupa e define seu espaço. É a presença humana, com suas características peculiares, que permite a construção de uma identidade ao espaço construído diferenciando, por vezes radicalmente, uma cidade da outra. (...) Assim, pensar a cidade é certamente pensar o indivíduo. Compreender a vida no espaço construído é compreender o ser humano na sua diversidade e complexidade (SANTOS, 1998, p. 46-47).

No que se refere à Biblioteca Central Zila Mamede³, foi criada em 1959, a partir de 1974, em função da Reforma Universitária passa a se chamar Biblioteca Central da UFRN. Apenas no ano de 1985, passa a se chamar pelo seu nome atual, em memória à Zila da Costa Mamede, primeira bibliotecária do Estado. A unidade funciona de segunda a sexta, das 7h30, às 22h. E aos sábados das 7h30 às 13h30. Localiza-se no campus universitário da UFRN, bairro de Lagoa Nova, em Natal, Rio Grande do Norte.

Método

Baseamo-nos metodologicamente na fenomenologia de Maurice Merleau-Ponty. Compreendemos que há na perspectiva do autor caminhos para se pensar a respeito da relação dos sujeitos e suas sensibilidades, com relação à realidade vivida, conforme o autor (MERLEAU-PONTY, 2003, p. 25): “O verdadeiro não é nem a coisa que vejo, nem o outro homem que também vejo com meus olhos, nem enfim essa unidade global do mundo sensível e, em última instância do mundo inteligível”.

Quer dizer, nossa análise busca apreender o que se pode perceber através da falta de uma estrutura para bicicleta em uma biblioteca, o que isso implica neste princípio de século XXI, no qual se chama atenção cada vez mais às urgentes consequências dos impactos climáticos nas cidades.

Para isso, a fenomenologia se afigura como abordagem singular para verificar a questão a ser investigada, quer dizer, na lacuna existente entre a minha percepção e a de outrem que se estabelece um caminho de significado:

No próprio instante, porém, em que creio partilhar da vida de outrem, não faço mais que reencontrá-la em seus confins, em seus pólos exteriores. É dentro do mundo 1 que nos comunicamos, através daquilo que nossa vida tem de articulado. É a partir deste gramado diante de mim que acredito entrever o impacto do verde sobre a visão de outrem, é pela música que penetro em sua emoção musical, é a própria coisa que me dá acesso ao mundo privado de outrem. Ora, a própria coisa, já vimos, sempre é para mim a coisa que eu vejo (MERLEAU-PONTY, 2003, p. 22).

Para aplicação da dita metodologia, então, utilizamo-nos de instrumentos no sentido de subsidiar a discussão que levamos a cabo. Optamos por coletar nossos dados através de questionários online, no qual questionamos aspectos mais gerais do público que pedala na UFRN, bem como cor/raça, idade, gênero, orientação sexual, até perguntas mais detidas à experiência de deslocamento urbano em bicicleta. Com isso, foi possível coletar impressões, sensações, sobre a prática da ciclomobilidade.

O problema das políticas públicas

Toda política pública nasce de uma série de processos, oriundos de vários fatores e atores envolvidos. São ao mesmo tempo anseios e conjunções de fatores políticos e sociais que mobilizam à sua consecução. Nesse sentido, verificamos o que dizem os documentos normativos sobre a mobilidade urbana sustentável e o que implica a falta simbólica de um bicicletário, numa biblioteca, numa universidade, numa cidade. Do ponto de vista dos documentos normativos, há recomendações a respeito da mobilidade sustentável a nível global, nacional, estadual e municipal, conforme o quadro que elaboramos.

Produzimos, então, a seguinte tabela para evidenciar o que dizem os marcos normativos na dimensão global, federal, estadual e municipal sobre mobilidade urbana sustentável:

Quadro 1. Marcos legais sobre mobilidade urbana sustentável

	Como trata a mobilidade urbana sustentável	Como deve ocorrer a implementação		Como trata a mobilidade urbana sustentável
ODS/ONU	Preconiza a necessidade de valorizar transportes baratos, acessíveis, sustentáveis para todos, notadamente pessoas em situação de vulnerabilidade e social, mulheres, crianças pessoas com deficiência e idosos.	Transporte e planejamento de transporte devem ser coordenados com o planejamento do uso da terra.	ODS/ONU	Preconiza a necessidade de valorizar transportes baratos, acessíveis, sustentáveis para todos, notadamente pessoas em situação de vulnerabilidade e social, mulheres, crianças pessoas com deficiência e idosos.
PNMU	Normatiza que as políticas de mobilidade urbana dos municípios brasileiros devem privilegiar os meios não motorizados de deslocamento e o transporte coletivo.	Através dos planos municipais de mobilidade, obrigatório para municípios com mais de 20 mil habitantes.	PNMU	Normatiza que as políticas de mobilidade urbana dos municípios brasileiros devem privilegiar os meios não motorizados de deslocamento e o transporte coletivo.
Plano Diretor de Mobilidade e Urbana	Refere que Natal possui grande potencial para	Implantação de estacionamento para bicicleta em pontos com	Plano Diretor de Mobilidade e Urbana	Refere que Natal possui grande potencial para

