

**Cenas de um lugar turístico entre estações:  
Uma etnografia sobre o eléctrico 28 de Lisboa em tempos pandêmicos.**

**Daniel Boa Nova  
nº 57259**

**Dissertação de Mestrado em Antropologia  
Área de especialização em Culturas Visuais**

**Dezembro de 2021**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Antropologia – Culturas Visuais, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Maria Carneira da Silva.

## **Agradecimentos**

À Fernanda, minha companheira, tão observadora quanto participante nos processos e decisões pessoais que me fizeram retornar à universidade, seguir pelos caminhos da Antropologia e produzir este estudo.

Ao meu pai, Antônio Carlos Bôa Nova, que com sua vasta bagagem de cientista social foi um interlocutor constante sobre práticas de campo e de escrita.

À professora Maria Carneira da Silva, que me proporcionou uma experiência de orientação saudável e construtiva, dosando transmissão de conhecimento e escuta atenta em cada ponto deste percurso, se mantendo sempre próxima em meio ao distanciamento pandêmico, e com leveza mesmo frente a pesados contratempos.

Ao Edglê, à J., ao Paulo, ao Mark, ao João, aos porta-vozes da Carris. A todos que confiaram no propósito científico de minha abordagem, que doaram seu tempo para conversar comigo, e que, por isto, me permitiram aprender mais sobre este recorte da realidade.

À Flora Lahuerta, à Laura Filardi, à Sonia Mota Ribeiro, minha rede de apoio, com quem pude desopilar aquilo que me transbordava, em momentos de angústia, de tédio, de contentamento, sorte ou revés.

À Ginja, nossa rafeira portuguesa, que chegou em meio a essa história para se tornar o ser não-humano que mais amo, que me oferece doses de ternura todo dia há mais de ano.

**Obrigado. Muito. Muito mesmo.**

## RESUMO

Lisboa é a capital do processo de turistificação contemporâneo português, que se intensificou após a profunda crise econômica vivida por Portugal na passagem para os anos 2010. Entre ajustes fiscais e tomadas de empréstimo financeiro que guardam semelhanças com as experiências vividas em outras localidades, o país encontrou no incentivo à atividade turística uma estratégia de recuperação econômica. Nos últimos anos, Lisboa passou a ser vista como “destino imperdível” por muitos viajantes, e quem reside na cidade passou a conviver com a presença da atividade turística em seu cotidiano. Sendo um modal que faz parte do sistema de transporte público local, o elétrico 28 tornou-se uma atração *instagramável* concorrida, para a qual passou a ser rotineiro ter filas de turistas e corredores internos cheios de gente. Como utentes frequentes de um transporte público urbano lidam com esta presença em seu meio de locomoção? Como turistas se comportam ao utilizar um serviço público de transporte coletivo onde estão a fazer turismo? Que performances, maneiras de fazer e negociações, corporais e verbais, se observam neste cenário? Esta etnografia foi planejada para abordar tais questões. Porém, tendo sido realizada em meio à pandemia de Covid-19, algumas problemáticas inerentes ao contexto foram incorporadas no estudo. Como fazer pesquisa de campo em circunstâncias pandêmicas? Como aproximar-se e criar confiança com interlocutores em tempos de distanciamento social? Esta etnografia foi produzida a partir de uma observação realizada *in loco* no elétrico 28, tal e qual o plano de pesquisa original, mas também remotamente pelas contingências fortuitas do período em que ocorreu. Recorrendo a conceitos com origens disciplinares diversas sem se ater a um corpo teórico só, o texto vai descrever comportamentos na escala micro do corporal, relacionando com o período histórico macro em que vivemos, e com transformações urbanas recentes específicas de Lisboa.

## PALAVRAS-CHAVE

Elétrico 28; Lisboa; Turistificação; Convivialidades; Mobilidades; Pandemia

## ABSTRACT

Lisbon is the capital of Portuguese contemporary touristification process, which intensified after the profound economic crisis experienced by the country in the transition to the 2010s. Between fiscal adjustments and financial loans that bear similarities with experiences lived in other localities, the country found a strategy for economic recovery in encouraging tourist activity. In recent years, Lisbon turned into a “must-see destination” for many travelers, and city dwellers have come to live with the presence of tourist activity in their daily lives. As a modal that is part of the local public transport system, the tram 28 turned into a popular attraction, for which queues of tourists and inner corridors full of people became routine. How do frequent users of urban public transport deal with this presence in their means of transportation? How do tourists behave when using a public transport service where they are doing tourism? What performances, ways of doing and negotiations, bodily and verbal, are observed in this scenario? This study was first designed to address these questions. However, having been carried out in the midst of the Covid-19 pandemic, some issues inherent to the context were incorporated into it. How to do field research in pandemic circumstances? How to approach and build trust with interlocutors in times of social distance? This ethnography was produced from an observation carried out *in loco* on the tram 28, just like the original research plan, but also remotely due to the fortuitous contingencies of the period in which it occurred. Using concepts with different disciplinary origins without sticking to a single theoretical body, the text will describe behaviors on the micro scale of the body, relating it to the macro historical period in which we live, and to recent urban transformations specific to Lisbon.

## KEY WORDS

Tram 28; Lisbon; Touristification; Convivialities; Mobilities; Pandemic

# Índice

|  |     |
|--|-----|
| <b>1. Introdução</b>   | 7   |
| 1.1 Transporte público, lugar turístico, tempos pandêmicos                 | 7   |
| 1.2 Do sujeito ao campo do sujeito   | 9   |
| 1.3 Uma década (ou mais) de transição                                      | 10  |
| <b>2. Enquadramento teórico</b>  | 14  |
| 2.1 Antropologia contemporânea, um destino turístico                       | 14  |
| 2.2 Expedições e experiências da antropologia no turismo                   | 17  |
| 2.3 Regresso a um presente movediço  | 23  |
| <b>3. Considerações metodológicas</b>                                      | 30  |
| 3.1 Pontos de partida  | 30  |
| 3.2 “Primeira vaga”  | 31  |
| 3.3 “Segunda vaga”   | 34  |
| 3.4 Questões escritas  | 35  |
| 3.5 Questões visuais   | 36  |
| <b>4. Uma etnografia do cotidiano no eléctrico 28 em tempos pandêmicos</b> | 39  |
| 4.1 A chegada à paragem no Martim Moniz                                    | 39  |
| 4.2 O eléctrico em si mesmo  | 53  |
| 4.3 Proxemia e maneiras de viajar no 28                                    | 62  |
| 4.4 Do Martim Moniz aos Prazeres   | 69  |
| 4.5 O intervalo dos Prazeres   | 116 |
| 4.6 Passagem de guarda-freios  | 126 |
| 4.7 Perdidos e achados no retorno  | 133 |
| <b>5. Reflexões finais</b>   | 154 |
| <b>6. Referências bibliográficas</b>                                       | 161 |

# 1. INTRODUÇÃO

## 1.1 Transporte público, lugar turístico, tempos pandêmicos

Como utentes frequentes de um transporte público urbano lidam com a presença cotidiana de turistas em seu meio de locomoção? Como visitantes em uma cidade se comportam ao usufruir de um serviço público de transporte coletivo no local onde estão a fazer turismo? Quais as semelhanças e diferenças nas maneiras destes diversos uns e outros? Quais as performances e negociações, corporais e verbais, que se observam neste cenário? Quais os possíveis conflitos e as possíveis afeições, que se manifestam nestas conjunções entre pessoas, papéis e mobilidades variadas?

Foi para abordar tal problemática que esta pesquisa antropológica foi desenvolvida. Tendo Lisboa no ano de 2020 como espaço-tempo contextual, e o eléctrico 28 como lugar-objeto de estudo, nesta dissertação vou procurar abordar estes pontos sob uma perspectiva antropológica. Como é a convivialidade cotidiana entre atores diversos que se encontram no eléctrico 28 de Lisboa? É a questão geral de partida para a qual pretendo oferecer algumas respostas possíveis, através de uma etnografia densa em descrição e aberta em suas (ou melhor, minhas) interpretações.

Por ter sido esta uma investigação realizada em meio à pandemia de Covid-19, alguns problemas científicos adicionais e factores condicionantes inerentes a tal contexto inédito foram inevitavelmente incorporados como premissas. Como fazer pesquisa de campo em circunstâncias pandêmicas? Como aproximar-se e criar confiança com interlocutores em princípio desconhecidos, em tempos que obrigam o uso de máscara facial e recomendam o distanciamento entre pessoas? E ainda: que cotidiano é este que se está a observar? Se a investigação teve início, meio e fim condicionados ao cenário pandêmico, o cotidiano observado neste período evidencia um processo de ruptura rumo a um “novo normal”? Foi (ou será) um interlúdio efêmero após o qual se tentará recuperar uma rota pregressa?

A prática turística é anterior ao surgimento do termo turismo<sup>1</sup>. Mas, enquanto fenómeno de massa em escala global (com interfaces em campos tão diversos quanto políticas públicas,

---

<sup>1</sup> Como pondera Sharpley (2008, 2-1), a depender da definição conceitual dada para o termo – por exemplo, se compreendida apenas como viajar por motivos de lazer, educação ou busca espiritual -, é possível traçar uma biografia de milênios de vida para a prática turística.

produção econômica, sustentabilidade socioambiental, patrimonialização cultural, mobilidade urbana, pressão no mercado imobiliário, precarização trabalhista...), o turismo tal e qual o entendemos é um fenômeno moderno. Foram as inovações tecnológicas (sobretudo, nos transportes) e as mudanças nas condições sociais dos assalariados médios<sup>2</sup> que possibilitaram não somente o crescimento da indústria turística, mas a internalização de sua prática no imaginário comum. “No mundo Ocidental moderno, o turismo internacional passou de um luxo desfrutado por uma minoria privilegiada para uma atividade de lazer praticada por uma grande maioria da população e, como atividade social, o turismo se internalizou. Ou seja, tornou-se uma parte aceita, ou mesmo esperada, da vida, uma necessidade em vez de um luxo, e uma atividade de massa”<sup>3</sup>, explica Sharpley (2008, 2-21).

O turismo liquefez-se como modo de estar no mundo até chegar ao século XXI irrigando localidades em qualquer parte do mundo. Espalhou-se de tal forma que, mesmo quem dele é excluído ou vítima, e quem a ele se opõe, de alguma maneira relaciona-se com ele. Nos territórios onde ganha vida, a atividade turística cria raízes e se reproduz, incorporando novos ramos a cada temporada. Até que se prove o contrário, é um facto empírico que não há conhecimento sobre lugares que, uma vez tornados turísticos, depois se “desturistificaram”. Daí ter algo de quixotesco em querer menosprezar ou relativizar a pertinência de investigá-lo com uma atitude científica. Importa menos dar veredictos positivos ou negativos sobre seu valor como campo de estudos, do que observar seus atores, maneiras, tempos e lugares, para perceber seus *quais e comos*.

É com este intuito que apresento aqui uma etnografia produzida a partir de uma observação realizada *in loco*, tal e qual o plano de pesquisa original, mas também remotamente pelas contingências fortuitas do período em que ocorreu. Nesta pesquisa, ao invés de interpretar um determinado recorte observado da realidade segundo um corpo teórico majoritário de minha escolha, experimentei circular e tecer tramas entre teorias e conceitos diversos, sem me alicerçar em qualquer um deles. Mais do que na interpretação, este texto tem sua mais-valia na ‘descrição densa’ (Geertz 1989), chegando a examinar em pormenores os gestos e maneiras de se locomover dos corpos diversos observados no eléctrico 28 – mesmo em seus aspectos cotidianos mais banais.

---

<sup>2</sup> Que, em linhas bem gerais, se tornaram trabalhadores urbanos em sua maioria, com maior renda e mais disponibilidade de tempo devido à (luta e) conquista de direitos sociais, como férias remuneradas e aposentadoria.

<sup>3</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “*Within the modern, Western world, international tourism has been transformed from a luxury enjoyed by a privileged minority into a leisure activity enjoyed by a large majority of the population and, as a social activity, tourism has become internalised. That is, it has become an accepted, or even expected, part of life, a necessity rather than a luxury, and a mass activity*”.

## 1.2 Do sujeito ao campo do sujeito

Brasileiro de São Paulo, antes da mudança de país para cursar este Mestrado, como turista eu visitara Lisboa em outras quatro oportunidades. O *city tour* básico fiz somente na primeira destas, em 2008. Fui à Praça do Comércio, ao Bairro Alto, ao Adamastor. Comi pastel de nata, bebi ginjinha, conheci a Torre de Belém. Também subi ao Castelo de São Jorge utilizando como meio de transporte o eléctrico da linha 28.

