

27.

Pedalar desde criança: contributos do Design para a identidade de Aveiro

*Ride a bicycle since childhood: contributions
of the design for the identity of Aveiro*

Joana Ivónia Santos
Doutoranda em design
Universidade de Aveiro
joanaivonia@gmail.com

Cláudia Albino
Professora Auxiliar
Universidade de Aveiro
c.albino@ua.pt

A investigação em curso, tem como propósito compreender o papel do design na gestão e comunicação estratégica de projectos em sistemas de co-criação, com o objectivo de construir um modelo facilitador de processos exponenciais de produtos-serviços do ecossistema da bicicleta na região de Aveiro. Ambiciona-se reforçar o carácter identitário da bicicleta neste território, uma vez que as deslocações de bicicleta até meados do século XX incorporavam os hábitos das famílias da região. No entanto, esta realidade alterou-se à medida que o automóvel foi ocupando o espaço da cidade.

Sabendo que as identidades são processos em constante mutação, contemplando *habitus*, considera-se que a construção de um sentido de pertença ao território de Aveiro, de novo, pela bicicleta, implica introduzir a bicicleta pela educação desde a primeira infância.

Nesta perspectiva, apresentamos um conjunto de projectos que desenhamos, em conformidade com os objectivos do Horizonte 2020, esperando criar experiências integradoras da bicicleta nos *habitus* da comunidade. A experiência é aqui entendida como o “resultado dos fenómenos habituais, colectiva e individualmente experienciados, armazenados na memória” (Rodrigues, 1999:10).

Palavras-chave design colaborativo e participado, sustentabilidade do território, bicicleta, identidade de Aveiro.

The ongoing research aims at understanding the role of design in management and strategic communication of projects in co-creation systems, whose goal is to create a facilitator model of processes that promote and develop products – bicycle ecosystems services.

We strive to reinforce the bicycle identity character in the Aveiro region, since, up to the mid-20th century, bicycles used to incorporate the routines of families in this region. However, the importance of bicycles decreased over time, mostly due to the growing prominence of cars in the city.

*Bearing in mind that identity is a process in permanent mutation, contemplating *habitus*, we consider that the development of a new sense of belonging concerning bicycles entails their introduction in early childhood education.*

*From this perspective, we present a set of projects designed in accordance with the goals set by Horizon 2020, hoping to create experiences that may integrate bicycles into the community *habitus*, being experience here understood as the “result of common phenomena experienced both collectively and individually and kept in memory.” (Rodrigues, 2003:10).*

Keywords collaborative and participatory design; sustainability of the territory; bicycle; Aveiro identity.

Design colaborativo e participado para a sustentabilidade do território

"The emergence of a participatory culture and people-centered design will affect what companies design and produce in the future, with results more relevant and meaningful to people's lives."(Sanders, 2000, p9)

Desde os anos oitenta temos vindo a deparar-nos com uma mudança de atitude de certos negócios perante os seus clientes. Elizabeth Sanders, refere a dimensão da participação humana nos processos, da visão focada no consumidor, tendo vindo o utilizador a ganhar níveis de participação crescente em alguns negócios nos últimos anos, há um aumento evidente, no papel assumido pela "pessoa" como co-criador de produtos/serviços, reforçado a necessidade de criar não apenas "para" mas "com" as pessoas, criando melhores serviços e produtos e mais ajustados ao que são as verdadeiras necessidades (Sanders, 2002 in Fuad-Luke, 2009).

"While design has been traditionally concerned with objects and processes, we have to recognize the impact that those objects have on people. We have to stop thinking of design as the construction of graphics, products, services, systems and environments, and think about those as means for people to act, to realize their wishes and satisfy their needs" (Frascara, 2003, p33).

Falamos em co-design quando nos referimos a um processo de design desenvolvido por várias pessoas, conjuntamente. Considerando-se co-designers, os designers profissionais, os cidadãos e outros profissionais que identificam problemas ou necessidades, desenvolvem um briefing, e desenham a solução em conjunto, podendo usar um processo de co-design aberto ou fechado caso esteja aberto à participação de todos ou restrito a um grupo de participantes e organizações. (Fuad-Luke, Anja-Lisa, & Katharina, 2015). Conceitos de co-design, design colaborativo ou design participado ou design activista, tomam como princípio o trabalho em conjunto, reunindo várias competências em prol de um objectivo comum. (Fuad-Luke, Manzini, Margolin)

Nestas abordagens o design usa metodologias de investigação das ciências sociais, suportes visuais, modelos de sessões de trabalho e workshops, técnicas de observação e dinâmicas de grupo, tornando-se um importante elemento na facilitação e criando design thinking como processo cujo principal promotor é o designer. (Tschimmel, 2012)

O Design assume um papel catalisador para a inovação no desenvolvimento de produtos e serviços (Manzini 2008, Moraes 2010, Tschimmel, 2012), estimulando novas formas de pensar, de sentir e de trabalhar (E. B.-N. Sanders, 2002)

O conceito de experiência participada (Pastori 2009) não apenas tendo em vista um processo ou conjunto de metodologias, acredita que todas as pessoas têm algo para oferecer ao processo de design, e que pode ser articulado, e criativo dando-lhes as ferramentas apropriadas para se expressarem (Pastori 2009, Sanders, 2002), gerando soluções que são culturalmente, economicamente, socialmente e ambientalmente sustentáveis (Florida 2004, Landry, 2000).

