

Revista
Municipal
Trimestral

Número 27

JUNHO 2019

Gratuita

Lisboa

DA CIDADE PARA OS LISBOETAS



Especial

MOBILIDADE

MENOS CARROS, MAIS CARRIS

O século XX ficou marcado pela expansão do uso do automóvel. O espaço público, que fora domínio do peão, viu-se transformado para servir a circulação e o estacionamento destas viaturas. Os custos ambientais, sociais e económicos desta transformação revelaram-se tremendos e insustentáveis a prazo.

As emissões de gases poluentes, para além dos evidentes efeitos nocivos na saúde pública, estão comprovadamente na origem das alterações climáticas e seus fenómenos extremos, sendo a utilização do automóvel responsável por grande parte dessas emissões. A mudança tem de acontecer já. Amanhã é irreversível e será tarde demais.

Nesta edição da **Lisboa**, mostramos-lhe o empenho da cidade de Lisboa para enfrentar os desafios da sustentabilidade, nomeadamente a revolução em curso na área da mobilidade, que se quer cada vez suave, partilhada, livre, eficiente, segura, confortável, económica, saudável e sustentável.

Pretende-se que todas as medidas contribuam para devolver o espaço público aos peões e para que cada vez menos cidadãos dependam do carro nas suas deslocações pendulares casa-trabalho-casa.

Além das novas formas de transporte que têm entrado nos últimos anos na cidade e dos incentivos ao uso do carro elétrico, o investimento nos transportes públicos voltou a estar no centro das políticas de mobilidade, com visível eficácia no recém-criado passe único para toda a Área Metropolitana. Em maio deste ano foram vendidos 750 mil títulos de transporte, o que representa um aumento de 31% face ao mesmo mês de 2018. No mesmo período, foram pedidos 60 mil passes Navegante, mais 35 mil do que há um ano.

Uma entrevista à “absolutamente lisboeta” Ana Bacalhau, a reportagem sobre os trabalhadores da CML que cuidam dos animais, a nova Oficina da Guitarra que abriu portas no Museu do Fado e as memórias que aqui recuperamos dos mais longínquos desafios da mobilidade urbana que Lisboa foi ultrapassando, fazem mais uma edição que preparámos a pensar em si. Boas leituras e boas férias!

A imagem do casal urbano a utilizar vários transportes, que exibimos na capa ilustrada por André Carrilho, é bem reveladora da mobilidade que se quer em Lisboa. Com menos carros e mais transportes coletivos e partilhados.

Filomena Costa

DIRETORA

Sumário

Revista Municipal Trimestral • Número 27 • Junho 2019

DOSSIÊ



Avenida da República.

Mobilidade

Novas formas de mobilidade emergem e afirmam-se na cidade. A resposta às necessidades de transporte de pessoas e mercadorias nas áreas urbanas é um desafio cada vez mais complexo, mas beneficia, e muito, dos desenvolvimentos tecnológicos e dos sistemas de informação. A par disso, são os cidadãos que estimulam e exigem mudanças.

Páginas 3 a 40

Manifesto	4
Queremos viajar em sentido contrário?	6
Desafios de sempre	8
Saiu-te a carta na farinha Amparo?	12
Os pioneiros	16
Os ciclistas aparecem	24
'Navegantes' na cidade	26
O ar que respiramos	29
E quando somos peões?	30
Mudar mentalidades	34
Telemóvel – um novo meio de transporte	37
Vocabulário da mudança	39
Padrões de mobilidade	40

EDITORIAL

Menos carros, mais Carris	1
---------------------------------	---

ARTIGOS

Reportagem fotográfica	
Quem cuida dos nossos animais	42
Entrevista	
Ana Bacalhau	50
Arte Urbana	
Quando os muros são âncoras	54
Corredor Verde	
Monsanto aproxima-se do Tejo	57
Artes e Ofícios	
Em Alfama, constrói-se a guitarra	58

REGISTOS

Explicador de Lisboa	
Quem não anda de carro também cumpre regras	60
Urbanismo e Espaço público, Mobilidade, Economia Social, Vida Local, Cultura, Comércio, Direitos, Saneamento	62
Rafael Santos	
Mais que uma profissão, é uma paixão	64
Ficha técnica	64

Dossiê Mobilidade



Mamã

A MOBILIDADE QUE QUEREMOS

QUALIFICAR o espaço público, promovendo o usufruto da cidade pelas pessoas.

INCENTIVAR e proteger a circulação pedestre: criação de áreas pedonais; definição de zonas 30, onde não é permitido circular a mais de 30 km/hora; pavimentação segura; alargamento de passeios; zonas de repouso; reforço da sinalização acústica e visual dos atravessamentos; rebaixamento de passeios junto às passeadeiras; arborização; medidas de acalmia de trânsito.

IMPEDIR a circulação dos veículos mais poluentes nas zonas centrais e ambientalmente mais vulneráveis: delimitação de zonas de emissões reduzidas.

PROMOVER a mobilidade partilhada.

iplesto

INCENTIVAR a utilização de veículos elétricos.

ALARGAR a rede de ciclovias e a disponibilização de bicicletas.

INVESTIR numa frota de transportes públicos ambientalmente responsáveis: elétricos e novos autocarros movidos a gás natural.

ORDENAR E TAXAR o estacionamento automóvel, privilegiando lugares para residentes.

INVESTIR na qualidade do transporte público: aumentar a oferta, alargar as redes e a conectividade modal.

DAR RESPOSTA a necessidades locais (criação das Carreiras de Bairro) e as necessidades metropolitanas (criação da Carris metropolitana).

REDUZIR o preço dos transportes públicos, com impactos estruturantes nas opções de mobilidade.

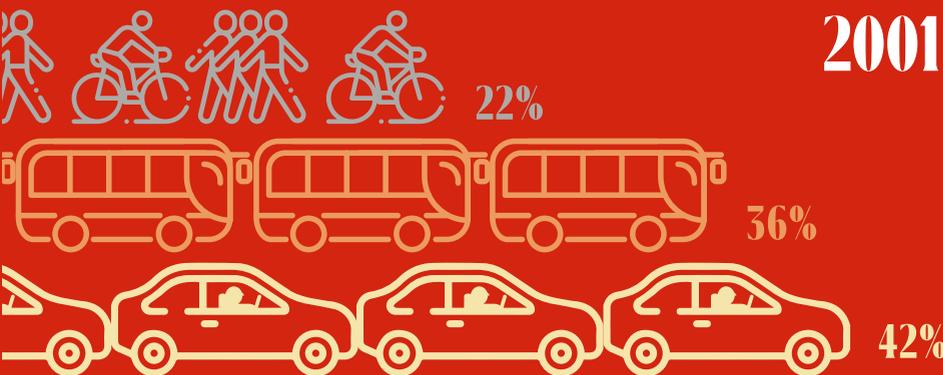
*

A utilização do automóvel convencional é responsável por grande parte de emissões poluentes que, nalgumas regiões do mundo, atingem 70% do total. O compromisso de todos os países em contribuírem para a redução da emissão de gases com efeito estufa em 15%, até 2050, revelou-se insuficiente para contrariar este ciclo — que não só compromete o futuro do planeta, como compromete a nossa saúde e qualidade de vida atual.

**

Além do tráfego gerado pelos residentes locais, as deslocações pendulares casa-trabalho-casa são responsáveis pela entrada diária de 370 mil veículos em Lisboa (um aumento de 20 mil face a 2015), mais que duplicando o número de carros a circular na cidade.

Segundo um estudo promovido pela União Europeia em 2011, o custo de um lugar de estacionamento numa cidade da Europa representava para a respetiva autarquia um encargo de 4 mil a 16 mil euros. Os custos da crescente sinistralidade são inestimáveis, por envolverem vidas humanas.



LEGENDA



VEÍCULO PRÓPRIO

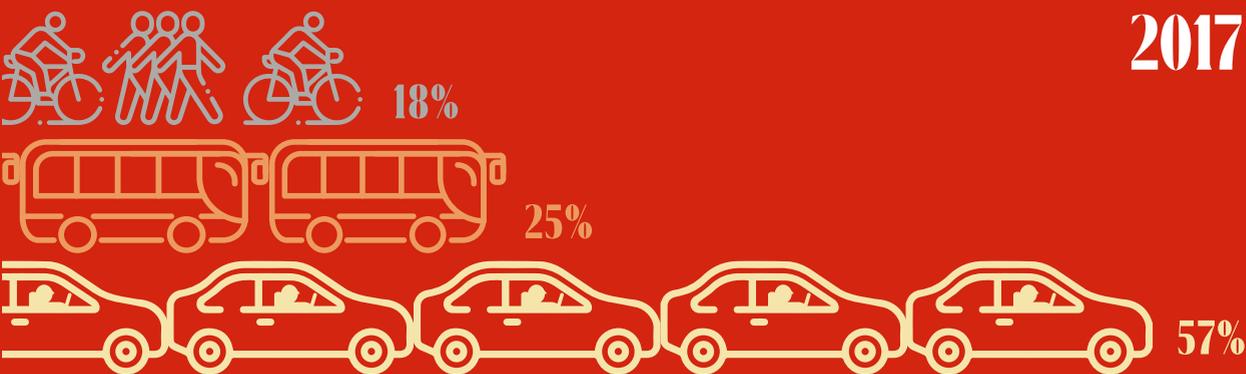
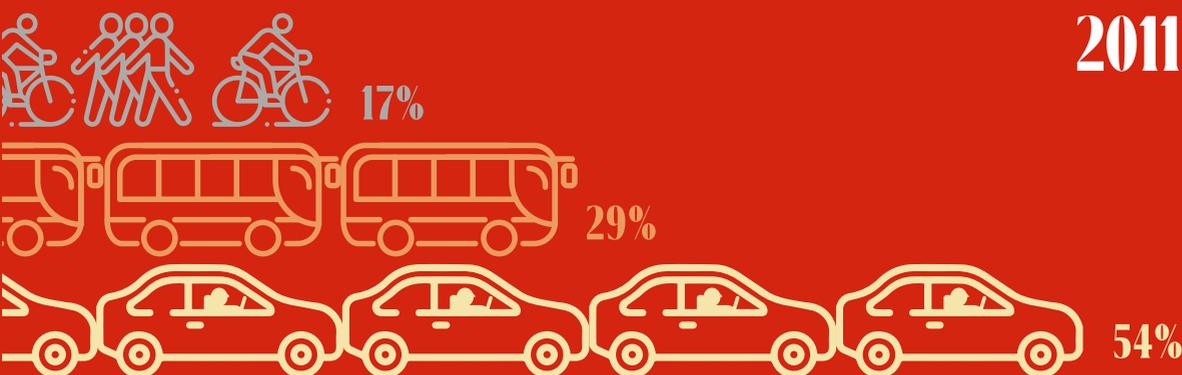


TRANSPORTES PÚBLICOS

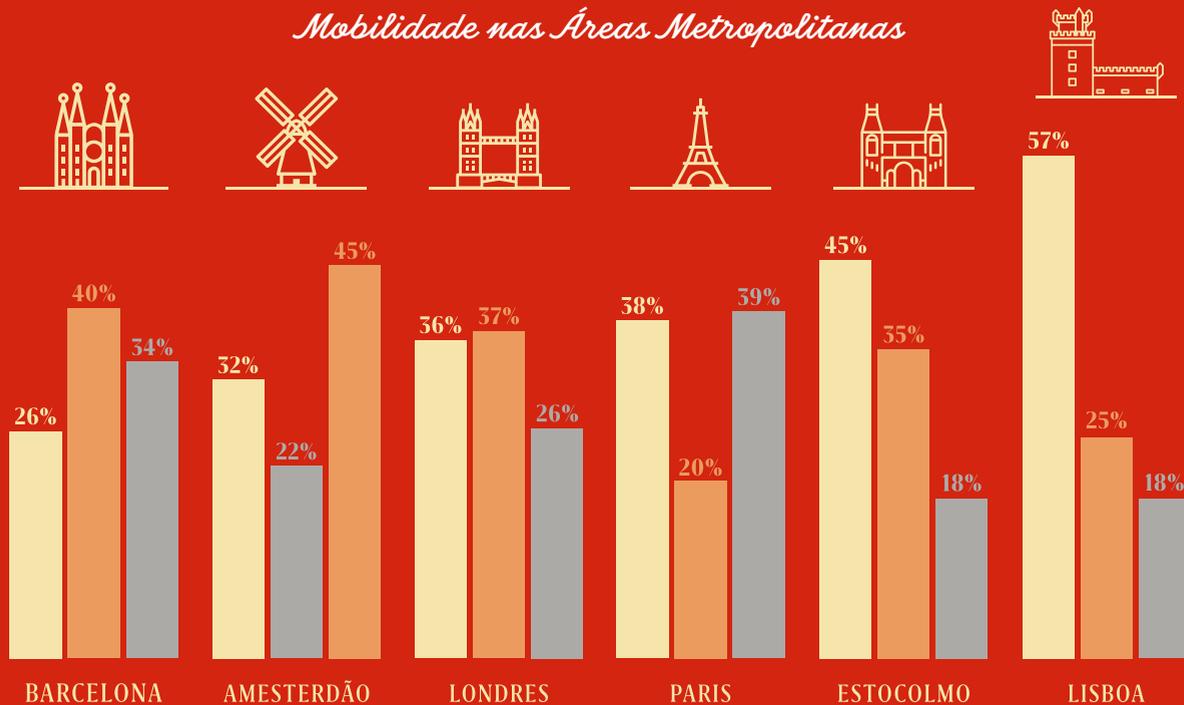


A PÉ, OUTROS

FONTE INE, Censos e Inquérito à Mobilidade 2017.



Mobilidade nas Áreas Metropolitanas



FONTE "Mobilidade em Lisboa – Visão Estratégica. Benchmark de cidades." CML, fevereiro 2018

QUEREMOS VIAJAR EM SENTIDO CONTRÁRIO?

Na Área Metropolitana de Lisboa, um estudo sobre mobilidade, concluído em fevereiro de 2018, dava conta do peso crescente do automóvel nas deslocações urbanas. Uma tendência inversa à verificada nas grandes cidades europeias.

“Hábitos culturais” não explicam por si só este apego ao transporte privado. A perda de qualidade do transporte público, em parte devido à crise, deu o seu contributo.

Em menos de três décadas, o transporte público perdeu quase metade da sua quota na Área Metropolitana de Lisboa. E a utilização de carro próprio subiu 35%.

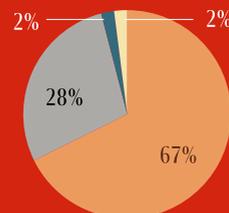
Os lisboetas usam menos bicicletas e outros modos ativos de deslocação face aos seus congéneres europeus, tendem a “fugir” dos transportes públicos e são os que optam mais frequentemente pelo carro

próprio nas suas deslocações diárias.

