

A cidade para quem?

Quotidianos cicláveis
nas ruas lisboetas
do século XX

Catálogo da exposição

The city for whom?

Daily velomobilities
in Lisbon's streets
in the twentieth century

Exhibition catalogue



A cidade para quem?

**Quotidianos cicláveis
nas ruas lisboetas
do século XX**

Catálogo da exposição

The city for whom?

**Daily velomobilities
in Lisbon's streets
in the twentieth century**

Exhibition catalogue

TÍTULO | TITLE

A cidade para quem? Quotidianos cicláveis nas ruas lisboetas do século XX. Catálogo da exposição |
The city for whom? Daily velomobilities in Lisbon's streets in the twentieth century. Exhibition catalogue

COORDENAÇÃO | EDITOR

M. Luísa Sousa

PRODUÇÃO E INVESTIGAÇÃO | PRODUCTION AND RESEARCH

M. Luísa Sousa, Diego Cavalcanti (projecto de investigação | research project Hi-BicLab)

TEXTOS | TEXTS

M. Luísa Sousa, Diego Cavalcanti, Charlotte Seegers, Hugo Silveira Pereira

FOTOGRAFIAS | PHOTOGRAPHS

Fotografias actuais (2022) | Modern photographs (2022): Charlotte Seegers

Fotografias antigas | Old photographs: Salvador Almeida Fernandes, José Artur Leitão Bárcia, Joshua Benoliel, Alberto Carlos Lima,
Casa Fotográfica Garcia Nunes, Arnaldo Madureira, Judah Benoliel, Eduardo Portugal

Fotografias antigas cedidas por | Old photographs courtesy of: Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico

DESIGN GRÁFICO | GRAPHIC DESIGN

Alda Teixeira

CAPA | COVER

Ângela Espinha, a partir de montagem de | from the layout by Diego Cavalcanti, com fotografias de | with photographs by Charlotte Seegers
e | and Judah Benoliel (AML | F)

REVISÃO | REVISING

M. Luísa Sousa, Bernardo Pereira

ISBN 978-989-9028-81-4

Depósito Legal 515736/23

DOI: 10.34619/kozk-zbuc

Lisboa, junho 2023

EDIÇÃO | PUBLISHED BY



www.sitiodolivro.pt

publicar@sitiodolivro.pt

(+351) 211 932 500

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da | this work is funded by Portuguese national funds through the: FCT. Fundação para a
Ciência e a Tecnologia, I.P., «EXPL/FER-HFC/0847/2021», projecto de investigação **Hi-BicLab. Laboratório de História para Mobilidades
Urbanas Sustentáveis: Políticas cicláveis de Lisboa** | research project **Hi-BicLab. History Lab for Sustainable Urban Mobilities: Lisbon's
cycling policies** (<http://hibiclab.ciuhct.org/>).

ÍNDICE | TABLE OF CONTENTS

(Re)fotografar as Lisboas do passado para imaginar as do futuro. Uma exposição para o Laboratório de História do Hi-BicLab (Re)photographing Lisbon's past to imagine its future. An exhibition for the Hi-BicLab History Lab	6
M. Luísa Sousa, Diego Cavalcanti	
O acto de olhar desperta muitas perguntas The act of looking sparks many questions	10
Charlotte Seegers	
Dez lugares de Lisboa (re)fotografados. Olhares comparativos Ten places in Lisbon (re)photographed. Comparative views	
“Avenida de Roma”	14
Charlotte Seegers, Salvador Almeida Fernandes (Fotografias Photographs)	
M. Luísa Sousa (Texto Text)	
“Chafariz do Rato e aguadeiros”	18
Charlotte Seegers, José Artur Leitão Bárcia (Fotografias Photographs)	
Diego Cavalcanti (Texto Text)	
“Forças policiais em exercícios”	22
Charlotte Seegers, Joshua Benoliel (Fotografias Photographs)	
M. Luísa Sousa (Texto Text)	
“Mercado 24 de Julho”	26
Charlotte Seegers, Alberto Carlos Lima (Fotografias Photographs)	
M. Luísa Sousa (Texto Text)	
“Vendedora de Gelados”	30
Charlotte Seegers, Casa Fotográfica Garcia Nunes (Fotografias Photographs)	
Diego Cavalcanti (Texto Text)	
“Vendedores ambulantes de fruta”	34
Charlotte Seegers, Arnaldo Madureira (Fotografias Photographs)	
Diego Cavalcanti (Texto Text)	
“Passagem de nível da Rocha do Conde de Óbidos”	38
Charlotte Seegers, Arnaldo Madureira (Fotografias Photographs)	
Diego Cavalcanti (Texto Text)	
“Construção da avenida dos Estados Unidos da América”	42
Charlotte Seegers, Judah Benoliel (Fotografias Photographs)	
Diego Cavalcanti (Texto Text)	
“Cinema Lys”	
Charlotte Seegers, Arnaldo Madureira (Fotografias Photographs)	46
M. Luísa Sousa (Texto Text)	
“Avenida da Liberdade no cruzamento com a rua das Pretas”	50
Charlotte Seegers, Eduardo Portugal (Fotografias Photographs)	
M. Luísa Sousa (Texto Text)	
Posfácio Epilogue	54
Hugo Silveira Pereira	

(Re)fotografar as Lisboas do passado para imaginar as do futuro. Uma exposição para o Laboratório de História do Hi-BicLab

M. Luísa Sousa, Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

A visão que temos do passado é fruto e objecto de disputas e de escolhas sobre o que visibilizar. Focarmo-nos apenas na narrativa histórica que descreve a progressiva intensificação da ocupação do espaço público pelo automóvel particular em detrimento de outros meios supostamente mais lentos, como a bicicleta, pode induzir-nos a não perceber as invisibilizações que ocorreram ao longo desse processo, acabando por as reproduzir. Como perceber a importância que a bicicleta teve no quotidiano lisboeta do século XX, como meio de transporte para diversas categorias profissionais, para usos desportivos e também recreativos, para pessoas de diversas idades?

É a partir destas questões que, com imenso prazer, vos convidamos a percorrer este catálogo da exposição “A cidade para quem? Quotidianos cicláveis nas ruas lisboetas do século XX” e à reflexão à volta do tema. Esta exposição e respectivo catálogo estão enquadrados nas actividades do projecto “**Hi-BicLab. Laboratório de História para as Mobilidades Urbanas Sustentáveis: Políticas Cicláveis de Lisboa**”, que é financiado por fundos nacionais através da Fundação para a Ciência e a Tecnologia. A exposição foi inaugurada a 11 de Janeiro de 2023, no Centro de Informação Urbana de Lisboa, no âmbito da realização da mesa redonda do Hi-BicLab “Repertórios do passado e a imaginação sobre o futuro: Como o laboratório de História pode contribuir para as políticas cicláveis de Lisboa?”, e circula ao longo de 2023 por mais de sete espaços, entre bibliotecas das instituições de ensino superior participantes no projecto, bibliotecas municipais de Lisboa, ou espaços de juntas de freguesia.

A exposição é fruto de um trabalho coletivo entre pessoas do projecto, M. Luísa Sousa e Diego Cavalcanti, e a antropóloga e cineasta Charlotte Seegers, com quem fizemos o processo de repensar as cenas quotidianas contemporâneas e passadas de Lisboa através de um olhar comparativo, partindo de dez fotografias de ruas da cidade entre o início do século XX e o final dos anos sessenta, que seleccionámos do acervo do Arquivo Municipal de Lisboa (Fotográfico) e cujos lugares (re)fotografámos¹ em 2022. Convidamos a pensar que mudanças são perceptíveis na cidade, como a forma de sociabilizar e de se mover mudou desde então, em prol de quais sujeitos a cidade está construída e por fim, mas não menos importante, que cidade queremos no presente e para o futuro.

(Re)photographing Lisbon’s past to imagine its future. An exhibition for the Hi-BicLab History Lab

M. Luísa Sousa, Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

The vision we have of the past is a product and object of disputes and choices about what to make visible. Focusing only on the historical narrative that describes the progressive intensification of public space appropriation by the private car in detriment of other supposedly slower mobility modes, such as cycling, may lead us to not understand the invisibilisations that occurred throughout this process, ending up reproducing them. How to understand the importance that cycling had in Lisbon’s daily life in the twentieth century, as a mobility mode for several professional categories, also for sports and leisure, or for people of different ages?