Enquanto facilitador na criação de soluções mais sustentáveis, que respondam a necessidades sociais, aumentando o bem estar e reduzindo recursos ambientais (Vezzoli & Manzini, 2008), o designer assume um papel preponderante, concebendo soluções materiais ou imateriais, como produtos, serviços, políticas, na actual complexidade territorial (Margolin 2014).

A designer Anna Meroni refere-se a comunidades criativas como grupos de pessoas inovadoras que se organizam, atuam e cooperam entre si na resolução um problema local para satisfazer as suas necessidades e interesses, criando novas possibilidades e/ou melhoria de soluções inovadoras para formas mais sustentáveis de vida (Meroni, 2007). Neste contexto das comunidades criativas, o designer passa a trabalhar para e com as pessoas (Jégou & Manzini, 2008; Manzini, 2013; Meroni, 2008), respondendo de forma colaborativa, agindo como facilitador, suportando, promovendo e acelerando iniciativas contributivas para a dinamização dos recursos do território (Manzini, Rizzo, Francesca, 2011). Deste modo, segundo Lia Krucken, exponencia-se a possibilidade de valorização do património cultural imaterial, fazendo reconhecer e tornar reconhecíveis valores e qualidades locais dos territórios (Krucken, 2009).

A evolução do design centrado no utilizador para uma perspectiva centrada em processos colaborativos, altera o papel do design, criando novos domínios de saber e conseqüentemente novas formas de perspectivizar o seu papel na sociedade. Neste seguimento poderemos introduzir o conceito emergente de Design Activism, onde o design ganha a dimensão de procurar e actuar para uma mudança catalisadora, promovendo mudanças sociais, políticas e económicas, actuando como facilitador, autor, co-autor, co-criador (Fuad-Luke et al., 2015)

Design colaborativo e design activista, dão especial relevância ao que são as dinâmicas comportamentais do grupo e da comunidade a que o projecto se destina. Integrar estas dinâmicas no projecto de design, recorrendo à observação, comunicação de estratégias latentes ou implementadas, é um contributo do designer como facilitador, e no papel de criador de cenários futuros aumentando o potencial de sucesso das iniciativas, assim como a competitividade e a reafirmação do local através do auto-reconhecimento que a população tem dos seus atributos territoriais. (Manzini & Milano, 2001) (Fuad-Luke, 2013)

Como esclarece de novo Castells, "quem constrói a identidade coletiva, e para quê essa identidade é construída, são em grande medida os determinantes do conteúdo simbólico dessa identidade,

bem como de seu significado para aqueles que com ela se identificam ou dela se excluem” (1999, p.23). Nesse contexto, o envolvimento da população é fundamental para a consolidação de uma imagem coletiva, pois reforça hábitos sociais que valorizam o território.”

[<http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo/61>]

Nesta perspectiva o modelo “SLOC” (Manzini, 2010) é um modelo de referência para o projecto que nos propomos desenvolver no território de Aveiro. O modelo assume a participação e a interação da comunidade, reforçando a escala de proximidade (S- Small, L – Local) abrindo (O-Open) e adoptando lógicas globais, tirando partido de conhecimentos da sociedade em rede e conectada (C- Connected). O design tem um papel relevante na mediação destes processos, pelas suas características intrínsecas à disciplina, na antecipação de cenários. (Manzini, 2003), na comunicação de iniciativas utilizando recursos apropriados e contribuindo para mudança de comportamentos. Ao cruzamento desta inovação tecnológica e social, mediado pelo design, Manzini chama “design para a inovação social e sustentabilidade”.

A Bicicleta no contexto actual

As actuais políticas europeias, procuram encontrar soluções de transporte mais eficientes, menos poluentes, minimizando o impacto sobre o clima e o meio ambiente, melhorando a mobilidade e o descongestionamento sobretudo das áreas atribuindo à bicicleta um interesse crescente (“Horizon 2020 - European Commission,” n.d.). A bicicleta urbanas é considerada o meio de transporte mais eficaz para percursos urbanos até 7km aproximadamente e o meio de transporte com maior eficiência energética (Ciclando, 2012), pelo que este meio de transporte, adquire uma posição crescente nas agendas políticas de ordenamento e planeamento dos territórios e nas políticas económicas com particular interesse nas indústrias não só directamente ligadas à bicicleta, como também nos serviços, no desenvolvimento de tecnologias e materiais, que a ela podem ser associadas.

A mobilidade em Portugal tem sido tema recorrente no planeamento estratégico do território e na criação e definição de políticas sustentáveis, valorizando a bicicleta (Ciclando, 2012), não apenas como artefacto, mas numa perspectiva holística da sustentabilidade do território, envolvendo os campos sociais, culturais, económicos. Nesta perspectiva, a comunidade mais informada, e consciente ambientalmente, deverá desempenhar um contributo para uma mudança de paradigma no que à mobilidade urbana diz respeito.