Já em 2018, na minha última vinda a Lisboa ainda como turista, estive no Martim Moniz e me surpreendi com o tamanho da fila que encontrei, debaixo de sol, na paragem daquele eléctrico. Minha intenção era voltar a pegá-lo, mas acabei desistindo por não querer perder tempo a esperar. Foi quando percebi que o crescimento do turismo em Lisboa na década que passou desde minha primeira visita, impactou minha própria experiência como visitante da cidade<sup>4</sup>. Um meio de transporte público que antes até podia já atrair turistas, tornou-se então uma concorrida "atração imperdível" lisboeta. Se aquela mudança me causava estranhamento, era de se imaginar como se sentiria em relação a isto um morador de Lisboa, que vivencia este processo de turistificação no seu cotidiano.

Uma vez tendo substituído o papel de turista pelo de morador (e imigrante, e estudante internacional...), passei a perceber o turismo em Lisboa sob outra perspectiva. Por vezes, com incômodo em relação a alguns comportamentos de visitantes. Mas também refletindo sobre como minha simples presença pode ser inconveniente para moradores locais quando sou eu quem estou no papel de turista, em visita ao "outro" numa viagem de lazer. Lembro de me sentir desconfortável quando, naquele já distante ano de 2008 em que conheci Lisboa, também estive em Barcelona e, pela primeira vez, vi manifestações turismofóbicas em grafites na rua. Isto em uma cidade que tem na atividade turística uma importante fonte de recursos econômicos. Assim como Lisboa.

Se "todos" querem viajar a turismo, por que "ninguém" quer o turismo do outro por perto? Quando alguém que mora em uma cidade turística está a viajar, adota o mesmo comportamento que gostaria que os turistas tivessem em seu local de residência? E, se o turismo é percebido como uma atividade econômica estratégica para o desenvolvimento local, quais

---

<sup>4</sup> Para ser exato, minha primeira visita a Lisboa ocorreu em junho de 2008, quando presenciei as comemorações dos Santos Populares na cidade (12 de junho). Esta última, em 2018, foi no mês de maio. Ambas, portanto, em épocas semelhantes do ano: às vésperas do verão.

das suas manifestações são bem-vindas? Quais não são? Estes paradoxos estiveram na origem de minha curiosidade antropológica para realizar esta investigação no eléctrico 28 de Lisboa.

### 1.3 Uma década (ou mais) de transição

É de conhecimento notório o *boom* do turismo nas últimas décadas, uma das manifestações visíveis do processo de globalização económica. Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT)<sup>5</sup>, em 2018 o setor teve seu 9º ano consecutivo de crescimento constante, e as receitas geradas por visitantes de lugares turísticos cresceram em um percentual maior do que o da economia mundial. Naquele ano, 1,4 mil milhões de viagens turísticas foram realizadas. Embora possamos questionar o que é (e o que não é) considerado turístico para uma organização como a OMT, tomemos estes dados e escalas como sintomáticos da importância que a atividade turística assumiu em pautas e discursos economicistas.

A atividade turística gera empregos diretos e indiretos, impulsiona negócios privados e injeta recursos financeiros em cofres públicos, que podem ser endereçados para o desenvolvimento urbano sustentável. Mas, para além do prisma político-económico exposto em discursos institucionais e indicadores quantitativos, o turismo é um fenómeno cultural interdisciplinar e multi-escalar, que pode causar impactos de várias ordens (socioambientais, midiáticos, comportamentais...). Residentes de lugares turísticos - nascidos ou emigrados, permanentes ou temporários - sentem isto de forma sensível no seu quotidiano. E, para investigar como a transformação de determinada cidade pelo turismo é vivenciada e percebida pelas populações locais, a metodologia imersiva e abordagem holística características da antropologia mostram-se bastante pertinentes. "O turismo é, portanto, mais produtivamente visto não como uma entidade por si só, mas como um campo social no qual muitos atores se envolvem em interações complexas no tempo e no espaço, tanto físicas quanto virtuais", defendem Leite e Graburn (2009, 4)<sup>6</sup>.

Portugal tem no fomento ao turismo uma política económica estratégica em escalas territoriais diversas (locais, regionais, nacionais). Às vésperas da pandemia, em 2019, o setor

---

<sup>5</sup> World Tourism Organization (2019), *International Tourism Highlights*, 2019 Edition, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284421152> [último acesso em 1/11/2021].

<sup>6</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: "*Tourism is thus most productively viewed not as an entity in its own right, but instead as a social field in which many actors engage in complex interactions across time and space, both physical and virtual*".

contribuiu com 15,4% do PIB português<sup>7</sup>. No ano anterior, 2018, a Área Metropolitana de Lisboa teve no turismo a atividade de maior peso na sua economia, contribuindo com um quinto do PIB e com 15,4% dos empregos regionais<sup>8</sup>. Ressalte-se que, uma década antes, Portugal mergulhara em uma profunda crise econômica, a qual o país combateu reproduzindo localmente um receituário consagrado há algumas décadas pelo Consenso de Washington<sup>9</sup>, que nesta versão portuguesa ficou conhecida pelo nome *Troika*. Junto a tomadas de empréstimo em instituições financeiras internacionais, tendo como contrapartida a realização de ajustes fiscais nas contas públicas nacionais e a aprovação de medidas legislativas (neo)liberalizantes, o país encontrou no incentivo à atividade turística uma fonte de recursos para sua recuperação. Neste âmbito, conjugaram-se contribuições não necessariamente orquestradas da iniciativa pública e privada, conduzidas por agentes locais e globais de forma progressiva na década que passou. Autores com origens disciplinares e abordagens temáticas diversas produziram, em anos recentes, análises com cargas críticas variadas (como Baptista, Nofre & Jorge 2018; Malet Calvo & Ramos 2018; Oliveira Magalhães 2017) sobre as decisões políticas, dinâmicas socioculturais e transformações urbanas ocorridas nesta Lisboa “em transição” (Rodrigues 2010).

Na qualidade de capital, maior cidade e local do maior aeroporto do país, Lisboa tornou-se palco principal deste processo de turistificação português. Processo este que, embora aqui esteja a ser destacado nos seus eventos da última década, a rigor fora iniciado anos antes. Há consenso em assinalar a realização na cidade da *World Expo*, em 1998, como pedra fundamental das (mais) recentes transformações urbanas lisboetas, no âmbito da qual toda uma zona industrial da cidade localizada à beira-rio foi convertida em um complexo de lazer, empresarial e residencial (de alto padrão)<sup>10</sup>. Há também quem aponte para a realização, em 2004, do Campeonato Europeu de Futebol em Portugal (a *UEFA Euro 2004*) como um reforço

---

<sup>7</sup> Ver matéria na revista *Dinheiro Vivo*, “Peso do turismo na economia nacional aumentou em 2019”, publicada em 17/12/2020. Disponível em: <https://www.dinheirovivo.pt/economia/peso-do-turismo-na-economia-nacional-aumentou-em-2019-13148985.html> [último acesso em 1/11/2021].

<sup>8</sup> Ver matéria no jornal *Expresso*, “Lisboa com ‘desempenho de excelência’ e mais de sete milhões de turistas em 2018”, publicada em 10/2/2020. Disponível em: <https://expresso.pt/economia/2020-02-10-Lisboa-com-desempenho-de-excelencia-e-mais-de-sete-milhoes-de-turistas-em-2018> [último acesso em 1/11/2021].

<sup>9</sup> Baseado na redução de gastos públicos, austeridade fiscal, e incentivo à abertura comercial e financeira, sobretudo, para o investimento direto estrangeiro.

<sup>10</sup> A edição da feira realizada em Lisboa ficou conhecida como *Expo '98*, e o novo bairro nascido em virtude dela é o Parque das Nações. Há semelhanças entre este processo e o ocorrido em outros centros urbanos nas últimas décadas. Em que zonas portuárias degradadas são “revitalizadas” por meio de grandes empreendimentos conjuntos entre poderes públicos e privados, que invariavelmente incluem a construção e lançamento de edifícios monumentais assinados por arquitetos renomados (como é o caso da estação Gare do Oriente, no Parque das Nações, projeto do famigerado arquiteto espanhol Santiago Calatrava). Para uma análise sociológica sobre este episódio lisboeta específico, ver Pereira (2013).

marcante na geração de curiosidade turística sobre o país e sua capital. Mas, sem que se desconsidere isto, foi no contexto de superação da crise econômica da passagem para os anos 2010 que o processo de turistificação lisboeta se intensificou<sup>11</sup>. Alguns capítulos mais recentes desta história foram a instalação de bases de companhias aéreas *low cost*, a hospedagem de grandes eventos (como Web Summit), e a inauguração de novos pontos de atração turística (Time Out Market, LX Factory, MAAT). Promovidas pelas autoridades locais, por vezes em parceria com o setor privado, diversas intervenções para reabilitação urbana no espaço público (como no Largo do Intendente e na Ribeira das Naus) contribuíram para aumentar a "visitabilidade" da cidade. Para atrair fluxos de visitantes, o escritório nacional de promoção do turismo realizou uma eficiente estratégia de marketing territorial<sup>12</sup>, da qual fez parte também a participação em premiações internacionais do setor turístico (como o *World Travel Awards*<sup>13</sup>).

Se aos olhos de viajantes internacionais Portugal e Lisboa tornaram-se "destinos imperdíveis", não foi por obra do destino e, sim, pela agencialidade de atores diversos. Mas, se a turistificação do país e de sua capital deram contribuições significativas para a superação de um contexto de crise econômica, este processo também provocou conflitos de interesse. Artigos na imprensa, publicações em redes sociais, produções culturais e movimentos sociais urbanos passaram a ecoar insatisfações com os impactos sociais da intensa presença turística em Lisboa. Isto até, pelo menos, o arrebatamento causado pela pandemia do Covid-19 em 2020, quando os impactos econômicos da ausência do turismo é que passaram à agenda.

Neste quadro, e para além de há muito serem vistos como "ícones *vintage*" (Ferreira 2019), a mudança de percepção sobre os elétricos (e ascensores) da cidade evidencia de algum modo estas transformações recentes. Em plataformas digitais que oferecem dicas de viagem, é comum encontrar imagens destes ilustrando conteúdos sobre Lisboa. Nas lojas de souvenir da Baixa Pombalina, elas estampam postais, camisolas e dão forma a uma miríade de objetos.

---

<sup>11</sup> Em 2016, o coletivo artístico-político *Left Hand Rotation* lançou um filme média-metragem intitulado *Terramotourism*, em que o terramoto de 1755 em Lisboa é utilizado como metáfora para falar dos impactos causados na cidade pela explosão recente de atividade turística. Disponível em: <http://www.lefthandrotation.com/terramotourism/> [último acesso em 10/12/2021].

<sup>12</sup> A título de amostra: em 2016, o Turismo de Portugal produziu 80 *press releases* e promoveu 1.215 *press trips* ao país para representantes da imprensa estrangeira, que deram origem a 3.449 notícias em meios de comunicação. Entre janeiro e julho daquele ano, o órgão encabeçou uma campanha internacional de publicidade digital, gerando quase mil milhões de impressões de seus anúncios em veículos como Google e Facebook. Ver Turismo de Portugal, "Relatório de Atividades 2016", p. 16. Disponível em: [http://www.turismodeportugal.pt/pt/quem\\_somos/gestao/informacao-gestao/Paginas/relatorios-e-planos-de-atividade.aspx](http://www.turismodeportugal.pt/pt/quem_somos/gestao/informacao-gestao/Paginas/relatorios-e-planos-de-atividade.aspx) [último acesso em 4/11/2021].

<sup>13</sup> Em 2018, com cerimônia realizada em Lisboa, Portugal foi escolhido "Melhor Destino da Europa e do Mundo". Em: World Travel Awards (2018), "World's finest travel brands revealed at World Travel Awards Grand Final 2018 in Lisbon". Disponível em: <https://www.worldtravelawards.com/press-366> [último acesso em 4/11/2021].

Embora seja um modal que faz parte do sistema de transporte público da Área Metropolitana de Lisboa, o eléctrico tornou-se uma atração "imperdível" para quem visita a capital portuguesa. Em especial, a linha 28E, que, por cruzar boa parte do centro histórico, oferece um programa panorâmico conveniente para estadias de curta duração. Percorrê-la é uma forma barata e pitoresca (ou melhor, *instagramável*) de realizar um *city tour* mais rápido do que caminhando pelas colinas lisboetas. É, ainda por cima, um programa *like a local*, que se faz compartilhando assentos, ombro a ombro, com os moradores "autênticos" da cidade.

Nos tempos que correm, na paragem inicial da linha no Martim Moniz, há filas de turistas desde cedo todos os dias. Mesmo no contexto pandêmico atual o fenómeno prosseguiu, ainda que sob a obrigação de usar máscara no transporte público. Ver o eléctrico 28 passar é vê-lo passar com turistas a tirar fotos pelas janelas. Isto sem que deixe de ser também meio de condução para a mobilidade de residentes locais. Naquele espaço encapsulado com lotação máxima de 59 pessoas, mobilidades diversas do turismo internacional e da vida local se encontram em movimento, com motivações e comportamentos diversos. Foi para observar e descrever como se dá este convívio de múltiplas subjetividades no cotidiano daquela linha do eléctrico que esta pesquisa foi concebida.