Estes números não refletem, ainda, algumas medidas estruturais entretanto adotadas: o reinvestimento na Carris, que passou a ser tutelada pela autarquia, a aposta na rede de ciclovias e a diminuição significativa do preço dos transportes. Além destas, outras medidas se seguirão para pôr Lisboa a viajar em direção ao futuro. 🚲

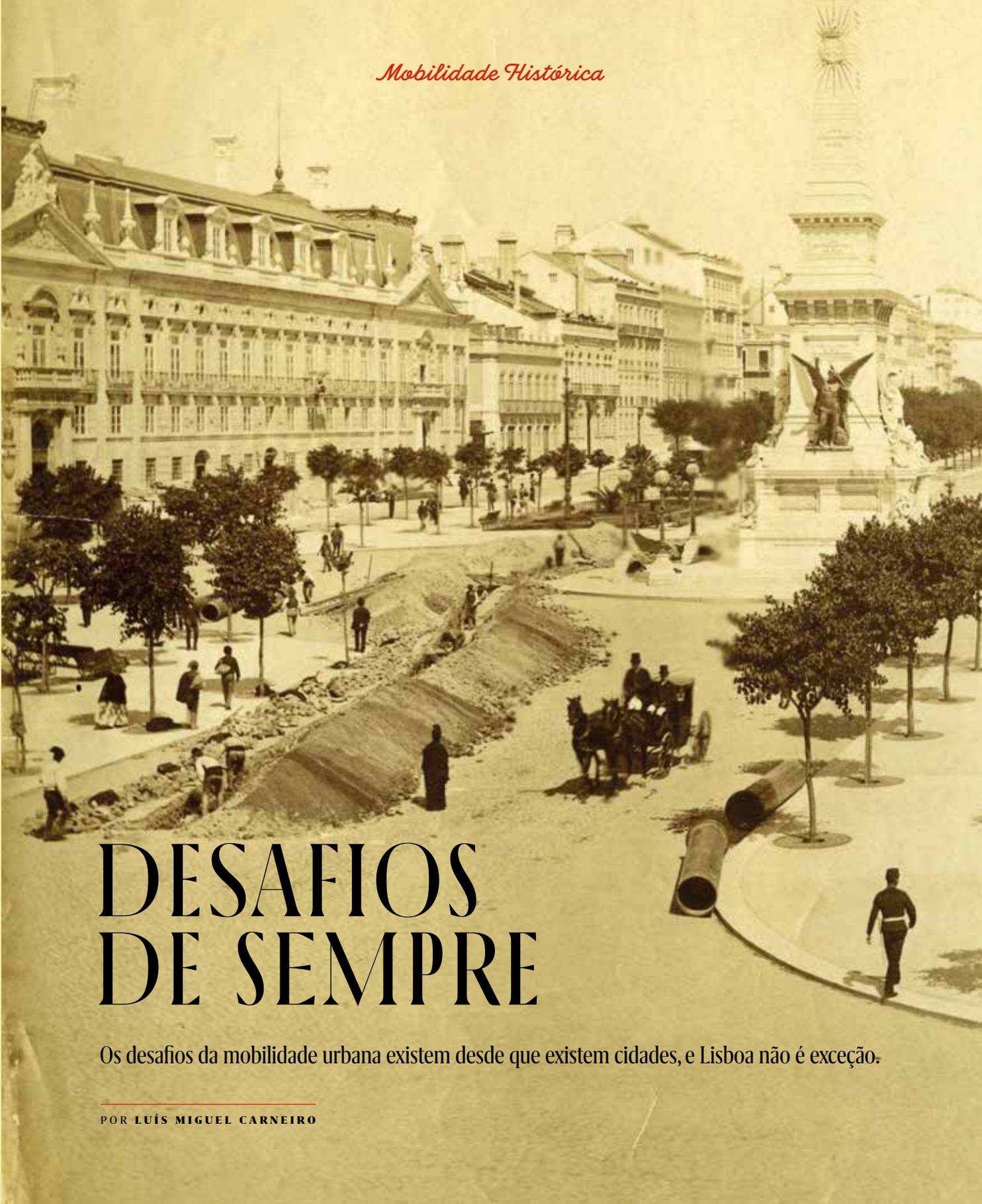
MEIO DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADO EM LISBOA

AUTOMÓVEL
METRO
CAMBIADO
ELÉTRICO



FONTE "Mobilidade em Lisboa – Visão Estratégica. Resultados de inquérito aos utentes." CML, fevereiro 2018

Mobilidade Histórica

A historical black and white photograph of a city square, likely in Lisbon, Portugal. The square is filled with a large, deep trench that has been dug across it. In the background, there are grand, multi-story buildings with many windows. To the right, a large, ornate monument stands on a raised platform, featuring a central figure with wings. In the foreground, a horse-drawn carriage is visible, and several people are walking around the square. The overall scene depicts a major urban construction project in a historical setting.

DESAFIOS DE SEMPRE

Os desafios da mobilidade urbana existem desde que existem cidades, e Lisboa não é exceção.

POR LUÍS MIGUEL CARNEIRO



Avenida da Liberdade
c. 1885
Louis Levy / Arquivo
Municipal de Lisboa

A LISBOA ROMÂNTICA E O TRANSPORTE PÚBLICO

Longe iam os tempos em que D. Pedro II mandara colocar placas de trânsito nas paredes de ruas estreitas, estabelecendo qual o sentido com prioridade para os coches para evitar conflitos.

Em meados do século XIX o crescimento da cidade criava distâncias cada vez maiores entre os novos polos e o seu centro, impondo a necessidade de transportes públicos e zonas protegidas para peões. O presidente da Câmara de Lisboa, Gregório Rosa Araújo, dera ordem de demolição do Jardim Público e fizera aprovar a

público, capazes de prover as deslocações dos cidadãos entre pontos da cidade cada vez mais distantes.

Em 1853, aparecera a Companhia de Carruagens Lisbonense, com cocheiras em vários locais da cidade. Uma lei de 1860 vem regular a exploração deste tipo de transporte em seges, tipoias, traquitanas, *coupés*, caleches e *char-à-bancs*. Quinze empresas chegaram a concorrer pela preferência da clientela.

Surgiu então a utilização de carris para as rodas dos carros de tração animal, evitando-se o atrito nas calçadas. Designados por “americanos”, foram operados pela empresa Irmãos Cordeiro (1870), pela Carris (1873) e pela Lusitânia (1896). Pelo meio, ficou a tentativa de um comboio urbano a vapor chamado Larmanjat, sobre monocarril (1870-77). As classes populares dispunham ainda dos meios mais tradicionais e baratos, concorrendo com os “americanos” – a Carroça do Jacintho (1878) e os *char-à-bancs* das empresas Florindo, Rippert e Eduardo Jorge, com o famoso carro “Chora” (1888-1917). Os carris foram também usados em elevadores de propulsão a vapor ou hidrostática (1884 a 1902): Lavra, Glória, Estrela (o “machibombo” ou “mata-cães”), Graça (desde a rua da Palma), e Bica; de ascensão vertical por cablagem eram os da Biblioteca e de Santa Justa.

A ELETRIFICAÇÃO DA CARRIS

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa (Carris), criada em 1872, tinha-se tornado na principal empresa a operar os carros “americanos”, de tração animal sobre carris, obtendo concessão de monopólio em 1888. A pouco e pouco vai conseguir neutralizar a concorrência das empresas rivais, que ofereciam o tradicional carro de mulas sem carris. O último concorrente – os carros “Chora”, de Eduardo Jorge – sobreviveria até 1917. Entre 1850 e 1900, a velocidade do transporte passara dos 9 km/hora (tração animal) para os 90 km/hora (locomotiva a vapor).

De 1900 a 1905, a empresa uniformiza a bitola dos carris e procede à colocação da rede elétrica para motorizar os veículos. No ano seguinte a Carris explorava 14 linhas, com carros “americanos” e elétricos, fechados ou abertos, incluindo linhas dedicadas às zonas industriais e bairros suburbanos (“carros operários”) e ao casco histórico da cidade (“carros das colinas”), que viriam, nalguns casos, a substituir elevadores. Em 1906, a rede estende-se à periferia, como Benfica e Lumiar. Em 1925, a placa central do Rossio, que fora calçetada “à portuguesa”, é desmantelada para acolher a circulação e estacionamento dos “elétricos”, no meio da maior polémica, ficando para o peão apenas uns estreitos passeios em torno das fontes e da estátua de D. Pedro IV.



Carro da empresa Salazar com destino ao Conde Barão, durante a greve dos elétricos 1912

Joshua Benoliel /
Arquivo Municipal de Lisboa

construção do que viria ser a avenida da Liberdade (finalizada em 1886), com os seus 1100 metros de comprimento e 90 de largura, ao estilo de *boulevard*. Simbolicamente, esta demolição marca o início da secundarização do peão. A seu lado estava o diretor da Repartição Técnica da Câmara, Frederico Ressano Garcia, a quem se deve a elaboração sistemática dos planos de expansão de Lisboa pelo modelo de Paris.

Entre 1877 e 1903 vão sendo aprovados e executados os projetos de Ressano Garcia para as atuais avenidas Almirante Reis, extensão da 24 de Julho, D. Carlos I, Rotunda, rua Alexandre Herculano, *avenidas novas*, estrada da Circunvalação, Fontes Pereira de Melo, António Augusto Aguiar, República, 5 de Outubro e Defensores de Chaves. Ao lado destas novas artérias, vão surgindo bairros. A cidade tinha conhecido a sua maior expansão de sempre e via transfigurado o seu aspeto. As artérias concebidas por Ressano Garcia estavam pensadas para acolher a circulação de mais carros para transporte

A DITADURA DO AUTOMÓVEL

A grande transformação, com enorme impacto no espaço público, viria com o automóvel de motor a combustão. O primeiro destes veículos entrara em Portugal no longínquo ano de 1895 e a sua vulgarização foi inicialmente lenta. No início do século eram poucos os automobilistas, sendo o príncipe D. Afonso, irmão do rei D. Carlos, um dos mais célebres, ganhando a alcunha de “O Arreda”, segundo os gritos (arreda! arreda!) que deitava aos transeuntes desprevenidos à sua passagem. Em 1906, inaugurava-se o primeiro *stand* de automóveis do país, na Praça dos Restauradores.

Em meados da década de 1930, com o baixo preço da gasolina e a produção de veículos mais baratos, este meio tornou-se apeteçível. Aqui e acolá, as esquinas dos passeios vão sendo arredondadas e algumas placas centrais deixam de ser retângulos para ganharem forma elíptica, de modo a facilitar o trânsito automóvel. Os valores associados às ideias de máquina, mecânica e velocidade vinham ganhando cada vez mais adeptos entre os “modernos” e, em 1930, o jornal *Notícias Ilustrado* publica uma série de artigos pugnando pela “renovação motorizada” de Lisboa.

A grande oportunidade vem quando o engenheiro “modernista” Duarte Pacheco é de novo chamado ao Governo, acumulando o cargo com a presidência da Câmara. O autarca contratou o urbanista Étienne de Groer para elaborar o Plano de Urbanização de Lisboa (1938-1948), ordenando o crescimento da cidade para lá da primeira circular, de que resultou o prolongamento da avenida Almirante Reis até ao Areeiro. Rasgou-se uma nova grande avenida – a de Roma – até ao hospital Júlio de Matos.

Estas grandes artérias caracterizam-se pela sua largura, de modo a acolherem mais do que uma faixa de rodagem em cada sentido. O casco antigo foi também alvo de intervenção, com a demolição da parte baixa da Mouraria (atual Martim Moniz), para prolongar o eixo da Almirante Reis até ao centro da cidade e permitir a rápida penetração dos automóveis nestas zonas.

Desde os anos quarenta que a Carris alargava a sua frota de autocarros, com carreiras circulares ou a ligar o centro aos novos bairros periféricos, aonde se tornava caro estender a rede de elétricos. Surgiram os autocarros de dois pisos. Com o início das operações do Metropolitano, em 1960, começaram a desativar-se muitas linhas de elétrico em prol de carreiras de autocarro, que podiam mais facilmente concorrer com a rapidez do Metro.

Os anos sessenta trouxeram um rápido crescimento do uso do automóvel privado. Os passeios foram reduzidos para aumentar as faixas de rodagem, as placas centrais separadoras arborizadas foram suprimidas e os

Hoje a mobilidade já não é uma questão isolada. É um sistema complexo com implicações na saúde pública, qualidade de vida e sustentabilidade ambiental.

largos e jardins transformados em parques de estacionamento – acontecendo o mesmo com grandes praças, como o Terreiro do Paço, os Restauradores e o Rossio. Os cruzamentos foram sendo geridos com polícias sinaleiros até ao lento processo de semaforização dar os seus frutos.

A democratização de 1974 chegou ao uso do automóvel privado, numa cidade que não estava preparada para o receber em grande escala, incluindo o aumento de carros com origem nas deslocações metropolitanas. As opções urbanísticas procuraram responder com mais rápidas vias de penetração (túneis, viadutos), menos passeios e mais faixas e estacionamento em cada espaço “disponi-



Praça do Comércio
1959

Armando Maia Seródio /
Arquivo Municipal de Lisboa

vel” – o que não obstu aos abusos do “estacionamento selvagem”. O transporte público, apesar da expansão da rede do Metropolitano, pareceu baixar os braços face ao gigantismo desta concorrência, abdicando de lhe resistir.

Mas as disfuncionalidades deste modelo e as suas consequências têm imposto uma mudança de paradigma. Hoje, a mobilidade já não é uma questão isolada, é um sistema complexo com implicações na saúde pública, qualidade de vida e sustentabilidade ambiental. As respostas aos seus desafios exigem agora uma reflexão de fundo: em que ambiente (físico, humano e social) queremos viver. ●

SAIU-TE A CARTA^{NA} FARINHA AMPARO!

POR RUI BAPTISTA

O trânsito em Lisboa... muitos julgam que está pior.
Mas dos cavalos à brida solta aos condutores irritados,
passando pelos “sinistros” elétricos, sempre
houve reclamações.

Todos têm querido resolver o problema, governadores romanos, reis, intendentos, filósofos, autarcas, mas nada feito. É preciso ver que quando a cidade nasceu e cresceu as ruas eram tão estreitas que até circular a pé era difícil. Daí para cá, com ruas cada vez mais largas, houve cada vez mais veículos a atravancá-las – e foram ficando sempre mais estreitas, no uso e no abuso.

Se nunca deu resultado, talvez a solução seja começar a apertá-las... e devolver o espaço que sobra às pessoas.

Os americanos, vindos dos Estados Unidos, começaram a circular em Lisboa na década de 1870. Rodavam sobre carris, por tração animal. Na transição para o século XX passaram a mover-se por tração elétrica. A grelha da frente servia para diminuir os muitos e graves acidentes com peões.

Ilustração de Manuel Gustavo Bordalo Pinheiro, jornal A Paródia, 11 de março, 1903. Coleção Museu Bordalo Pinheiro / EGEAC



FIM DO MUNDO

TERTIUS GAUDENS

LISBOA

254

M. Gustavo

Crónica

Coches, seges, tipoias, cadeirinhas, liteiras, choras, americanos - todos serviram para os lisboetas andarem de um lado para o outro na cidade, sacudidos, abalroados, mais ou menos cheios de pó, conforme a classe social. Os pobres iam para o hospital carregados numa cadeira vulgar; os ricos iam numa *vinaigrette*, uma cadeirinha com duas rodas. Hoje são apenas nomes. Alguns sobreviveram: traquitana ainda é palavra de uso, hoje, para chamar a um automóvel... desqualificado.

Para regular o torvelinho, pelo menos para o tentar, foram sendo publicados éditos, pragmáticas, leis e regulamentos, posturas – todo o esforço, bastante em vão. Ainda hoje, a aplicação do Código da Estrada é usualmente chamada de “caça à multa”. Mesmo as autoridades sentem relutância ao rigor: quando se enchem de ímpetos falam, com pudor, de “tolerância zero” – mostram assim a complacência usual.



***Vinaigrette*, transporte de recurso que substituía a marcha a pé. Uma espécie de táxi que não estava ao alcance de todos, e ainda se usava nos primórdios do século XX.**

Autor desconhecido, anterior a 1914
(Beauvais-França), domínio público.