It is from these questions that, with great pleasure, we invite you to browse through this exhibition catalogue on “The city for whom? Daily velomobilities in Lisbon’s streets in the Twentieth Century” and reflect upon the theme. This exhibition and its catalogue are part of the research project’s activities “**Hi-BicLab. History Lab for Sustainable Urban Mobilities: Lisbon’s cycling policies**”, which is financed by Portuguese national funds through the Fundação para a Ciência e a Tecnologia. The exhibition opened on 11 January 2023, at the Lisbon Urban Information Centre (CIUL), within the scope of the Hi-BicLab round table discussion “Repertoires of the past and the imagination about the future: How can the History Lab contribute to Lisbon’s cycling policies?”, and circulates throughout 2023 through at least seven places, among them the libraries of the higher education institutions participating in the project, Lisbon municipal libraries, and borough council buildings.

This work is the result of a collective effort between project team members M. Luísa Sousa and Diego Cavalcanti, and anthropologist and filmmaker Charlotte Seegers, with whom we rethought contemporary and past daily scenes of Lisbon through a comparative look, starting from ten photographs of city streets between the early twentieth century and the late sixties, which we selected from the collection of Lisbon’s Municipal Archive (Photography), revisiting these places and (re)photographing¹ them in 2022. We invite you to think about what changes are perceptible in the city, how the way of socialising and moving has changed since then, on behalf of which populations have been favoured in the city’s built environment, and last but not least, reflect upon what city do we want in the present and for the future.

Estas ideias reflectem o racional do projecto Hi-BicLab, que visa mobilizar a história para envolver diferentes públicos na identificação de factores-chave sociais, culturais e técnicos que moldaram a mobilidade (e imobilidade) de pessoas, alargando o nosso repertório dos passados da cidade. Testamos para o caso lisboeta factores que já foram usados no estudo do passado da mobilidade urbana de outras cidades, sobretudo na Europa, como o planeamento urbano e de mobilidade; os conceitos de tráfego (e de outras “expertises” que foram mobilizadas para justificar determinadas escolhas); os modos alternativos de mobilidade; a representação e imagem do andar de bicicleta e da cidade e o papel dos movimentos sociais².

O Hi-BicLab conta com uma equipa interdisciplinar e com parceiros (pessoas ligadas à decisão e área técnica da mobilidade urbana, ao activismo, ou simplesmente interessadas no tema) para identificar aquilo que já sabemos e aquilo que queremos saber, nomeadamente: como foi “vendida” a automobilidade e alteradas as percepções do espaço público em função desta; o como mudou a vivência da cidade; que passados “alternativos” não conhecemos, quer aqueles que aconteceram (como o uso de bicicletas em Lisboa), quer os que foram pensados e não realizados, mas que representaram diferentes formas de imaginar os futuros passados³.

As actividades de construção do laboratório de história, como o passeio científico⁴, esta exposição⁵, a mesa redonda e os *workshops*, são actividades de participação pública na ciência e têm-se revelado fundamentais neste diálogo que queremos ter com diferentes grupos e pessoas, num processo de co-construção do conhecimento⁶. Temos tido a felicidade de encontrar o interesse de pessoas e instituições que têm participado e partilhado connosco nesta reflexão, nomeadamente no levantamento das questões do passado que queremos ver esclarecidas e que podem iluminar o presente e o futuro da mobilidade urbana. Compreender a cidade, a sua materialidade, agência e fluxos, numa perspectiva histórica e num âmbito interdisciplinar, desde o planeamento urbano até às ciclovias e investimento em transportes, é necessário para colectivamente se perspectivar como as representações culturais e as práticas de mobilidade podem ser pensadas e planeadas para promover mobilidades urbanas mais sustentáveis, mantendo presente a questão “a cidade, para quem?”.

These ideas reflect the rationale of the Hi-BicLab project, which aims to mobilise history by engaging different audiences in identifying key social, cultural and technical factors that have shaped people's mobility (and immobility), broadening our repertoire of city pasts. We test case factors for Lisbon, namely those that have already been used in studying the past of urban mobility in other cities, especially in Europe, such as urban and mobility planning; traffic concepts (and other areas of "expertise" that were mobilised to justify certain choices); alternative modes of mobility; the representation and image of cycling and of the city, and the role of social movements.²

Hi-BicLab relies on an interdisciplinary team and partners (people linked to the decision making and technical areas of urban mobility, activism, or simply interested in the topic) to identify what we already know and what we want to know, namely: how automobility was "sold" and the how perceptions of public space changed accordingly; how the experience of the city changed; what "alternative" pasts we do not know, either those that happened (such as bicycle use in Lisbon), or those that were thought and not realised, but that represented different ways of imagining past futures.³

The activities in the making of the history lab, such as the scientific tour,⁴ this exhibition,⁵ the round table and the workshops, are activities of public engagement with science, and have proved to be fundamental in this dialogue that we want to have with different groups and people, in a process of co-construction of knowledge.⁶ We have been fortunate to find the interest of people and institutions that have participated in this reflection, namely in raising questions from the past that we want to see clarified and that can shed light on the present and the future of urban mobility. Understanding the city, its materiality, agency and flows, in a historical perspective and in an interdisciplinary scope, from urban planning to cycleways and transport investment, is necessary to collectively put into perspective how cultural representations and mobility practices can be thought and planned to promote more sustainable urban mobility, with the question "the city, for whom?" in mind.

O acto de olhar desperta muitas perguntas

Charlotte Seegers (antropóloga e cineasta; autora das fotografias de 2022)

Na duração de um semáforo vermelho procurámos o lugar exacto onde os fotógrafos anteriores colocaram as suas câmaras há 70, 80 ou mesmo 113 anos. Um poste de electricidade ainda de pé, uma moldura de janela e um telhado deram-nos as pistas. O tempo parecia uma ilusão, como se apenas a decoração tivesse mudado à nossa volta. O passado parecia tangível e a mudança estrutural possível.

Muitas vezes acreditamos que o mundo mudou irrevogavelmente, separando-nos para sempre dos nossos antepassados, mas e se as histórias que contamos sobre o nosso passado criarem o nosso presente e moldarem o nosso futuro? Da mesma forma, as fotografias actuais neste livro não nos dizem nada quando vistas isoladamente, mas falam quando colocadas em relação com o seu passado. Algumas coisas foram apagadas, adicionadas, ou alteradas. O homem que tenta atravessar a rua no Largo de Rato não pertence ali, está cortado do enquadramento da fotografia e fez-nos questionar: como mudou a acessibilidade pedonal desde então? O acto de olhar desperta muitas perguntas; convido-vos a convocá-las com atenção quando olharem para estas fotografias.

The act of looking sparks many questions

Charlotte Seegers (anthropologist and filmmaker; author of the photographs of 2022)

The time of a red light, we looked for the exact spot where the previous photographers placed their cameras 70, 80 or even 113 years ago. An electric pole still standing, a window frame, and a roof gave us the cues. Time seemed illusory as if only the decors had changed around us. The past felt tangible and structural change possible.

We often believe that the world changed irrevocably, separating us forever from our ancestors but what if the stories we tell about our past create our present and shape our future? In the same way, the modern photographs in this book don't tell us anything in isolation, but they do talk when placed in relation to their past. Some things have been erased, added or changed. The man who tries to cross the street in Largo de Rato doesn't belong here, he is cut out of the frame and made us ask, how did pedestrian accessibility change from then to now? The act of looking sparks many questions; I invite you to be attentive to those when looking at those photographs.

Dez lugares de Lisboa (re)fotografados. Olhares comparativos |
Ten places in Lisbon (re)photographed. Comparative views



Os lugares no mapa |
Places on the map



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Avenida de Roma”. Fotografia de | Photograph by: Salvador Almeida Fernandes (195-)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SAL/000102

“Avenida de Roma”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

A Avenida de Roma é um dos eixos estruturantes do bairro de Alvalade, que foi planeado por João Faria da Costa como plano parcial integrado no Plano Geral de Urbanização e Expansão da Cidade de Lisboa (também conhecido por Plano De Groër), que esteve em preparação desde os anos 1930s e seria aprovado pela CML em 1948⁷.

As vias radiais e circulares então previstas para estruturar a circulação (automóvel) da cidade marcaram o tipo de acessibilidade construída para o bairro de Alvalade, atravessado pela Avenida dos Estados Unidos da América (parte de uma das vias circulares) e ladeado por vias radiais, como a Avenida do Aeroporto (depois chamada de Gago Coutinho)⁸. Referido com um dos exemplos da Lisboa “moderna”, integrando vários conceitos urbanísticos e promovendo, de início, a existência de equipamentos para a população local⁹, o bairro foi planeado pensando na separação dos trânsitos automóvel e pedonal. Esta ênfase nos caminhos pedonais, nomeadamente para as escolas, estava patente nos passeios, cuja arborização e dimensões permitiam que fossem também espaços de recreio de crianças e de lazer – como se vê nesta fotografia dos anos 1950s, em que crianças estão de volta de uma bicicleta.