de Natal - STTU	o transporte não motorizado.	alta demanda; implantar sinalização para o bom trânsito entre pedestres e ciclistas; Implantação de ciclovias e ciclofaixas e velocidades máximas a 30km/h.	de Natal - STTU	o transporte não motorizado.
Resolução nº 042/2018 – CONSEPE da UFRN, que institui a política ambiental da instituição	Estimular e facilitar modos sustentáveis de transporte e locomoção dentro dos campi da UFRN e em seus percursos necessários.	Implementação estará condicionada à avaliação e aprovação do Conselho Gestor da Política Ambiental.	Resolução nº 042/2018 – CONSEPE da UFRN, que institui a política ambiental da instituição	Estimular e facilitar modos sustentáveis de transporte e locomoção dentro dos campi da UFRN e em seus percursos necessários.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Os nossos possíveis resultados

A questão do transporte, a mobilidade e, notadamente, a mobilidade urbana sustentável aqui em causa, a bicicleta, não deve ser tratada como fetiche, isto é, sua existência na cidade é um problema, de vários. O transporte nunca deve ser tratado como um problema isoladamente, mas em consonância com outras reivindicações urbanas (GORZ, 1973). A coletividade expressa, mobilizada e organizada são responsáveis maiores por lançarem luz sobre as faltas presentes na cidade-universidade-biblioteca. Lançamos luz sobre essa lacuna em específico – de um estacionamento para bicicletas – na medida em que uma biblioteca universitária deve “compartilhar de posicionamentos e ideias de sua respectiva universidade, (...) forjando-se enquanto um espaço cultural de múltiplos usos” (CARVALHO; FONSECA JÚNIOR, ALVES, 2017, p. 4)

Nesse sentido, atentar para essa questão é compreender a BCZM enquanto espaço inserido no cotidiano citadino. Um espaço de saber, dos livros; um espaço público, a maior biblioteca de Natal – e, portanto, com significado político, ideológico, estrutural, simbólico. “O espaço público é o espaço por excelência da/cidade. Conhecemos a cidade através do espaço público” (NARCISO, 2009, p. 266)

Com isso, analisar a falta e suas repercussões no mundo prático também envolve verificar ter em vista trabalhos como o de Bon e Dias (2019) sobre acessibilidade à informação na Biblioteca Central Zila Mamede, no qual demandas das pessoas com surdez são lançadas luz; o de Carvalho, Fonseca Júnior e Alves (2017) a respeito das condições de conforto ambiental entre os usuários da citada biblioteca ou o de Eugênio (2011) que trata sobre acessibilidade na BCZM para estudantes com necessidades especiais. Todos possuem em comum o conceito de acessibilidade universal e que “a acessibilidade não é somente física, mas

também simbólica (e abstrata) na concretização física dos espaços públicos urbanos” (NARCISO, 2009, p. 269)

Nesse sentido, as variadas reivindicações elucidam a dimensão democrática e humana do espaço público. Quer dizer, seus espaços devem convidar ao uso. Nesse sentido que verificar a falta de um bicicletário e seus impactos subjetivos, num movimento de relegar o modal sustentável à informalidade não se trata de encará-lo enquanto objeto fetiche, utópico, na seara da “moda do modal” no qual classe média urbana, universitária, intelectualizada, empresas e prefeituras se reúnem numa totalidade de pensamento que ao cabo se trata de reivindicação liberal que nunca alcança as regiões periféricas das cidades (CARMELINI; MIZOGUCHI, 2021, p. 303). Trata-se de entender a falta inserida no paradigma do corpo-bicicleta, que deseja, no espaço citadino.

Nos questionários divulgados na internet, percebeu-se que as sensações de medo e insegurança ao pedalar contrastam com prazeres relacionados ao movimento, à atividade física, com ressonâncias positivas na saúde mental. Esses dois desejos são fatores de estímulo ou desestímulo à prática da ciclomobilidade. Tais movimentos se inserem nos debates já consagrados sobre crise ou morte da cidade. Isto é, a cidade-universidade-biblioteca encarados como espaços de representação e verificar a interação do corpo-bicicleta perante a falta possibilitou-nos perceber que a dinâmica de quem se desloca em bicicleta – cuja média da UFRN não se diferencia da média nacional – são cerca de 4% dos deslocamentos (LIRA, 2018) envolve uma fleuma de constrangimento tácito.