É vê-los aí, às dezenas de milhar, automóveis a galgar passeios e a querer lá ficar parados, horas, dias, obrigando muitas vezes os peões a circular pelo meio da rua. Ocupavam ao milímetro o Terreiro do Paço, a principal praça do país! Para os tirar de lá, parecia que o mundo ia acabar. É um comportamento indisciplinado, atávico, de sempre. Não é de admirar que esteja a ser difícil convencer os novos ciclistas e os que se de-

leitam a andar de trotineta, de *segways*, *hoverboards*, patins, *skates* que devem sair do passeio – e a deixá-lo para os peões.

Conflitos de hoje, como sempre os houve. Boleeiros e cocheiros eram indivíduos temidos, com os cavalos à brida solta aterrorizavam quantos se lhes atravessassem no caminho. Todos se queixavam deles. Quando chegava um novo meio de transporte, ou novas empresas, havia sempre complicação com os que já existiam, com os mais antigos a tentarem impedir o êxito dos que chegavam.

E os medos? Os cabos elétricos iam atrair os raios das trovoadas e matar as aves; os autocarros de dois andares iam tombar nas ruas inclinadas. Circulava-se à esquerda e quando, em 1928, se passou a circular à direita, tudo ia correr mal. Ia ser o caos, mas afinal apenas se lhe trocou o sentido. Para quem queria atravessar o rio, havia razão: tinha de ir ao Terreiro do Paço, onde um barqueiro, à bruta, lhe pegava ao colo e o carregava até ao bote.

Fialho de Almeida traça um retrato assustador dos *omnibus*, puxados a cavalos, com dois ou três andares: “antes de se aventurarem lá em cima, muitas pessoas deixavam testamento”. Júlio César Machado descreve as viagens: “era de uma pessoa em os avistando, deitar a fugir: parecia que vinham arrasar tudo (...) abalando as paredes em lhes passando perto, e fazendo benzer as lavadeiras... e fugir a sete pés.”

Houve um medo que se concretizou em números de vergonha: os automóveis iam atropelar os peões. E continuam, até hoje, a chocar e a atropelar, deixando um rasto de feridos e mortos como nenhum outro meio de transporte houve que tal.

Os mais velhos recordam uma Lisboa buliçosa, humana. Há pouco mais de meio século, carroças ainda cruzavam a cidade e paravam nas esquinas a vender de tudo; guardas passavam a cavalo, os carros do lixo eram puxados por mulas. Os elétricos, longe da ditadura das portas automáticas, circulavam com cachos humanos de penduras. Junto ao guarda-freio (o condutor dos elétricos) um letreiro avisava os passageiros para não conversarem com ele – para não o distrair e provocar acidentes. Conversava-se muito. Nos elétricos e autocarros, os cavalheiros perguntavam às senhoras se podiam fumar, se o fumo as incomodava.

Um desporto favorito dos lisboetas era apanhar elétricos e autocarros em andamento: com os olhos fitos, começavam a correr antes dele chegar a si e, ao serem ultrapassados, deitavam a mão ao varão e saltavam. Também saíam em andamento, impacientes, indiferentes às paragens, e com saber: era preciso cair no asfalto bem inclinado para trás, a perna da frente estendida e logo pronta a vir atrás. Era uma coreografia repetida, era uma arte e fazia bem ao coração... dos que não se estatelavam.

E “se alguma janela aberta o incomoda peça ao condutor que a feche”, canta Sérgio Godinho. Trânsito cantado: *O Timpanas*, fado cantado por Amália, recorda a figura do boleeiro; *O Amarelo da Carris*, palavras de Ary dos Santos, foi êxito na voz de Carlos do Carmo. Até *O Pica do 7* tem António Zambujo a cantar-lhe os amores.

Nos carris, os elétricos que quase se calaram chilreiam agora mais e mais. O 24, filho proscrito da sétima colina, saudoso e amado, tanta vez anunciado, voltou finalmente à sua casa. O 28 é um ícone mundial.

E o insulto? Era uma prática desopilante, longe da agressividade de hoje. Os automobilistas chamavam-se alegremente de *totó*, *carroceiro*, *camelo*, ficando para os taxistas outro mimo: *ó fogareiro!* Acusavam: *tens a pata pesada!* *Saiu-te a carta na Farinha Amparo!* Para os peões, na beira do passeio: *vê lá se te corto as unhas dos pés!* Quando começou a ser usual mulheres ao volante (honra às pioneiras, nos minis) era geral: *vai mas é para casa, coser meias!* Hoje, pagam elas menos de seguro do que os homens, e conduzem a assobiar modernos autocarros da Carris.

Com o ar condicionado, fecharam-se as janelas, a buzina calou o palavrão. Lá dentro, em alta-voz ou em contravenção, os condutores falam sozinhos. Daqui a meio século, será decerto motivo de espanto a poluição, o desperdício de metal, borracha e combustível, os acidentes terríveis do trânsito automóvel.

Mas já muitos voltam hoje a andar de bicicleta e de trotineta, em novas ciclovias que nunca as tinha havido. Cruzam espaços verdes, cruzam-se com peões (e esperemos que sejam os primeiros a respeitá-los). Por todo o lado se vêem turistas, em *tuk-tuks* inusitados e logo tradicionais, numa cidade mais uma vez vivida e buliçosa – como soube sempre reinventar-se. A utilização dos transportes públicos promete voltar a ser o principal meio de deslocamento. Os passeios vão ficando largos e com melhor piso, para que seja agradável caminhar.

Daqui a meio século, como se circulará pelas ruas de Lisboa? ●

Até à chegada das portas automáticas, os lisboetas viviam os elétricos com alegria e anarquia. Cartazes junto à cabina pediam para que não se conversasse com o guarda-freio, responsabilizando moralmente o autor do bate-papo por eventuais acidentes.

Estúdio Mário Novais, 1949
Arquivo Municipal de Lisboa



OS PIONEIROS

FOTOS DE FÁBIO TEIXEIRA (2011) E DE AMÉRICO SIMAS

Há oito anos, vários adeptos da mobilidade urbana em bicicleta fizeram-se fotografar como um testemunho e uma afirmação de vontades. As sessões de fotografia e os encontros foram-se sucedendo no projeto Rodas de Mudança, promovido pela associação MUBi. Queriam (e querem) mudar a forma como nos deslocamos na cidade. Naquele tempo a estrutura de ciclovias era ainda incipiente e os incrédulos falavam na Lisboa das sete colinas.



Há oito anos eram só dois. Agora são quatro, contando com a cadela Matilda e com um filho a caminho. Ana Pereira tem 38 anos, é formada em química aplicada. Foi nomeada *Bicycle Mayor of Lisbon 2019-20*, no âmbito do Bicycle Mayor & Leader Programa. Bruno Santos, 38 anos, é informático. São ativistas da mobilidade sustentada (projeto MUBi, Casa da Bicicultura, Cenas a Pedal).



Bicicletas



Ana Santos em 2011 (ao lado). Agora, com 55 anos, é formada em antropologia e professora na faculdade de motricidade humana, da Universidade de Lisboa. Depois da sua experiência na MUBi, fundou a associação Dar a Volta, que promove a mobilidade ativa e a atividade física.



dezanove

Bicicletas



Pedro Almeida tem agora 35 anos e é arquiteto. Acha que o melhor meio de promover a bicicleta é a pedalar. Gostava muito que houvesse uma ciclovia entre Lisboa e Cascais. Todos os dias, faz o percurso casa-trabalho de bicicleta. De Entrecampos, onde vive, às Torres de Lisboa, onde trabalha. Na foto ao lado tinha 27 anos.





Ana Pereira e Bruno Santos O mito das colinas

POR LUÍS MIGUEL CARNEIRO

A ligação de Ana Pereira e Bruno Santos à bicicleta vem dos tempos de estudantes. Viviam em Oeiras e aventuravam-se a pedalar a caminho da faculdade. Ela para o Campo Grande. Ele para o Monte da Caparica. “Em Oeiras, tirando os miúdos, ninguém andava de bicicleta na rua, e em Lisboa também se viam poucos ciclistas”, recorda Ana.

Massa Crítica, o caldo germinador

Aos poucos, foram conhecendo outros ativistas empenhados na melhoria das condições para os utilizadores deste meio de locomoção. Assim, chegaram à Massa Crítica – um movimento internacional que promove a mobilidade ativa e que em Portugal foi adotado pela associação MUBi. A Massa Crítica foi um “caldo germinador” de uma grande causa social e ambiental, diz Bruno e Ana, que conheciam a realidade de outras cidades europeias.

Hoje, consideram que em Lisboa, apesar de persistir o *carrocentrismo*, “houve melhorias nas infraestruturas, como as ciclovias. A crise económica do início da década também levou mais pessoas à bicicleta”.

A mudança é para continuar

A introdução de ciclovias em artérias importantes, como o Eixo Central, atraiu mais gente para uma mobilidade alternativa. Deu mais visibilidade à bicicleta, dando-lhe “legitimidade aos olhos da opinião pública”.

Mas defendem que “é necessária mais coragem quando se trata de restringir o uso do automóvel”. As ruas e praças devem ser espaços de usufruto das pessoas, incluindo idosos e crianças, e não “espaços desinteressantes, depósitos ou vias de automóveis, cujo único valor é o espacinho para estacionar”.

Para quem decidir usar a bicicleta em meio urbano, ficam as dicas: “primeiro experimentar, fazer a adaptação em parques para bicicletas antes de se aventurar no meio do trânsito; depois, começar com bicicleta de uso partilhado, antes de optar por bicicleta própria”. Bruno acrescenta ainda a vantagem de percursos curtos e fáceis no início, e, à medida que a condição física melhora, passar para percursos gradualmente mais longos e difíceis. “O mito da cidade de colinas intransponíveis revela-se falso, sobretudo agora que há bicicletas elétricas.”



Ana Santos Mudar de vida

POR PAULA CEREJEIRO

Foi em 2011, depois de um congresso do International Cycling History Conference, em Paris, que Ana Santos decidiu mudar de vida. Participou à família e aos amigos que ia fazer da bicicleta o seu meio de transporte. A que comprou é topo de gama, dobra-se facilmente e é simples de transportar. E, desde então, é assim que se desloca, de bicicleta e de comboio, todos os dias, do trabalho para casa e de casa para o trabalho. E é com a mesma bicicleta que chega ao nosso encontro no Campo das Cebolas.

Pingue-pingue em vez de autoestradas

As experiências têm sido muitas. Orgulha-se de dizer que contribui para a coesão económica de Portugal, quando pedala, na companhia de uma amiga, com o seu *pingue - pingue* pelo interior do país. *Pingue - Pingue?* “Vamos passando por vários sítios, pedalamos 50 quilómetros de cada vez. E, a cada 50 quilómetros, comemos no café, almoçamos na tasca da aldeia e pernoitamos. No dia seguinte, depois do pequeno-almoço, partimos para outra terreola. Vamos “pingando”, ou seja, consumindo aqui e ali, pelo país fora. A bicicleta também ajuda a integrar pequenos lugares há muito afastados pelas autoestradas.”

A importância de poder escolher

Mas Ana não é fundamentalista, não está contra os carros, e a bicicleta não define a sua identidade. Aliás, o carro também lhe dá uma certa liberdade de movimentos, como a possibilidade de ir buscar o pai à estação de Sete Rios, ou ir ao encontro da filha, quando esta chega tarde do curso de medicina.

E é com esta noção de liberdade que sublinha a importância de uma intermodalidade sustentável. Também racional e eficiente, porque os meios de transporte têm de estar garantidos, com horários articulados, bons acessos a estações de comboio e paragens de autocarro, zonas de estacionamento de bicicletas, etc. E se as pessoas optarem por andar a pé, é muito importante que os passeios ofereçam segurança.

Os espaços verdes são um grande ginásio

Ana está sentada debaixo de um toldo, numa das muitas esplanadas do Campo das Cebolas. Apesar de pouco passar das 10 horas da manhã, o sol promete

aquecer. Olha à sua volta e num gesto largo, abarca o amplo espaço verde que se estende à sua frente. “Lisboa tem investido e bem no espaço público. Os jardins e os parques são cada vez mais um grande ginásio.” Dito isto, despede-se, pois ficou de ir almoçar com a filha, e parte como chegou: a pedalar.



Pedro Almeida Ver que é possível

POR PAULA CEREJEIRO

Há dez anos, Pedro Almeida vivia em São Bento e trabalhava no Saldanha. Um dia, decidiu experimentar ir para o trabalho de bicicleta. Assim fez, e nunca mais deixou de o fazer.

Um amigo falou-lhe no movimento internacional Massa Crítica, que, em Portugal, é organizado pela MUBi – Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta. Nunca mais se esqueceu da sua primeira participação, quando pedalarão da Praça Marquês de Pombal até ao Castelo de São Jorge. E compreendeu que era possível. Apesar de ter deixado de ir a estes encontros, sublinha a sua importância na promoção de meios de transporte alternativos.

É giro ter um pai ciclista

Todas as manhãs, quando sai de casa, é um momento de festa para o filho de seis anos. Acha graça ao pai ir de bicicleta. “Mas mais ninguém anda de bicicleta lá em casa”. São os transportes públicos, durante a semana, e por vezes o carro para programas familiares.

Os anos que já passou a percorrer ciclovias fizeram do Pedro um observador privilegiado das mudanças. Não tem qualquer dúvida de que não há comparação com a realidade de há 10 anos. E também não tem dúvidas de que as pessoas se sentem menos receosas e mais motivadas.

Falta uma ligação do Marquês ao Tejo

Sente muito a falta de uma ciclovia entre o Marquês de Pombal e as zonas ribeirinhas, e gostaria de ver uma Baixa ciclável. Aproveita para propor soluções de segurança bastante económicas como as *green boxes* ou *bike boxes*. Trata-se simplesmente de uma zona verde pintada antes do semáforo que permite aos ciclistas, quando o semáforo está vermelho, posicionarem-se à frente dos carros. Não só protege o ciclista dos gases do escape como torna o arranque mais seguro. “Da mesma forma, muitas vezes basta pintar no asfalto a ciclovia, sem gastar dinheiro com pavimentos específicos, que custam milhares de euros.”

Pedro gosta de desafios, de perceber se é possível. E já lhe foi possível ligar Lisboa a Sintra e Lisboa a Cascais. “Já me sinto experiente, com dez anos a pedalar em meio urbano.”

E se vivesse nos arredores de Lisboa e continuasse a trabalhar no centro da cidade? Responde sem hesitação: Desde que é permitido levar as bicicletas nos transportes públicos, qual é o problema? ●

ENTREVISTA



Fábio Teixeira

FOTÓGRAFO E PERMACULTOR

Como surgiu este projeto?

O Rodas de Mudança partiu da iniciativa de três amigos – Joana, Gonçalo e César.

Respondi à procura por um fotógrafo, e tornei-me o quarto elemento do projeto. A unir-nos tínhamos o desejo de contribuir para uma cidade mais ecológica e com uma escala mais humana e pessoal. Era ainda fácil reconhecer as poucas caras atrás do guiador nas ruas de Lisboa, mas havia também a sensação de estarmos no início de um movimento significativo por uma melhor mobilidade.

O que mudou na sua vida desde então?

A necessidade de um outro tipo de vida levou-me ao Alentejo e a uma ecoaldeia, onde descobri a paixão pelo trabalho agrícola e as recompensas do contacto diário com a natureza.

Os últimos anos passei-os na Alemanha, onde me casei e nasceram as minhas duas filhas. Queremos agora fundar a nossa quinta de agricultura biológica e regenerativa, guiados pelas melhores práticas da permacultura e pastoreio holístico.

Pretendemos fazer a nossa parte no combate às alterações climáticas, produzindo comida de qualidade superior. ●

OS CICLISTAS APARECEM

Na última década, a rede ciclável de Lisboa cresceu de 10 km para cerca de 90 km, incluindo seis pontes ciclopedonais. Até 2021, os percursos cicloviários chegarão aos 200 km, articulados com a rede de transportes públicos e com os principais equipamentos locais.