Em contraste, a fotografia tirada no mesmo local em 2022 tem um automóvel estacionado que ocupa quase metade da imagem, porque o que antes era um possível local de recreio se tornou num parque de estacionamento para automóveis. Apesar de bem servido de transportes públicos (para o que contribuiu a estação de metro inaugurada nos anos 1970s), a acessibilidade projectada para a mobilidade automóvel desde a sua génese manifestou-se na ocupação progressiva do espaço público por estes veículos, normalizando-a.

Poderá o bairro de Alvalade vir a re-imaginar-se, integrando mobilidades mais suaves, menos poluentes, que ocupam menos espaço e que podem promover outro tipo de sociabilidades?

“Avenida de Roma”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Avenida (avenue) de Roma is one of the structural axes of the Alvalade neighbourhood, which was planned by João Faria da Costa as a partial plan integrated in the “Plano Geral de Urbanização e Expansão da Cidade de Lisboa” (1948 Lisbon Urban Plan, also known as the “De Groër” Plan), which had been in preparation since the 1930s and would be approved by Lisbon Municipality in 1948.⁷

The radial and ring roads then planned to structure for (automobile) traffic marked the type of accessibility built for the neighbourhood of Alvalade, crossed by Avenida Estados Unidos da América (part of one of the ring roads) and flanked by radial roads, such as Avenida do Aeroporto (later renamed Avenida Gago Coutinho).⁸ Referred to as one of the examples of “modern” Lisbon, integrating various urban concepts and initially promoting the existence of facilities for the local population,⁹ the neighbourhood was planned with the separation of car and pedestrian traffic in mind. This emphasis on pedestrian paths, particularly for schools, was evident in the sidewalks, whose tree-covered areas and dimensions also doubled as spaces for children’s play and leisure – as can be seen in this photograph from the 1950s, in which children are playing with a bicycle.

In contrast, the photograph taken in the same place in 2022 has a parked car occupying almost half the image, because what was once a possible playground has become a car park. Although well served by public transport (more so with the metro station inaugurated in the 1970s), the accessibility designed for automobile mobility since its genesis manifested itself in the progressive occupation of public space by these vehicles, normalising it.

Can the Alvalade neighbourhood come to re-imagine itself, integrating smoother, less pollutant mobilities, which occupy less space and can promote another type of sociability?



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Chafariz do Rato e aguadeiros”. Fotografia de | Photograph by: José Artur Leitão Bárcia (1915?)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/BAR/000122

“Chafariz do Rato e aguadeiros”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Na fotografia antiga podemos ver o Chafariz do Rato nos primeiros anos do século XX, que servia para fornecer água potável aos moradores da região. Aqui podemos perceber a multiplicidade de modos de mobilidade bem expressa, com carroças, pessoas a caminhar e a bicicleta, elusiva, quase fora de cena, ao lado esquerdo. Era possível perceber pela linguagem corporal das pessoas, algumas com mais pressa, como o homem com a criança com um objecto na cabeça vindo na direcção diagonal em frente ao fotógrafo; assim como outras com mais calma, alguns homens próximos à carroça a conversar com uma postura relaxada. Perto do chafariz, vemos dois homens com seus cavalos a beber água da fonte e, aparentemente, a conversar nessa pausa. É também possível perceber um homem que aparenta ter sua mobilidade reduzida e utiliza uma bengala¹⁰, o que nos faz pensar se tivemos algum avanço no que diz respeito à acessibilidade desse espaço, ou se ele se tornou menos acessível¹¹ ao longo dos anos.

Na fotografia actual podemos perceber como o antigo espaço de sociabilidades agora é recortado por um intenso tráfego de automóveis. E aqui gostaríamos de deixar a pergunta sobre como a nossa relação com a cidade mudou ao longo dos anos à medida que as ruas se foram tornando um espaço cada vez mais de automóveis do que de pessoas.

Na fotografia de 2022 podemos perceber que o chafariz do Rato agora é um espaço predominantemente de passagem, com as pessoas ilhadas entre os diversos fluxos ao redor. O que ganhamos e o que perdemos com essas mudanças?

“Chafariz do Rato e aguadeiros”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

In the old photograph, we can see Chafariz do Rato in the early twentieth century, which served as a source of clean water for local residents. Here, we can observe a multitude of transport modes, including carts, pedestrians, and a barely visible bicycle on the left side. We can discern the body language of people, some in a hurry, such as the man with a child carrying an object on her head, coming diagonally towards the photographer, while others are more relaxed, like the men having a conversation near the cart, with a relaxed posture. Near the fountain, we see two men with their horses taking a break to drink water and chat. We also notice a man who appears to have limited mobility and uses a cane,¹⁰ prompting us to consider whether this space has become more or less accessible¹¹ over time.

In the current photograph, we see how the former space of sociability has been fragmented by heavy car traffic. This raises questions about how our relationship with the city has evolved as streets have increasingly become dominated by cars rather than people.

In the 2022 photograph, we see that the Chafariz do Rato is now primarily a transitional space, with people stranded amidst the various flows of traffic. These changes prompt us to ponder what we have gained and lost in this transformation.



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Forças policiais em exercícios”. Fotografia de | Photograph by: Joshua Benoliel (1918)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/000843

“Forças policiais em exercícios”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Terreiro do Paço, ou Praça do Comércio? Estas designações podem lembrar Lisboa dos séculos passados, a do Antigo Regime, ou a liberal e burguesa, reflectindo, também, a longa história deste local da cidade que foi muitas vezes lugar de acontecimentos públicos, nem sempre de boa memória (como os autos de fé, da Inquisição)¹².

A partir dos anos 1930s e ao longo do século XX, o espaço desta praça ficou grandemente condicionado pelo planeamento em função dos automóveis, chegando à ocupação quase total por estes veículos, com faixas de circulação laterais, e estacionamento na sua área central. A situação viria a mudar consideravelmente no século XXI, com a reconstrução da praça para as pessoas.

Nas duas fotografias, de 1918 e de 2022, os automóveis não prevalecem sobre a praça, mostrando realidades alternativas a este domínio em dois períodos distintos. Será que em 1990, quando a área central estava repleta de carros, as pessoas que usavam a praça conseguiriam imaginá-la como um local para pessoas? E será que a sua imaginação sobre o futuro mudaria se vissem esta fotografia de 1918 e se soubessem que, no início do século XX, este era um dos locais onde se podia ensinar a andar de bicicleta¹³?

Na fotografia de 1918 vemos alguns polícias em bicicleta a participarem de exercícios, numa altura em que outras profissões também tinham grupos que se deslocavam de bicicleta (como os militares, ou os carteiros). Hoje em dia, o sistema de bicicletas públicas partilhadas GIRA, que vemos em uso na fotografia de 2022, tem tido um contributo importante na (re)construção da imagem de Lisboa como cidade ciclável. Que papel poderiam ter hoje mais polícias a usar a bicicleta no seu trabalho na mudança de representações e atitudes sobre a bicicleta como meio de transporte na cidade?

“Forças policiais em exercícios”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Terreiro do Paço, or Praça do Comércio? These names used for the same square may remind one of the “Lisbons” of past centuries, the Old Regime (*Ancien Régime*) Lisbon, or the liberal and bourgeois Lisbon, also reflecting the long history of this site that was often where public events were held, and not always of good memory (such as the Inquisition’s acts of faith).¹²

From the 1930s onwards and throughout the twentieth century, the space of this square was greatly conditioned by the planning established in function of cars, reaching almost total occupation by these vehicles, with lanes for cars, and parking in its central area. The situation would change considerably in the twentieth-first century, with the reconstruction of the square for people.

In the two photographs, from 1918 and 2022, cars do not prevail over the square, showing alternative realities to this car domain in two different periods. Could the people using the square in 1990, when the central area was full of parked cars, have imagined it as a place for people? And would their imagination about the future then change if they saw this 1918 photograph and knew that in the early twentieth century this was one of the places where people could be taught to ride bicycles?¹³

In the 1918 photograph we see some policemen on bicycles taking part in exercises, at a time when other professions also had groups that cycled (like the military, or the postmen). Nowadays, the GIRA public shared bicycle system, which we see in use in the 2022 photo, has provided an important contribution in (re)making the image of Lisbon as a cyclable city. What role could more police officers using bicycles as their work vehicle today play in changing representations and attitudes about cycling as a means of transport in the city?