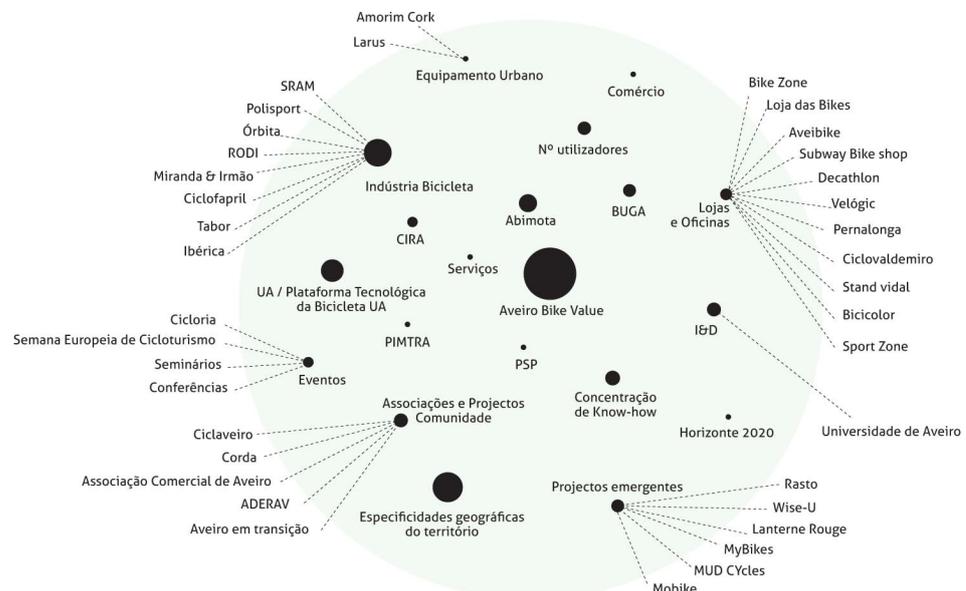
“É cada vez mais reconhecida a importância dos modos suaves na promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis, já que a sua utilização contribui para a redução do impacto negativo dos transportes, ao mesmo tempo que aumenta o bem-estar e a saúde dos cidadãos.” (Ciclando, 2012)

Reforçando as orientações do Horizonte 2020, a bicicleta entra nas agendas para a definição de políticas sustentáveis. Neste contexto, o governo português apresentou o programa Eco.Mob que “assenta em três grandes eixos de atuação: gestão da mobilidade, tecnologia e comportamentos e tem como objetivo melhorar a eficiência económica e desempenho ambiental das deslocações associadas à Administração Pública” (Pereira, 2015).

A bicicleta na região de Aveiro

O ecossistema da bicicleta existente na região de Aveiro permite-nos reflectir sobre qual o contributo que o design pode ter para a (re)construção de uma identidade territorial da região associada à bicicleta.

Imagem 1. Representação do ecossistema da Bicicleta na região de Aveiro, desenvolvido pela autora.



Aveiro é a região portuguesa onde o uso da bicicleta está acima da média nacional (Jornal de Notícias, 2013), sendo reconhecida como a região das bicicletas em Portugal. Salienta-se que a geografia do próprio território plano e os percursos casa-trabalho maioritariamente curtos são historicamente factores determinantes para a utilização da bicicleta. Verifica-se também que há na região uma grande tradição e concentração de indústria relacionada com a bicicleta e seus componentes o que proporcionou o surgimento em Águeda da Associação Nacional dos Industriais de Bicicletas, Ciclomotores, Motociclos e Acessórios (ABIMOTA).

Simultaneamente um conjunto de projectos pioneiros – Ciclória; Bicicleta Gratuita de Aveiro (BUGA); Plataforma Tecnológica da Bicicleta e Mobilidade Suave da Universidade de Aveiro; Portugal Bike Value – ampliaram a comunicação e reconhecimento da região associada à bicicleta. Este conjunto de factores são certamente favoráveis para que a região de Aveiro concentre a maior taxa de utilizadores de bicicleta em Portugal (Jornal de Notícias, 2013) sendo por isso designada também pela capital das duas rodas em Portugal.

Nos censos de 2011, publicados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), no indicador “população residente que vive a maior parte do ano no alojamento em que trabalha ou estuda, qual o principal meio de transporte que habitualmente utiliza no trajeto de casa-local de trabalho ou estudo”, a população da Murtosa lidera a utilização da bicicleta, com uma percentagem de 16,9%, seguida da de Ílhavo com 9,7% e da de Estarreja com 6,8%. Aliás, o Baixo Vouga é líder da tabela de sub-regiões, com uma média de 3,9%, oito vezes superior a média nacional de 0,5% (INE, 2011). Ainda de acordo com os mesmos censos, a Gafanha da Nazaré é a freguesia do país com maior número de utilizadores diários de bicicleta. Na escola secundária da Gafanha da Nazaré, o elevado número diário de bicicletas estacionadas, é revelador da utilização privilegiada pelos alunos deste meio de transporte: dos 770 alunos 550 utilizam diariamente a bicicleta. (Ciclaveiro, 2015).

A Gafanha da Nazaré e a Murtosa são dois bons exemplos de territórios com capacidade de integrar a bicicleta nos hábitos das famílias, mas contudo são claramente duas excepções a nível nacional: “Portugal encontra-se com níveis abaixo das médias europeias, no que respeita ao uso da bicicleta” (Ciclando, 2012).

Segundo diagnóstico efectuado, ao nível do que são as médias e metas europeias relativamente às deslocações em bicicleta, Portugal regista um aumento de 1 para 1,6% entre 2007 e 2010, estando ainda muito distante da média europeia de 7,4%, apresentando-se a Hungria com 19,1%, a Dinamarca com 19%, a Suécia com 17,1% e a Bélgica 13,4% (Ciclando, 2012).

Memória e cultura “da” e “pela” bicicleta: introdução da bicicleta na infância

“É o meu meio de transporte, mas é já desde pequenita” (SIC Notícias - País, 2013).

“À primeira vista, a memória parece uma coisa inerte, presa ao passado – a lembrança de algo que aconteceu e ficou parado no tempo. Mas um olhar mais cuidadoso revela que a memória é dinâmica e conecta as três dimensões temporais: ao ser evocada no presente, remete ao passado, mas sempre tendo em vista o futuro” (“Memória cultural: o vínculo entre passado, presente e futuro – IEA”, 2015).