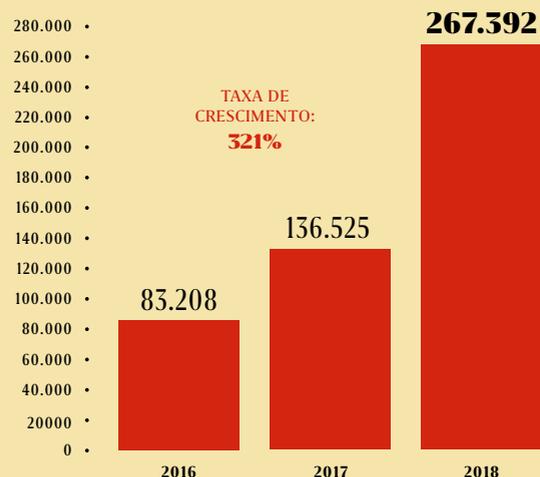
A rede é composta por seis eixos estruturantes (ver diagrama) e por um vasto conjunto de troços que permitem a circulação dentro dos bairros e o estabelecimento de várias ligações secundárias.

Há ciclovias de dois sentidos, de sentido único e vias partilhadas entre bicicletas e automóveis (onde o limite de velocidade é de 30 km/h) – uma alternativa sempre que não é possível construir ciclovias dedicadas, por não haver espaço ou por se tratar de pequenos troços de ligação. **LF** 🚲

Consultar rede completa em lisboa.city-platform.com/app/?a=rededeciclavel

ADESÃO AOS VELOCÍPEDES

Trotinetas e Bicicletas na avenida Duque d'Ávila



Fonte Contador ativo sob o pavimento. Regista a passagem de trotinetas e bicicletas. Mais informação em: bit.ly/2Z4vA2F

EIXO ALCÂNTARA-PONTINHA
9,6 KM | 59 MINUTOS
28% EXECUTADO



PONTINHA

CARNIDE

EIXO PANORÂMICO
14,7 KM | 59 MIN.
38% EXECUTADO



ESTAÇÃO DE BENFICA

EIXO CIRCULAR EXTERIOR
18,8 KM | 75 MIN.
47% EXECUTADO



PARQUE DE CAMPISMO

MONSANTO

EIXO MARGINAL
23,7 KM | 95 MIN.
46% EXECUTADO



ALGÉS

TORRE DE BELÉM

EIXO CENTRAL

14,5 KM | 58 MIN.
59% EXECUTADO



AMEIXOEIRA

ALAMEDA DAS
LINHAS DE TORRES

AEROPORTO

ENCARNAÇÃO

PARQUE
TEJO
TRANCÃO



TELHEIRAS

EIXO OLIVAIS BEATO

7,7 KM | 31 MIN.
33% EXECUTADO



OLIVAIS
NORTE



ORIENTE

ESTRADA
DA LUZ

CAMPO
GRANDE

AVENIDA
DO BRASIL

CAMPO
PEQUENO

PRAÇA
DE LONDRES

MARVILA

BRAÇO
DE PRATA



SETE
RIOS

AVENIDA
DA REPÚBLICA

BEATO



PRAÇA
DE ESPANHA

MARQUÊS
DE POMBAL

CICLOVIAS REDE PRINCIPAL

89 KM
43,4% EXECUTADO

CAMPOLIDE

AVENIDA
DA LIBERDADE

SANTA
APOLÓNIA

CAIS DO
SODRÉ

TERREIRO
DO PAÇO



ALCÂNTARA

FONTE PELOURO DA MOBILIDADE INFOGRAFIA JOÃO FERREIRA

100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% 0%

‘NAVEGANTES’ NA CIDADE

POR MAFALDA FERRAZ

Há mais pessoas a viajar em transportes públicos com os novos passes de preço único, válidos para todos os transportes coletivos – Navegante Municipal e Navegante Metropolitano.

Em maio, foram vendidos mais 180 mil títulos de transporte em comparação com o mesmo mês do ano passado. Um aumento superior a 31%. E o número de passageiros transportados pela Carris cresceu 12%, o que indicia ganhos do transporte público face ao transporte privado. Além da poupança que representa para as famílias, esta medida tem impactos ambientais. Com a adesão ao transporte público, o carro fica mais vezes na garagem.

Não se tratou “apenas” de uma redução de preços. Tratou-se também de uma mudança de paradigma. Com o passe metropolitano, deixou de haver uma “dupla” penalização para as pessoas que moram longe do local de trabalho, quebrando-se a relação proporcional entre distância e custo. Hoje, circula-se na área metropolitana (18 concelhos) sempre pelo mesmo preço. E na área concelhia, também, qualquer que seja o transporte utilizado.

NAVEGANTE FAMÍLIA

A partir de julho, estará disponível um novo passe, o Navegante Família (concelhio ou metropolitano). Este passe garante que cada família não gastará, em transportes públicos, mais de 60 euros, na modalidade concelhia, e mais de 80 euros, em toda a área metropolitana. ●



Valéria Nascimento

42 ANOS, ESTETICISTA

“Sempre vim de carro para Lisboa, por isso andar de transportes públicos é uma novidade e estou fã. Enquanto antes gastava cerca de 120 euros em gasolina, agora pago 40. Já planeei pôr essa poupança de lado para daqui a uns meses poder ir visitar a minha família ao Brasil.”



Diana Barros

20 ANOS, ESTUDANTE

“Antes deste novo passe pagava 80 euros e agora pago 30 [passe com desconto estudante], e posso ir a muitos sítios diferentes. Poupo imenso. A minha irmã, que vive em Oeiras, como eu, deixou totalmente o carro para vir trabalhar para o Colégio Militar e tem sido uma grande poupança.”



João Afonso Albuquerque

21 ANOS, TRABALHADOR-ESTUDANTE

“Em viagens curtas continuo a utilizar as bicicletas GIRA. Acho fenomenal haver um passe que engloba uma área tão grande quanto a metropolitana de Lisboa. Espero que ajude a reduzir o número de carros na cidade para baixar a poluição. Apesar de ser uma medida muito positiva, na minha opinião deveria ir mais longe. No Luxemburgo já não se pagam transportes públicos.”



João Galego Garcia

37 ANOS, PERSONAL TRAINER

“Vivo no Laranjeiro e deixei totalmente o carro para vir trabalhar de comboio. Evito as filas da ponte 25 de abril. Tenho diferentes locais de trabalho e o transporte público tornou-se a melhor opção.”

Ercília Godinho

80 ANOS, REFORMADA

e Madalena Pina

81 ANOS, REFORMADA
(CUNHADAS)

Eu comprava aquele da terceira idade, que era perto de 15 euros. Há dois meses comecei a comprar o de 20 [Navegante metropolitano + 65], que dá para os 18 concelhos. Pensei: tenho



a minha irmã no lar, lá do outro lado, e sempre dá para dar umas voltinhas maiores, quando o tempo está bom.

Mas ainda não aproveitei bem, tenho que ver melhor como é que é isso dos transportes porque são sítios que a gente não conhece”

[Ercília]

“Eu também comprei o de 20 euros. Outro dia, eu e a minha irmã fomos passear até à Costa da Caparica.

Há anos que não ia para aqueles lados.”

[Madalena]



Vanessa

27 ANOS, TRABALHA PARA A AMNISTIA INTERNACIONAL

“No meu caso a redução do passe não foi muito significativa, mas tenho a vantagem de poder ir a vários sítios quando preciso sem pagar mais por isso. Em termos de custo é fantástico, mas no que toca ao número de autocarros e tempos de espera está mau...”



Clara Gomes

59 ANOS, EMPREGADA DOMÉSTICA

“Venho de Aqualva-Cacém. Geralmente vou de camioneta até à estação de comboios. Em Lisboa, apanho o metro, o autocarro ou ando a pé.

O passe antigo era 76 euros. Agora pago 40, e descobri que dá acesso a uma camioneta que passa mesmo à minha porta e me deixa no Marquês de Pombal.”



O Metro também cresce

De acordo com o Metropolitano de Lisboa (ML), o prolongamento da rede, já com obras iniciadas, reforçará a conectividade entre os transportes coletivos que servem a área metropolitana.

A futura estação da Estrela ficará localizada na Calçada com o mesmo nome, em frente à Basílica, enquanto a estação de Santos ficará junto ao edifício do Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa, na avenida D. Carlos I. A partir do Campo Grande, o acesso ao centro da cidade sairá reforçado, tanto pela Almirante Reis como pelo Rato, e Entrecampos beneficiará de uma distribuição da procura em ambos os sentidos.

Esta opção permite, segundo o ML, um aumento de 6% no volume total de passageiros, ou seja, cerca de 12,6 milhões de passageiros no primeiro ano de funcionamento da rede, e um aumento da frequência dos comboios nos períodos de ponta. ●

CARREIRAS DE BAIRRO

Atualmente já estão a funcionar 12 Carreiras de Bairro.

Os passes da Carris abrangem estes percursos. Para quem pretende usar apenas as Carreiras de Bairro há um passe específico, de 10 euros, válido por 30 dias.

26B Parque das Nações Norte ↔ Parque das Nações Sul

29B Centro Comercial Olivais /circulação Encarnação → Centro Comercial Olivais

31B Vale Formoso ↔ Bairro dos Alfinetes

32B Amendoeiras (Metro) / circulação Bela Vista → Amendoeiras (Metro)

37B Cruz da Pedra → circulação Alameda

40B Alto Chapeleiro ↔ Lumiar

43B Paço Lumiar / circulação Campo Grande (Metro) - Lumiar

44B Paço Lumiar / circulação Lumiar - Campo Grande (Metro)

70B Colégio Militar (Metro) → circulação Bairro da Boavista

73B Centro de Congressos → circulação Quinta Jacinto

76B Boa-Hora / circulação Caramanchão da Ajuda → Boa-Hora

79B Algés / circulação Caselas → Algés



Carris prossegue renovação da frota

Depois da aquisição de 250 novos autocarros – 93 já em circulação –, a Carris prepara-se para adquirir mais 100 até ao final do ano. Em 2021, metade dos 720 autocarros que compõem a frota terão menos de três anos de idade. A maior parte dos veículos são movidos a gás natural, 45 serão exclusivamente elétricos, o que permite reduzir a menos de metade as emissões de gases poluentes – apesar de haver mais 120 autocarros a circular na cidade.

Os novos veículos têm ar condicionado, entradas USB, *wi-fi*, rampas de acesso e outras inovações técnicas com impacto na segurança, no conforto e nos custos de manutenção. ●

O AR QUE RESPIRAMOS

POR LUÍS FIGUEIREDO

Lisboa tem Zonas de Emissões Reduzidas (ZER), onde é proibida a circulação de veículos que não respeitem determinados limites de emissão de gases poluentes (normas Euro).

A primeira ZER em Lisboa foi criada há cerca de oito anos, no eixo avenida da Liberdade / Baixa. Nesse corredor, a concentração de poluentes era a mais preocupante – ainda hoje, em dias com vento fraco, altas temperaturas e mais tráfego, os limites são ultrapassados. Apesar de, globalmente, se ter conseguido melhorar a qualidade do ar em Lisboa, os resultados ainda estão aquém dos objetivos. A associação ambientalista Zero alertou para níveis excessivos de poluição também no Parque das Nações, no Cais do Sodré e em Telheiras, junto à 2ª Circular – de acordo com medições recentes que contaram com o apoio logístico da autarquia 🚗



VÍTIMAS DOS AUTOMÓVEIS

(e não é preciso acidentes)

A exposição a níveis elevados de dióxido de azoto (NO2) e às partículas que resultam da combustão dos motores automóveis estão na origem de graves problemas de saúde pública.

Um relatório de 2017 da Agência Europeia do Ambiente registou, no período de um ano, a morte prematura de 6.630 pessoas em Portugal, devido à poluição, número que segundo

muitos cientistas pode estar subestimado. A emissão de gases e partículas finas causada pelo trânsito automóvel é uma das grandes responsáveis. Estas partículas estão em suspensão no ar e têm 2,5 micrómetros de diâmetro (cerca de 20 vezes mais finas do que um cabelo humano). Entram na circulação através dos pulmões e causam problemas respiratórios agudos ou cró-

nico, doenças cardiovasculares ou mesmo cancro (porque têm compostos carcinogénicos).

Além dos efeitos diretos na saúde humana, a emissão de gases poluentes interfere nos ecossistemas, degrada o património construído, destrói a camada de ozono e contribui para a acidificação dos oceanos. 🚗

Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente



1 Piso contínuo para os peões na entrada da estação. É o automóvel que tem de vencer o desnível no pavimento, e perde prioridade.



2 Curvas mais apertadas, condução mais ponderada, maior proteção para quem anda a pé.

E QUANDO SOMOS PEÕES?



3 Ampliação das zonas das paragens e seu afastamento da frente dos edifícios, preservando a privacidade e sossego dos residentes.



4 Distância mais curta entre a paraagem do autocarro e a estação.



5 Nivelamento de passeios e passadeiras, o que facilita a circulação e o atravessamento de vias.

Há os que preferem andar a pé por opção pessoal. Mas há também todos os que, saídos do carro, do comboio, do autocarro, se tornam apenas peões, e vulneráveis. Para todos esses, o espaço público está a ser adaptado.

POR LUÍS FIGUEIREDO* | ILUSTRAÇÕES DE ANDRÉ KANO



6 Árvores, bancos e zona de repouso.



7 Canal BUS completo.

Acessibilidade Pedonal



8 Ligações pedonais entre passeios, evitando atravessamentos viários.



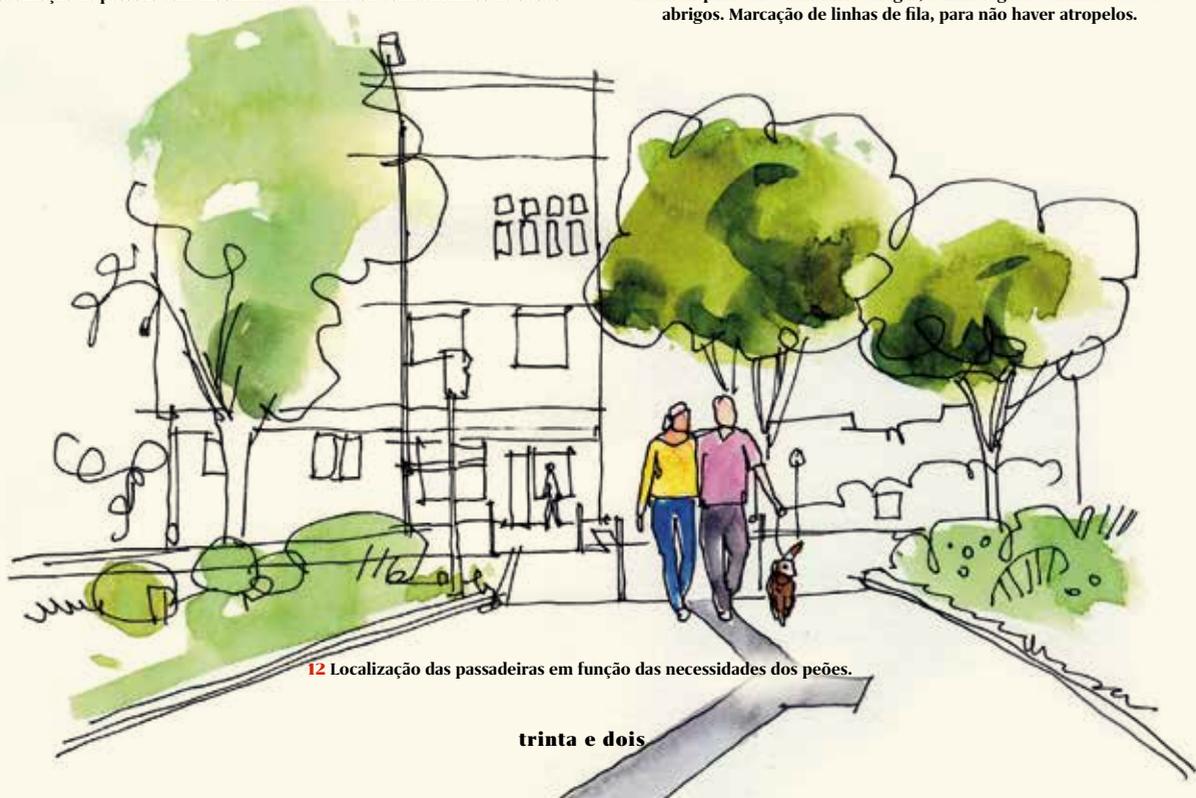
9 Alargamento dos passeios.