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Mercado 24 de Julho”. Fotografia de | Photograph by: Alberto Carlos Lima (c. 1900)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/LIM/001344

“Mercado 24 de Julho”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Construído nos anos 1860s na poluída e lamacenta praia da Boavista e fortemente motivado pelos surtos epidémicos de cólera e de febre amarela, o aterro sobre o qual esta fotografia do início do século XX foi tirada não respondeu apenas a estas preocupações higienistas, mas veio também melhorar a circulação terrestre junto ao rio, permitindo a abertura da Avenida 24 de Julho. As novas mobilidades incluíram os “americanos”, carruagens movidas a tracção animal que circulavam em carris e foram electrificados a partir de 1901, e também a mobilidade ciclável, sendo dominante a velha mobilidade pedestre, como se vê na fotografia. Com estas mudanças, juntaram-se novas sociabilidades às velhas existentes nesta zona entre o Cais do Sodré e Santos, com forte ligação às actividades ligadas ao rio, às actividades industriais e mercantis¹⁴.

O mercado da Ribeira Nova, desenhado por Frederico Ressano Garcia e inaugurado em 1882, era um nó importante dessa circulação, de produtos e de pessoas, mediando os comércios a grosso e a retalho, distribuído por várias pessoas que faziam a venda ambulante pela cidade¹⁵. Viria a ser reconstruído no século XX, acumulando a função de mercado a outras funções, nomeadamente lúdicas.

A ciclovía que agora existe nesta zona encontra-se descontinuada a partir do Cais do Sodré, tornando menos legíveis algumas ligações à Baixa e a Santa Apolónia. Continua a ser uma zona com sociabilidades múltiplas e com cruzamentos de vários tipos de mobilidades, com variados ritmos e com (ainda) grande presença da mobilidade automóvel. Se no final do século XX, com a construção da Avenida 24 de Julho, a cidade, expandindo-se para norte e para nordeste, se afastava do rio, poderá a construção de continuidades para mobilidades suaves no eixo ribeirinho reaproximá-la?

“Mercado 24 de Julho”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Built in the 1860s on the polluted and muddy Boavista beach and strongly motivated by epidemic outbreaks of cholera and yellow fever, the embankment on which this early twentieth-century photograph was taken not only responded to these hygienic concerns, but also improved mobility along the river, allowing the opening of Avenida (avenue) 24 de Julho. The new mobilities included the “americanos”, animal-drawn carriages that ran on rails and were electrified from 1901 onwards, and also cycling mobility, the old pedestrian mobility being dominant, as can be seen in the photograph. With these changes, new sociabilities were added to the old ones in this area between Cais do Sodré and Santos, with a strong connection to activities linked to the river, to industrial and mercantile activities.¹⁴

The Ribeira Nova market, designed by Frederico Ressano Garcia and inaugurated in 1882, was an important node in the circulation of products and people, mediating wholesale and retail trades, distributed by several people who did itinerant sales throughout the city.¹⁵ It was rebuilt in the twentieth century, combining the market function with other uses, namely leisure.

The cycle path that now exists in this area is discontinued from Cais do Sodré, making some connections to Baixa and Santa Apolónia less legible. It continues to be an area with multiple sociabilities and with intersections of several types of mobilities, with varied rhythms and (still) with a great presence of automobility. If at the end of the twentieth century, with the construction of Avenida 24 de Julho, the city, expanding north and northeast, moved away from the river, could the construction of continuities for “softer” mobilities on the riverside axis bring it closer?



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Vendedora de Gelados”. Fotografia de | Photograph by: Casa Fotográfica Garcia Nunes (1968)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/NUN/002226

“Vendedora de Gelados”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Na fotografia de 1968, na entrada do Jardim da Estrela, podemos perceber uma mulher que utiliza a bicicleta como meio de subsistência, numa época em que o planeamento urbano dava mais ênfase à mobilidade motorizada, o que nos convida a refletir sobre a ideia feita de que os modos de mobilidade mais desenvolvidos tecnologicamente vêm a substituir os que são menos, repercutindo uma visão equívoca de linearidade da história. No quotidiano, essas diversas tecnologias e usos coexistem, como podemos perceber pelo facto de a bicicleta estar estacionada ao lado de um carro.

Além disso, esta fotografia convida a questionarmos sobre o imaginário de que as mulheres não pedalavam no passado, ou que essa atividade passou a existir em virtude apenas do activismo de um público jovem. A bicicleta no século XX teve grande importância para diversos ramos profissionais. Um dos aspectos que chama bastante atenção é a fotografia incluir uma vendedora ambulante de gelados.

De facto, a bicicleta pode estar conectada a grupos de resistência, que têm papel fundamental para a melhoria da acessibilidade ciclável¹⁶ e produzem conhecimentos que questionam o *status quo*¹⁷. Mas também pode ser utilizada simplesmente como meio de mobilidade urbana mais prático e eficiente, ou em contexto de trabalho.

Portanto, conhecer o passado ajuda-nos a perceber a história enquanto um processo. Isso significa entender que já tivemos muitas “Lisboas” diferentes ao longo dos anos, com outros futuros sonhados, outras demandas de como a cidade deveria ser. A história, portanto, não é estática e à medida que a conhecemos podemos perceber novas conexões, novas narrativas e isso ajuda-nos a enriquecer o nosso repertório crítico e imaginativo a respeito do passado, do presente e também do futuro.

“Vendedora de Gelados”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

In the 1968 photograph at the entrance of Jardim da Estrela, we can see a woman using a bicycle as a means of subsistence, at a time when urban planning gave more emphasis to motorised mobility. This invites us to reflect on the preconceived idea that technologically advanced modes of mobility replace less developed ones, reflecting a mistaken view of history as linear. In everyday life, these various technologies and uses coexist, as we can see from the fact that the bicycle is parked next to a car.

In addition, this photograph invites us to question the idea that women did not cycle in the past, or that this activity only came to exist due to youth activism. The bicycle in the twentieth century was of great importance for various professional fields. One aspect that stands out is the inclusion of an ice cream vendor in the photograph.

Indeed, the bicycle can be connected to resistance groups, which play a fundamental role in improving cycling accessibility¹⁶ and producing knowledge that questions the *status quo*.¹⁷ But it can also be used simply as a more practical and efficient means of urban mobility or in a work context.

Therefore, knowing that the past helps us understand history as a process. This means understanding that we have had many different “Lisbons” over the years, with different dreamed futures and demands of how the city should be. History is not static, and as we come to know it, we can perceive new connections and narratives, enriching our critical and imaginative repertoire about the past, present, and future.



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Vendedores ambulantes de fruta”. Fotografia de | Photograph by: Arnaldo Madureira (1960)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico (PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/000457)

“Vendedores ambulantes de fruta”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Na fotografia antiga podemos perceber um dia bastante agitado, com quatro vendedores ambulantes, dois visivelmente de frutas e hortaliças, pessoas a andar pelas ruas e todo um quotidiano que parece ter na rua um dos espaços de se estar, de fazer compras, mas também de socialização. Aqui, é perceptível um carro mais acima em coexistência com os vendedores ambulantes, permitindo-nos pensar em que estado a disputa pelo espaço da rua estava. Quando se tornou algo tomado como senso comum de que as ruas são espaços predominantes para automóveis?

Agora é uma zona de muitos carros, de frequente passagem de eléctricos, ficando a pergunta sobre quais são os espaços para se ocupar na rua, que é tão concorrida por automóveis? E como podemos pensar as dinâmicas de rupturas e permanências da venda ambulante? Haverá características compartilhadas na sua versão contemporânea? Poderia ser comparada aos estafetas que usam a bicicleta para fazer entregas de comida, colocando a ênfase em que estas pessoas não são detentoras do que vendem, são apenas intermediárias. Aqui vemos diversos agravamentos de condições precárias do trabalho: sem garantias em caso de acidentes, mobilidade permanente por vias que, muitas vezes, não estão adaptadas às bicicletas. A modalidade eléctrica pode vir como forma de garantir velocidade e facilidade no trajecto, mas ainda convive com os mesmos e alguns novos problemas em torno de uma cidade desenhada para carros.

E aqui perguntamos, a cidade é para quem? Que grupos são invisibilizados e por que razões? Quem são os diversos utilizadores de bicicleta e quais são considerados no planeamento das ciclovias?

“Vendedores ambulantes de fruta”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

In the old photograph, we can see a bustling day with four street vendors, two selling fruits and vegetables, and people walking. Everyday life seems to revolve around the street, which is not only a place to shop but also to socialise. In the distance, we can see a car coexisting with the vendors, which prompts us to consider the state of the dispute for street space. When did the idea that streets are predominantly for cars become commonplace?

Nowadays, this same area is crowded with cars and frequent tram crossings, leaving us with the question of what spaces are left to occupy on the street. How can we think about the dynamics of ruptures and continuities of street vending? Are there shared characteristics in its contemporary version? Can it be compared to delivery cyclists who use bicycles to deliver food, emphasising that these people do not own what they sell, but are only intermediaries? Here, we see several aggravations of precarious working conditions, such as no liability in case of accident and the need for permanent mobility through roads that are often not adapted to cycling. Electric bikes can offer a solution to ensure speed and ease of travel, but they still coexist with the same and some new problems surrounding a city designed for cars.