## 2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

### 2.1 Antropologia contemporânea, um destino turístico

Mesmo uma enciclopédia tem dificuldades em definir o turismo. Na *Enciclopédia de Estudos Urbanos* (AAVV 2010), por exemplo, o verbete é concluído com os seguintes dizeres: “O turismo tornou-se tão integrado na vida das pessoas comuns que, embora possam mudar seus hábitos de viagem, é provável que não deixem de ser turistas. Uma enorme indústria de turismo em todo o mundo tornou-se uma característica essencial das economias em todos os lugares. O turismo veio para ficar” (Judd 2010, 821)<sup>14</sup>. Ao passo em que o texto confirma a presença do turismo em campos sociais diversos do mundo contemporâneo, as múltiplas escalas e formas variáveis com que se manifesta permitem se muito isto: não negá-lo.

Em seu abrangente estudo sobre as relações entre turismo e sociedade, Sharpley sintetiza a onipresença multiforme do turismo em tempos atuais de forma genérica: “O turismo é todas as coisas para todas as pessoas” (Sharpley 2008, 1-1)<sup>15</sup>. Ora, se o turismo é inegável pois está em “todo” lugar e “toda” pessoa consegue percebê-lo como tal - ainda que tal coisa se manifeste de incontáveis formas diversas -, então não é possível definir objetivamente uma essência sua. Tampouco, argumenta, este esforço é necessário. Qualquer tentativa de conceptualização abrangente do que é o turismo será inevitavelmente parcial e incompleta, envolvendo dimensões culturais subjetivas de quem se propõe a isto, com escolhas e renúncias, conscientes ou não, além de necessárias glosas para refletir sobre estas decisões. Uma tarefa mais exequível é descrever as formas observáveis com que se manifesta no dia a dia.

É pelo turismo estar presente de tantas possíveis maneiras na vida cotidiana de tantas pessoas em tantos lugares diversos, a ponto de ser tão difícil defini-lo quanto impossível negar sua existência, que a antropologia se apresenta em uma conjuntura propícia para estudá-lo. Sobretudo, a antropologia que leva ao campo e à escrita, hoje e agora, os aprendizados que construiu nas últimas décadas. Lá se vão mais de trinta anos desde *Writing Culture* (Clifford & Marcus 1986), coletânea que sintetizou debates então já recorrentes nos domínios da

---

<sup>14</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “*Tourism has become so embedded in the lives of ordinary people that though they may change their travel habits, they are not likely to stop being tourists. A huge worldwide tourism industry has become an essential feature of economies everywhere. Tourism is here to stay.*”

<sup>15</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “*Tourism is all things to all people.*”

antropologia<sup>16</sup>. Debates estes que prosseguiram no rescaldo de sua publicação e acabaram por revolucionar o paradigma clássico da disciplina: a pretensão à objetividade. Na historiografia particular desta ciência, convencionou-se chamar tal processo de ‘viragem reflexiva’<sup>17</sup>, assim como apontar para Geertz (1973) como um de seus precursores. Anos antes, o autor já defendia serem a observação microscópica da sociedade, a descrição densa destas observações e a abordagem interpretativa na etnografia os fundamentos da antropologia enquanto ciência. *Writing Culture*, e também os contra-argumentos e réplicas que esta obra acendeu (como em Abu-Lughod 1991), aprofundariam tal entendimento. Ao diagnosticar toda forma de representação cultural - entre as quais, a etnografia - como contingente, histórica e, por isso, contestável, a antropologia adentrava a pós-modernidade<sup>18</sup>, deitando por terra aspirações à elaboração de leis universais e fórmulas generalizantes sobre a vida em sociedade que ainda existissem em seu seio. Neste mesmo processo, abriram-se alas a possibilidades diversas de escrita etnográfica, para além dos cânones estabelecidos cerca de um século antes por emissores, invariavelmente, masculinos e caucasianos.

A antropologia ainda hoje refletida por este debate, da qual aqui se propõe comungar para investigar o(s) turismo(s), coloca em perspectiva o próprio corpo quando examina corpos alheios. Considera, portanto, as posicionalidades políticas de etnógrafos e etnografados nas esferas de poder que concernem a realidade investigada, e não omite isto para seus potenciais receptores. Não ignora teorias, métodos e premissas éticas que protagonizaram capítulos pregressos de sua biografia, porém tampouco as enxerga como mandamentos esculpidos em pedra, impermeáveis a conjunturas diferentes daquelas em que foram desenhadas. Perspectivas antropológicas relevantes no passado e obsoletas para analisar a complexidade do presente são como itens de museu, que podem ser mudadas de lugar, receber outras luzes e legendas em cada nova exposição ao público. Não são um patrimônio intangível que, uma vez herdado, deva ser mantido em conserva, protegido de qualquer interferência socioambiental posterior. Foram as ‘fricções’ (Tsing 2005)<sup>19</sup> em torno de paradigmas clássicos que permitiram à disciplina

---

<sup>16</sup> Encabeçados, sobretudo, por vozes engajadas em pautas feministas, e por intelectuais provenientes de outras localidades que não a Europa ou os Estados Unidos, como Edward Said.

<sup>17</sup> Ou, em versão brasileira, *virada reflexiva*. Há também quem se refira ao mesmo processo substituindo o epíteto por *ontológica*, ou *cultural*, e há quem o trate por *crise representacional*.

<sup>18</sup> O termo *pós-modernidade* é aqui utilizado neste texto no mesmo sentido encontrado em Burke (2005, 38-39). Não como correntes artísticas ou filosóficas “pós-modernistas” em específico, e sim como o contexto histórico da passagem do século XX para o XXI. Contexto este marcado, em termos bem gerais, por uma sensação de fluidez nos papéis sociais a prevalecer sobre os determinismos de outrora.

<sup>19</sup> Entendo que o conceito de Tsing pode ser aplicado para zonas de interconectividade e fricção com dimensões não apenas, literalmente, espaciais. Mas também, por exemplo, temporais. Aqui, a interpretação é de que foram

reassignificar seu propósito e suas propostas para as paisagens dos tempos atuais<sup>20</sup>. É mesmo um paradoxo que, sem aquela antropologia (sistemática, generalizante, essencialista, etnocêntrica, dicotômica...) não existiria esta antropologia (relacional, contextualizada, reflexiva, híbrida...), tão crítica àquela.

Em seu presente modo de fazer, que percebe o constructo de seu saber não como o jardim autóctone de um resort exclusivíssimo, e sim como uma horta comunitária policultora, aberta a enxertos manuseados em qualquer fuso horário, a antropologia passou a ter no enquadramento histórico um de seus troncos basilares. Hoje, não se escreve etnografia sem situá-la em horizontes temporais mais amplos do que o do período de realização do estudo<sup>21</sup>. Trata-se de uma evidência empírica da produção acadêmica contemporânea, que, nas palavras de Appadurai aqui subscritas, torna-se paradigmática da antropologia pós-moderna: “(...) nenhuma comunidade humana, por mais estável, estática, limitada ou isolada que aparente ser, pode ser considerada como impassível ou à parte da História” (Appadurai 1996, 185)<sup>22</sup>. Este casamento com a disciplina da História evidencia outra premissa da antropologia incorporada na passagem para o século XXI: a abertura à interdisciplinaridade. Se a *natureza da cultura* é a intersecção e justaposição de múltiplos tempos, espaços e grupos de pessoas, então é *natural* que uma abordagem holística da experiência humana abra vias e erga pontes entre conceitos, teorias e técnicas provenientes de ambientes diversos para encontrar ângulos adequados a sua análise. Sobretudo, quando se trata de investigar o(s) fenómeno(s) do(s) turismo(s), em que os

---

rupturas geradas em uma zona que ocupou a porção final do século XX. Foi um processo que teve lugar num espaço de décadas de interconexão entre os modelos positivistas até então hegemônicos, e teorias críticas pós-coloniais. Teorias estas firmadas, pioneiramente, por pensadores e pensadoras com corpos não-brancos, não-masculinos e com bagagens culturais provenientes de lugares que, outrora, foram descritos como “destinos exóticos” pela própria antropologia.

<sup>20</sup> Paradigmas clássicos que remetem aos trabalhos de Franz Boas, A.R. Radcliffe-Brown e, principalmente, à introdução de *The Argonauts of the Western Pacific* (Malinowski 2002). Me refiro aqui à observação participante enquanto método investigativo (baseado na presença próxima e prolongada com as pessoas cujas manifestações culturais se está a estudar) e à etnografia enquanto produto final. Mesmo tendo recebido camadas reflexivas adicionais na posteridade, estas mantêm-se como bases da antropologia contemporânea. Já os quadros interpretativos daquela antropologia clássica que, sob luzes atuais, revelam-se compostos por generalizações atemporais de particularidades contingenciais, essencializações categóricas e uma “aura de verdade” na etnografia, estes tornaram-se peças de museu.

<sup>21</sup> Esta constatação tem como facto contínuo um questionamento preliminar, cientificamente necessário, de discursos políticos, análises sociais e interpretações culturais que se baseiem em argumentações do tipo *desde sempre foi assim*. Tais podem surgir em variações de adjetivos evocados para conotar a transcendência de épocas diversas como verdade indubitável, tais como “tradicional”, “típico”, “autêntico” e “folclórico”. Para tratamentos mais profundos sobre como estes conceitos podem revestir agendas político-ideológicas concretas com vernizes de transculturalidade, neutralidade e atemporalidade, ver Handler (1994) e Hafstein (2007).

<sup>22</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “(...) *no human community, however apparently stable, static, bounded, or isolated, can usefully be regarded as cool or outside history*”.

significados (políticos, económicos, materiais, ambientais, culturais, identitários, simbólicos, sensoriais, afetivos...) são híbridos, com impactos em escalas e campos temáticos variados.

Na medida em que a turismologia também é uma disciplina em si, que pode ter interfaces com outros campos diversos e não apenas nas ciências humanas, façamos então um *tour* por algumas das trilhas percorridas particularmente pela antropologia nos estudos do turismo.

## 2.2 Expedições e experiências da antropologia no turismo

A expansão do turismo nas últimas décadas vem sendo acompanhada pela multiplicação das pesquisas antropológicas sobre o turismo. A chamada “antropologia do turismo” não constitui um subcampo à parte, cujo perímetro é delimitado por cercas fixas. Trata-se tão somente de aplicar os métodos investigativos, modos de formular problemáticas de pesquisa e de descrever a realidade empírica, que consolidaram a antropologia enquanto ciência, para observar, analisar e interpretar fenómenos turísticos. Por expressarem uma dinâmica processual, mais do que um território autónomo com apelido próprio, entendo ser mais plausível caracterizar tal ramo como “intervenções antropológicas” (Leite & Graburn, 2009), ou “contribuições antropológicas” (Nogués-Pedregal 2019) nos estudos do turismo. Como aponta Maria Cardeira da Silva, ao direcionar investigações para os lugares turísticos, a antropologia reafirma sua especificidade, pois lhes "(...) pode explorar com *um know how* específico de atribuição de voz ao local e de enquadramento mais vasto no seu quadro de produção social" (Silva 2004, 11).

Entre os pioneiros a examinar o fenómeno turístico segundo molduras e conceitos antropológicos está Dean MacCannell. Em *The Tourist*, MacCannell trouxe uma visão do turismo como análogo a um ritual religioso moderno e que transcende fronteiras, amparado em um senso moral coletivo de que certos lugares precisam ser visitados. O ato de passear e contemplar (*sightseeing*) é interpretado como uma busca por autenticidade em lugares outros (o país estrangeiro, a natureza, o lugar histórico, o “estilo de vida simples” do outro...) que não a normalidade cotidiana. Enquanto forma tipicamente classe média de se diferenciar na sociedade (diferenciar-se em relação a quem não o faz, ou em relação à rotina ordinária do trabalho, por exemplo), o turismo constitui então um “(...) processo duplo de *sacralização das vistas* atendido por uma *atitude ritual* correspondente pela parte dos turistas” (MacCannell

1999, 42)<sup>23</sup>. Cientes de que a indústria do turismo fabrica atrações para sua contemplação, turistas então prosseguem sua busca por autenticidade até alcançar os bastidores da atração. Assim, encontram o que MacCannell chamou de "autenticidade encenada", aquilo que parece um bastidor, mas é uma nova atração produzida também pela indústria do turismo. Ainda que a posteridade aponte uma tendência à generalização em sua construção teórica, pelo autor "(...) considerar que a busca pela autenticidade se pode aplicar a todo e a qualquer turista" (Bernardo, 2013, 11), o trabalho de MacCannell deu fundamentos e destaque a uma temática que era relegada a segundo plano nas ciências sociais, vindo a inspirar uma série de novas investigações.