10 Piso lavável, seguro e confortável, para prevenir quedas e facilitar a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida ou com carrinhos de bebés.



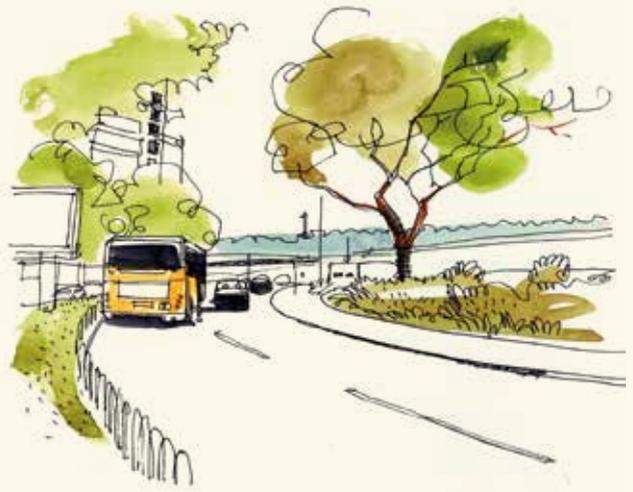
11 Nova orientação da paragem, para que ninguém tenha de se levantar para ver o autocarro chegar; e mais lugares sentados sob os abrigos. Marcação de linhas de fila, para não haver atropelos.



12 Localização das passeadeiras em função das necessidades dos peões.



13 Corredor próprio para tomada e largada de passageiros (Kiss & Ride).



14 Diminuição do trajeto do autocarro em 180 metros. Este ajustamento permite, por ano, a redução de duas toneladas de emissão de CO2, a poupança de 6500 litros de combustível e menos 1500 horas de viagem.



15 Semáforos adaptados a cegos: botoneiras sonoras e tácteis indicam o número de vias a atravessar e o nome da rua.



16 Mais 450m² de área verde, menos poluição e temperaturas mais amenas. Plantação de novas árvores, de espécies autóctones e resistentes, e mais espaço para as pessoas.

Largo da Estação de Benfica

Rua da Venezuela / Av. Gomes Pereira

No espaço fronteiro à estação de Benfica combinaram-se várias soluções para que o atravessamento da zona deixasse de ser uma aventura para o peão.



ESTAÇÃO DE BENFICA

* Colaboração da Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal/Departamento de Espaço Público.

MUDAR MENTALIDADES

TEXTO DE PAULA CEREJEIRO

Rosário Macário acha que é tão necessário educar as pessoas para separarem o lixo como para deixarem o carro para andar um quilómetro.

LISBOA *Porque nos deslocamos tanto nas cidades?*

ROSÁRIO MACÁRIO Isso decorre diretamente da localização das funções no território. Quanto mais longe estiver o emprego da habitação de mais mobilidade precisamos. Quando as funções estão mais perto, a acessibilidade melhora. O ideal seria que a população não tivesse de gastar uma, duas ou três horas por dia em deslocações que não têm valor acrescentado em termos sociais ou económicos.

LISBOA *Qual a importância de uma política de mobilidade?*

ROSÁRIO MACÁRIO A mobilidade é uma infraestrutura básica, essencial na cidade. Tão básica quanto o saneamento. E é uma das estruturas mais críticas. Uma cidade com uma má mobilidade não é competitiva, não oferece uma qualidade de vida razoável nem sequer atrai investimento.

LISBOA *Cidadania, mobilidade e sustentabilidade: três conceitos interligados?*

ROSÁRIO MACÁRIO A educação para a sustentabilidade tem de ser feita pelo setor público. A nossa geração e as anteriores foram educadas num padrão em que o automóvel era símbolo de progresso, *status* e conforto, e agora, de repente, dizem-nos o contrário. Mas a verdade é que quando pegamos no carro para andar um quilómetro estamos a prejudicar a saúde e o ambiente.

Agora estão a chegar imensas soluções: as bicicletas, as trotinetas... Nos últimos dez anos, Lisboa teve um progresso absolutamente notável, mas é preciso cuidar dos comportamentos.

LISBOA *E há condições para uma mudança de comportamentos?*

ROSÁRIO MACÁRIO A mobilidade é o comportamento das pessoas face a uma determinada oferta. É a liberdade de escolha entre formas de deslocação e meios de transporte, que podem ser complementares. O autocarro, o metro ou o comboio raramente chegam ao nosso destino final, e o último troço do percurso pode ser feito a pé ou de bicicleta, recorrendo à mobilidade ativa. Mas numa paragem de autocarro, tenho de ter um local para deixar a minha trotineta... A cadeia de mobilidade tem de estar bem articulada.

LISBOA *Um dos desafios da mobilidade são as cargas e descargas. Há soluções inovadoras para o setor da distribuição?*

ROSÁRIO MACÁRIO A compra à distância veio aumentar a distribuição de mercadorias – e as devoluções, o que acabou por aumentar significativamente os movimentos de carga e descarga.



trinta e cinco

“Estamos a atrair muitos negócios privados da mobilidade, o que beneficia muito a cidade. Mas é preciso que as entidades que regulam e organizam a cidade acompanhem este processo.”

LISBOA *E é para resolver este problema que surge a micrologística?*

ROSÁRIO MACÁRIO Sim, criei o conceito de perfis logísticos. Há muitos anos que sou defensora de que a mobilidade tem de ser tratada em duas vertentes: a dos passageiros e a das mercadorias. É possível definir perfis logísticos tendo em conta as características do território, as características da mercadoria e a frequência das entregas. Com base nestas três variáveis, podemos mapear a cidade e criar soluções adaptadas, como fizemos na zona piloto da Baixa. Assim, conseguimos encontrar modelos de negócio adequados para cada zona: criar microplataformas de distribuição, fazer a distribuição com bicicletas elétricas, criar gaiolas postais ou caixas postais – a mercadoria pode ser levantada fora das horas de ponta. O vereador da mobilidade já anunciou que o novo parque urbano de Entrecampos vai ter uma área destinada ao *hub* logístico para a zona das Avenidas Novas.

Há uma componente muito importante da logística urbana que somos nós que a fazemos. Como as idas ao supermercado. Esta é a logística que é feita pelo próprio cidadão. Se em vez de levarmos o carro, usássemos o serviço de entrega, havia uma economia de recursos. Cabe às políticas públicas organizar todo o sistema de forma a criar oportunidades para que estes estas práticas surjam.



**ROSÁRIO
MACÁRIO**

Doutorada em Sistemas de Transportes, professora e investigadora no Instituto Superior Técnico, autora de vários estudos sobre mobilidade. Colaborou com a autarquia em projetos de logística urbana, criando o conceito de “perfil logístico” para a implementação de soluções adaptadas a cada zona da cidade.

LISBOA *Lisboa está no bom caminho?*

ROSÁRIO MACÁRIO É um bom momento. Estamos a atrair muitos negócios privados da mobilidade, o que beneficia muito a cidade. Mas é preciso que as entidades que regulam e organizam a cidade acompanhem este processo – não castrando a inovação, mas, pelo contrário, estimulando-a. Este equilíbrio não é fácil, mas é fundamental. Tem de haver também mecanismos para dissuadir a especulação imobiliária. Esta tendência está a empurrar as pessoas para fora da cidade. E como as funções económicas e sociais continuam no centro, aumenta significativamente a pressão sobre a mobilidade.

LISBOA *Existe alguma cidade com mobilidade ideal?*

ROSÁRIO MACÁRIO É difícil comparar cidades. Há no mundo seis cidades que foram desenhadas no papel, como Camberra, Brasília ou Dubai. Mas todas as outras são dependentes de um caminho. Temos cidades que evoluíram de forma muito sustentável no Norte da Europa, como Estugarda ou Estrasburgo, que perceberam que era importante reduzir a presença do carro. A Suíça tem uma matriz cultural em que não é normal as pessoas terem carro, e privilegiam modos ativos de mobilidade. Nestes países houve um grande investimento na mudança de mentalidade. É esse investimento que falta fazer.

LISBOA *Quais as perspetivas de futuro?*

ROSÁRIO MACÁRIO As tecnologias de informação são fundamentais na mobilidade. Novos conceitos como o da “mobilidade como um serviço” permitem olhar para o sistema de mobilidade de forma integrada. A primeira experiência nesse sentido foi feita na Finlândia, em Helsínquia. O desejável é que as soluções não sejam para os mandatos correntes. Têm de ser soluções para a cidade de amanhã. É continuar tudo o que estamos a fazer e acompanhar essas mudanças de um acelerador fundamental que é a educação do cidadão. ●

TELEMÓVEL UM NOVO MEIO DE TRANSPORTE



Andar numa das bicicletas ou trotinetas disponíveis na cidade, ou sentar-se ao volante de um dos carros ou de uma *scooter* que por aí andam, tem um nome: mobilidade partilhada.

Mobilidade Partilhada

A tendência alastra-se. Deixamos de ser proprietários e passamos a ser utilizadores de veículos, que, não sendo de *ninguém*, são para todos. Basta um telemóvel ligado à rede e as respetivas aplicações – *apps*, se se quiser usar o anglicismo.

As bicicletas Gira abriram o caminho e, de certa forma, criaram a predisposição. O utilizador descarrega a aplicação e regista-se. A partir daí, localiza a bicicleta e paga no final. Tudo por telemóvel.

Além das Gira (mais de um milhão de viagens em dois anos), geridas pela empresa municipal EMEL, instalaram-se no mercado várias empresas de mobilidade partilhada: bicicletas, trotinetas e automóveis. Em *partilhalisboa.pt* encontra agregadas as *apps* de vários operadores.

A dispensa de deslocação em carro próprio – com os custos financeiros associados, além dos custos ambientais – é a grande vantagem deste modelo. E

voráveis à inovação. Porque o modelo de mobilidade assente no automóvel privado não é sustentável. Daí que a autarquia invista também nos lugares destinados ao *car sharing* (carros partilhados), e que haja cada vez mais em Lisboa postos de abastecimento de energia elétrica. A Emov, por exemplo, é uma empresa de partilha de carros exclusivamente elétricos, e que contou com o apoio institucional do município.

UM CARDÁPIO DE APLICAÇÕES

Na faixa etária entre os 16 e os 44 anos, perto de 40% de inquiridos na Área Metropolitana de Lisboa têm



também serve a quem não tenha sítio para guardar a bicicleta, ou more num quarto andar sem elevador...

Mas nestas novas modalidades há ainda algumas questões por limar: cada operador tem uma aplicação, o que nem sempre é prático, e há ainda um caminho a percorrer por parte das empresas e dos utilizadores para alterar comportamentos (não se abandonam veículos em qualquer sítio!).

Os poderes públicos regulam a atividade, com campanhas, regras e multas, mas, por princípio, são fa-

o hábito de recorrer a *apps* de mobilidade. Além dos serviços que nos põem motorista à porta (Uber, MyTaxi, Cabify...), as aplicações informáticas que ajudam a planear trajetos são particularmente populares. E num futuro próximo, perspetiva-se a "mobilidade como um serviço" (MaaS). Quando isso acontecer deixamos de nos importar com o transporte que temos de apanhar. É preciso é que "bata tudo certo" e que a cadeia de mobilidade funcione. ●

CIDADANIA é ter consciência dos seus direitos (e obrigações), garantindo que estes sejam postos em prática, e entender as principais questões que estão a ser discutidas e decididas pelos governantes.

LOGÍSTICA URBANA conjunto de movimentos e processos organizacionais que asseguram a distribuição de mercadorias em meio urbano.

MICROLOGÍSTICA serviço de entrega de mercadoria de pequeno porte recorrendo a veículos de pequenas dimensões movidos a energias pouco poluentes, e cobrindo curtas distâncias.

PERFIL LOGÍSTICO conjunto de características de uma zona da cidade e respetivas necessidades de distribuição, o que permite estudar e implementar soluções de entrega de mercadoria *à medida*.

HUB LOGÍSTICO é uma plataforma física onde se concentram as mercadorias provenientes de uma dada origem, para serem depois distribuídas para vários destinos.

LOCKERS caçifos eletrónicos ou manuais disponibilizados por empresas (ex: CTT), onde são entregues as compras feitas pela *internet*. A encomenda pode ser levantada num horário mais alargado e fora das horas de ponta.

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL designação geral dada a um sistema integrado de deslocação de pessoas e mercadorias que favorece a economia e o desenvolvimento territorial equilibrado; que minimiza os impactos ambientais para não comprometer o futuro; e que contribui para a qualidade de vida dos cidadãos.

MOBILIDADE SUAVE OU ATIVA meios de transporte sem motor, como a bicicleta, a trotineta, o *skate* ou andar a pé. A mobilidade ativa ou suave faz parte da mobilidade sustentável.

MOBILIDADE COMO UM SERVIÇO (MAAS – MOBILITY AS A SERVICE) o cidadão quer deslocar-se do sítio A para o sítio B e consulta um serviço ou um operador informático que cruza possibilidades – de trajetos, de preços, de tempos e de tipos de transporte. Este serviço transforma-se num único serviço de mobilidade, disponibilizado pelo telemóvel, através do qual se pode também adquirir o título de transporte mais adequado.

MOBILIDADE PARTILHADA um mesmo veículo é usado por vários utilizadores. Os utilizadores registam-se num *síte* e usam uma aplicação. Alguns exemplos:

- *Carsharing*, *bikesharing* ou *trotisharing* aluguer de curta duração (minutos ou horas), de automóveis, *scooters* ou trotinetas, que podem ser usados por vários clientes ao longo do dia. O veículo deve sempre ser estacionado nos locais estabelecidos para esse efeito.
- *Carpooling* partilhar o veículo próprio e as despesas numa viagem de longo curso ou numa viagem urbana.

TVDE Sigla que identifica veículos descaracterizados de transporte de passageiros (ex: Uber, Bolt...)

BIKE BOXES OU GREEN BOXES Zona de segurança para os ciclistas à frente dos carros parados antes do sinal vermelho ou antes de um cruzamento.

GANCHO À DIREITA um dos acidentes mais comuns com ciclistas: quando um automobilista ultrapassa um ciclista e vira à direita, ou quando um ciclista entra no ângulo morto de um automobilista que está a virar à direita.

HOTSPOTS local de estacionamento para trotinetas e bicicletas que não dispõem de doca própria.

ACALMIA DE TRÁFEGO adequação do volume,

velocidade e ruído dos veículos motorizados, bem como do comportamento dos seus condutores, às condições das vias (e não o oposto), por forma a proteger os residentes na zona, os peões e os outros condutores. Há vários dispositivos para esse efeito; por exemplo, lombas na estrada, regulamentação de zonas 30, etc.

INTERMODALIDADE transporte de pessoas ou de mercadorias que requer mais do que uma modalidade de transporte (ex: comboio, metro, bicicleta).