Therefore, we must ask: Who is the city for? Which groups are invisible and why? Who are the different bike users, and which ones are considered in planning cycleways?



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Passagem de nível da Rocha do Conde de Óbidos”. Fotografia de | Photograph by: Arnaldo Madureira (1959)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico (PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/000288)

“Passagem de nível da Rocha do Conde de Óbidos”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Na fotografia antiga, de 1959, podemos perceber a passagem de nível da Rocha Conde de Óbidos, na qual atravessavam várias pessoas, com diversos modos de mobilidade, como carros, bicicletas e peões. Esta diversidade de modos de mobilidade, compartilhando uma mesma passagem, leva-nos a questionar sobre como a cidade é, ou não, pensada para que os espaços permitam uma relação sinérgica entre as diferentes possibilidades de deslocamento.

Cada modo de mobilidade está inserido numa rede, nomeadamente com os demais modos, os usos que fazemos de um espaço, as oportunidades de escolha de como nos movermos, assim como as consequências ambientais, sociais e económicas que ele terá em seu entorno. Os comboios conectam distâncias, mas também podem criar barreiras. A imagem de 1959 pode sugerir uma organicidade que eclipsa algumas questões em torno dos impactos que um modo pode ter em relação aos demais, pois as passagens de nível não são, historicamente, um tema pacífico. Num artigo do *Diário de Notícias* de 2013 sobre a REFER indicava-se que entre 1999 e 2011 foram suprimidas centenas de passagens de nível, com vista a melhorar a sua segurança¹⁸. O discurso era o da sensibilização quanto a obedecer às sinalizações, mas também a criação de barreiras físicas que tentassem mitigar os acidentes e fatalidades.

Na fotografia de 2022 podemos perceber diversas diferenças. A travessia desta zona é compartilhada com um conjunto de outros modos, como a linha de comboio, do eléctrico, dos autocarros e táxis. Na passagem de nível já não há possibilidade de se passar com carros e há barreiras que visam diminuir a velocidade de quem a atravessa. O passeio é razoavelmente largo para uma bicicleta poder ser levada à mão, mas sem rampas de acesso para pessoas com mobilidade reduzida. E uma placa, ao lado esquerdo da fotografia “pare, escute e olhe”, lembra os perigos potenciais.

Quais as nossas alternativas para lidar com um mundo com formas cada vez mais velozes, diversificadas e que têm de compartilhar um mesmo espaço físico? Será que a bicicleta também gera barreiras para outros modos de mobilidade? O pensamento em torno da multimodalidade pode ser uma das chaves de leitura para construirmos uma cidade mais acessível e conectada.

“Passagem de nível da Rocha do Conde de Óbidos”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

The old photograph from 1959 depicts the Rocha Conde de Óbidos level crossing, where people with different mobility modes were crossing, including cars, bicycles, and pedestrians. This diversity of modes sharing the same passage raises questions about whether the city is designed for a synergistic relationship between the different possibilities of movement.

Each mode of transport is part of a network that includes other modes, and the uses we make of a space, as well as the environmental, social, and economic consequences it will have on its surroundings. Trains connect distances but can also create barriers. The image from 1959 may suggest an organicity that overlooks some issues surrounding the impacts that one mode may have on others, as level crossings have historically been a topic of concern. An article in *Diário de Notícias* from 2013 about REFER indicated that hundreds of level crossings were removed between 1999 and 2011 to improve safety.¹⁸ The discourse was one of sensitization regarding obeying signals, but also the creation of physical barriers that aimed to mitigate accidents and fatalities.

In the 2022 photograph, we can see several differences. The crossing in this area is shared with a set of other modes, such as the railway, the tram rails, buses, and taxis. It is no longer possible to cross by car, and there are barriers aimed at slowing down those who cross. The sidewalk is wide enough to carry a bicycle by hand, but without access ramps for people with reduced mobility. A sign on the left side of the photograph reads “stop, listen, and look”, reminding people of potential dangers.

What are our alternatives for dealing with a world with increasingly fast and diverse forms of transport that have to share the same physical space? Does cycling also generate barriers for other modes of transport? Thinking about multimodality may be one of the keys to building a more accessible and connected city.



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Construção da avenida dos Estados Unidos da América”. Fotografia de | Photograph by: Judah Benoliel (195-)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico (PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004661)

“Construção da avenida dos Estados Unidos da América”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

A partir desta fotografia da década de 1950 é possível perceber como neste local havia espaço para múltiplos modos de mobilidade. Será que actualmente é perceptível uma lógica inclusiva de usufruto deste espaço? Na fotografia antiga há a presença de muitos peões, ao lado direito uma mulher com uma criança, uma vendedora ambulante, um homem com a sua bicicleta e um animal de carga, camiões e carros.

Podemos pensar como as tecnologias e modos de mobilidade coexistiram, que estas não se expressavam socialmente de forma linear e que temos continuidades e descontinuidades nos meios de deslocação. Para uma cidade que tem múltiplas demandas de mobilidade, como fazer com que estas sejam consideradas para garantir oportunidades de deslocamento mais equitativas?

A Avenida dos Estados Unidos da América foi construída como parte do Plano De Gröer (1948) como uma das principais “artérias” da cidade, actualmente ligando a zona de Alcântara ao Parque das Nações e ao Aeroporto de Lisboa. Uma das consequências que podemos observar é a sua estrutura desenhada em função da acessibilidade dos carros, em detrimento de modos activos¹⁹, evidenciado pelas passadeiras muito distantes que geram problemas na mobilidade pedonal, particularmente de pessoas com mobilidade reduzida; assim como pela falta de ciclovias, que prejudica a mobilidade ciclável. Quais as decisões que as pessoas têm de tomar para conseguirem usufruir dessa avenida? Andar em alta velocidade, nomeadamente usando bicicletas eléctricas, para tentar acompanhar o ritmo dos carros? Ou, com medo da possibilidade de atropelamento, utilizar os passeios numa dinâmica que não é adaptada, nem segura, para as bicicletas e os peões?

Numa avenida tão movimentada como esta, quais as razões de não haver ciclovias? Quais os riscos diários envolvidos? Quais são as pessoas invisibilizadas nessa dinâmica?

“Construção da avenida dos Estados Unidos da América”

Diego Cavalcanti (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

From this photograph from the 1950s and other records, it is possible to perceive how there was space for multiple modes of mobility in this location. Is there currently a noticeable inclusive logic of enjoyment of this space? In the old photograph, there are many pedestrians present, a woman with a child on the right, a street vendor, a man with his bicycle, and a pack animal, trucks, and cars.

We can think about how technologies and modes of mobility coexisted, that they were not socially expressed linearly, and that we have continuities and discontinuities in the means of transport. For a city that has multiple mobility demands, how can we ensure that these offer more equitable opportunities for travel?

Avenida dos Estados Unidos da América was built as part of the De Gröer Plan (1948) as one of the city’s main “arteries”, currently connecting the Alcântara area to Parque das Nações and Lisbon Airport. One of the consequences we can observe is its structure designed for the accessibility of cars, to the detriment of active modes,¹⁹ evidenced by very distant crosswalks that create problems for pedestrians, particularly for people with reduced mobility, as well as the lack of cycleways, which hinder cycling. What decisions do people have to make to enjoy this avenue? Should they ride at high speeds, especially using electric bicycles, to try to keep up with the pace of cars? Or, fearing the possibility of being hit by a car, should they use the sidewalks in a dynamic that is not adapted or safe for bicycles and pedestrians?

In such a busy avenue, what are the reasons for not having cycleways? What are the daily risks involved? Who are the people made invisible in this dynamic?



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Cinema Lys”. Fotografia de | Photograph by: Arnaldo Madureira (1960)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico (PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/000416)

“Cinema Lys”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

As novas avenidas e ruas, mais largas, criadas pelo planeamento urbano da segunda metade do século XIX, passaram a ser designadas pelos engenheiros responsáveis como “artérias”, designação que enfatizava a sua função ligada à mobilidade, cada vez mais veloz, como é o caso da abertura da Avenida dos Anjos (renomeada, na sua inauguração, em 1903, Avenida Dona Amélia e, com a implantação da República, em 1910, Avenida Almirante Reis), que, apesar das várias vicissitudes na sua construção, permitiu, com o seu traçado retilíneo, a expansão e uma melhor circulação para a zona nordeste da cidade. Projectada nos anos 1870s, já prevendo a instalação de carruagens movidas em carris de ferro, incluiu a construção de passeios centrais e laterais, introduzidos em Lisboa sobretudo a partir de meados do século XIX, e contribuindo para hierarquizar e disciplinar os diferentes modos de mobilidade²⁰.