Da segunda metade da década de 1970 em diante, estudos antropológicos diversos sobre o turismo se basearam em uma divisão categórica entre anfitriões e visitantes, que teriam um ponto de encontro na coletânea de ensaios *Host and Guests: The Anthropology of Tourism* (Smith 1977). Editada por Valene Smith, constituiu um referencial teórico para reflexões diversas sobre as percepções incorporadas nos encontros entre turistas e locais, incluindo os impactos sobre as culturas locais causados pelo desenvolvimento do turismo de massa. Um exemplo audiovisual desta abordagem é o filme *Cannibal Tours* (O'Rourke, 1987), que acompanha uma expedição de *guests* europeus pelos meandros de um rio na Papua Nova Guiné, onde encontram *hosts* indígenas com quem barganham preços para comprar artefatos.

Por um lado, este esquema interpretativo contribuiu para uma compreensão mais diversificada das motivações que levam turistas a viajar, indo além da busca por autenticidade. Contudo, a dicotomia inerente à análise do fenômeno turístico pela ótica das diferenças entre *hosts* ('anfitriões') e *guests* ('convidados') mostra-se insuficiente - ou mesmo, equivocada - na descrição da multiplicidade de condições, identidades, mobilidades, discursos e representações que se justapõem nas experiências vividas em lugares turísticos contemporâneos. Um proprietário de alojamento local que não mora e nem nasceu no lugar onde o imóvel se encontra, pode ser considerado um anfitrião (*host*)? Um viajante hospedado na casa da própria família durante uma visita de férias à cidade onde cresceu, seria considerado convidado ou anfitrião? Hoje, há um grande contingente de viagens motivadas pela visita a amigos e parentes em outras localidades<sup>24</sup>. Griffin e Dimanche (2017) pontuam que, conforme as cidades abrigam

---

<sup>23</sup> Tradução do autor. No original, o trecho na íntegra em inglês: "This miracle of consensus that transcends national boundaries rests on an elaborate set of institutional mechanisms, a twofold process of <right sacralization> that is met with a corresponding <ritual attitude> on the part of tourists".

<sup>24</sup> Este propósito de viagem é conhecido em muitos meios pela sigla VFR (*Visiting Friends and Relatives*). A Organização Mundial do Turismo (OMT/UNWTO), por exemplo, utiliza este indicador em seus levantamentos. Ver: UNWTO, "International Tourism Highlights - 2020 Edition", p. 9, publicado em janeiro de 2021, ISBN:

cada vez mais imigrantes e residentes transitórios (expatriados, estudantes internacionais, nômadas digitais<sup>25</sup>...) que, por sua vez, hospedam amigos e familiares, a distinção entre anfitriões e visitantes torna-se menos pertinente. *Hosts* e *guests* podem habitar os mesmos corpos, inclusive ao mesmo tempo, e com agencialidades diversas. São papéis contextuais a se observar, e não modos de ser a se definir.

A crítica à tipologia que categoriza os atores sociais presentes em lugares turísticos de forma binária (em categorias coletivas como *hosts* e *guests*, mas também Sul e Norte globais, ou forasteiros e locais) também pode ser feita em defesa do próprio objetivo científico da disciplina antropologia ao investigar o fenômeno do turismo. É fato que, em outros tempos, a presença de turistas no "seu" terreno inquietou antropólogos. Já nos anos 1960, alguns notificaram em textos a intrusão de turistas em seu campo de observação, ainda que o foco primário da investigação não fosse propriamente o turismo (Leite & Graburn 2009, 38). Segundo uma moldura conceptual dualista, para o morador de um lugar turístico, o que diferiria o antropólogo de um turista? Não seriam ambos forasteiros que, uma vez de volta a seus locais de origem, descrevem com as próprias palavras aquilo que viram nos lugares que visitaram?

Sobretudo a partir dos anos 1980, as certezas categóricas de outrora na antropologia passaram a conviver com as vozes alheias diversas que ecoavam pelo mundo. A viragem reflexiva tornou incontornável o paradoxo de que estamos sempre a escrever culturalmente quando nos propomos a descrever outra cultura. Este processo teve impactos também nos estudos antropológicos do turismo. Como apontam Leite e Graburn (2009, 37-38), foi quando começaram a surgir pesquisas em destinos turísticos localizados em "países ricos", entre grupos de turistas procedentes de "países pobres", e não somente conduzidas por pesquisadores da Europa e Estados Unidos. Foi também quando alguns antropólogos, como Crick (1989) e Errington e Gewertz (1989), publicaram reflexões que seguem sendo referenciadas, sobre como a disciplina abordara o turismo até então, e como poderia passar a abordar.

Na passagem para os anos 1990, alguns autores passaram a dosar conceitos sociológicos e antropológicos para teorizar sobre os impactos no turismo das transformações socioculturais desencadeadas pela pós-modernidade. Entre estes, o trabalho de John Urry ganhou bastante notoriedade. Em *The Tourist Gaze*, Urry (2002) traduziu de Foucault o conceito de *gaze* para

---

978-92-844-2244-9. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284422456> [última consulta em 24/10/2021].

<sup>25</sup> Tido como um fenômeno recente, que envolve questões de classe, estilo de vida, mobilidades e relação com o trabalho, o nomadismo digital vem aos poucos sendo investigado pelas ciências sociais em Portugal. Exemplos disto podem ser encontrados nos trabalhos académicos de Gomes (2020) e Souza (2020).

analisar a prática turística como uma atividade de lazer fundamentalmente visual. É a saturação de imagens atraentes ao olhar encontradas em lugares turísticos, para os quais turistas se deslocam e onde permanecem por uma extraordinária estadia limitada, o que os diferencia dos seus lugares de residência e trabalho. Assim, "O olhar do turista é direcionado para aspectos da paisagem e da cidade que os separam da experiência cotidiana. Tais aspectos são vistos porque são considerados, em certo sentido, fora do comum" (Urry 2002, 3). Um conjunto de profissionais do setor turístico se encarrega então de constantemente produzir (e reproduzir) novos objetos para contemplação visual dos viajantes. É uma linha de raciocínio que pode ser empregada tanto para interpretar a inauguração de novas atrações em uma cidade (como no chamado "Efeito Bilbao"<sup>26</sup> ou, em Lisboa, como na abertura do MAAT e do Time Out Market na década passada), quanto o redesenho de seu espaço público através de intervenções urbanas (como nas reformas no Largo do Intendente e na Ribeira das Naus empreendidas também na última década). Ainda que empreendimentos como estes não tenham fins turísticos anunciados formalmente, por cativarem o *gaze*, é inevitável que contribuam para atrair novos fluxos de turistas ao território onde se localizam.

Urry projetava que a separação entre as esferas da rotina ordinária e da experiência extraordinária de lazer turístico estaria fadada a se dissipar por osmose. A des-diferenciação entre estes dois mundos<sup>27</sup> que a modernidade mantivera divorciados tenderia a se tornar uma característica hegemônica da sociedade contemporânea. O fim de qualquer alteridade percebida no turismo ocorreria "(...) não por exaustão, mas por diluição, por alargamento do tourist gaze a quase todas as performances quotidianas" (Silva 2004, 9). Por ângulos diferentes, MacCannell e Urry enxergaram nos comportamentos do turista metáforas do homem pós-moderno. Para MacCannell, este estaria sempre em busca de uma verdade genuína em lugares e vidas que não lhes são familiares. Para Urry, este seria um consumidor sempre ávido por novas imagens. Homem, sim, e não ser humano. Em seus escritos, o turista era alguém sem gênero, definido pela busca por autenticidade ou pela prática do *gaze*. Ambos receberam críticas, mas sobretudo Urry (como em Pritchard & Morgan 2000; ou em Jordan & Aitchison, 2008), por não ponderar como uma mesma experiência turística é vivenciada de formas distintas conforme o corpo nela presente. "O *gaze* do turista é baseado em um imaginário

---

<sup>26</sup> Ver jornal The Guardian (2017a), "*The Bilbao effect: how Frank Gehry's Guggenheim started a global craze*". Disponível em: <https://www.theguardian.com/artanddesign/2017/oct/01/bilbao-effect-frank-gehry-guggenheim-global-craze> [último acesso em 24/10/2021].

<sup>27</sup> Onde se tornaria habitual trabalhar durante as férias e dedicar-se ao lazer em meio à rotina diária, por exemplo. Tal des-diferenciação entre estes mundos antes antagônicos fica evidente na atividade profissional de alguns nômades digitais (nomeadamente, os chamados *digital influencers*). A escrever na década de 1990 imaginando um cenário futuro, Urry pode ter prognosticado umas tantas semelhanças com a actualidade.

masculino, de classe média e imperialista tornado perigosamente universal", sintetizou Pons (2003, 57). Ainda assim, o conceito de *gaze* permaneceu um referencial teórico para estudos antropológicos do turismo. Seja em releituras conceituais (Maoz 2006; Holloway et al 2011; Neill, Johnston & Losekoot 2016), em sua aplicação e interpretação por autoras de posicionalidades diversas (Tan & aba bakar 2016), pela sua adaptação a campos temáticos e recortes específicos da realidade (Höckert et al 2018), ou pela desconstrução de seu ocularcentrismo inerente, por autores que apontaram para a multisensorialidade da experiência turística (Agapito et al 2013; e a começar pelo próprio Urry [2011], nas revisitações que fez em sua obra). Estes exames e revisões revelam alguns dos caminhos trilhados pela antropologia nas suas incursões mais recentes pelo turismo.

Como diagnosticam Cohen e Cohen (2019), as viragens filosóficas pelas quais as ciências humanas vêm navegando nas últimas décadas correm também por meio dos estudos do turismo. Os autores apontam alguns tópicos que têm vindo à tona com maior destaque nesta conjuntura, que por cursos diversos envolvem o paradigma pós-moderno de refutar dicotomias e essencialismos como modo de interpretar o mundo. Entre estas vertentes estão os impactos emocionais e as experiências sensoriais envolvidas no turismo; a importância das coisas materiais (ou atores não-humanos) na produção e manutenção de práticas turísticas; as relações de gênero que permeiam pesquisas sobre o turismo; além dos fundamentos filosóficos e questões éticas que integram este campo interdisciplinar de estudos.

Em um texto já nem tão recente, Pons sintetizou boa parte destas linhas em um quadro conceptual condizente com a conjuntura histórica globalizada em que seguimos vivendo, complexa e fluída como também é o fenómeno turístico. A antropologia e as ciências sociais como um todo devem estudá-lo porque se trata de uma experiência humana importante no contexto contemporâneo. É um componente visivelmente presente do tecido social actual, que reveste lugares, sujeitos e ideias que se encontram em movimento pelos trópicos, meridianos e círculos. O autor compreende o turismo como "(...) um modo prático de nos envolvermos com o mundo, criarmos conhecimento e interagirmos com o meio físico (...) "(Pons 2003, 47)<sup>28</sup>. Sendo uma prática humana, o turismo projeta espaços e pelos espaços é moldado. Dá e recebe significados. É sujeito e objeto. "As práticas turísticas são sempre relacionais, integradas em várias redes diferentes e sempre em processo" (ibidem, 59)<sup>29</sup>. O turismo é uma maneira de

---

<sup>28</sup> Tradução do autor. No original, o trecho na íntegra em inglês: "*My claim is that tourism is a practical way through which we are involved in the world, we create knowledge and interact with the physical environment; in Heideggerian terms, a way of being-in-the-world, of dwelling in it*".

<sup>29</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: "*Tourist practices are always relational, integrated in several different networks and always in process*".

habitar (*dwelling*) o mundo. Na prática, durante o tempo da estadia, viajantes estão a residir no lugar que visitam, e para Pons esta percepção não tem uma conotação estática. As necessidades mais básicas e práticas mais ordinárias de um sujeito (alimentar-se, dormir, abrigar-se, relacionar-se) não são extraordinariamente suspensas para que se viva uma outra forma de vida quando calçadas as sandálias de turista. Habitar é se envolver de algum modo, subjetiva e coletivamente, com experiências contextualizadas e representações no imaginário. Implica em estar de corpo sensorialmente presente num território, interagir com outras pessoas no dia-a-dia, construir e transformar saberes. Embora também os englobe, o turismo não se resume a eventos extraordinários e dimensões representacionais. Enquanto fenómeno social, é um conjunto diverso de processos relacionais, através dos quais também a sociedade é continuamente feita, refeita e fazedora. Logo, Pons propõe “des-exoticizar” os estudos do turismo, e focá-los nas práticas humanas mais triviais, ordinariamente situadas no espaço. Como o cotidiano de um transporte público urbano, por exemplo, em que os encontros com o turismo são parte de rotina em andamento.