CONECTIVIDADE MODAL / INTERFACES Ligação entre dois modos de transporte que fazem parte do mesmo processo de deslocação. A passagem do autocarro para o metro, ou do metro para o comboio, dentro de um período de espera que seja aceitável para o cidadão. Estas transferências são normalmente feitas a partir de um espaço comum. Por exemplo, a estação do Oriente em Lisboa é um interface. 🚶

VOCABULÁRIO DA MUDANÇA

A CADA UM AS SUAS NECESSIDADES A CADA UM AS SUAS OPÇÕES

Com qual destes perfis se identifica?



A IMPROVISADORA

Ana tem 24 anos, vive na zona ocidental de Lisboa e é solteira. É estudante na Cidade Universitária. Usa todos os recursos de mobilidade em função das necessidades, sobretudo as bicicletas suas da rede Gira. Por vezes, utiliza o elétrico e o Metro, usando aplicações móveis para conferir percursos. Quando sai à noite recorre ao táxi, se estiver à mão, ou aos serviços TVDE (Uber, Cabify...).

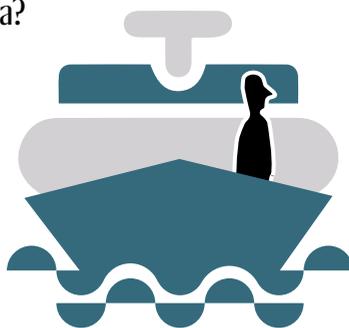
CUSTO MÉDIO MENSAL

Passé anual Gira

- + 2 viagens diárias de bicicleta elétrica (22 dias) de 45 minutos cada
- + 4 viagens mensais de elétrico
- + 4 viagens mensais de Metro
- + 2 viagens mensais em táxi ou TVDE



39,90 euros



O NAVEGANTE

Carlos tem 54 anos, vive no concelho de Almada e é divorciado. É bancário e trabalha na zona do Marquês de Pombal. Vai de autocarro até Cacilhas, onde apanha o barco, fazendo o mesmo no regresso a casa. Na cidade, utiliza os transportes públicos - Metro ou Carris - quer ir para o emprego, quer para fazer compras ou tratar de assuntos pessoais.

CUSTO MÉDIO MENSAL

Passé Navegante Metropolitano

- (autocarro suburbano + barco + Metro + Carris)



40,00 euros



O AUTOMOBILISTA

João tem 47 anos, vive em Sintra, é casado e tem dois filhos menores. É gestor de stocks e trabalha no Lumiar. Utiliza o automóvel particular diariamente. De manhã deixa as crianças na escola e ao final do dia vai buscá-las. Serve-se do parque de estacionamento gratuito da empresa.

CUSTO MÉDIO MENSAL

Prestação do carro + combustível

(para 60 km diários x 22 dias)

- + uma manutenção anual
 - + uma reparação anual
- (não inclui portagens nem estacionamento pago)



455,00 euros

Artigos



Reportagem

QUEM CUIDA DOS NOSSOS ANIMAIS

FOTOS DE **ARMINDO RIBEIRO**

No meio do bulício da cidade há espaços que nos transportam para a ruralidade. Há pessoas dedicadas que todos os dias cuidam de animais: os animais da quinta, os animais silvestres e os animais de companhia.





A Fátima com o *Simão*, um cão ainda jovem, que foi abandonado e entrou na Casa dos Animais acidentado. Ali todos gostam do *Simão*, e só lhe falta mesmo um dono para ser completamente feliz.

Reportagem



Alguns estão na Quinta desde o início, outros vieram depois. Em comum, todos os que ali trabalham têm o amor e carinho pelos animais.

E por isso estes animais vivem aqui felizes.

Nas fotos: Dina e o burro *Buxo*; Joana e a galinha *Balbina*; Rui e o cavalo *Lanceiro*; Hélio e o borrego, Joana e a cabra *Popó*.

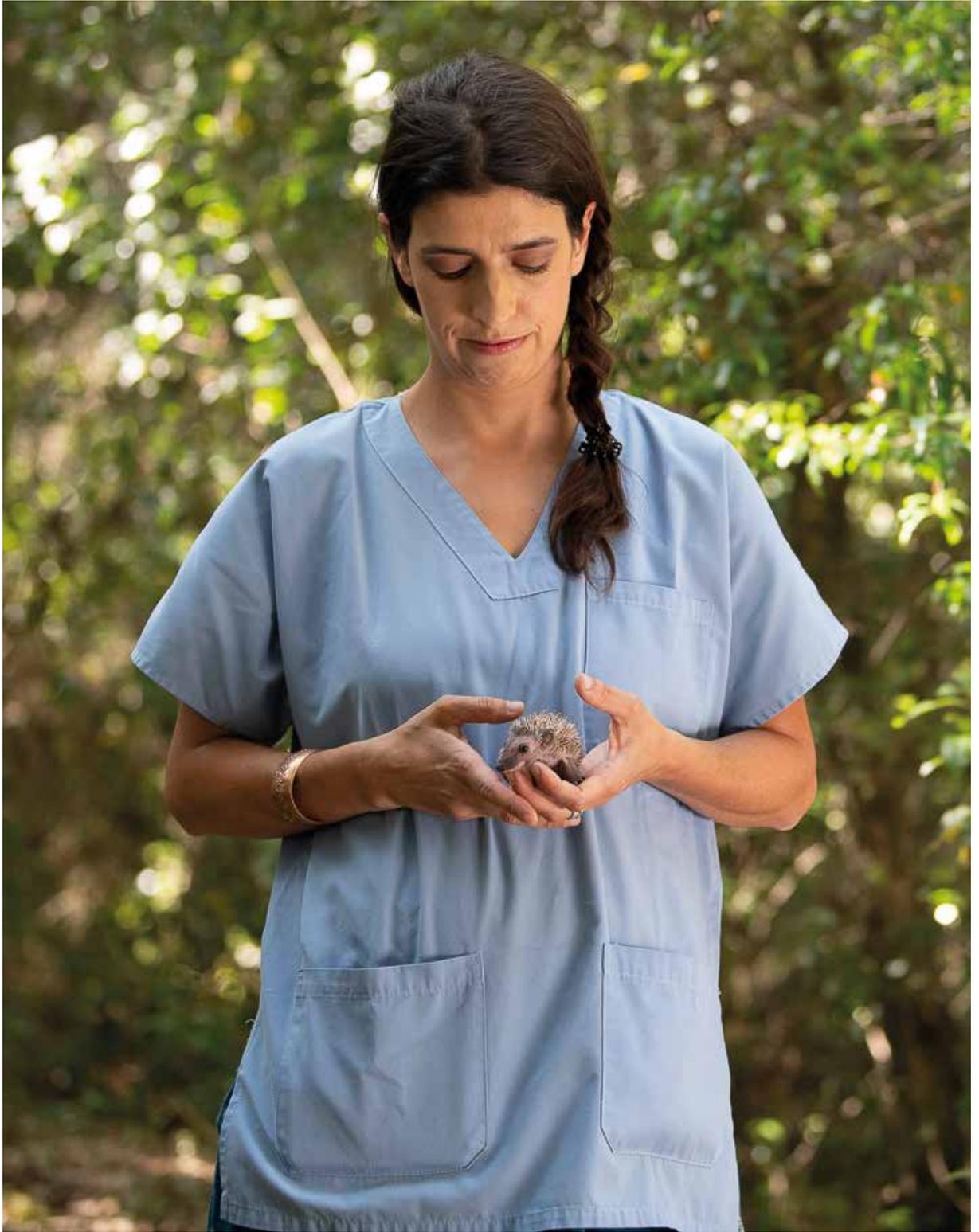


Reportagem



Aves e pequenos mamíferos selvagens são cuidados pela equipa do LxCRAS. Ouriços, mochos, cágados, corujas, melros, coelhos-bravos, e muitos outros, vítimas de caça furtiva, comércio ilegal ou acidentes, são tratados e devolvidos ao seu habitat natural por esta equipa.

Nas fotos: Armando e o melro; Almor e o ouriço-cacheiro; Érica e o cágado-mediterrânico; Verónica e a coruja-do-mato; Inês e o ouriço-cacheiro.



Reportagem



Um sorriso no rosto e muito amor. É assim que os profissionais da Casa dos Animais recebem e tratam os animais vítimas de abandono. Alguns esperam um dono, outros acabaram por ficar na Casa.

Na foto: Marta com a *Risa* e o *Caramelo*; Melissa e o gatinho bebê; Ismael e o cachorro *Alain*; Floriano e a gata.

UMA QUINTA E DUAS CASAS NO BOSQUE

POR SUSANA MONTEIRO

Além das associações zoófilas apoiadas pela autarquia, em Lisboa há uma quinta e duas casas que ficam no bosque. É aí que vivem e são cuidados os nossos bichos que têm também direito a provedoria municipal*.

NA QUINTA

As galinhas passeiam por entre risos de crianças e o burro corre atrás do cavalo que já foi polícia e que acabou de tomar banho. Há uma cabra que vive no meio das ovelhas, coelhos e porquinhos. Uma horta e um pomar. A Quinta Pedagógica dos Olivais tem quase 100 animais de espécies autóctones e recebe cerca de 160 mil visitantes por ano. É um espaço único na cidade, onde trabalham 7 tratadores, 1 médico veterinário e 5 voluntários que todos os dias estão ali, com os animais, mantendo-os, acima de tudo, saudáveis e felizes.

NA CASA

Os animais chegam debilitados, tristes e cansados. São animais de companhia – cães e gatos, sobretudo. Na Casa dos Animais de Lisboa, no Parque Florestal de Monsanto, encontram um espaço especial. Cerca de 50 pessoas, entre tratadores, médicos veterinários, auxiliares, e outros profissionais,

garantem que os animais são corretamente tratados, alimentados e alojados. Mas vai muito além disso, pois também dão carinho e brincadeira, garantindo que, quando forem adotados, o medo e a desconfiança dos humanos já passou. Em 2018 chegaram a esta casa 399 cães e 303 gatos e a taxa de adoção em 5 anos é de 80% nos cães e 77% nos gatos.

NO BOSQUE

Por entre árvores e caminhos, no Parque Florestal de Monsanto, encontramos o LxCRAS - Centro de Recuperação de Animais Silvestres de Lisboa. Um espaço dedicado à reabilitação de animais selvagens feridos e debilitados, na sua maioria aves e pequenos mamíferos, com o objetivo final de os devolver à natureza.

São recebidos e tratados por uma equipa especializada, constituída neste momento por nove pessoas – médicos veterinários, tratadores, uma bióloga e uma engenheira alimentar. Só “têm alta” quando conseguem alimentar-se sozinhos e, no caso das aves, voar sem dificuldades.

O CRAS é já um centro de referência na área, e só em 2018 foram recebidos e tratados 1.594 animais e libertados 527. 🐾

FAZEDOR DE IMAGENS



Armindo Ribeiro

FOTÓGRAFO

Quando entraste para a Câmara?

Noutro milénio... em 1975.

Ainda havia máquinas de escrever, manuais claro, que a elétrica (só uma) era para os mais antigos. Passava o dia a datilografar e até gostava. Depois fui para a secretaria dos serviços da Habitação, o que me parecia uma prisão, e os dias eram todos iguais. Decidi fazer um curso na António Arroio e consegui que o meu Departamento formasse um Núcleo de Audiovisuais. De uma pessoa só. Eu (risos). Fiz trabalhos de vídeo e fotografia em todos os bairros de barracas que tiveram projetos de reconversão... Mais tarde vim para a Marca e Comunicação.

Há alguma coisa que te falte fotografar?

O que gosto mesmo é de um serviço em que tenha todo o controlo do processo ou, como na reportagem, em que as coisas acontecem e do fotógrafo apenas depende a exposição, o enquadramento e a tentativa de transmitir algo para além do óbvio. Isso às vezes resulta, outras nem por isso. O que me falta fazer? Tanta coisa. Quase tudo! 🐾

* Alertas e sugestões: provedoria.animais@cm-lisboa.pt

ANA
BACALHAU
“A MINHA
CIDADE
É O FUNDO
DE TUDO”

POR LUÍS MIGUEL CARNEIRO

Ana Bacalhau ficou célebre como a voz do grupo Deolinda. Participou em diversas bandas, gravou e atuou com vários artistas e percorreu diferentes ambientes musicais. Em 2017, editou o seu primeiro álbum a solo, *Nome Próprio*. Em breve editará o segundo.



LISBOA Há um evidente cunho lisboeta no seu canto...

ANA BACALHAU Sou absolutamente lisboeta – da parte do pai, há várias gerações.

LISBOA Muitas das suas colaborações foram com gente do Fado, como o mestre da guitarra António Chai-nho, e músicos que em diversos estilos também procuram sentir e exprimir Lisboa.

ANA BACALHAU A minha cidade é o fundo de tudo o que fiz e faço. Mas em Lisboa também mora o país e o mundo inteiro, e isso é um estímulo à criação artística. O cosmopolitismo faz parte da identidade desta cidade. Mantém-se arreigada às suas idiossincrasias, mas está sempre disponível para aprender com gente de todo o mundo. Por isso, Lisboa é uma cidade amiga das artes.

LISBOA Onde cresceu?

ANA BACALHAU Vivi em Benfica até aos meus 27 anos. Já em Benfica, com a sua vida de bairro e pessoas de todo o país, pude aprender muitos sotaques diferentes, tive muitas vivências culturais e gastronómicas. Também andei muito pela Almirante Reis, vivi em Arroios... Passeando pela cidade tenho contacto com todas as nacionalidades.

LISBOA Por onde anda agora a sentir Lisboa?

ANA BACALHAU Agora moro na zona do Areeiro e faço muito vida de bairro. Também gosto de andar a pé até Alvalade, passear com a minha filha, ir aos parques depois de a ir buscar à creche. Adoro que haja mais espaços verdes. Lembro-me de

“Hoje, os centros das cidades de todo o mundo são todos iguais, com lojas iguais em todo o lado – e isso é algo que eu não quero que aconteça na minha cidade. O charme de Lisboa são os costumes de quem a habita.”

A OUVIR



O Erro Mais Bonito, 2019 (single)

Último trabalho de Ana Bacalhau, em parceria com Diogo Piçarra. Neste *single*, junta a eletrónica aos instrumentos acústicos, trilhando um novo caminho, porque gosta de arriscar.

quando fecharam a rua Augusta ao trânsito e ficou mais bonita. Adoro sempre que fecham as ruas ao trânsito e é uma maravilha passear na cidade sem carros. Acho isso uma ideia inteligente.

Ando sempre de transportes públicos, vou de metro para todo o lado. Só não uso bicicleta, como o meu marido, que é fã das ciclovias, porque ainda estou a aprender a andar.

Uma ou duas vezes por semana venho até ao centro, ver as lojas, as pessoas, as novidades, porque agora Lisboa todas as semanas tem novidades.

LISBOA Por exemplo?

ANA BACALHAU Há pouco tempo estive cá uma tia minha que vive na Irlanda e que já não vinha a Lisboa há mais de dez anos. Ficou surpreendida com a cidade

diferente que encontrou, e adorou.

Levei-a a passear por Alfama e eu própria, que trabalhei ali perto, no Arquivo do Ministério das Finanças, até 2009, fiquei surpreendida com as mudanças: quando saía ao fim do dia estava tudo fechado, não se via ninguém nas ruas, os prédios decrépitos. A reabilitação começou a pouco e pouco, as ruas a serem arranjadas, e com o turismo veio uma oferta cultural que não existia. Só por isso, está muito melhor.