Ao passo que a produção de espaços arrogantes inunda a cidade-universidade-biblioteca de condições de conforto e comodidade para o veículo individual, o modal sustentável é relegado à informalidade. O inconsciente citadino moderno, que produz medo e insegurança, leva as pessoas a acondicionarem suas bicicletas nos espaços dedicados para tal, onde há. Nos setores que existem estacionamentos para bicicleta, as pessoas tendem a armazená-las nos locais destinados. Onde há a falta, relega-se o modal sustentável à informalidade.

Compreendendo que, de acordo com Santos (1998, p. 101) “lugar é o espaço físico carregado de significado e simbolismo”, e que entendemos símbolo como “uma relação entre o sabido, conhecido, consciente e o não sabido, desconhecido, de natureza secreta, misteriosa, inconsciente” (p. 103), as impressões dos cicleteiros que referem a insegurança citadina como dos principais entraves na prática objetiva da ciclomobilidade contrasta com a insistência, a resistência e a disputa em existir e reivindicar seus espaços através da falta. Mesmo com a falta, os corpos-bicicleta reinventam-se, pedalam, re-existem. Por fim, há na informalidade, na falta, um lugar de provocação e disputa.

Figura 1. Retrata bicicletas acondicionadas em um antigo “orelhão”, na frente da Biblioteca Central Zila Mamede, UFRN.



Fonte: elaborado pelos autores.

Sobre o artigo

Recebido: 10/02/2024

Aceito: 13/03/2024

Referências bibliográficas

CARVALHO, A. V.; FONSECA JÚNIOR, L. C.; ALVES, D. E. Condições de conforto ambiental para usuários: estudo de caso realizado na Biblioteca Central Zila Mamede/UFRN. **Informação na Sociedade Contemporânea**, Natal, v. 1, n. 3, jul./dez., 2017.

BON, G.; DIAS, M. R. Um olhar ao estudante com surdez da Universidade Federal do Rio Grande do Norte: Análise sobre a acessibilidade à informação na Biblioteca Central Zila Mamede. **BiblioCanto**, Natal, v. 5, n. 1, p. 83-104, 2019.

CARMELINI, Leandro; MIZOGUCHI, Danichi Hausen. Corpo-Bicicleta-Cidade. **Estudos Contemporâneos da Subjetividade**, v. 11, n. 2, p. 302-314, 2021.

COSTA, A. C. **Cosmopolíticas da Terra: Modos de existência e resistência no Antropoceno**. 2019. Tese (Doutor em filosofia) – Programa de Pós-Graduação em Filosofia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019, 303 p.

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

EUGÊNIO, J. E. S. **Acessibilidade para estudantes com necessidades especiais: estudo de caso da Biblioteca Central Zila Mamede da Universidade Federal do Rio Grande do Norte**. 2011. Monografia

(Graduação em Biblioteconomia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2011, 52 p.

FARIAS, T.; DINIZ, R. Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia. **Psicologia Política**, v. 18, n. 42, p. 281-294, 2018.

GORZ, A. **A ideologia social do carro a motor**. Le Sauvage, 1973.

GUATTARI, F. **As três ecologias**. Campinas: Papirus, 1990.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: VAINER, C. *et al.* **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. p. 30-37.

IPEA. **Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências e Reflexões**. Brasília; Rio de Janeiro: IPEA, 2016.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Tradução do original: **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2006.

LIRA, G. B. **Repensando a UFRN: Diretrizes para elaboração de projeto de requalificação da malha urbana da UFRN à luz da cicloinclusão**. 2018. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018. 120 p.

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

MAIA, F. J. **Ecopraça, um bolsão estético na cidade: ensaios sobre subjetividade e política**. 2021. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2021. 185 p.

MERLEAU-PONTY, M. **O visível e o invisível**. São Paulo: Perspectiva, 2003.

NAKAMORI, S. **Programa Ciclovida como política de mobilidade urbana sustentável: estudo empírico na Universidade Federal do Paraná**. 2015. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Governança Pública) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2015. 230 p.

NARCISO, C. A. F. Espaço público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 9, n. 2, p. 265-291, 2009.

SANTOS, L. L. **Os movimentos desejantes da cidade**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1998.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SENNETT, R. **Carne e pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVA, R. B.; ULIAN, F.; ZIONI, S. **Mobilidades desiguais**. São Paulo: Instituto das Cidades, 2022.

TAMPIERI, G. L. C. **Belo Horizonte, as bicicletas e a utopia como estratégia de luta: uma ciclovagem pela contínua busca para transição ciclável na capital mineira e um olhar sobre a experiência de Fortaleza**. 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa do Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 2020. 374 p.

TRÓI, M. Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. **Periódicus**, Salvador, v. 1, n. 8, p. 270-298, nov. 2017; abr. 2018.

ZANOTELLI, C. L. A cidade neoliberal. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 25, n. 3, 2021.