Esta avenida continuou a ser reinventada ao longo do século XX, nomeadamente com o seu prolongamento da Praça do Chile ao Areeiro, com a abertura de ruas adjacentes e regularização de arruamentos existentes e também com alterações dos seus perfis transversais, que materializavam a forma como o espaço público era distribuído²¹.

Nesta fotografia de 1960 vemos que a mobilidade pedonal era dominante e coexistia com a ciclável, com os transportes públicos (a que se viria a juntar o metro, inaugurado nessa década) e também com os automóveis. Esta coexistência continua em 2022, com diferentes distribuições do espaço da rua, com alguns modos, como o pedonal, mais disciplinados em função do tráfego motorizado. As mobilidades suaves persistem, ainda que alguns conceitos de engenharia de tráfego as tenham invisibilizado acentuando uma hierarquização dos modos de mobilidade supostamente mais velozes em detrimento de outros modos de mobilidade.

O que é uma avenida e para quem é redesenhada?

“Cinema Lys”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

The new avenues and streets, wider, created by urban planning in the second half of the nineteenth century, began to be designated as “arteries” by the engineers responsible for their planning, a designation that emphasised their function linked to mobility, increasingly faster, as is the case of the inauguration of Avenida dos Anjos (renamed Avenida Dona Amélia when it was inaugurated in 1903, and after the Republic was established in 1910, Avenida Almirante Reis), which, despite the various vicissitudes in its construction, determined, with its straight line, the expansion and better traffic flows towards the northeast of the city. Designed in the 1870s, already foreseeing the installation of carriages moved on rails, it included the construction of sidewalks, introduced in Lisbon mainly from the mid-nineteenth century, and contributing to hierarchise and discipline the different modes of mobility.²⁰

This avenue continued to be reinvented throughout the twentieth century, namely with its extension from Praça do Chile to Areeiro, with the opening of adjacent streets and the regularisation of existing ones, and also with changes in its cross section, which materialised the way in which public space was distributed.²¹

In this 1960 photograph we can see that pedestrian mobility was dominant and coexisted with cycling, public transport (which was joined by the metro, inaugurated in that decade) and also with cars. This coexistence continues in 2022, with different distributions of street space, with some modes, such as pedestrians, more disciplined in relation to motorised traffic. Soft mobility persists, even if some traffic engineering concepts have made it invisible, accentuating a hierarchy of supposedly faster modes of mobility to the detriment of other modes of mobility.

What is an avenue and for whom is it redesigned?



Fotografia de | Photograph by: Charlotte Seegers (2022)



“Avenida da Liberdade no cruzamento com a rua das Pretas”. Fotografia de | Photograph by: Eduardo Portugal (1945)
Arquivo Municipal de Lisboa | Fotográfico (PT/AMLSB/POR/060123)

“Avenida da Liberdade no cruzamento com a rua das Pretas”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

Que tensões existem numa zona que é definida simultaneamente como “espaço verde” e como “artéria” para tráfego motorizado²²? O ultrapassar de limites legais de poluição atmosférica (e sonora) provocada pelos carros²³ permite haver reminiscências do antigo jardim de socialização burguesa e aristocrática do século XIX, o Passeio Público, que aqui terminava? O jardim do Passeio Público deu lugar à Avenida da Liberdade, cuja construção começou em 1879, sendo um marco na expansão da cidade (para norte) e da sua transformação urbana, em termos dos “melhoramentos materiais” de infraestruturas, como o saneamento básico e a circulação²⁴. Aclamada e contestada desde o seu início, a Avenida da Liberdade não deixou de ser um espaço de coexistências, nomeadamente de modos de mobilidade.

Tanto na fotografia de 1945 como na de 2022 observamos a coexistência de peões, de pessoas em bicicleta e de pessoas que circulam em automóveis. Que mudanças são perceptíveis? Em 1949, visões opostas sobre a velocidade praticada nesta avenida eram discutidas pelos deputados João Antunes Guimarães e Paulo Cancela de Abreu, defendendo o primeiro a “velocidade”, que era “das características da nossa época” e associando-a à prosperidade económica, e chamando a atenção o segundo para as pessoas que lá morriam em colisões com automóveis²⁵.

Que esforço de disciplinação em termos de desenho da avenida, regulamentação e de representações foi feito para dar prioridade aos automóveis? Que acessibilidade foi construída? Vemos na fotografia de 2022 uma pessoa em bicicleta a circular em contramão, numa avenida que estrutura um dos eixos de Lisboa e que ainda não tem ciclovias. A Avenida da Liberdade, lugar de algumas manifestações emblemáticas da democracia portuguesa (como a de 25 de Abril), poderá ser repensada como espaço público, nomeadamente condicionando a circulação automóvel e reduzindo as suas emissões?

“Avenida da Liberdade no cruzamento com a rua das Pretas”

M. Luísa Sousa (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA)

What tensions exist in an area that is simultaneously defined as “green space” and as an “artery” for motorised traffic²² Does the exceeding of legal air pollution and noise levels caused by cars²³ permit reminiscences of the old garden of bourgeois and aristocratic socialisation of the nineteenth century, the “Passeio Público”, which ended here? The Passeio Público garden gave way to the avenue Avenida da Liberdade, whose construction began in 1879 and was a milestone in the city’s northward expansion, and its urban transformation, in terms of the “material improvements” of infrastructures such as sanitation and traffic.²⁴ Acclaimed and contested since its inception, the Avenida da Liberdade has not ceased to be a space of coexistence, namely of mobility modes.

Both in the 1945 photograph and in the 2022 one we observe the coexistence of pedestrians, people cycling and people travelling in cars. What changes are perceptible? In 1949, opposing views about the speed practised on this avenue were discussed by members of the National Assembly (the parliament of the Estado Novo regime) João Antunes Guimarães and Paulo Cancela de Abreu, the former defending “speed”, which was “one of the characteristics of our time” and associating it with economic prosperity, and the latter drawing attention to the people who died there in collisions with cars.²⁵

What disciplinary effort in terms of avenue design, regulation and representations was made to give priority to cars? What accessibility was built? We see in the photograph of 2022 a person on a bicycle riding contraflow on an avenue that structures one of Lisbon’s principal axes and that still has no cycleway. Could Avenida da Liberdade, the site of some emblematic demonstrations of Portuguese democracy (such as the 25th of April celebrations), be rethought as a public space, namely by conditioning car-traffic flows and reducing their emissions?

Posfácio

Hugo Silveira Pereira (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA; Dep. of History, University of York)

Um dos aspetos menos intuitivos sobre a fotografia é a sua subjetividade. Se é verdade que uma imagem fotográfica (que não tenha sido adulterada) representa um momento que efetivamente aconteceu no espaço e no tempo, também é certo que essa imagem resultou de um conjunto de escolhas subjetivas do seu autor (ângulo, composição, exposição, objetos e pessoas incluídas, etc.). Neste sentido, ao ser aceite como um produto objetivo, que alegadamente retrata a realidade tal como a realidade é, a fotografia torna-se um veículo para produzir e transmitir representações e paisagens específicas. Ao repetir e reiterar ao longo do tempo e em círculos cada vez mais amplos ícones específicos, essas representações concorrem para produzir ideologia e mitos.

Uma das grandes virtudes deste catálogo e desta exposição fotográfica é precisamente não usar a fotografia (nem a sua análise em perspetiva histórica) como um meio para impor ou reificar uma determinada narrativa ou, neste caso, uma determinada forma de mobilidade, mas sim para questionar narrativas dominantes vigentes e abrir linhas de debate sobre que mobilidades queremos nas nossas cidades. O conjunto das fotografias históricas selecionadas, em companhia do muito interessante exercício de as reencenar atualmente, não glorifica um passado idílico em contraste com a demonização de um presente dominado e degradado pelo automóvel (realça e compara, por exemplo, a precariedade dos vendedores ambulantes da década de 1960 com os tarefeiros das plataformas de entregas contemporâneas). Chama, sim, a atenção para continuidades e descontinuidades, avanços e recuos, existências e coexistências na narrativa histórica, mostrando que a história não é linear e que contextos ou soluções descritos atualmente como impossíveis serviram perfeitamente as populações passadas ou foram alteradas para melhorar a coexistência entre diferentes meios de transporte, mobilidade e circulação. São disto ilustrativas as composições de fotografias da Avenida Estados Unidos da América, da Praça do Comércio (que ilustram dois momentos antes e depois da sua massiva automobilização) ou da passagem de nível da Rocha do Conde de Óbidos (esta última incluindo quatro tipos de mobilidade diferente: ferroviária, automóvel, ciclável e pedonal).