Agora, esta é uma cidade muito apetecível para viver, mas é preciso ter o cuidado de saber equilibrar entre a pressão turística e a oferta de habitação para os residentes locais. Hoje, os centros das cidades de todo o mundo são todos iguais, com lojas iguais em todo o lado – e isso é algo que eu não quero que aconteça na minha cidade. O charme de Lisboa são os costumes de quem a habita.

LISBOA Despertou para a música ainda muito nova...

ANA BACALHAU Pois foi. Tinha 15 anos e os meus pais ofereceram-me uma guitarra, que eu tinha pedido. Tive aulas de guitarra na Junta de Freguesia de Benfica. Aprendi com o Dudas, um guitarrista incrível, mas eu não tinha muito jeito. Comecei a cantar por cima e percebi que o meu verdadeiro instrumento era a voz.

LISBOA Como é que uma adolescente que começa a estudar guitarra, forma uma banda e acaba a “estoirar” em todo o lado com um grupo chamado Deolinda?

“QUERIA SER ESCRITORA”

Ana Bacalhau era uma miúda de Benfica. Morava na avenida Grão Vasco, entre a Mata de Benfica e a Igreja, e andou no externato em frente, na primária. Depois fez o preparatório na Pedro de Santarém e seguiu para a Secundária de Benfica.

Antes de ser “apanhada” pela música, queria ser escritora. Tinha 8 anos quando recebeu



“uma das melhores prendas”: uma máquina de escrever oferecida pelos pais. Nesse mesmo dia desatou “a escrever uma data de coisas”. Mas como também queria ser professora de português e inglês, acabou por tirar o curso de Línguas e Literaturas Modernas na Faculdade de Letras de Lisboa. A música trocou-lhe as voltas.

ANA BACALHAU Primeiro foram os Lupanar. Conheci os membros fundadores dessa banda na Faculdade de Letras, até porque os meus pais não permitiam muitas saídas noturnas. Nas conversas no intervalo das aulas conheci o Gonçalo Tocha e o seu amigo Dídio Pestana. Eu às vezes cantava no bar com a minha guitarra, e o Dídio disse que queria fazer uma banda connosco.

Formámos a banda, onde entrou também o José Pedro Leitão, que estava a estudar jazz no Hot Club. Eu sempre gostei muito de jazz, blues e folk norte-americano. Com ele formei outra banda, os Tricotismo. Já os Deolinda são uma banda familiar: os meus primos e o José Pedro Leitão, na altura meu namorado e hoje meu marido.

LISBOA E o primeiro disco, quando surge?

ANA BACALHAU Os Lupanar começaram a atuar na associação Abril em Maio, em 2001, depois em várias salas até ao concerto na Aula Magna, em 2002. O álbum *Abertura* saiu em 2005 e despedimo-nos com um concerto no B´Leza, em 2006.

Quanto aos Tricotismo, foram um trio, formado em 2005, que atuou em bares e num hotel, durante um ano. É um percurso que nos ensina muito, tocando às vezes em salas vazias e sem condições para música ao vivo, para pessoas que nem sequer estão interessadas em ouvir-nos.

Quando chegamos aos Deolinda, em 2006, já tínhamos essa experiência e tocado com muitas pessoas diferentes. Trazia na bagagem uma forma de canto e de atitude em palco. Todo o dinheiro que ganhámos a tocar aqui e ali foi investido na gravação de um disco, que saiu em 2008, *Canção ao Lado*.

LISBOA *Que foi um sucesso. Estavam à espera que “reben-tasse” assim?*

ANA BACALHAU Rebentou! Saiu em abril e em agosto já estávamos no Festival do Sudoeste, com o recinto cheio, à pinha, e as pessoas todas a cantarem as nossas canções.

LISBOA *E nem vale a pena falar na canção “Parva que Sou” (2011), que se tornou um hino.*

ANA BACALHAU Pois foi...

LISBOA *Desde Canção ao Lado, nunca mais parou. Com os Deolinda ou a solo, colaborou em espetáculos ou discos de quase toda a gente que é alguém na música em Portugal.*

ANA BACALHAU Sim, até ao meu primeiro disco a solo, em 2017, cantei ou gravei com muita gente. Muitos convites foram surgindo e procurei aceder a todos, na medida do possível. Na música, como noutras artes e ofícios, o diálogo é muito importante, incorporar experiências dos outros no nosso canto, para que a nossa arte se vá alargando.

LISBOA *O Erro Mais Bonito é o seu último trabalho. É bom errar?*

ANA BACALHAU É ótimo errar. Porque aprendemos com o erro e porque dele pode nascer algo muito interessante. Se corresse sempre tudo bem, havia pouco lugar para a imaginação. Escrevi esta canção e percebi logo que não era só para a minha voz, mas para este dueto com o Diogo Piçarra. Agora o desafio seguinte é o meu segundo disco a solo, que quero gravar no verão. 🎧

QUANDO OS MUROS SÃO ÂNCORAS

POR PAULA CEREJEIRO

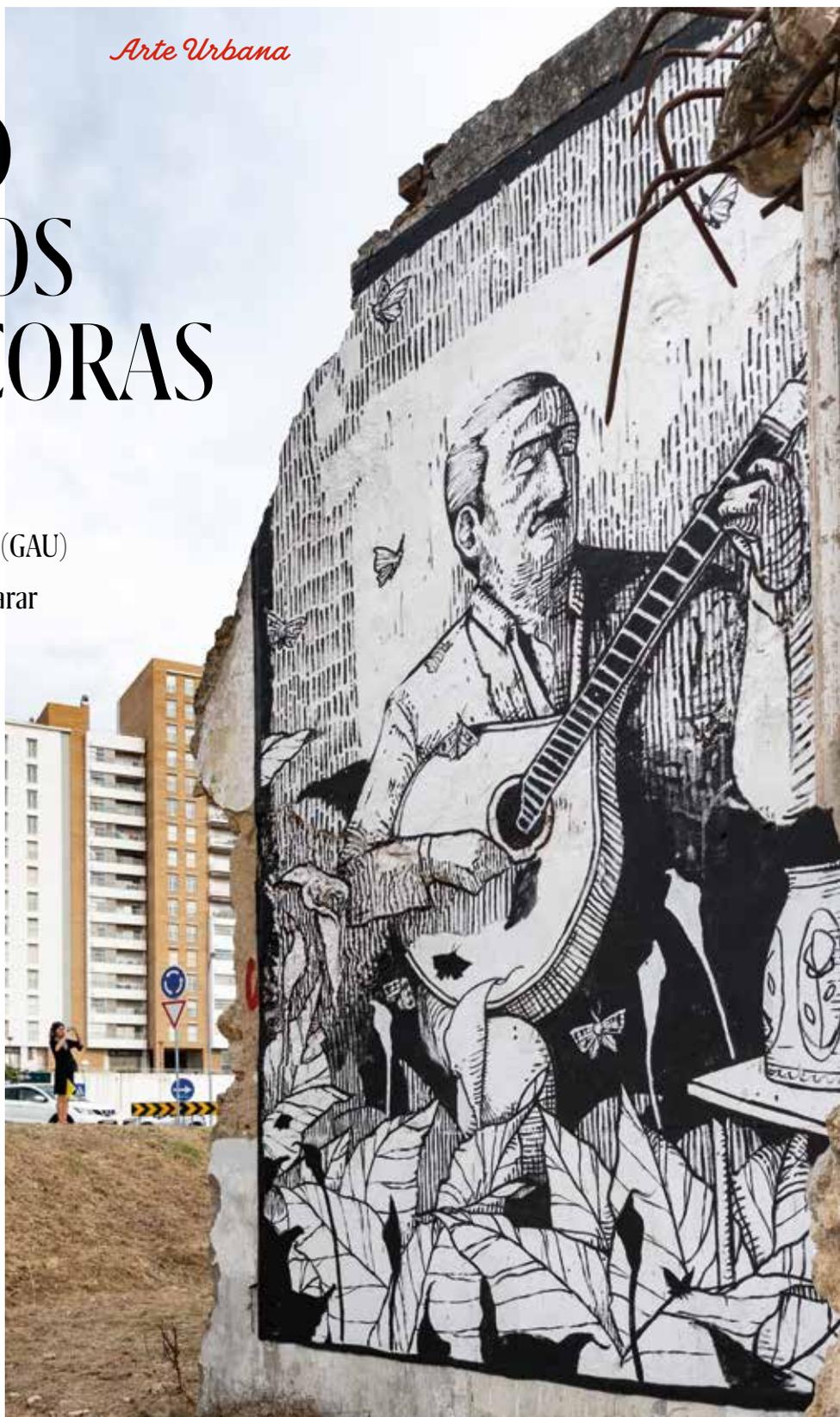
O Gabinete de Arte Urbana (GAU) levou oito meses para preparar o Festival Muro, no Lumiar. O resultado está à vista.

Nesta terceira edição do Festival Muro, as empenas dos prédios não são as telas principais. Muros baixos, cercas de escolas, caixas da eletricidade, túneis de acesso a pátios, respiradouros, bancos de jardim foram o alvo dos trinta artistas convidados. Os 7 mil metros quadrados entre a Estrada da Torre, o Bairro da Cruz Vermelha e a Rua José Cardoso Pires, na



Um dos objetivos do festival é "criar âncoras culturais em zonas periféricas, mas que são Lisboa."

FOTOGRAFIA DE JOSÉ VICENTE - GAU





Carlos Paredes pelo olhar e mão de Samina (ao lado); Regg reinterpreta a gravura de Albrecht Dürer "Mãos em oração" com uns headphones em vez de um terço.

“Alta de Lisboa”, são mais heterogéneos e acidentados do que o Bairro Padre Cruz e Marvila, onde decorreram as anteriores edições. Lumiar convidava a uma intervenção com uma escala diferente. É aqui que estão expostas, desde maio, as obras de arte. Entre outros, dos portugueses Third, Pantónio, Costah, Tamara Alves e Mosaik, do venezuelano Flix, dos italianos Fulviet e Peeta, do brasileiro Muzai e da Agência Calipso, que junta artistas de Portugal, Luxemburgo e Austrália. Num das entradas do bairro, foi criado o primeiro parque de *street art*, onde todos, conhecidos ou não, são livres de pintar sem qualquer tipo de mediação.

A MÚSICA COMO TEMA

O tema do Muro-2019 é a música, a pretexto dos nomes de várias ruas, que homenageiam músicos (como a rua Maria Alice, ou a avenida Carlos Paredes). NBC, Tó Trips e Surma compuseram músicas, inspirados nos trabalhos de Peeta, Third e Pantónio. Ao lado das obras, uma placa indica como descarregar estes temas inéditos para o telemóvel. Ouça-os no site: gau.com-lisboa.pt.

limpeza das ruas e do abandono das zonas verdes. E a equipa alertava os departamentos municipais responsáveis por estas áreas. Adensou-se o trabalho de interdisciplinaridade.

“Pouco a pouco, as pessoas sentem que o sítio onde vivem está a ser valorizado. Saem de casa, varrem a entrada e preocupam-se com o arranjo dos vasos à porta do prédio”, diz o coordenador da GAU, Hugo Cardoso.

Depois do Festival, em que decorreram concertos, visitas guiadas, *workshops* e animação de rua, a equipa da GAU continua a dinamizar o local com atividades culturais e mantem-se atenta às dinâmicas geradas.

Entretanto, os *tuk-tuk* das *street art tours* começam a circular pelo bairro. Curiosos, turistas e amantes da arte de rua e dos *graffiti* deslocam-se ao local. ●

O PODER DA ARTE URBANA

A pequena equipa da GAU, da CML, instalou-se na zona, numa loja térrea com paredes por rebocar de um edifício recém-construído, e puseram mãos à obra. À equipa, juntaram-se como parceiros a Junta de Freguesia do Lumiar e a Gebalis.

Primeiro passo: conhecer melhor a área e quem lá mora. Reunir com escolas e colégios, instituições religiosas e associações de moradores. Com a ajuda do Rafael Barreto, do Centro de Artes e Formação (entrevistado no número anterior da revista Lisboa), os laços foram-se estreitando. Recolheu-se informação e identificaram-se as fragilidades. Ouviram-se queixas da falta de

MURO ‘FORA DE PORTAS’

Supervan e Akacorleone

O Festival Muro não ficou confinado à Alta de Lisboa. Vanessa Teodora, que é como quem diz The Super Van, e Pedro Campiche, que todos conhecem como Akacorleone, foram convidados a intervir “fora de portas”, nesta edição do festival.



Vanessa Teodoro nasceu na África do Sul e vive em Lisboa. A formação em design gráfico e publicidade teve um papel preponderante na sua identidade visual. Nos últimos anos tem colaborado com diversas marcas de prestígio internacionais, ligadas à moda e ao mobiliário. Tem, ainda, um gosto especial por projetos de *street art* e considera muito gratificante pintar grandes murais em espaço público.



Akacorleone nasceu em 1985. Formou-se em Design e Comunicação Visual e trabalhou nesta área durante alguns anos. Mas a sua projeção como artista dá-se como *graffiter*. Conhecido pela desenvoltura no uso das cores, constrói composições com motivos tipográficos e figurativos. Tem dispersas por Lisboa várias peças de uma grande originalidade e sentido de humor. Desta vez, vai deixar a sua marca no recinto polidesportivo do Campo dos Mártires da Pátria.

MONSANTO APROXIMA-SE DO TEJO

Com a abertura da ligação ciclopedonal entre Campolide e Alcântara, deu-se mais um passo no aumento da estrutura verde da cidade.

POR SUSANA PINA

O Vale de Alcântara, caracterizada por cruzamento de estradas, linhas de comboio e desníveis de cotas, desencorajava as deslocações a pé ou de bicicleta, obstáculos que agora foram vencidos. Com este projeto, ampliam-se a mancha verde da cidade e favorece-se a integração urbanística do Bairro da Liberdade e do núcleo antigo de Campolide. A Quinta José Pinto e o novo Parque Urbano da Quinta da Bela-Flor são algumas das zonas de recreio e lazer que integram esta ligação.

Este projeto implicou a construção de uma ponte ciclopedonal sobre a Avenida Calouste Gulbenkian. O corredor verde da cidade que permite ir de bicicleta ou a pé de Monsanto até ao rio tem uma importância vital no processo de adaptação da cidade às alterações climáticas, nomeadamente através do aumento das áreas arborizadas e da gestão sustentável dos recursos hídricos.

Esta ligação é mais um passo na concretização das metas urbanísticas e ambientais que deram a Lisboa o galardão de Capital Verde Europeia, 2020. As obras prosseguem em várias frentes para conectar toda a cidade, de norte a sul e de ocidente a oriente, através de parques, caminhos pedonais e ciclovias (ver páginas 24 e 25). ●



Intervenções de peso: a nova ligação entre Campolide e Alcântara foi possível graças a obras profundas que permitem a fácil circulação pedonal e de bicicleta.





EM ALFAMA, CONSTRÓI-SE A GUITARRA E CANTA-SE O FADO

POR SARA INÁCIO

A construção de guitarras é um dos mais tradicionais ofícios da cultura portuguesa. Agora tem oficina no Museu do Fado, em Alfama.



QUEM QUER SER GUITARREIRO?

As etapas da aprendizagem são muitas e complexas: seleção de madeiras, ferramentas e equipamentos técnicos, modelação das ilhargas, experimentação da ilharga na forma, colocação no braço, colagem do tampo, afagamento, abertura de friso de embutidos, ensaio do encaixe do braço no corpo da guitarra, aplicação por colagem da madrepepóla, desbaste do braço da guitarra, polimento, aplicação de escala e trastos, entalhamento da voluta, aplicação de leque, encordoamento e afinação, construção de unhas e palhetas.