Aprender a andar da bicicleta é para uma grande parte das crianças e famílias um marco importante no seu crescimento. O ritual de aprendizagem memoriza e marca a passagem para uma fase de maior autonomia e sentimento positivo de independência.

Saber andar de bicicleta tem um importante papel no desenvolvimento social e motor de uma criança. Andar de bicicleta promove a aprendizagem do equilíbrio, desenvolve a motricidade, aumenta o desenvolvimento muscular, contribui para uma maior consciência ambiental, respeito pela natureza e pelo espaço público, consciência social e desenvolve relações de proximidade e cidadania. Andar de bicicleta contribui para o desenvolvimento da autoconfiança, da auto-estima e potencia um sentimento de segurança e de bem-estar (“CYCLE Kids | Moving children towards healthy futures!”, 2015).

O mesmo projecto Cycle Kids reforça ainda que incentivar uma criança, desde cedo, para a utilização da bicicleta como meio de transporte frequente, contribui para um aumento da capacidade de visualização e percepção do espaço e do território. Este maior conhecimento sobre o espaço da cidade pela experimentação, contribui para a construção de um sociedade mais próximas e por consequência mais colaborativa e resiliente. A bicicleta pode promover laços de proximidade entre vizinhos, com o comércio local, com a cidade e os seus espaços, aumentando os níveis de confiança e segurança, construindo um sentido de pertença pela bicicleta, aumentando o respeito pelo espaço público, pela cidade e pelo bem estar comum.

Outras vantagens da utilização da bicicleta são a autonomia na escolha dos trajectos, a libertação do excesso de calorias, o ganho de massa muscular e consequentemente a melhoria do funcionamento cardiorespiratório.

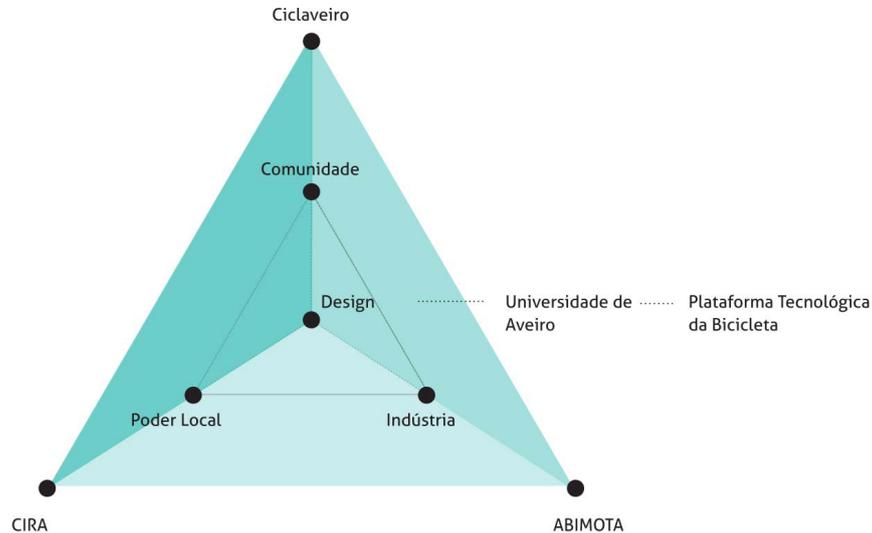
Pedalar desde criança no território de Aveiro

Uma vez que consideramos necessário familiarizar a bicicleta nas gerações mais novas de forma a que a bicicleta seja de novo um elemento identitário de Aveiro, enunciamos agora um conjunto de projectos colaborativos – nos quais o design tem um papel mediador e facilitador relevante – para introduzir a bicicleta na vida das crianças de forma a que a sua utilização passe a ser um hábito.

Este conjunto de projectos específicos enquadram-se no sistema previamente desenhado, no âmbito desta investigação, que envolve a comunidade, a indústria e o poder local e o design enquanto mediador, facilitador ou indutor de projectos participados e colaborativos.

Esta investigação propõe-se incentivar e articular na indústria, na comunidade e no poder local a co-criação e co-produção de produtos/serviços pelo design relacionados com a bicicleta na região de Aveiro, contribuindo para a construção de uma identidade territorial com forte conotação da bicicleta à região, moldando um sentimento de pertença e de apropriação da bicicleta como algo nosso, da comunidade, que cria valor de forma sustentável aumentando ainda a competitividade do território.

Imagem 2. Triangulação de áreas e agentes envolvidos.



A comunidade será representada pelo projecto Ciclaveiro. O grupo informal Ciclaveiro é um projecto de cidadania activa, que tem como objectivo promover e incentivar a utilização da bicicleta como meio de transporte frequente nos percursos urbanos, actuando essencialmente na cidade de Aveiro. (Ciclaveiro, 2015)

O projecto nasce no final de 2014, partindo de um grupo integrado no projecto Aveiro em Transição, onde existia um grupo de pessoas interessadas no tema da mobilidade sustentável e dentro dos princípios da transição ("Welcome | Transition Network," 2015). O projecto Aveiro em Transição, integra uma rede mundial de cidades em transição, fazendo parte de uma rede internacional Transition Networks, que procura inspirar, encorajar e ligar comunidades para a passagem para um modelo de transição, criando comunidades mais próximas, resilientes, com iniciativas próprias e que procuram uma redução das emissões de CO2 e uma menor dependência do petróleo.