Os paradigmas contemporâneos de uma antropologia reflexiva pedem uma percepção do fenómeno turístico não como uma entidade alienígena a um lugar, que aterrissa a cada nova estação com uma coesão própria e coerência definitiva, mas sim como uma presença que é parte da paisagem cultural - nunca concluída, diga-se - de qualquer território. Mesmo sua ausência, como se viu no cenário pandêmico de 2020, também molda esta paisagem. Se “(...) a antropologia é uma disciplina que opera imergindo no processo da vida e acompanhando-o” (Ingold 2019, 67), então ainda que possamos (e devemos) criticar impactos socioambientais da atividade turística, distinguir sua presença de uma paisagem, “outorizá-lo”<sup>30</sup>, é desviar-se de sociabilidades relevantes, porque rotineiras, experimentadas por habitantes do século XXI. A proposta sobre a mesa hoje, a qual tenho intenção de seguir, é observar a vida sendo vivida conforme as contingências se apresentam, descrever estes contextos o mais densamente possível, deixando transparecer as perspectivas adotadas, e construindo interpretações do modo as ocorrências por mim observadas podem se inter-relacionar com sistemas e padrões mais amplos percebidos no horizonte.

---

<sup>30</sup> Aqui se emprega este verbo como uma livre tradução do termo *othering*, entendido como uma maneira de tratar indivíduos ou grupos específicos como se não pertencessem à sociedade em que se encontram.

### 2.3 Regresso a um presente movediço

No contexto histórico pós-industrial, de um sistema mundial interconectado de política econômica capitalista, fenómenos socioculturais se reproduzem de forma líquida (Bauman 2000), em escapes translocais descontínuos (Appadurai 1996), com uma velocidade de circulação, escala de alcance e potencial de aderência ampliados pelas tecnologias digitais de informação e comunicação. Tais processos não têm seus fluxos circunscritos às fronteiras (territoriais, temporais, sociais...) de grupos específicos com que são associadas<sup>31</sup>, podendo inclusive dar origem a novas localidades, vizinhanças, contextos; novos recipientes e replicantes. Daí as incursões na interdisciplinaridade teórico-analítica, para produzir desenhos de pesquisa mais afinados com a diversidade de encontros entre conterrâneos estranhos e forasteiros familiares que se observa uma vez saindo a campo. Daí, também, emerge uma prática antropológica mais peripatética, que ao invés de entrincheirar-se num território determinado e observar ao redor de si mesma, acompanha seu objeto de estudo em caminhos habituais e fortuitos, como forma de aprender o máximo sobre ele. Neste cenário, “Seguir empiricamente o fio de um processo cultural em si impulsiona o movimento em direção a uma etnografia multi-situada” (Marcus 1998, 80)<sup>32</sup>, proposta metodológica que este estudo procura experimentar. O intuito é calibrar observações e análises feitas em um único lugar “(...) com suas implicações para o que acontece em outro local relacionado, ou outros locais, mesmo que os outros locais possam não estar dentro da estrutura do projeto de pesquisa ou da etnografia resultante” (ibidem, 95)<sup>33</sup>. No caso, o único lugar é o eléctrico 28, que, paradoxalmente, também está em movimento.

É por compreender a realidade contemporânea como “movediça”, e por buscar arestas com alteridades acadêmicas para propor interpretações mais pertinentes às complexas dinâmicas da sociedade actual - turismo aí incluído -, que, por fim, este estudo tem também

---

<sup>31</sup> Como observado em anos recentes nas manifestações em localidades geográficas diversas do *MeToo*, do *Black Lives Matter*, ou da *Greve Climática Global*. São exemplos no campo dos movimentos sociais contemporâneos à produção deste texto. Mas o mesmo quadro analítico poderia enfocar outros terrenos da vida actual. Quando olhamos para comportamentos relacionados ao consumo em massa de tecnologias de informação e comunicação, temos outros exemplos tangíveis. Sejam memes incorporados à cultura pop após viralizarem por aplicações móveis, a transmissão ao vivo pela internet de lançamentos de foguetes patrocinados por empreendedores bilionários, ou o sucesso internacional de produções audiovisuais sul-coreanas.

<sup>32</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “*Empirically following the thread of cultural process itself impels the move toward multi-sited ethnography.*”

<sup>33</sup> Tradução do autor. No original, o trecho na íntegra em inglês: “*Indeed, what goes on within a particular locale in which research is conducted is often calibrated with its implications for what goes on in another related locale, or other locales, even though the other locales may not be within the frame of the research design or resulting ethnography.*”

entre seus vértices teóricos dois conceitos que não são exclusividade da antropologia, expostos a seguir.

Embora ideias relacionadas às mobilidades tenham uma trajetória extensa na antropologia, como aponta Noel Salazar, a “escola clássica” tendeu a ignorá-las, ou tratá-las como excepcionalidades em sociedades que eram interpretadas como delimitadas por seus territórios (Salazar 2018, 156). Hoje, os estudos das mobilidades já flertam com a possibilidade de virem a ser uma disciplina em si, dada a progressiva produção acadêmica ancorada neste paradigma interdisciplinar<sup>34</sup>. John Urry, autor de *The Tourist Gaze*, em sua longeva e prolífica produção acadêmica, também se moveu pelos estudos das mobilidades (Urry 2007; Sheller & Urry 2006).

Aqui, o conceito de mobilidades é empregado com referência à obra do geógrafo britânico Tim Cresswell. O autor faz uma distinção entre movimento e mobilidade, que será desembrulhada neste parágrafo e no próximo, pois são componentes analíticos importantes deste estudo. Movimento é qualquer forma de deslocamento entre um ponto A e um ponto B, seja qual for a escala da ação e a natureza de seus protagonistas. Cresswell não limita o conceito a atores sociais humanos. Trata-se do acto mecânico, da ação cinética, porém, sem seu entorno. A ideia de movimento é abstrata e descontextualizada. É um modelo didático, cartesiano, composto apenas por vetores temporais-espaciais. Um movimento leva tanto tempo para percorrer tal espaço, ou, em tal tempo, perfaz tanto de espaço. Já o conceito de mobilidades envolve, para além de um deslocamento físico qualquer, as percepções atribuídas a este movimento por seus agentes e por outrem. Se movimento é somente significante, mobilidades são significante com significado. A depender das relações de poder em jogo no contexto (político, econômico, ideológico, histórico, mediático, pandêmico...), assim como de características identitárias dos atores em ação, significados culturais diversos podem ser atribuídos a um mesmo movimento<sup>35</sup>. E, portanto, sentidos diversos de mobilidade podem ser apreendidos dele. Uma mesma viagem de elétrico cujo embarque ocorre na paragem A e

---

<sup>34</sup> Um exemplo próximo ao campus onde esta investigação está sediada encontra-se na Associação Europeia de Antropólogos Sociais (EASA), que conta com um grupo de trabalho focado nas interconexões entre antropologia e mobilidades. Ver ANTHROMOB, em: <https://www.easaonline.org/networks/anthromob/> [última consulta em 17/10/2021].

<sup>35</sup> É assim que o movimento de um espermatozoide até a fecundação de um óvulo pode ser entendido como milagre divino e como condenação à vulnerabilidade. A travessia do Mar Mediterrâneo por um barco apinhado de pessoas pode ser percebida como invasão estrangeira e como ato de sobrevivência. Ou, ainda, a rápida transmissão entre hospedeiros no mundo todo de um vírus agressivo pode ser entendida como pandemia, mas também como *fake news*. Em outra face do mesmo poliedro, o termo “pessoas com mobilidade reduzida” também pode ser elusivo do conceito. A existência de obstáculos ao movimento físico de pessoas traz consigo significados socialmente diferenciados. Basta pensarmos na diferença do significado de “qualidade de vida” para pessoas com e sem mobilidade reduzida.

desembarque na paragem B pode significar um movimento pendular cotidiano (o percurso ao local de trabalho, para buscar crianças na escola, para fazer compras no mercado...); pode significar uma jornada de trabalho (para quem o conduz na posição de guarda-freios, ou para um pesquisador que tenha ali seu campo de observação...); e pode também significar um programa de lazer (onde o eléctrico é destino final, e não somente meio de transporte). Avançando aqui na projeção de pontes interdisciplinares - entre Cresswell e Tsing, no caso -, entendo que mobilidades são processos friccionais. São zonas espaço-temporais onde significados globais diversos se encontram (com sobreposições, negociações, intercâmbios, concertações, conflitos...) e novos compostos culturais podem vir à luz. Estudar fluxos socioculturais contemporâneos como os do turismo, e interpretar os significados diversos associados a eles, argumento, contribuem para mover a antropologia “(...) do estudo de culturas delimitadas e enraizadas (como as sociedades fixas e delimitadas da sociologia) para o estudo de rotas - a maneira como identidades são produzidas e performadas através da mobilidade, ou, mais precisamente, de viagens” (Cresswell 2006, 44)<sup>36</sup>.

Sendo esta investigação focada nos encontros entre mobilidades de significados diversos no cotidiano de Lisboa, tendo o eléctrico 28 em movimento como campo de observação, ainda assim é preciso esclarecer quais aspectos evidentes destas mobilidades serão aqui descritos e interpretados. Para tanto, a obra de Michel de Certeau, cujo endereço disciplinar de origem tem alguma localização inexata entre a sociologia e a filosofia, oferece ângulos de análise bem posicionados. Com cerca de meio século de vida, sua construção teórica vem se provando resiliente frente às intempéries de conjunturas históricas subsequentes, sendo bastante referenciada nas reflexões despertadas pela chamada viragem performativa<sup>37</sup>. A obra de Certeau ofereceu ainda condições arejadas para a prática da escrita etnográfica que se desdobrará logo mais à frente neste trabalho, uma vez que me deparei com um dilema sobre como mencionar o outro em texto. O risco era de cair num equívoco já bastante familiar à antropologia. Em que, a partir da observação de um agir ou fazer (um comportamento ou

---

<sup>36</sup> Tradução do autor. No original, o trecho na íntegra em inglês: “*To think of anthropology as about travel and translation changes the focus of the discipline from the study of bounded and rooted cultures (like sociology’s fixed and bounded societies) to the study of routes—the way in which identities are produced and performed through mobility or, more precisely, travel.*”

<sup>37</sup> Há (uma ou) várias viragens e crises vivenciadas pelas ciências humanas na passagem do século XX à pós-modernidade. Reflexiva, representacional, sensorial, performativa... As alcunhas podem variar conforme a escala de análise, a disciplina que lhe dá roupagem, a língua em que se escreve. Mas, em se tratando especificamente do termo “viragem performativa”, desconheço exposição mais clara e bem fundamentada do que a realizada por Burke (2005), com especial foco para a disciplina da História.

performance...) situacional, o texto generaliza como um modo de ser, extensível a qualquer situação na qual um sujeito se encontre, e escalável ao grupo social ao qual pertença. Vejamos.

Uma dúvida com que me deparei desde os primeiros registos em diário de campo foi sobre como referenciar em texto pessoas cujos comportamentos observei, mas com quem não interagi. A não ser que ostente em seus modos de proceder um conjunto de estereótipos associados ao turista<sup>38</sup>, como presumir que determinado desconhecido observado está a fazer turismo? Aliás, se questionado para confirmar, alguém que está a fazer turismo afirmaria ser um turista<sup>39</sup>? Ou é mais provável que preferisse ser denominado viajante? Ao passo em que o turismo enquanto atividade de lazer encontra-se difundido no século XXI por múltiplas origens e destinos, com passageiros e anfitriões culturalmente diversos, também não pode fazer turismo alguém que não subscreva às delimitações categóricas de um tipo ideal weberiano de turista? Tentar estabelecer uma tipologia como pré-requisito para afirmar que determinado ator social é “comprovadamente um legítimo turista” não seria arbitrar uma regra com exceções demais? Não estaria mais para teorização subjetiva do autor do que para evidência de uma realidade contextualizada? Em última instância, empreender este esforço não contribuiria para reproduzir estereótipos (culturais, étnico-raciais, religiosos, socioeconômicos, de gênero...) discriminatórios, algo contra o qual a antropologia vem lutando há décadas em seu processo de transformação reflexiva? Não seria atribuir papéis simbólicos previsíveis a atores sociais diversos, que têm no improviso seu principal método de interpretação?

Reflexões da mesma ordem podem ser estendidas a outros atores sociais observados. Por exemplo, ao tratar alguém em texto como imigrante ou lisboeta. A menos que um indivíduo tenha expressado com as próprias palavras sua origem (étnica, nacional, regional...), não seria apenas suposição realizar qualquer apontamento que indicasse se tratar de um morador vernacular ou emigrado? Imaginemos que determinada pessoa fosse abordada e consultada, digamos, sobre sua nacionalidade. Qualquer que fosse a resposta, não seria algo subjetiva e, possivelmente, contextual? Um filho de imigrantes nascido em Lisboa, por exemplo, não poderia atribuir sua cidadania ao país de origem de seus progenitores? E este mesmo indivíduo

---

<sup>38</sup> Um conjunto de aspectos visíveis e audíveis, que pode incluir traços fenotípicos, idiomas, comportamentos e objetos portados. Acessórios como chapéu, mochila e sandálias. Objetos como câmeras fotográficas semiprofissionais, garrafas d'água descartáveis e guias de viagem. O *tourist gaze* (Urry, 2002) no olhar enquanto comportamento mais marcante. A comunicação por algum idioma estrangeiro, ou mesmo pela língua nacional, com um sotaque característico de outras regiões que não aquela onde estamos. São estereótipos que tanto faziam parte de meu imaginário antes deste estudo, como foram também observados uma vez em campo.