Este projeto presta homenagem às duas grandes escolas de construção da Guitarra Portuguesa: a de Gilberto Grácio e a de Óscar Cardoso, filhos de antigos mestres. Ambos são formadores na Oficina, além de outros nomes reconhecidos no meio, como Pedro Caldeira Cabral e Rita Marcelino (foto acima), a única mulher construtora de leques para guitarra portuguesa, e filha de Fernando Silva, o mestre Fanã.

A oficina do Museu do Fado, em Alfama, tem espaços de trabalho, postos de consulta sobre guitarristas e guitarreiros (construtores de guitarras e projeção de filmes. Tem também uma loja para a venda de instrumentos e acessórios para a guitarra portuguesa. Até setembro vão decorrer vários workshops e um curso de fabrico artesanal destes instrumentos. ●

Mais informação em: <http://www.museudofado.pt/>

Registos





Saiu da estação de metro, e dali até ao local do encontro ainda distam umas centenas de metros. Pega numa trotineta que está mesmo ali à mão.

Deve circular nas pistas cicláveis (ou outras pistas próprias, quando existam). Se não existirem, circule o mais à direita da via de trânsito, sem causar perigo ou embaraço à circulação viária.

Resista à tentação de circular pelo passeio. Velocípedes no passeio só são permitidos para aceder à entrada dos edifícios, ou a crianças com menos de dez anos.

Ao atravessar passadeiras assuma-se como peão: desmonte-se do veículo e leve-o pela mão.

Quando chegar a uma rotunda, pode ocupar a via de trânsito mais à direita, mas facilite a saída aos automóveis.

Se bebeu e não quiser pegar no carro, a solução não é pegar numa bicicleta ou numa trotineta. Também estaria a infringir a lei.

EXPLICADOR DE LISBOA



QUEM NÃO ANDA DE CARRO TAMBÉM CUMPRE REGRAS*

Conheça algumas normas legais, válidas para trotinetas, bicicletas, skates e segways com motor.

Enquanto pedala, o uso de auscultadores e telemóveis é proibido.

E não se esqueça do capacete, devidamente ajustado e apertado. Não é obrigatório, mas é deveras recomendado.

Chegou ao destino, e quer estacionar a trotineta.

Procure um local de estacionamento assinalado pelo seu operador (consulte a aplicação no telemóvel) ou um *hotspot*.

Os chamados *hotspots* – estacionamento para trotinetas e bicicletas partilhadas, sem doca própria – dispõem de ancoradouro, e todos estarão em breve identificados .

Qualquer veículo, de qualquer operador, poderá ser estacionado num *hotspot*.

Onde nunca pode estacionar bicicletas e trotinetas:

Nos passeios, prejudicando a mobilidade dos peões – os peões também não podem andar nas ciclovias.

Junto às paragens de autocarros ou elétricos e nas placas centrais das faixas de rodagem.

Nos lugares reservados a outro tipo de veículos (por exemplo: motas, transporte de pessoas com mobilidade condicionada, etc.).

Nos acessos de pessoas ou de veículos a propriedades, parques ou lugares de estacionamento. Em áreas condicionadas (“zonas vermelhas”) como o Castelo ou o Bairro Alto.

Esqueceu-se de comprar qualquer coisa e pede ao

seu filho que vá de bicicleta ao supermercado.

Diz o Código da Estrada que não há idade mínima para a condução de velocípedes, trotinetas ou *skates* nem é exigível uma carta ou licença de condução, mas é fortemente recomendado que o ciclista conheça o Código da Estrada, as regras de circulação de velocípedes e os sinais de trânsito, para a sua própria segurança e a dos outros utilizadores da via pública.



Mas atenção, cada operador pode definir as suas regras quanto à idade limite. A Gira, por exemplo, só aceita utilizadores com idade igual ou superior a 18 anos.

Quantos lugares existem para velocípedes?

Há cerca de 500 pontos de estacionamento para velocípedes distribuídos pela cidade, com capacidade para aproximadamente 3 mil veículos.



Destes, 75 são *hotspots*. A oferta de lugares para velocípedes e para veículos de mobilidade



partilhada está ainda em fase de expansão.

Não cumpriu alguma regra?

A viagem pode sair-lhe cara... Coimas de 30 a 150 euros para transgressões na circulação. E coimas de 15 a 75 euros para transgressões no estacionamento.

Qual é a responsabilidade dos operadores?

Encontrar soluções tecnológicas ou outras que obriguem ou incentivem o correto estacionamento destes veículos. Por exemplo, há operadores que “recompensam” o utilizador com um desconto, outros têm equipas que “patrulham” as ruas.

E quando as medidas preventivas falham?

A Polícia Municipal rebocou, desde fevereiro, mais de 400 trotinetas por mês, prevendo-se o reforço desta medida. A multa é paga pelos operadores. 🚫

* Com a colaboração da Polícia Municipal e da Direção Municipal da Mobilidade / Divisão de Informação e Promoção da Mobilidade. Estas recomendações gerais não dispensam a consulta do Código da Estrada.

Urbanismo e Espaço Público

A RUA É SUA



Durante um domingo por mês, até ao final do ano, a avenida da Liberdade e as avenidas do Eixo Central serão alternadamente encerradas ao trânsito. Em lugar dos carros, por ali circularão pessoas atraídas pela programação recreativa e cultural: concertos, jogos tradicionais, atividades desportivas, experimentação de veículos não-poluentes, bancas de *street food*, insufláveis e outras surpresas. A iniciativa destina-se a descarbonizar estes espaços centrais e a sensibilizar os cidadãos para a fruição da cidade com recurso a mobilidades alternativas.

Mobilidade

COMO VENS PARA A ESCOLA?
Em período de férias letivas há menos 20% de automóveis a circular na cidade. Isto é, boa

ECONOMIA SOCIAL



Do lixo para o luxo

FORMAÇÃO ESTÁ NA BASE DO PROJETO *COM PONTO*

Com ponto[®] é uma marca criada no âmbito do projeto Ameixoeira Criativa, vencedor do Programa Municipal BIP/ZIP – Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária.

O conceito baseia-se na utilização de desperdício têxtil para a manufatura de acessórios de moda, de qualidade. São peças únicas, feitas à mão, com o contributo de designers que se associaram ao projeto.

Uma aposta ganha na área da economia social, com compradores em cerca de 30 países, e tem sido um exemplo de boas práticas de inovação social e sustentabilidade.

O projeto solidário “Ameixoeira Criativa” é promovido pela Associação Lusofonia Cultura e Cidadania, na Quinta da Torrinha. Um bairro multicultural, com problemas socioeconómicos e focos de exclusão social. Integrar, qualificar, empreender, partilhar foram as palavras-chave para a conceção e implementação deste projeto, gerido por uma equipa multidisciplinar. Promoveram várias formações, entre elas corte e costura, transformando o que chamam de lixo em luxo, de forma a capacitar a população para a criação do seu próprio negócio. Mas atenção, qualquer pessoa se pode inscrever nestes módulos. Saiba como em [facebook.com/Projetoameixoeiracriativa](https://www.facebook.com/Projetoameixoeiracriativa). **SI** 



parte do tráfego lisboeta é gerado pelo transporte dos filhos para a escola. O inquérito “Mãos ao Ar - Isto é uma votação popular”, realizado em 60 escolas públicas e 25 privadas, aferiu que 43% dos alunos de Lisboa chega à escola de carro, 31% faz o trajeto a pé ou de bicicleta e 24% utiliza os transportes públicos. Para mudar os hábitos de mobilidade no futuro, a autarquia desenvolveu um conjunto de iniciativas dirigidas à comunidade escolar. Entre elas, a atribuição do passe Navegante Escolar gratuito a todos os alunos inscritos nas escolas básicas e secundárias da capital, aulas de bicicleta (Lx sem Rodinhas), distribuição de livros que familiarizam os alunos com o tema da mobilidade e ações de sensibilização para a segurança nas deslocações a pé, de bicicleta, de trotineta ou de *skate* (Caminho Seguro).

INOVAÇÃO

O programa Smart Open Lisboa (SOL), que já vai na terceira edição, elegeu as 14 *startups* finalistas – das quais 11 são estrangeiras – para desenvolverem projetos-piloto na área da mobilidade. Os candidatos propuseram uma

solução de mobilidade para a cidade, com a apresentação de um protótipo funcional. Os participantes vieram de toda a parte do mundo.



Vida local

CAFÉ DAS REPARAÇÕES
Reparar e reutilizar o que estava estragado é a opção mais ambiental e económica. Por isso, voluntários ajudam e ensinam a reparar objetos que pareciam estar condenados ao lixo. Costura, carpintaria, marcenaria, eletrotécnia e outras artes oficinais ao serviço da reutilização. “Contrariar a cultura de desperdício e do descartável” é o conceito do Repair Café. Estes encontros decorrem no FabLab (junto ao Mercado do Forno do Tijolo) e nas oficinas municipais do Polo dos Olivais. Para saber datas e inscrever-se gratuitamente consulte a página do Facebook: RepairCafeLisboa.

Cultura

FADOS PARA O SANTO
O Museu de Santo António, próximo da Sé de Lisboa, comemora, desde maio, o seu quinto aniversário. No dia 15 de agosto, um concerto de Raquel Tavares, na igreja de Santo António, encerra as festividades. Na véspera, exhibe-se o filme Santo António, Guerreiro de Deus, no largo fronteiro. Antes disso, a 11 de julho, às 18h30, há Fados para Santo António, com Soraia Cardoso.

Este núcleo do Museu de Lisboa é herdeiro do antigo museu antoniano, inaugurado em 1962. Vários objetos, de cariz erudito e popular, e um centro de documentação esclarecem a vida do santo e a sua relação com Lisboa, de grande riqueza simbólica e etnográfica.



Comércio

MERCADO COM ENTREGAS AO DOMICÍLIO
Fazer compras no mercado e recebê-las em casa sem custos

nem preocupações já é uma realidade no mercado de Benfica. Clientes particulares e profissionais da restauração deixam, assim, de se preocupar com pesos e transporte. Trata-se de um projeto pioneiro promovido em parceria pela Câmara e pela Junta de Freguesia, que poderá ter impacto na logística da distribuição e na diminuição de carros em circulação.



Direitos

UNIÃO ZOÓFILA COM AJUDA
A autarquia apoiou a União Zoófila com cerca de 100 mil euros para a aquisição de material cirúrgico, jaulas de internamento, aparelho de raio x e um ecógrafo. Por sua vez, esta associação irá cooperar com a Casa dos Animais de Lisboa, cedendo, quando necessário, a utilização de algum desse novo equipamento. A União Zoófila é um parceiro incontornável na

promoção do bem-estar dos animais na cidade.

Saneamento

ÁGUA VAI!

A exposição “Água Vai” conta-nos a história do saneamento na cidade de Lisboa ao longo dos tempos. Desde a famosa frase “Água Vai!”, aviso obrigatório imposto por edital municipal de 1809, que antecedia o lançamento das águas e dejetos domésticos para a via pública, até ao atual Plano Geral de Drenagem de Lisboa. Em exibição no edifício central da CML, em Entrecampos, até julho e, posteriormente, em itinerância pelas escolas e juntas de freguesia.

A Lisboa esclarece

LIGA DOS COMBATENTES
No último número, na página 38, a foto de cima retrata o talhão da Liga dos Combatentes no cemitério do Alto de São João, que, como nos informaram, é cuidado a expensas da Liga.

SPORT FUTEBOL PALMENSE

A liberdade criativa do ilustrador da página 28, no último número, levou-o a designar sem rigor o nome deste clube centenário. ●



RAFAEL SANTOS MAIS QUE UMA PROFISSÃO, É UMA PAIXÃO

É guarda-freio da Carris e autor do blogue Diário do Tripulante, onde conta as histórias (muitas) do dia-a-dia como condutor de elétricos. Chama-se Rafael Santos e, num destes dias, deu boleia à Revista Lisboa.

Como surgiu a paixão pelos elétricos? De criança, cresci em Alfama e já em miúdo ia para perto dos sinaleiros, para virar as raquetes. Cresci com a Carris, ia para a escola de autocarro e nos tempos livres, entretinha-me a passear de elétrico. Inscrevi-me na Carris e tive a sorte de ser selecionado. Estou desde 2010 em Santo Amaro como guarda-freio.

Criou um blogue onde conta as histórias das suas viagens.

Em 2008/9 tive a ideia de criar um blogue porque as pessoas desconheciam o lado de cá. A Carris achou graça e, a partir daí, começa o *Diário do Tripulante*. As histórias foram surgindo, umas com mais graça que outras, mas a vida também é assim, há dias melhores, outros piores.

Quais as histórias que mais o marcaram?

Temos pessoas que passam o dia connosco, que estão solitárias em casa e saem à rua para vir passear de elétrico, mas houve uma, no 28, que me marcou. Numa véspera de Natal, uma senhora entrou no elétrico por volta das 20h30, uma altura em que a cidade começa a ficar deserta. Foi comigo até aos Prazeres e o rumo que tomou foi a paragem de regresso. Nas várias viagens, meteu conversa comigo e disse que ainda bem que havia elétricos a circular, porque naquela noite, seriam a companhia dela.

Com o que lhe é mais difícil lidar?

É o trânsito na nossa cidade. Os carros mal estacionados, por exemplo, que impedem a circulação do elétrico. E também o *stress* diário. As pessoas vêm chateadas do trabalho, de casa, e descarregam em nós porque somos muitas vezes a primeira pessoa com quem se cruzam. É muito engraçada esta mística que o elétrico tem em Lisboa, no fundo somos um postal vivo da cidade. MR

Lisboa

EDIÇÃO
Câmara Municipal de Lisboa
Departamento de Marca e Comunicação

DIRETORA
Filomena Costa

DIRETOR-ADJUNTO
Luís Miguel Carneiro

EDITORA
Susana Pina

REDAÇÃO
Filomena Proença, José Manuel Marques, Luís Figueiredo, Mafalda Ferraz, Marta Rodrigues, Rui Baptista, Sara Inácio. Colaboraram, neste número: Paula Cerejeiro, Susana Monteiro

DESIGN, ILUSTRAÇÃO E PAGINAÇÃO
Filipa Palet, João Ferreira, José Carrapatoso, Maria João Pardal, Sandra Lucas, Sónia Henriques, Teresa Fernandes

ILUSTRAÇÃO DE CAPA
André Carrilho

FOTOGRAFIA
Nuno Correia (Editor), Ana Sofia Serra, Américo Simas, Armindo Ribeiro, Luis Ponte, Manuel Levita

RELAÇÕES EXTERNAS E PRODUÇÃO
Paula Cerejeiro, Raquel Antunes

ARQUIVO DMC
Ana Cosme, Célia Martins

APOIO À PRODUÇÃO
METROSTUDIO - Hair, Rua do Crucifixo, 120
geral@metrostudio.pt
MAKE YOU OVER MAKE-UP - Sara Kruss e Cláudia Delgado

AGRADECIMENTO
Rui Henrique

VERSÃO BRAILLE
Gabinete de Referência Cultural – Imprensa Municipal
ESTATUTO EDITORIAL
<http://www.cm-lisboa.pt/publicações-digitais/ultimas>

IMPRESSÃO
DIGIPRESS

TIRAGEM
250.000 exemplares

DEPÓSITO LEGAL
341672 / 12

ISSN
2182-5556

INSCRIÇÃO NA ERC
Anotada

PERIODICIDADE
Trimestral

DISTRIBUIÇÃO
Gratuita

CONTACTOS
revistalisboa@cm-lisboa.pt

Telefone: 218 172 500
Rua Nova do Almada, 53, 1.º, 1200-288 Lisboa.



Lisboa

Arte Urbana
**FESTIVAL
MURO**

Entrevista
ANA BACALHAU

Reportagem
**QUEM CUIDA DOS
ANIMAIS DA CIDADE**