O Ciclaveiro nasce, neste contexto, após um primeiro apelo inicial lançado pela investigadora e reunindo um grupo de cidadãos, que tinham como principal motivação colaborar para uma melhoria da mobilidade na cidade de Aveiro, tendo como principal foco a utilização da bicicleta. O grupo inicialmente era de cinco pessoas às quais se foram juntando outros elementos, sendo actualmente de trinta pessoas. Estas pessoas têm os mesmos propósitos e vontade para desenvolver projectos com e para a comunidade, promovendo o aumento de utilizadores regulares de bicicletas na cidade, no que são os chamados movimentos pendulares (ex: casa-trabalho; casa-escola; casa-compras). O Ciclaveiro têm vindo, desde a sua criação, a dinamizar acções de promoção de proximidade com a comunidade, aumentando os seus pontos de contacto, com a mesma, através de iniciativas e projectos ("Projetos - Ciclaveiro," n.d.) onde o principal objectivo é promover, estimular e comunicar as vantagens de andar de bicicleta na cidade, num terreno maioritariamente plano, tendo em consideração que a bicicleta é o meio de transporte mais eficiente em percursos urbanos até 7km (Ciclando, 2012). A cidade de Aveiro tem aproximadamente uma distância entre pontos extremos de 8km pelo que a bicicleta é um meio de deslocação eficiente contribuindo ainda, como já referido, para aproximar cidadãos e contribuir para uma melhoria da qualidade do ambiente e do espaço público, ou seja, para a construção de um território mais sustentável.

As acções – mapeamento da cidade ciclável de Aveiro; Aveiro Bicycle Experience; Ciclofincas mensais dinamizadas na cidade e no *campus* da Universidade de Aveiro; curso de montras temáticas intitulado "aveiro e a bicicleta"; a redacção de artigos mensais para o jornal local; convites dirigidos a entidades ou personalidades para a escrita de artigos sobre a utilização da bicicleta para o blog do projecto, campanhas de sensibilização para o respeito por ciclovias da cidade, acções de recepção a novos estudantes da Universidade divulgando como se podem deslocar de bicicleta na cidade o "Mini Rodas" (um encontro e passeio de mini-ciclistas) e ainda ou a colaboração com a Universidade de Aveiro no projecto "Quintas a pedal para a UA" –desenvolvidas pelo grupo Ciclaveiro envolvem cada vez mais pessoas e são alguns exemplos de projectos nos quais temos participado possibilitando fortes pontos de aproximação à comunidade e que consideramos fundamentais para a motivação e o desenvolvimento desta investigação.

O poder local, é representado pela CIRA – Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, instituição pública de natureza associativa e âmbito territorial que visa a realização de interesses comuns

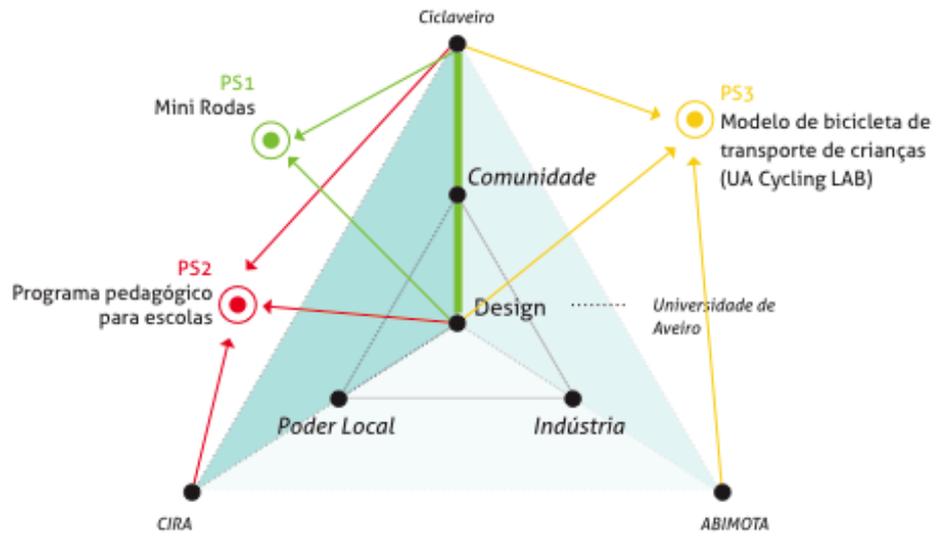
dos onze municípios que a integram em prol do desenvolvimento território. A CIRA tem como visão contribuir para uma região com identidade e dinamismo, coesa, sustentável e geradora de oportunidades (CIRA, 2015).

A ABIMOTA representa a indústria e integra as Confederações Europeias dos Fabricantes de Bicycletas e de Acessórios para a Indústria das Duas Rodas. A ABIMOTA constitui-se como uma plataforma agregadora de parcerias de associações entidades e instituições, conduzindo actualmente o processo para a criação de um “Cluster de Competitividade de Mobilidade Suave”, pretendendo mobilizar actores económicos para a partilha colaborativa.

A partir da triangulação estabelecida na imagem 1, com o objectivo de integrar a bicicleta desde a infância nos hábitos da comunidade, propõem-se agora três projectos, nos quais o design tem um papel relevante, sendo mesmo um impulsionador estratégico, que enunciamos na imagem 2:

PS1 Mini Rodas; PS2 modelo pedagógico para as escolas; PS3 Modelo de bicicleta de transporte de crianças (UA Cycling Lab).

Imagem 3. Propostas de projectos co-criação de produto-serviço (PS) para a integração da bicicleta desde a infância.



