

COMO DESENVOLVER O POTENCIAL EDUCATIVO DA VELOMOBILIDADE NUMA INSTITUIÇÃO DE ENSINO SUPERIOR?

V. Diogo*, C. Coelho²

1: inED - Centro de Investigação e Inovação em Educação
ESE-IPP, Rua Dr. Roberto Frias, 602 4200-465 Porto
e-mail: veradiogo@ese.ipp.pt

2: inED - Centro de Investigação e Inovação em Educação
ESE-IPP, Rua Dr. Roberto Frias, 602 4200-465 Porto

e-mail: {carinacoelho@ese.ipp.pt}, web: <https://ined.ese.ipp.pt/pt/projetos/o-potencial-educativo-da-velomobilidade-perspetivas-de-utilizadores-de-bicicleta>

Palavras-chave: Mobilidade Ativa, Velomobilidade, Potencial Educativo, Ensino Superior

Resumo

O projeto de investigação-ação BiPEDAL tem como mote compreender *O que se aprende a pedalar?*

O BiPEDAL — acrónimo que simboliza a nossa condição humana perspetivada por uma conceção de cultura que integra a natureza — funda-se numa conceção holística, humanista e crítica da educação, reunindo uma equipa multidisciplinar com formação nessas diferentes áreas e experiência nas três esferas educativas. Une-nos a seguinte finalidade:

Compreender e potenciar a mobilidade ativa, em especial a velomobilidade¹, como meio para o desenvolvimento integral e integrado de pessoas e comunidades, favorecendo a co-construção inclusiva de cidades educadoras.

Esta finalidade desdobra-se nos seguintes objetivos: 1) identificar barreiras culturais aos usos utilitário e recreativo da bicicleta; 2) analisar as representações e práticas que constituam fatores motivadores aos usos de bicicleta, nomeadamente, que salientem relações entre estes e a aprendizagem, o desenvolvimento biopsicossocial, a participação cívica e a inclusão de pessoas com deficiência em espaço urbano; 3) potenciar a difusão de tais relações.

No âmbito deste projeto, foi realizado um questionário à comunidade académica da ESE-IPP sobre a utilização de bicicleta e as motivações para a utilização e para a não utilização da mesma.

Este questionário foi realizado entre Maio e Junho de 2021, coincidindo com um período pandémico, já em fase de desconfinamento, porém, ainda numa situação de risco e de consternação social mais iminente perante os efeitos da pandemia, o que parcialmente poderá justificar a carência de respostas. Neste período, a proliferação de questionários online, nomeadamente, sobre os efeitos da pandemia, poderá também ter limitado a capacidade da comunidade académica se envolver neste estudo.

Com esta análise, pretendemos sensibilizar para as motivações de utilização e não utilização da bicicleta, desenvolvendo algumas reflexões contextualizadoras, baseadas na representatividade teórica dos resultados, bem como tecer algumas propostas de ação que favoreçam as condições para a velomobilidade nesta comunidade educativa.

¹ formal, não formal e informal.

ii O conceito velomobilidade enquadra-se numa abordagem sociológica à mobilidade em bicicleta e diz respeito “to the assemblage of rider, machine and space and the systemic relations of society, economy, polity and history within which they are performed. Within this triad, it is important not to reduce space to a pre-existent and static reality” (Cox, 2019, p.27).

A amostra compõe-se por 146 respondentes. A distribuição da amostra no que respeita ao género, é representativa da maior presença de pessoas do género feminino na ESE-IPP (71,9%), acompanhando a tendência de feminização do Ensino Superior. A distribuição etária com uma maior fatia de pessoas entre 18 e 23 anos de idade (45,2%), coaduna-se com a maior representatividade de estudantes (65,8%). Relativamente ao concelho de residência, o Porto é o concelho que reúne maior percentagem de inquiridos (19,2%), seguido de Vila Nova de Gaia (15%).

O questionário incidiu sobre o acesso dos inquiridos a um velocípede; as práticas de utilização da bicicleta em deslocações para a IES e para outros fins; a vontade, ou falta de vontade, de usar mais ou passar a usar a bicicleta nas suas deslocações para a ESE-IPP e as motivações para usar ou não usar a bicicleta nestas deslocações.

Entre os resultados, destaca-se que a esmagadora maioria dos inquiridos (87,7%) não utilizou a bicicleta nas suas deslocações para a ESE-IPP, nos períodos de não-confinamento.

A nossa análise focou-se nas motivações para passar a adoptar, ou não, a mobilidade em bicicleta. Entre os fatores que desmotivam essa mudança, assume mais peso (83,3%), a distância da deslocação entre o local de residência e a ESE-IPP (superior a 5 km). Outros fatores desmotivadores associam-se à falta de segurança, nomeadamente no que diz respeito às atitudes dos condutores (41%), à ausência de ciclovias no seu trajeto (39,7%) e à velocidade dos veículos motorizados (26,9%). A maioria destes fatores ultrapassam a ação direta de uma IES. Aqui, daremos ênfase às motivações para passar a usar a bicicleta. Quase metade dos inquiridos (46,6%) gostaria de passar a utilizar a bicicleta nas suas deslocações para a ESE-IPP. Urge compreender as motivações que baseiam esta manifestação de interesse, no sentido de criar condições no contexto académico, e/ou intervir de modo socialmente responsável enquanto IES, para que esta mudança se concretize neste contexto urbano. A maioria dos inquiridos indica o exercício físico regular (80,9%) como principal motivação para passar a usar a bicicleta, logo seguida da utilização de um meio de transporte não poluente (79,4%), e da vontade de ter um estilo de vida saudável (66,2%). Assim, dois dos três principais fatores que influenciam as pessoas a ter vontade de usar a bicicleta nas deslocações para a ESE-IPP, enquadram-se na temática da saúde e do bem-estar. Enquanto, o outro fator mais declarado como motivação para a velomobilidade se prende com a consciência ambiental dos sujeitos.

Perante estes dados, será adequado apostar em ações focadas na saúde e no bem-estar, explorando a sua imbricação com a saúde do planeta, nomeadamente, à luz do conceito “one health” (Prata et al, 2022) e das perspetivas do cuidado integrado das pessoas e do planeta (Moriggi et al, 2020). A velomobilidade, dado o seu elevado potencial de promoção da saúde pública, o seu grau elevado de sustentabilidade e o carácter convivial da bicicleta enquanto ferramenta (Illich, 1974), é um relevante eixo de intervenções holísticas focadas na saúde global e no cuidado.

Referências

- Cox, P. (2019). *Cycling: A Sociology of Velomobility*. Routledge.
- Illich, I. (1974). *Energy and Equity*. Cuernavaca: Ideas in Progress.
- Moriggi, A., Soini, K., Franklin, A. & Roep, D. (2020). A Care-Based Approach to Transformative Change: Ethically-Informed Practices, Relational Response-Ability & Emotional Awareness. *Ethics, Policy & Environment*, 23(3), 281-298, DOI:10.1080/21550085.2020.1848186
- Prata, J., Ribeiro, A., Rocha-Santos, T., (2022). Chapter 1 - An introduction to the concept of One Health, In J. C. Prata, A. I. Ribeiro, T. Rocha-Santos (Eds.), *One Health* (pp.1-31). Academic Press. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-822794-7.00004-6>