<sup>39</sup> No segundo semestre de 2019, foi aberta em Lisboa a exposição *Are You a Tourist?*, cuja curadoria ficou a cargo das antropólogas Maria Cardeira da Silva e Marta Prista. A mostra buscava provocar exatamente esta reflexão junto aos visitantes: seria a condição de turista um aspecto identitário, ou uma forma transitória de se estar no mundo? Este vídeo apresenta como, na ocasião, estas questões foram debatidas na exposição: <https://vimeo.com/386960551> [último acesso em 23/10/2021].

não poderia dar resposta distinta quando a mesma questão lhe fosse feita num contexto em que imigrantes podem ser discriminados? Sem ser num hipotético e inverossímil esforço totalitário de averiguar antecedentes de cada indivíduo encontrado no campo, como atribuir qualquer descrição identificadora a pessoas apenas observadas, porém não abordadas? Como fazer isto sem transformar a descrição da observação num percurso tortuoso de glosas, asteriscos e notas de rodapé, que geolocalizem o lugar de fala deste autor em cada passagem, todavia resultando em uma escrita de difícil legibilidade? Segundo o entendimento deste investigador, escrever de forma turva a título de transparência é um paradoxo indesejável.

Em *A invenção do cotidiano*, Michel de Certeau (1998) estabelece alguns pontos de referência que nos ajudam a prosseguir sem deixar que estes questionamentos obstruam a carreira. Construído após uma série de investigações empíricas empreendidas em equipe, o texto de Certeau pavimenta caminhos teóricos e metodológicos possíveis para se investigar as práticas culturais cotidianas. Ao invés de examinar estas práticas a partir dos modos de ser dos indivíduos, como se sociedades resultassem da soma agregada destas unidades elementares, Certeau propõe uma análise focada nas diversas maneiras de fazer.

Na vida social cotidiana, e sobretudo nos centros urbanos - onde a diversidade cultural têm mais interfaces e o anonimato individual mais possibilidades -, pessoas agem e se comportam de modos multiformes, fragmentários e conforme a ocasião. Isto, independentemente das leis disciplinares e aparatos de vigilância, dos comportamentos socialmente valorizados e juízos morais dominantes no lugar em questão. Independentemente, também, das representações e estereótipos que de modo corrente sejam associados com as condições identitárias (de gênero, etnia, nacionalidade...) e papéis sociais (de classe, estilo de vida, profissionais...) de um sujeito. Indivíduos fazem bricolagens "(...) usando inúmeras e infinitesimais metamorfoses da lei, segundo seus interesses próprios e suas próprias regras." (de Certeau 1998, 40). Como defende Burke "(...) as mesmas pessoas comportam-se de modos diferentes, seja consciente ou inconscientemente, de acordo com a ocasião, situação ou, como os linguistas costumam dizer, o 'domínio' em que se encontram - público ou privado, religioso ou secular, formal ou informal." (Burke 2005, 44)<sup>40</sup>. Daí a pertinência de investigar as práticas e procedimentos observáveis no cotidiano, onde a vida vivida se mostra mais em termos de táticas improvisadas ao vivo do que de estratégias planeadas a priori. "De um lado, a análise mostra que a relação (sempre social) determina seus termos, e não o inverso, e que cada

---

<sup>40</sup> Tradução do autor. No original, o trecho na íntegra em inglês: "*The main point to emphasize is the fact that the same people behave in different ways, whether consciously or unconsciously, according to the occasion, situation or, as linguists often say, the 'domain' in which they find themselves - public or private, religious or secular, formal or informal*".

individualidade é o lugar onde atua uma pluralidade incoerente (e muitas vezes contraditória) de suas determinações relacionais. De outro lado, e sobretudo, a questão tratada se refere a modos de operação ou esquemas de ação e não diretamente ao sujeito que é o seu autor ou seu veículo” (de Certeau 1998, 38).

Há reverberações contemporâneas das concepções de Certeau aqui expostas na abordagem relacional que Tim Ingold vêm propondo à antropologia. “(...) Os seres humanos produzem uns aos outros, corpo e mente, nas tarefas práticas da vida social (...)” (Ingold, 2019, 57), defende. Se este postulado hoje pode soar para muitos antropólogos como premissa elementar da disciplina no século XXI, Ingold aponta que “(...) isso só foi possível graças a uma das mudanças mais profundas na antropologia social nos últimos 30 anos, do pensamento predominantemente estruturalista das décadas anteriores a um modo de pensar que enfoca as relações não apenas como derivados da sociedade, mas como o próprio tecido da vida social. A própria realidade, agora afirmamos, é inteiramente relacional” (ibidem). Um pouco deste percurso foi o que se procurou abordar aqui.

Para uma pessoa que neste texto venha a ser referenciada, por exemplo, como turista, talvez o passeio na carreira 28 tenha sido o programa de lazer daquele momento em sua viagem de férias. E, portanto, tal indivíduo estivesse de facto a fazer turismo naquele espaço-tempo observado. Talvez, porém, uma pessoa tratada neste texto como turista até estivesse em Lisboa a fazer turismo naqueles dias, mas, quando foi observada no eléctrico, estivesse apenas a se locomover de um ponto a outro na cidade. Como um utente qualquer: morador, imigrante ou viajante; português ou estrangeiro. Os termos que aqui serão utilizados para identificar atores sociais têm como finalidade<sup>41</sup>, portanto, descrever, a partir de minha posicionalidade, as maneiras de fazer observadas no eléctrico 28 enquanto lá estive. Maneiras de fazer que são diversas, nem sempre coerentes e muitas vezes singulares; maneiras que se cruzam, convergem, bifurcam, se atropelam<sup>42</sup>. Não se pretende aqui conceptualizar os atores sociais mencionados

---

<sup>41</sup> Talvez, o que se está a chamar aqui de “finalidade” aproxime-se mais é do desejo, algo ingênuo, de um antropólogo neófito.

<sup>42</sup> Para melhor materializar a linha de raciocínio, utilizo a mim mesmo como exemplo. Em São Paulo, possuo um imóvel que, enquanto estou a residir em Lisboa, encontra-se arrendado. Na relação com o inquilino que lá mora, portanto, sou o senhorio. Ao mesmo tempo, porém, sou também inquilino, pois em Lisboa moro de aluguel e pago renda à minha senhoria. Então, tanto posso simultaneamente interpretar papéis sociais diversos (inquilino, senhorio...) sendo um só indivíduo, quanto o papel que desempenho depende de qual relação social se está a examinar. Uma vez estando no eléctrico 28, aos olhos de um turista posso ser um morador local. Aos olhos de um lisboeta, um imigrante. Aos olhos do guarda-freio do eléctrico, posso ser apenas mais um utente. E um utente do tipo inoportuno, que busca a interação e faz perguntas algo estranhas àquele cotidiano. Acrescente-se também que uma observação participante dentro do eléctrico só é merecedora desta alcunha se aceitamos a inerente pluralidade de papéis do seu autor, ao mesmo tempo investigador e passageiro. E, no caso deste investigador aqui, também imigrante, estudante internacional, “ex-turista” em Lisboa... um exame microscópico sobre qualquer indivíduo revela múltiplas camadas.

p.ex.: “turistas”), mapear seus respectivos comportamentos e práticas (p.ex.: “turistas agem de tal forma”) e, por contraste, reproduzir análises dicotômicas da sociedade (p.ex.: “turistas agem de tal forma e moradores agem de tal outra forma”). Estas ponderações são balizas deste texto, tanto quanto um bilhete é pré-requisito para viajar de transporte público em Lisboa.

### 3. CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

#### 3.1 Pontos de partida

Este texto apresenta uma investigação realizada sob preceitos de pesquisa qualitativa, que partiu de um projeto desenhado para ter uma "abordagem holística com pesquisa etnográfica" (Leite & Graburn, 2009). Meu intuito é apresentar uma descrição densa sobre a convivialidade cotidiana entre diversas mobilidades urbanas e turísticas que fluem pela Lisboa actual, tendo o eléctrico em movimento na carreira 28 como campo de observação central. Para além da presença física recorrente no espaço delimitado do eléctrico, procurei observar fluxos de pessoas entre seu ambiente interno e externo, interpretar significados em seus movimentos e comportamentos, assim como investigar possíveis filamentos e conexões destes com outros cenários, numa proposta metodológica de etnografia multi-situada (Marcus 1998).

Ao me propor a observar atores sociais de passagem (visitantes da cidade, utentes do eléctrico...) em um lócus móvel, este projeto já continha de partida o desafio de estabelecer relações próximas e de confiança com interlocutores. Sobretudo, turistas, por serem pessoas que presumivelmente não retornarão àquele mesmo lugar (aonde, possivelmente, estão indo pela primeira vez) e nem permanecerão por muito tempo na cidade. Como já vimos, a isto se somou a conjuntura extraordinária de 2020, quando a pandemia de Covid-19 suspendeu a "normalidade cotidiana" em todo e qualquer campo da vida humana, mas com impactos em especial nas mobilidades diversas (como as dos transportes públicos e turísticas...). Apenas a título de exemplo, todas as descrições aqui presentes tiveram seus protagonistas a utilizar máscaras faciais, que passaram a ser obrigatórias em transportes públicos e assim permaneceram durante toda a realização desta pesquisa. Qualquer proposta de observação in loco já teria na pandemia um cenário de desafios inéditos, sem exemplos prévios que pudessem servir de referência. Suponho que esta ponderação deva se manifestar em outros projetos contemporâneos ao meu que tenham envolvido saídas a campo.

Após algumas visitas para reconhecimento de terreno e observações exploratórias preliminares no primeiro semestre, o mês de julho de 2020 marcou o início "oficial" do trabalho de campo. Então, Portugal já havia passado por um primeiro *lockdown* mais no início do ano, e os fantasmas de crises económicas anteriores faziam aparições sugestivas na opinião pública. Tendo em vista as estatísticas (aparentemente, sob controle) de pessoas contagiadas pelo

Covid-19 e a pressão por afrouxar restrições para reduzir danos a setores estratégicos para a economia nacional e local (em especial, os relacionados ao turismo, como a restauração), naquele momento veranil, Portugal baixou algumas restrições pandêmicas de circulação<sup>43</sup>. É com base nestas mudanças do ambiente de observação ocasionadas por medidas jurídico-legais-sanitárias das autoridades nacionais e locais, que, tomando emprestada uma metáfora pandêmica, esta investigação pode ser dividida em dois momentos: “primeira vaga” e “segunda vaga”.

### 3.2 “Primeira vaga”

A “primeira vaga” compreendeu o trabalho de terreno, em que ao mesmo tempo foram realizadas observação participante e observação direta não-participante. Apontar uma ou outra como procedimento central pode ser uma questão de perspectiva, porque foi na posição de passageiro do eléctrico que empreendi esta observação. Se entendemos o universo de utentes do eléctrico 28 como um grupo, nele estive participante enquanto tal. Se o entendemos como um conjunto de subgrupos, então a subdivisão dos “antropólogos em trabalho de campo” era composta por este indivíduo só, e é preciso grifar que tal subgrupo onde me incluo participa de apenas alguns dos constrangimentos, práticas e estatutos dos demais utentes observados<sup>44</sup>. E, sendo eu alguém que tirava tantas fotos de telemóvel e estava sempre de mochila, imagino também que algum utente constante, que porventura tenha reparado em minha presença, deve ter concluído que eu estava ali a turismo.

As visitas de campo foram realizadas em dias e horários aleatórios, delimitados a dias úteis e períodos comerciais. O motivo deste recorte arbitrário foi o entendimento, por parte deste investigador, de que seria mais provável observar encontros entre mobilidades diversas nestes intervalos. Não sendo a observação antropológica uma vigília, a necessidade de estabelecer uma rotina como parâmetro (para, com sorte, identificar passageiros regulares e padrões de comportamento) foi condicionada pelo entendimento subjetivo de que turistas poderiam não fazer o passeio no eléctrico 28 à noite, assim como quem o utiliza em movimentos pendulares poderia não o fazer aos finais de semana.

---

<sup>43</sup> Para uma compreensão em detalhes de cada medida tomada (ou revogada) e da cronologia de (muitos) episódios envolvendo medidas pandêmicas, recomendo recorrer à vasta cobertura jornalística do período. Ver, por exemplo, canal RTP Notícias (2021), “*As três vagas da pandemia em Portugal*”, em: [https://www.rtp.pt/noticias/pais/as-tres-vagas-da-pandemia-em-portugal\\_v1301383](https://www.rtp.pt/noticias/pais/as-tres-vagas-da-pandemia-em-portugal_v1301383) [último acesso em 29/10/2021].