PS1 Mini Rodas - Promoção da utilização da bicicleta na população infantil

Para estimular o hábito da utilização da bicicleta na cidade, o grupo Ciclaveiro promove acções específicas para diferentes públicos, reforçando a necessidade de promover e estimular hábitos que devem ser criados desde cedo, colocando o papel da educação como fundamental para um trabalho de educação e enraizamento da bicicleta como transporte preferencial sobretudo em circuitos urbanos, na região de Aveiro.

O projecto Mini Rodas (PS1) surgiu pela primeira autora deste artigo que agora se apresenta é promovido e desenvolvido pelo grupo Ciclaveiro, para um público especificamente infantil.

Este projecto pretende ser um estímulo para que as crianças iniciem um processo de aprendizagem de circulação de bicicleta no espaço público, convivendo com outros mini-ciclistas procurando contribuir assim para a adopção da bicicleta como um elemento identitário da comunidade onde se insere, aumentando o sentido de pertença ao território pela bicicleta e fomentando a criação de massa crítica, promovendo uma mudança de comportamentos e de hábitos.

A visão transdisciplinar e holística do design integrado neste projecto assume um papel estratégico relativamente ao desenho do conceito do projecto, à mediação para a co-criação da mecânica do mesmo, facilitando a comunicação e o envolvimento activo de de agentes internos e externos ao grupo, incluindo: autarquias; escolas e associações de pais; comércio local; a indústria local ligada à bicicleta e marcas a ela associadas e ainda os órgãos de comunicação social.

O projecto consiste em convidar, crianças até aos 10 anos, a trazerem os seus triciclos, bicicletas de equilíbrio/aprendizagem e bicicletas infantis, para um pequeno percurso simples, curto e acessível.

O objectivo principal deste evento é sensibilizar e responsabilizar a comunidade, em especial as famílias com crianças, para a importância da introdução da bicicleta como meio de transporte desde a primeira infância em percursos pendulares.

O evento de aproximadamente 2.30h prevê uma fotografia de grupo que deverá ser uma “memória do futuro” dos futuros utilizadores de bicicleta na cidade de aveiro. Este registo, tem uma forte carga simbólica, para uma mudança pretendida no paradigma da mobilidade da cidade. Uma antecipação do futuro, começado o seu registo no presente, memorizando o início da mudança.

O Mini Rodas prevê a participação de 75 crianças com idade inferior a 10 anos, alcançando uma comunicação próxima com pais, professores, irmãos, tios, amigos, primos e vizinhos, a comunidade em geral, a autarquia e estabelecimentos comerciais e órgãos de comunicação social.

O percurso inclui actividades lúdicas, como jogos especificamente desenhados para o evento, que pretendem aumentar a relação empática das crianças com a bicicleta.

O projecto Mini Rodas, pelo seu objectivo estratégico, deverá ser um evento com periodicidade bi-



Imagens 4. Cartaz de comunicação do evento desenvolvido pela autora.



Imagens 5. Certificado de participação no evento desenvolvidas pela autora.



Imagens 6. Autocolante do evento desenvolvido pela autora.

nual. Pretende-se assim, através de uma acção não efémera, a avaliação de públicos e do impacto que esta iniciativa possa alcançar para a comunidade local. O impacto do evento Mini Rodas será medido e avaliado, através do registo do número de participantes, do mudança hábitos, do reconhecimento e envolvimento da comunidade, do registo de testemunhos e das experiências vividas. Neste projecto específico, o design facilita e desenha o desenvolvimento de soluções que exigem uma visão alargada do projecto, envolvendo produtos, serviços e comunicação de forma conjunta e sustentável (Krucken, 2009), contribuindo para o desenvolvimento, concretização e sucesso do mesmo.

PS2 - Programa pedagógico de integração da bicicleta a partir do ensino pré- escolar. A introdução da bicicleta na comunidade escolar e a valorização da identidade territorial relacionada com a bicicleta

"When people from abroad visit Denmark, they are often very surprised by our bicycle culture. How come you cycle so much? they ask. The short answer is: we start early"
(*"Cycling to kindergarten -The official website of Denmark," 2015).*