Epilogue

Hugo Silveira Pereira (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA; Dep. of History, University of York)

One of the least intuitive aspects of photography is its subjectivity. If it is true that a photographic image (that has not been tampered) represents a moment that effectively happened in space and time, it is also true that this image resulted from a set of its author's subjective choices (angle, composition, exposure, objects and people included, etc.). In this sense, by being accepted as an objective product, which allegedly portrays reality as it is, photography becomes a vehicle to produce and transmit specific representations and landscapes. By repeating and reiterating over time and in ever wider circles specific icons, these representations concur to produce ideology and myths.

One of the great virtues of this catalogue and photographic exhibition is precisely that it does not use photography (or its analysis in historical perspective) as a means to impose or reify a particular narrative or, in this case, a particular form of mobility, but rather to question prevailing dominant narratives and open lines of debate about what mobilities we want in our cities. The set of historical photographs selected, together with the very interesting exercise of re-enacting them today, does not glorify an idyllic past in contrast to the demonisation of a present dominated and deteriorated by the car (it highlights and compares, for example, the precariousness of the street vendors of the 1960s with contemporary delivery platform workers). Rather, it draws attention to continuities and discontinuities, advances and retreats, existences and coexistences in the historical narrative, showing that history is not linear and that contexts or solutions currently described as impossible have served past populations perfectly or have been altered to improve the coexistence between different means of transport, mobility and traffic flows. The photo compositions of Avenida Estados Unidos da América, Praça do Comércio (illustrating two moments before and after its massive automobilisation) or the level crossing at Rocha do Conde de Óbidos (the latter including four different types of mobility: rail, car, cycling and pedestrian) are illustrative of this.

A exposição ilustra ainda os diferentes processos como o território urbano de Lisboa foi produzido (e a mobilidade coproduzida) através do uso repetido e consistente de grupos específicos (com diferentes modos de mobilidade), apoiados ou não pelos poderes públicos, que encaravam aquelas áreas como suas: o condutor do automóvel que se apropriou do passeio na Avenida de Roma, os utilizadores de bicicletas que se apropriaram da praça do Comércio ou os indivíduos automobilizados e os ciclistas que se digladiavam na Avenida da Liberdade. Os textos que acompanham as imagens escolhidas salientam a importância deste fenómeno para a mobilidade urbana, o qual pode ocorrer de forma natural ou orgânica ou pode ser incentivado pelas escolhas políticas dos poderes públicos, visando responder a este ou àquele grupo de interesses, fomentar este ou aquele meio de transporte, e, conseqüentemente, caminhar em direção a esta ou aquela ideia de cidade. Igualmente, os textos deste catálogo realçam as conseqüências decorrentes desta apropriação territorial (como o aumento da velocidade dos fluxos urbanos ou a perda de sociabilização urbana provocados pelo automóvel), mas sem as valorar moralmente. Como ensina Kranzberg, as tecnologias e soluções tecnológicas não são nem boas, nem más, nem neutras; todas acarretam conseqüências nem sempre previstas ou antevistas pelos seus promotores. Cabe à sociedade debatê-las e decidir a sua classificação como algo de nocivo, benéfico, mal menor ou bem maior.

Outro dos grandes méritos desta exposição e deste catálogo é o seu contributo para desconstruir a noção de progresso baseado em desenvolvimentos tecnológico. Importa referir que aqui “desconstruir” não deve ser entendido como destruir, mas sim como questionar ou refletir sobre. A colagem do conceito de progresso ao desenvolvimento técnico tem sido reforçada praticamente desde que começou a estabelecer-se em finais do século XVIII, assumindo atualmente o carácter de mito, sendo por isto aceite genericamente como algo factual e sendo, portanto, muito difícil de contestar. No caso específico da mobilidade urbana, predomina a representação de que mais tecnologia significa melhor mobilidade. No caso nacional, ao sublime técnico (o prazer de ver uma máquina em funcionamento) associado ao automóvel acresce o estatuto social de que esta máquina ainda beneficia. As fotografias incluídas neste catálogo contribuem para mostrar que soluções técnicas tidas como arcaicas podem também concorrer para uma mobilidade igualmente eficaz, ao serviço de várias franjas da sociedade, desde vendedores ambulantes a agentes de segurança e outros estratos socioprofissionais que só as fotografias não permitem identificar.

The exhibition also illustrates the different processes of how the urban territory of Lisbon was produced (and mobility co-produced) through the repeated and consistent use of specific groups (with different modes of mobility), supported or not by the public powers, who regarded those areas as their own: the car driver who appropriated the sidewalk in Avenida da Roma, the bicycle users who appropriated Praça do Comércio, or the car drivers and cyclists who fought over the Avenida da Liberdade. The texts accompanying the chosen images highlight the importance of this phenomenon of urban mobility, which may occur naturally or organically or may be encouraged by the political choices of the public authorities, aiming to respond to this or that group of interests, to encourage this or that mode of transport, and, consequently, to move towards this or that idea of the city. Likewise, the texts in this catalogue highlight the consequences arising from this territorial appropriation (such as the increase in the speed of urban flows or the loss of urban sociability caused by the car), but without valuing them morally. As Kranzberg teaches, technologies and technological solutions are neither good, nor bad, nor neutral; they all bring consequences not always foreseen or anticipated by their promoters. It is up to society to debate them and decide their classification as something harmful, beneficial, lesser evil or greater good.

Another of the great merits of this exhibition and catalogue is its contribution to deconstructing the notion of progress based on technological developments. It is important to note that here “deconstruct” should not be understood as destroying, but rather as questioning or reflecting upon. The attachment of the concept of progress to technical development has been reinforced practically since it began to establish itself in the late eighteenth century, assuming today the character of myth, being therefore generally accepted as something factual and therefore very difficult to contest. In the specific case of urban mobility, there is a predominant representation that more technology means better mobility. In the Portuguese case, to the technical sublime (the pleasure of seeing a machine at work) associated to the automobile adds the social status that this machine still enjoys. The photographs included in this catalogue help to show that technical solutions considered as archaic may also contribute to an equally efficient mobility, at the service of several fringes of society, from street vendors to security agents and other socio-professional strata that the photographs in themselves, isolatedly, do not allow us to identify.

Por fim, se me for permitido uma promoção de um interesse pessoal, este trabalho de recolha e comentário histórico de imagens fotográficas ilustra bem o enorme potencial da fotografia como fonte primária de pleno direito (ao mesmo nível das fontes textuais, estatísticas ou orais). Os curadores da exposição optaram por focar a sua atenção na mobilidade ciclável presente nas fotografias selecionadas, mas este mesmo conjunto permite analisar outros aspetos, como a evolução da presença arbórea na cidade ou a documentação de uma figura por norma invisível na narrativa histórica: a mulher. Outras amostras fotográficas permitem analisar outros aspetos da nossa história e a própria forma como no passado se percebia a realidade envolvente.

Finally, if I may be permitted a promotion of personal interest, this work of historical collection and commentary of photographic images illustrates well the enormous potential of photography as a primary source in its own right (at par with textual, statistical, or oral sources). The exhibition curators chose to focus their attention on the cycling mobility present in the selected photographs, but this same set allows us to analyse other aspects, such as the evolution of the presence of trees in the city or the documentation of a figure usually invisible in the historical narrative: women. Other photographic samples allow us to analyse other aspects of our history and the very way in which the surrounding reality was perceived in the past.

NOTAS | NOTES

¹ A ideia inicial de (re)fotografar lugares de Lisboa para trazer mais camadas e formas de expressão às questões levantadas pelo projecto Hi-BicLab surgiu quando dois membros do projecto, Patrícia Melo e M. Luísa Sousa, viram uma exposição em Guimarães, em Outubro de 2022, na Casa da Memória | The initial idea of (re)photographing places in Lisbon to bring more layers and forms of expression to the questions raised by the Hi-BicLab project arose when two members of the project, Patrícia Melo and M. Luísa Sousa, saw an exhibition in Guimarães, in October 2022, at Casa da Memória. Tito Mouraz, “Refotografias de Guimarães”, *Território e Comunidade. Exposição permanente*. Casa da Memória de Guimarães.

² Ruth Oldenziel, Martin Emanuel, Adri Albert de la Bruhèze, Frank Veraart (eds.), *Cycling Cities: The European Experience: Hundred Years of Policy and Practice* (Eindhoven: Foundation for the History of Technology SHT, 2016).

³ Martin Emanuel, Frank Schipper, Ruth Oldenziel (eds.), *A U-Turn to the Future Sustainable Urban Mobility since 1850* (New York: Berghahn Books, 2020).

⁴ <https://dcaaraujo.wixsite.com/hibiclab/passeiocientifico>.