<sup>44</sup> Ao contrário de utentes que têm no eléctrico 28 seu meio de transporte cotidiano para a jornada de trabalho, para fazer compras, ou para levar e buscar crianças na escola, era eu quem escolhia meus horários para estar ali.

A rotina de observação neste período arrancava da paragem do eléctrico 28 no Martim Moniz. Na época, eu residia em Carcavelos, na Área Metropolitana de Lisboa, e para aquela paragem me dirigia utilizando o sistema de transporte público (comboio e depois metro) ou, em algumas vezes, automóvel particular, que deixava estacionado em vias públicas de bairros adjacentes (como Arroios). Vencido o deslocamento a campo e uma vez estando no Martim Moniz, no diário eu tomava notas do meu horário de chegada e do número de pessoas presentes na fila da paragem. Então, eu entrava no final da fila e aguardava o eléctrico chegar. A cada visita, procurei cumprir duas viagens por trajeto centro-bairro e bairro-centro<sup>45</sup>.

Os lugares onde me acomodei foram variados, entre assentos individuais e duplos (estes, compartilhados e a sós), à direita e esquerda, à frente e ao fundo do veículo. Escolhido o lugar, mantendo um caderno, uma caneta e telemóvel pessoal ao alcance, registei em notas as falas, interações e usos de objetos, que vi e ouvi ao meu redor durante as viagens. Tanto do ambiente interno turbulento do eléctrico - que, em movimento pelas ruas de Lisboa, tremula seu corpo, faz ruídos e por vezes tem o corredor cheio de passageiros -, quanto do observado por suas janelas.

Em algumas viagens, permaneci apenas a observar, tomar notas e registrar imagens. Houve vezes em que outros utentes, visivelmente turistas, me abordaram para pedir informações. Em outras ocasiões, pro-ativamente procurei iniciar conversas com alguns utentes e, em poucos segundos, explicar meu propósito. Foi assim que no espaço interno do eléctrico tive três conversas informais mais longas com turistas estrangeiros. Não foram gravadas: tirei notas no diário enquanto conversávamos. Dada a possível permanência curta de qualquer passageiro, os ruídos do eléctrico, o uso de máscaras e a recomendação de distanciamento, também adotei nestes casos a tática improvisada de pedir um e-mail de contato para “não tomar seu tempo”, e tentar entrevistas por e-mail em outro momento. Algumas consentiram, anotando de próprio punho seu contato em meu caderno. De sete pessoas (três turistas, três residentes de Lisboa, uma guarda-freio) que me concederam seus e-mails, apenas duas (um residente e a guarda-freio) acabaram por me dar entrevistas remotas posteriormente.

Citações de terceiros incorporadas neste texto, quando não têm como fonte as conversas informais em que fui parte, as entrevistas a mim consentidas para fins deste projeto, ou conteúdos acessíveis a qualquer pessoa na internet, foram expressas “em público”, de forma audível a outros utentes do eléctrico. Se não foram direcionadas a mim, poderiam ser

---

<sup>45</sup> Do Martim Moniz até os Prazeres; dos Prazeres até o Martim Moniz; e, depois, mais uma repetição destes dois trechos. O percurso completo da carreira 28E, com 34 paragens, está disponível no sítio institucional da Carris, em: <https://www.carris.pt/viaje/carreiras/28e-martim-moniz-prazeres> / [último acesso em 31/10/2021].

percebidas por qualquer pessoa ali presente, entre as quais me encontrava quando as registei. Nestes casos, seus autores só são descritos em termos performativos, e não de forma a expor suas identidades. Mantendo a mesma diretriz, de não expor identidades pessoais ou conversas privadas alheias, fiz fotos e vídeos para registrar visualmente comportamentos e dinâmicas visíveis a qualquer utente. E, por vezes, também, me percebi sendo registado em fotos e vídeos feitos por outros passageiros do eléctrico; sobretudo, turistas.

A “primeira vaga” de minha pesquisa compreendeu um período de quatro meses, entre julho e novembro de 2020, em que foram realizadas 20 incursões a campo. No total, foram 3143 minutos *in loco*, pouco mais de 52 horas, medidas conforme os horários de início e encerramento das visitas anotados em diário.

Em meados de novembro de 2020, porém, suspendi o trabalho de campo. Foi uma decisão pessoal tomada em virtude da situação pandêmica em Portugal, que naquele momento se agravava em números e medidas restritivas de circulação<sup>46</sup>. Me vi diante de um dilema ético frente a continuar a investigação seguindo os mesmos procedimentos em campo. Conforme relatei por e-mail na ocasião a minha orientadora, o receio era menos de contrair o vírus (embora sim, também, em parte), e mais por temer contribuir de alguma forma para propagá-lo. Não estávamos ainda em *lockdown* completo, como viria a ocorrer nos primeiros meses de 2021, e não era exatamente ilegal sair à rua. Mas, tendo em vista o meu caso, manter os mesmos procedimentos me parecia ir contra a “ética do cuidado” com o outro.

Sendo o distanciamento físico demandado pelas autoridades como esforço individual para contribuir com o bem comum da saúde pública, buscar aproximação e interação com outras pessoas no espaço público para produzir um relato etnográfico não seria mesquinho de minha parte? Prosseguir com o mesmo plano (particular, meu) de investigação em meio àquelas requisitadas mudanças nas sociabilidades, não transferiria a base científica de meu estudo para um ambiente transgressor, justamente, dos comportamentos recomendados pelas autoridades científicas? Minha observação estaria sendo participante no negacionismo que tantos prejuízos vêm causando à ciência? Se aqueles que observei no eléctrico 28 a fazer turismo na conjuntura de 2020 já poderiam ser considerados “turistas resistentes a crises” (Hajibaba et al 2015), quando no final do ano Portugal entrou em um momento crítico da pandemia e a circulação no espaço público passou a ser recomendada somente para quem não a pudesse evitar, as (supostas) pessoas que observasse a fazer turismo seriam resistentes ou negacionistas da crise?

---

<sup>46</sup> A própria Universidade Nova de Lisboa, onde este programa de mestrado é cursado, teve seus campuses fechados à visita, e serviços de atendimento (como já vinha ocorrendo com os letivos), oferecidos somente de forma remota pela internet.

E havia ainda um questionamento epistemológico: a manutenção da mesma rotina de observações de campo produziria um estudo sobre a convivialidade entre as mobilidades diversas que no eléctrico se encontram... ou sobre a possível impossibilidade de “ficar em casa” de quem eu observasse?

Foi sem ter sanado estas dúvidas que deixei de fazer incursões à carreira, e passei a seguir meu objeto de estudo por outros trajetos.

### 3.3 “Segunda vaga”

A partir do momento em que deixei de ir a campo (e, de modo geral, por meses não sair de casa), as tecnologias digitais passaram a ser o terreno central por onde esta pesquisa caminhou. Principalmente, no sentido de estabelecer contato com possíveis interlocutores.

Ainda em novembro de 2020, me candidatei no canal de recrutamento do sítio da Carris a trabalhar como guarda-freio na empresa. Não foi com a expectativa de ser convocado para num processo seletivo e, quem sabe, mudar de carreira, mas de tentar obter um ponto de contato qualquer com o percurso de quem lá trabalha. Nunca recebi retorno.

Foi ao longo deste período, compreendido entre novembro de 2020 e junho de 2021, que as entrevistas no âmbito desta pesquisa foram realizadas. Todas elas foram concedidas gentilmente pelos entrevistados, e de alguma forma tenham contribuído para que eu aprendesse mais sobre meu objeto de estudo. Nem todas, contudo, têm aspas citadas neste texto final. O que não exclui a necessidade de referi-las neste capítulo, além da possibilidade de virem a ser incorporadas em possíveis desdobramentos desta etnografia.

No total, foram feitas sete entrevistas não-directivas, em momentos distintos deste intervalo, com atores sociais diversos no que diz respeito a suas relações com o eléctrico. Em novembro de 2020, através de mensagens de áudio trocadas em uma aplicação de telemóvel, entrevistei um dos passageiros que havia abordado no próprio eléctrico durante minha “primeira onda”. Com a guarda-freio que também havia aceitado ser entrevistada após eu abordá-la em campo, a entrevista ocorreu através de trocas de e-mails diversos, sendo concluída somente em maio de 2021. Em dezembro de 2020, pelo formulário de contato no sítio institucional da Carris, pedi uma entrevista com um porta-voz da empresa, que acabou por ocorrer, via teleconferência, em janeiro de 2021. Seguindo este mesmo passo a passo, em fevereiro, entrevistei uma porta-voz do Turismo de Lisboa, e, em abril, o criador do canal de conteúdo sobre viagens *Wolters World*.

Pouco antes de minha pesquisa passar da “primeira onda” para a “segunda”, eu havia enviado uma solicitação para entrar em um grupo do Facebook composto por entusiastas dos eléctricos lisboetas<sup>47</sup>. Após ser aceito, mantive uma rotina de visualizar todo conteúdo novo que ali fosse publicado. Nenhuma publicação destas foi aqui examinada, mas através delas identifiquei potenciais interlocutores, com quem entrei em contato por mensagens diretas reservadas. Dois de seus membros, para quem expliquei o teor de minha pesquisa, aceitaram ser entrevistados. Ambas entrevistas ocorreram em maio. Com João me encontrei presencialmente, e conversamos por cerca de duas horas na região da Graça, numa pastelaria em frente à carreira do 28. Com Paulo a conversa aconteceu por telefone, durante cerca de 30 minutos, em meio a uma pausa no expediente do restaurante do qual é dono, localizado na Baixa.

Pesquisando pela internet, cheguei ao blog *Diário do Tripulante*<sup>48</sup>, dedicado a crônicas, causos e dicas sobre o cotidiano dos eléctricos e autocarros em Lisboa. Rafael, seu criador e responsável, trabalha como guarda-freio da Carris. Entrei em contato com por e-mail e, em maio, também por e-mail, ele respondeu a uma série de perguntas que lhe enviei. Em si, as publicações do blog não foram aqui analisadas, mas fizeram parte das leituras realizadas.

Por fim, paralelamente estas iniciativas “remotas”, em janeiro de 2021, também fiz uma visita ao Museu da Carris, localizado em Lisboa. Naquele momento, estava em vigor o Estado de Emergência em Portugal, com exceções pontuais a alguns programas sociais (como este). Fui o único visitante do museu o tempo todo que lá passei. Foi também em meio à “segunda onda”, e paralelamente, que dei início ao tratamento das informações geradas em minhas observações de campo, e início da escrita etnográfica.

### 3.4 Questões escritas

Em meus cadernos, as notas de campo seguiram ordem cronológica. Em todas, procurei incorporar a localização do sucedido, nomeadamente em relação às paragens da carreira 28. Manuscritos foram posteriormente digitalizados e, junto com os registos audiovisuais, compilados conforme o número sequencial da visita e a data em que ocorreu.

---

<sup>47</sup> Intitulado “*Lisboa e os seus eléctricos*”, o grupo existe desde 2018 e hoje conta mais de três mil membros. Sua rotina principal é composta pelo compartilhamento de imagens, atuais ou históricas, dos eléctricos lisboetas. O grupo pode ser acessado por qualquer pessoa, através do: <https://www.facebook.com/groups/188991515168528> [último acesso em 31/10/2021].

<sup>48</sup> O blog pode ser acessado em: <http://www.diariodotripulante.pt/> [último acesso em 31/10/2021].

As anotações do diário foram então reagrupadas conforme sua localização na carreira e o sentido do movimento em que o eléctrico se encontrava, da seguinte forma: 1-) Notas da paragem Martim Moniz; 2-) Notas do trajeto de ida; 3-) Notas da paragem Prazeres; 4-) Notas do trajeto de volta. Os capítulos etnográficos que começam a seguir de certa forma espelham estas linhas divisórias traçadas de partida. Os dois grupos de notas correspondentes aos trajetos de ida e volta foram também subdivididos, de acordo com as paragens respectivas em que cada observação ocorreu. Após esta reorganização, para cada paragem da carreira, havia um conjunto de registos elencado.

Foi a análise deste material, registado e tratado por mim, que serviu de base para a descrição etnográfica apresentada nos próximos capítulos, que entrecortei com depoimentos coletados nas entrevistas (e depois transcritos), e, por fim, costurei com conteúdos produzidos por outrem, coletados em sítios institucionais oficiais, matérias na imprensa e publicações abertas em redes sociais. Ao escrever, procurei de algum modo incorporar na forma o objeto teórico das mobilidades. O intento deste etnógrafo foi fazer a etnografia se deslocar pela carreira 28, assim como se movimenta o eléctrico, conforme testemunhei enquanto ali estive no papel de passageiro-observador.