Para (re)integrar a bicicleta na cultura da região de Aveiro, "começar cedo" parece ser uma prioridade, aumentando, desde a infância, os pontos de contacto continuamente, num processo de aculturação pela (re)aculturação da bicicleta. As escolas são um espaço de aprendizagem, onde a identidade dos lugares e as suas memórias devem ter o seu espaço de valorização e transmissão de conhecimento para as gerações vindouras. Conhecer a realidade vivida, para a construção de um sentido de pertença pelo local, pelas origens e pela história do território, abre espaço à incorporação da bicicleta e do papel que esta já teve e poderá vir a ter na região de Aveiro, junto da comunidade em geral e da escolar em particular. A proposta que apresentamos, ainda numa fase inicial, pretende desenhar um programa/modelo pedagógico específico para as escolas da região de Aveiro, através de um conjunto de actividades, tendo a bicicleta como elemento e conceito central na recuperação das memórias da bicicleta na região e na passagem do conhecimento de todas as actividades a ela associadas às novas gerações. A esta componente diferenciadora e específica do território da memória da identidade de Aveiro associada à bicicleta, junta-se um conjunto de benefícios da utilização da bicicleta, como já referimos, para a saúde, para o ambiente, para o espaço público e para a economia. O programa será desenvolvido para crianças do pré-escolar e ensino básico e envolverá activamente famílias, professores, comunidade, indústria, forças policiais e autarquias para a sua implementação. Perspectiva-se a construção de resultados futuros mensuráveis, integrando a utilização da bicicleta como transporte privilegiado na região de Aveiro, a partir do ensino básico. A valorização das memórias do passado da bicicleta na região de aveiro, através da sua recolha, envolvendo as famílias e a comunidade e a integração da temática em trabalhos escolares transdisciplinares – nas quais se incluem disciplinas das artes, das ciências e das humanidades – permitirão a concretização de exposições de memórias do território recolhidas, aulas de mecânica de bicicleta, visitas de estudo a indústrias da região, experiências de bicicleta na cidade (como por exemplo: ir a uma aula de natação desbloqueando-se de bicicleta), e deverão incorporar o programa, promovendo ainda a educação para a cidadania. Este conjunto de acções facilitará e promoverá uma aproximação e familiarização com a bicicleta, como meio de transporte utilitário e benéfico, inculcando precocemente hábitos de mobilidade sustentável, e uma preocupação e conhecimento pelo território e pela comunidade envolvente facilitadora e impulsionadora de hábitos de mobilidade. Ambiciona-se que este programa após os testes necessários em turmas piloto, possa vir a integrar o plano curricular das escolas da região, estimulando a construção de uma cultura colaborativa. empreendedora, capaz de se afirmar como massa crítica relativamente à área da mobilidade e ao seu impacto na vida da sociedade. O design, aqui representado também pela primeira autora enquanto co-designer do projecto, na sua criação e implementação, é evidenciado pelo seu conhecimento holístico, reforçando o papel do designer criador de cenários futuros e de mediador e facilitador de processos, na elaboração da teia complexa da estratégia do programa e do desenho da sua comunicação, envolvendo educadores, psicólogos, sociólogos, médicos, autarquias, mecânicos, comerciantes e indústria.

"como designer, a capacidade de integrar redes possíveis de de conexões distintas, isto é, de relacionar todos os aspectos materiais e imateriais, o serviço, a distribuição e a logística, a imagem e a comunicação com o mercado, nos habilita a reconhecer e conectar valores e a convertê-los em atributos mensuráveis, em forma de inovações." (Krucken, 2009)

PS3 Kit a minha bicicleta

O O PS3, numa fase inicial e sem uma designação específica, pretende projectar um kit de um modelo de bicicleta de aprendizagem que as crianças possam construir, com objectivo de reforçar e apoiar o projecto PS2. Considera-se aqui bicicleta de aprendizagem, um modelo de bicicleta de duas rodas sem pedais, que poderá evoluir para modelo com pedais, chamadas também de bici-

clela de equilíbrio, *balance bike* ou *running bike*. Pretende ser um modelo de bicicleta evolutiva, que acompanha a criança desde os 18 meses até os quatro ou cinco anos de idade. Com o objectivo maior de construção de um sentido de pertença colectivo, considera-se que a procura de uma identidade colectiva começa pela construção e reforço de uma identidade individual (Azevedo, 2000). É sobre esta integração e envolvimento do “eu” na construção que pretendemos aumentar o sentimento de apropriação pelo objecto, neste caso pela bicicleta, desde a infância. Fazer, construir, montar os nossos próprios objectos, relaciona-nos com os mesmos de uma forma mais intensa e vinculativa, torna-os mais nossos, aumentado o sentimento de apropriação e a criação de uma relação emocional com o objecto, neste caso com a bicicleta. Na procura da individualidade e do encontro do “eu”, procuramos relacionar-nos com o mundo que nos rodeia tornando-o mais nosso. Por outro lado a construção da identidade colectiva existe quando se encontra um conjunto de atributos e semelhanças que unem determinado grupo e que os aproxima (Azevedo, 2000). Se por um lado a construção de uma bicicleta “do it yourself” para crianças promove a ligação “eu” e do “objecto”, por outro cria uma comunidade com aprendizagens e experiências semelhantes construindo, através de uma identificação com a experiência vivida, uma identidade colectiva. Justifica-se a pertinência da criação de um kit de um modelo de bicicleta de aprendizagem “do it yourself”, com esta necessidade para a construção do sentido de pertença ao território pela bicicleta. Esta aprendizagem pela experimentação da construção da sua própria bicicleta, envolvendo crianças, famílias e comunidade aumenta também os pontos de contacto e a criação de relações com um maior número de envolventes, amplificando os objectivos acima referidos. Este projecto – no qual a primeira autora do artigo é uma das designers da concepção do produto – pretende ser um ponto de encontro entre várias áreas de conhecimento através de um trabalho de co-criação que poderá ser desenvolvido num contexto académico, numa primeira fase, no âmbito do UA Cycling Lab, promovido pela Plataforma Tecnológica da Bicicleta da Universidade de Aveiro. O PS3 é um projecto colaborativo, que envolverá também a investigadora como articuladora do conhecimento do meio académico da Universidade de Aveiro, da indústria e da comunidade.

Considerações finais

Esta investigação em curso, permite-nos considerar que a construção de um sentido de pertença à região de Aveiro pela bicicleta, implica um trabalho continuado, colaborativo e participado, integrador das crianças desde a idade do pré-escolar.

Através do conjunto de projectos enunciados ambiciona-se impulsionar o aumento de hábitos sustentáveis, através do reconhecimento da bicicleta como meio preferencial de transporte utilitário da região.

Constatamos no desenho destes projectos, que o design tem um papel estratégico na mediação de processos complexos, colaborativos e em co-criação, envolvendo vários agentes para um objectivo comum. Também se observou ser necessário e fundamental, para o sucesso dos próprios projectos, o bom desempenho do design na comunicação da complexidade intrínseca dos seus programas, com o duplo objectivo de envolver todos os actores neles implicados assim como os seus públicos.