⁵ <https://dcaaraujo.wixsite.com/hibiclab/exposiçao>.

⁶ <https://dcaaraujo.wixsite.com/hibiclab/laboratoriodehistoria>.

⁷ Etienne De Groër, “Plano Director de Lisboa. Modo Actual de Construir” (1948) (Consult. Gabinete de Estudos Olisiponenses).

⁸ Luís Guimarães Lobato, “A Experiência de Alvalade”, *Técnica: Revista de Engenharia* 209-210 (2-3/1951): 329-340.

⁹ Patrícia Névoa, “Equipamentos colectivos e (re)estruturação do espaço urbano: aplicação a três bairros de Lisboa” (Dissertação de mestrado | MA diss., Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2012), <https://run.unl.pt/handle/10362/7543>.

¹⁰ Jeff Speck, *Walkable city: how downtown can save America, one step at a time* (New York: North Point Press, 2013).

¹¹ David Vale, Miguel Saraiva, Mauro Pereira, “Active accessibility: a review of operational measures of walking and cycling accessibility”, *Journal of Transport and Land Use* 9, n. 1 (2016): 209-35.

¹² José-Augusto França, “De Pombal ao Fontismo. O Urbanismo e a Sociedade”, In *O Livro de Lisboa*, ed. Irisalva Moita (Lisboa: Livros Horizonte, 1994), 363-388.

¹³ “Postura municipal de 2 de novembro de 1894”, In *Código de posturas do Município de Lisboa de 30 de Dezembro de 1886: com todas as posturas e editaes pela mesma Câmara publicados, depois d’aquelle anno*, ed. A. Morgado, (Lisboa: Empresa A Legislação, 1912), 52.

¹⁴ Raquel Henriques da Silva, “Lisboa Romântica, Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874” (Tese de doutoramento | PhD thesis, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1997), 438-439, <https://run.unl.pt/handle/10362/11507>; Tiago Saraiva, Ana Cardoso de Matos, “Technological Nocturne: The Lisbon Industrial Institute and Romantic Engineering (1849-1888)”, *Technology and Culture* 58, n. 2 (2017): 422-458, <https://www.jstor.org/stable/26406183>.

- ¹⁵ Filomena Bandeira (1998), “Mercado da Ribeira / Mercado da Avenida Vinte e Quatro de Julho”, *SIPA – Sistema de Informação para o Património Arquitetónico* (Direção-Geral do Património Cultural), http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7825 (ac. 13/4/2023)
- ¹⁶ Mário Rui André, “Utilização da bicicleta cresceu 25% em 2020 e há mais mulheres a pedalar em Lisboa”, *Lisboa Para Pessoas*, 21/1/2021, <https://lisboaparapessoas.pt/en/2021/01/21/contagens-ciclistas-2020/> (ac. 13/4/2023).
- ¹⁷ Henk-Jan Dekker, “Between Protest and Counter-Expertise: User Knowledge, Activism, and the Making of Urban Cycling Networks in the Netherlands Since the 1970s”. *NTM Zeitschrift Für Geschichte Der Wissenschaften, Technik Und Medizin* 30, n. 3 (2022): 281–309, <https://doi.org/10.1007/s00048-022-00341-y>.
- ¹⁸ Luís Manuel Cabral, “Oito mortos em acidentes em passagens de nível em 2012”, *Diário de Notícias*, 7/5/2013, <https://www.dn.pt/portugal/oito-mortos-em-acidentes-em-passagens-de-nivel-em-2012-3204757.html>, (ac. 14/4/2023).
- ¹⁹ Simon Cook, Lorna Stevenson, Rachel Aldred, Matt Kendall, Tom Cohen, “More than Walking and Cycling: What Is ‘Active Travel?’”, *Transport Policy* 126 (9/2022): 151–61, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.07.015>.
- ²⁰ Álvaro Ferreira da Silva, M. Luísa Sousa, “The ‘Script’ of a New Urban Layout: Mobility, Environment, and Embellishment in Lisbon’s Streets (1850–1910)”, *Technology and Culture* 60, n. 1 (2019): 65–97, <https://doi.org/10.1353/tech.2019.0002>; Lurdes Ribeiro, “O Projecto da Avenida dos Anjos – Algumas Considerações Gerais”, *Cadernos do Arquivo Municipal* 5 (2001): 64–106.
- ²¹ Filipa Ramalheite, Margarida Tavares da Conceição, Inês Lobo (eds.), *Atlas Almirante Reis* (Lisboa: Tinta-da-China, 2020).
- ²² Ana Aguiar (1999); Teresa Camara (2018), “Jardins da Avenida da Liberdade”, *SIPA – Sistema de Informação para o Património Arquitetónico* (Direção-Geral do Património Cultural), http://www.monumentos.gov.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5172 (ac. 13/4/2023); M. Luísa Sousa, “Crossing Urban and Transport Expertise to Pave Lisbon’s Future Urban Sprawl (1930s–1940s)”, In *Science, Technology and Medicine in the Making of Lisbon (1840–1940)*, ed. Ana Simões, Maria Paula Diogo (Leiden: Brill, 2022), 120–144 (cf. 139, 140), https://doi.org/10.1163/9789004513440_007.
- ²³ “Poluição na Avenida da Liberdade novamente acima dos limites e sem controlo, alerta ZERO”, *Lisboa Para Pessoas*, 19/1/2023, <https://lisboaparapessoas.pt/2023/01/19/poluicao-avenida-da-liberdade-2022-zero/> (ac. 13/4/2023).
- ²⁴ Álvaro Ferreira da Silva, “Crescimento Urbano, Regulação e Oportunidades Empresariais: a Construção Residencial em Lisboa, 1860–1930” (Tese de doutoramento | PhD thesis, Instituto Universitário Europeu, 1997). Raquel Henriques da Silva, “O Passeio Público e a Avenida da Liberdade”, In *O Livro de Lisboa*, ed. Irisalva Moita (Lisboa: Livros Horizonte, 1994), 425–434.
- ²⁵ M. Luísa Sousa, *A Mobilidade Automóvel em Portugal, 1920–1950* (Lisboa: Chiado Editora, 2016), 208.

Equipa do projecto de investigação | Research project Team

Hi-BicLab. Laboratório de História para Mobilidades Urbanas Sustentáveis: Políticas cicláveis de Lisboa |

Hi-BicLab. History Lab for Sustainable Urban Mobilities: Lisbon's cycling policies

INVESTIGAÇÃO | RESEARCH

M. Luísa Sousa (IR | PI) (CIUHCT, FCT NOVA)

David Vale (Co-IR | Co-PI) (CIAUD, FAUL)

Diego Cavalcanti (CIUHCT, FCT NOVA)

Patrícia Melo (UECE, ISEG/UL)

Jaume Valentines-Álvarez (iHC, UAB)

Cristina Luís (CIUHCT, FCUL)

João Machado (CIUHCT, FCT NOVA)

Bernardo Pereira (Lisboa E-Nova)

Hugo Silveira Pereira (CIUHCT, FCT NOVA)

CONSULTORIA | CONSULTANTS

Colin Divall (U. York)

Ruth Oldenziel (TU/e)

GESTÃO | MANAGEMENT

Telma Cunha (NOVA.ID.FCT)

FINANCIAMENTO | FUNDING

Financiado por fundos nacionais através da | funded by Portuguese national funds through the: FCT.

Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., «EXPL/FER-HFC/0847/2021»

Agradecimentos | Acknowledgments

Aos locais da exposição (2023) | To the exhibition venues (2023)

CIUL – Centro de Informação Urbana de Lisboa
Biblioteca de Belém
Junta de Freguesia do Lumiar – Galeria Liminare
Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade NOVA de Lisboa
Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa
Biblioteca dos Coruchéus
Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade de Lisboa
EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A
Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa

Pessoais | Personal

Patrícia Melo
Pessoas que participaram no passeio científico | People who took part in the scientific tour “Pedalar com Histórias! Mobilizar Lisboa” (org. Hi-BicLab), Semana de C&T 2022, Ciência Viva, 20/11/2022
Equipa do | Team Hi-BicLab
Telma Cunha (NOVA.ID.FCT)
Rui Fernandes (IRIS)
Cicloficina da Junqueira

Às instituições participantes no Hi-BicLab | To the participating institutions in Hi-BicLab



Pela cedência das fotografias antigas | Old photographs courtesy of:

arquivo municipal de lisboa
fotográfico





ISBN 978-989-9028-81-4



9 789899 028814 >

fct

Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia

Hi:SiC Lab

Laboratório de História para
Mobilidades Urbanas Sustentáveis:
Políticas cicláveis de Lisboa
History Lab for
Sustainable Urban Mobilities:
Lisbon's cycling policies