Ambiciona-se que este conjunto de projectos integrados, gere um compromisso colectivo para a construção sólida de um sentido de pertença à região pela bicicleta, que possibilite reconhecê-la, num futuro próximo, como um elemento identitário da região de Aveiro.

Referências Bibliográficas

- AZEVEDO, J. (2000). *Culturas: a construção das identidades*. Porto : Universidade do Porto. Faculdade de Letras.
- Ciclando*. (2012). Plano Nacional da Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves. Disponível em www.imtt.pt - acedido a 10 de Maio 2015.
- Ciclaveiro*. (2015). Disponível em <http://ciclaveiro.pt> - acedido a 30 de Setembro de 2015.
- Cl Região de Aveiro*. (2015). Disponível em http://www.regiaodeaveiro.pt/PageGen.aspx?WMCM_Pageinald=27800 - acedido a 9 de Outubro de 2015
- (2015). *CYCLE Kids | Moving children towards healthy futures!*. Disponível em <http://www.cyclekids.org/program> - acedido a 24 de Setembro de 2015.
- FRASCARA, J. (2003). *Design and the Social Sciences: Making Connections*. CRC Press.
- FLORIDA, R. (2004). *The rise of the creative class*. New York, Basic Books.
- FUAD-LUKE, A. (2009). *Design Activism: Beautiful Strangeness for a Sustainable World*. 1º ed. Earthscan, Londres.
- FUAD-LUKE, A.; ANJA-LISA, H.; & KATHARINA, M. (2015). *Agents of Alternatives Re-designing Our Realities*. Agents of Alternatives, 1ª edição, Berlin.
- Horizon 2020 - European Commission*. (2015). disponível em <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/> - acedido a 10 de Maio de 2015.
- KRUCKEN, L. (2009). *Design e território - Valorização de identidades e produtos locais*. 1–20. Studio Nobel.
- LANDRY, B. C. (2000). *Lineages of the Creative City. Reflect (Creativity and the City: How the Creative Economy Is Changing the City)*. 42–55.

- MANZINI, E.; & MILANO, P. (2001). *Scenarios of sustainable ways of living Local and global visions : first results of an international program of design workshops 1. Ideas of wellbeing and scenario building : a social role for designers*, 1–13.
- MARGOLIN, V. (2014). *Design e Risco de Mudança*, 31-34. Senhora da Hora, ed. ESAD
- Memória cultural: o vínculo entre passado, presente e futuro – IEA*. (2015), disponível em <http://www.iea.usp.br/noticias/memoria-cultural> - acessado a 30 de Setembro de 2015.
- MERONI, A. (2008). *Strategic design: where are we now? Reflection around the foundations of a recent discipline*. Strategic Design Research Journal, 1(1), 31–38. doi:10.4013/sdrj.20081.05
- MORAES, D. (2010). *Metaprojecto, o design do design*. São Paulo, ed. Blucher.
- Notícias, Jornal de. (2013, Março 26). *Aveiro é líder nas bicicletas com 15 mil utilizadores/dia*.
- PASTORI, D., et al. (2009). *Strategic management process design e o pensamento sistêmico: a emergência de novas metodologias de design*. In: Strategic Design Research Journal, Vol.2:11–23 janeiro–junho 2009. Unisinos.
- PEREIRA, P. (2015). *Programa ECO.Mob entra hoje em vigor no Estado*. disponível em <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=47473> - acessado a 3 de Agosto de 2015.
- Plataforma Tecnológica da Bicicleta e Mobilidade Suave › contexto*. (2015) disponível em <http://www.ua.pt/ptbicicleta/PageText.aspx?id=18703> - acessado a 24 de Fevereiro 2015,
- RODRIGUES, A. (1999). *Comunicação e Cultura. A experiência cultural na era da informação*. Lisboa, ed. Editorial Presença.
- SANDERS, E. B. (2000). *Generative Tools for Co-Designing* - Sanders.pdf. Collaborative Design, 3–12. doi:10.1007/978-1-4471-0779-8_1
- SANDERS, E. B.-N. (2002). *From user-centered to participatory design approaches*. In Design and the Social Sciences: Making Connections, 1–9. doi:10.1201/9780203301302.ch1
- SIC Notícias - País. (2013), disponível em <http://sicnoticias.sapo.pt/pais/2013-06-16-alunos-de-escola-da-gafanha-da-nazare-fazem-da-bicicleta-o-meio-de-transporte-preferido> - acessado a 30 de Setembro de 2015.
- TSCHIMMEL, K. (2012). *Design Thinking as an effective Toolkit for Innovation*. of the XXIII ISPIM Conference: Action for Innovation, disponível em http://www.ispim.org/abstracts/The Proceedings of The XXIII ISPIM Conference 2012 Barcelona, Spain - 17-20 June 2012/tschimmel_katja.html, acessado a 8 de Outubro de 2015
- VEZZOLI, C., & MANZINI, E. (2008). *Design for Environmental Sustainability*. (Spinger, Ed.). doi:10.1007/978-1-84800-163-3
- Transition Network. (2015), disponível em <https://www.transitionnetwork.org/> - acessado a 8 de Outubro de 2015.
- Vivam as bicicletas na Gafanha da Nazaré!* (2015), disponível em <https://ciclaveiro.wordpress.com/2015/07/12/vivam-as-bicicletas-na-gafanha-da-nazare/> - acessado a 24 de Setembro de 2015.