Como síntese deste processo, a escrita etnográfica que proponho tem um pendor confessional (Madden 2010, 163), em primeira pessoa, e não pretende ocultar meus vieses subjetivos. Muito pelo contrário. Acredito, sim, é que incorporando as obliquidades de quem relata no relato da experiência de pesquisa, ainda que por vezes corra o risco de soar irônico, apresento uma descrição de uma paisagem cultural com a qual potenciais leitores, não somente académicos, possam se identificar. É também com o propósito de legibilidade para além dos domínios académicos que em algumas passagens a linguagem textual encontrada em blogs de viagens foi empregada como artifício. Exemplos disto são os usos do termo “destino” para referir um lugar, “atração imperdível” para caracterizar um ponto turístico, ou “*like a local*” para sugerir a possibilidade de uma experiência *emic*.

### **3.5 Questões visuais**

Acredito que expor iniciativas que não se mostraram frutíferas no curso desta pesquisa é também uma forma de transparecer posicionalidades. E, na melhor das hipóteses, de alguma forma contribuir para que antropólogos e antropólogas iniciantes como eu, que porventura

leiam isto no futuro, possam improvisar melhores soluções conforme as efemeridades que encontrem.

Uma vez que, dentro do programa de Mestrado em Antropologia, meu percurso seguiu uma área de especialização em Culturas Visuais, desde o desenho deste projeto havia uma preocupação em registrar e apresentar visualmente seu processo. Durante o período letivo deste programa de Mestrado, por exemplo, no primeiro semestre de 2020 cheguei a realizar um ensaio audiovisual exploratório de minha temática<sup>49</sup>.

Já em meu projeto final de pesquisa, o plano era ter, para além do diário etnográfico físico, uma versão visual dele publicada na internet. Para tanto, seriado criado um perfil no Instagram especificamente para publicar as observações de campo (em fotos e vídeos), escrever reflexões, e compartilhar publicações de outros atores que fossem relevantes aos objetivos deste projeto. Por meio deste canal, eu também tinha a expectativa de possivelmente interagir com outros interlocutores que oferecessem perspectivas distintas para minha investigação.

O perfil no Instagram foi criado e, durante o período aqui tratado como “primeira vaga”, para cada visita de campo, foi feita no mínimo uma publicação nele<sup>50</sup>. Costumava fazê-las no próprio dia da visita, enquanto estava em meu trajeto de retorno do campo para casa. As fotos e legendas de cada publicação eram baseadas nos registros feitos no próprio dia, pelo telemóvel e caderno de notas. E, por este exato motivo, quando suspendi o trabalho de campo e dei início à “segunda vaga” de minha investigação, para mim o abastecimento deste diário visual online perdeu seu propósito. Se por mim aquele diário visual era entendido como meio de aprofundar minha observação *in loco*, e a pauta das publicações eram minhas visitas de campo que deixaram de acontecer, então a premissa mudara. Tornar-se ia um “diário de outros tempos além do presente”, com memórias e projeções de cenários futuros? Tornar-se ia um “diário do confinamento pandêmico”? Estas ideias iniciais de reforma que tive pareciam desviar-se de minha proposta de pesquisa, e não era do meu interesse reestruturar aquele ramo de meu projeto como um projeto em si, com troncos paralelos. Foi quando passei a vê-lo como um caminho obstruído, que deixei de tomar durante minha estadia nesta pesquisa. No começo de 2021, o diário visual de minha pesquisa no Instagram foi interrompido.

---

<sup>49</sup> Intitulado “*Curto-circuito*”, este ensaio visual pode ser acedido e assistido na internet, com a ressalva de ser um material destinado única e exclusivamente ao âmbito acadêmico. Não é autorizada sua reprodução para fins comerciais. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=K3sHo0D7z1E> [último acesso em 31/10/2021].

<sup>50</sup> No Instagram, é o @diariovisualelectrico, que pode ser acedido em: <https://www.instagram.com/diariovisualelectrico/> [último acesso em 31/10/2021].

Ainda assim, entendo que esta vertente visual da pesquisa, ao não se tornar por ora produto, é um revés momentâneo. Tenho um acervo de imagens em foto e vídeos registadas em campo e arquivadas conforme o tratamento de dados proposto para esta etnografia. Algumas incorporei a este texto, assim como conteúdos visuais produzidos por terceiros (como, por exemplo, mapas do *Google Maps*), mas para fins ilustrativos. Entendo que, concluído a etapa da dissertação, oxalá, seja possível me debruçar sobre este material e construir desdobramentos desta pesquisa para outras linguagens e meios. De preferência, algo que seja disponibilizado via internet para fins de divulgação científica.

## 4. UMA ETNOGRAFIA DO COTIDIANO NO ELÉCTRICO 28 EM TEMPOS PANDÊMICOS

### 4.1 A chegada à paragem no Martim Moniz

O nome do lugar onde se encontra a paragem inicial do eléctrico 28 é Praça Martim Moniz. No entanto, nunca ouvi um morador ou moradora de Lisboa se referir verbalmente ao local sem ser de outra forma que não “o” Martim Moniz.

Séculos de história empilhados fazem com que a cidade apresente legados de tempos diversos coabitando sua paisagem urbana contemporânea. Ruínas romanas (como as galerias da Rua da Prata) e ruelas medievais (como nos bairros da Mouraria, Alfama e Castelo) são vizinhas de monumentos barrocos (como o Aqueduto das Águas Livres) e edificações iluministas (como o projeto todo da Baixa Pombalina), além de bairros modernistas (como Alvalade e Arco do Cego) e sistemas de transporte do período industrial (como a rede de carreiras do eléctrico). A isto somam-se as iniciativas de remodelação urbanística e ressignificações funcionais pós-modernas, com toda sorte de decalques, enxertos e colagens. Enquanto destino turístico urbano, Lisboa é um *showroom* de estilos estéticos e escolas de ideias que circularam por esta região da Europa ao longo do tempo. Tudo isto sob condições meteorológicas mediterrânicas, preços acessíveis, distâncias caminháveis e uma gastronomia amistosa a paladares diversos<sup>51</sup>.

O Martim Moniz fica no centro histórico da cidade, numa zona de vale entre a Colina do Castelo e a Colina de Santana. Sua face sul margeia a Baixa Pombalina e aponta para o Tejo. De sua face norte sai a Rua da Palma, que se conecta à avenida Almirante Reis no trajeto pelo qual o eléctrico 28 parte da praça e retorna a ela. Estima-se que a ocupação humana do

---

<sup>51</sup> Segundo levantamento realizado pelo Observatório Turismo de Lisboa, em 2019, os três objetivos mais citados por estrangeiros para sua visita à capital portuguesa foram, nomeadamente, "*Saborear a gastronomia e vinhos*" (93,3% dos inquiridos); "*Visitar monumentos e museus*" (92,4% dos inquiridos) e "*Conhecer a cultura portuguesa*" (86,8% dos inquiridos)". O sexto objetivo mais citado foi "*Apreciar a atmosfera ou paisagem*" (55,6% dos inquiridos). Em: Observatório Turismo de Lisboa, *Inquérito Motivacional 2019*, p.5.

que hoje é o Martim Moniz remonta a 8 mil anos atrás<sup>52</sup>. Começou antes mesmo do surgimento de Lisboa, mas foi a partir da Idade Média que ali se afixou.

Contudo, a não ser pela paragem do eléctrico 28 localizada ali, o Martim Moniz não costuma ser anunciado como atração turística “imperdível” nas reportagens jornalísticas, anúncios publicitários e publicações em redes sociais que sugerem dicas do que fazer quando visitar a cidade. Num dia qualquer entre as primeiras décadas do século XXI, ao encontrar um turista no Martim Moniz, é possível que ali esteja de passagem entre uma outra atração turística que ficam na órbita do centro histórico (o Castelo, o Miradouro da Graça, o Rossio...). Ou, que esteja ali para tomar o eléctrico 28.

Na plataforma de dicas de viagem *Spotted by Locals*, cuja proposta é que os próprios moradores de uma cidade recomendem atrações para quem deseja visitá-la, o Martim Moniz é apresentado como uma "*Multicultural Lisbon*"<sup>53</sup>. A diversidade de origens nacionais e étnicas dos frequentadores que ali se cruzam, inclusive, já motivou estudos antropológicos (Menezes 2009; Mapril 2010). A estas mobilidades se somam os fluxos turísticos, que têm na paragem inicial do eléctrico 28 um ponto de referência. Minhas visitas de campo arrancaram todas dali, para onde eu me dirigia na maior parte das vezes de comboio e metro<sup>54</sup>, descendo na sua estação homônima. Alguns deslocamentos até o campo, porém, realizei por meio de automóvel particular, que estacionava nas ruas da freguesia de Arroios próximas ao Mercado Forno do Tijolo. Nestes casos, dali até a paragem do eléctrico, caminhava a pé pela Rua do Benfornoso.

A Rua do Benfornoso pode ser considerada um recorte lisboeta de superdiversidade (Vertovec 2007; Wessendorf 2013). Há ali mercados chineses, talhos Halal, restaurantes indianos e bengalis. Cotidianamente, observam-se mulheres a vestir véu e sente-se aroma de carril por ali. Embora seja aberta ao trânsito de, sobre seu alcatrão é mais frequente cruzar com peões, motas e carrinhas de entrega. Caminhando via abaixo, ela termina ao ser cortada pela Rua Fernandes da Fonseca. Neste cruzamento de múltiplas esquinas, cheguei a presenciar o consumo de drogas e a oferta de serviços de prostituição à luz do dia<sup>55</sup>, numa aparente

---

<sup>52</sup> As informações históricas do Martim Moniz contidas neste capítulo se baseiam no conteúdo da exposição virtual “*Praça Martim Moniz - Da memória ao futuro*”, disponível em <https://lisboaparticipa.pt/martimmoniz/exposicao> (último acesso em 27/10/2021). Este mesmo conteúdo esteve exposto fisicamente ao público no próprio Martim Moniz, entre dezembro de 2020 e janeiro de 2021.

<sup>53</sup> Ver Spotted by Locals, “*Martim Moniz*”, em: <https://www.spottedbylocals.com/lisbon/martim-moniz/> (último acesso em 27/10/2021).

<sup>54</sup> Na ocasião das visitas de campo de 1 a 20 eu residia em Carcavelos, na Área Metropolitana de Lisboa. O percurso, portanto, envolvia embarcar no comboio à estação Carcavelos e descer na estação Cais do Sodré, onde fazia a conexão para a linha verde do metrô até a estação Martim Moniz.

<sup>55</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 3 (20/8/2020).

reprodução actual de práticas que fizeram aquela zona ser comumente associada a um estereótipo de marginalidade<sup>56</sup>.

Nos acessos a campo realizados por metro, ao chegar na estação Martim Moniz também observava pessoas de etnias diversas. A estação, por sinal, dá acesso direto aos andares subterrâneos do Centro Comercial Mouraria<sup>57</sup>, cuja entrada principal é de frente para a praça. Ainda no subsolo dela, é também provável cruzar com pessoas a fazer turismo. De mochilão ou mala de rodinhas, portando ou não câmeras semiprofissionais, em grupos de amigos, família, em casal ou sozinhos, procurando validar por conta própria o bilhete nas máquinas ou pedindo informações para quem passa<sup>58</sup>.

A estação conta com duas saídas que dão acesso por escadas à superfície do Martim Moniz. Uma vez fora dela, estando ainda na calçada da praça, é preciso atravessar a rua e percorrer uma curta distância de 170 metros até chegar à paragem do eléctrico<sup>59</sup>. Há uma passarela para peões quase em frente ao Centro Comercial Mouraria. Após cruzá-la, pode ser preciso desviar de algum caixote ou carrinho de mão. Nos dias (da semana) e horários (comerciais) em que lá estive, neste trecho foi comum avistar caminhões, contentores e trabalhadores braçais a descarregar mercadorias para abastecer o centro comercial. A escala deste edifício parece desproporcional ao olhar. Tanto em contraste com a morfologia das construções do bairro da Mouraria às suas costas, quanto em relação à grande área aberta do Martim Moniz à sua frente. Como assinala Marluci Menezes, a edificação da praça é resultado de um conjunto controverso de políticas sociais e intervenções urbanísticas ao longo do século XX (Menezes 2009), e novos capítulos desta mesma história seguem sendo escritos<sup>60</sup>.

---

<sup>56</sup> Ver, por exemplo, artigo de Bernardo Mendonça no jornal Expresso, "*Martim Moniz, um bairro que é uma grande viagem*", de 14/11/2015, em <https://expresso.pt/sociedade/2015-11-14-Martim-Moniz-um-bairro-que-e-uma-grande-viagem>. [último acesso em 27/10/2021].

<sup>57</sup> José Mapril (2010) descreve em detalhes quais e como são os negócios desenvolvidos por imigrantes de origens diversas (no caso, com foco maior nas pessoas oriundas do Bangladesh) que comercializam mercadorias de partes várias do mundo no Martim Moniz e suas zonas envolventes, incluído aí o Centro Comercial Mouraria.

<sup>58</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 9 (9/10/2020).

<sup>59</sup> Conforme trajeto calculado utilizando o *Google Maps*, com imagens de 2021. Disponível em: <https://goo.gl/maps/yc4u4ifRMD6BHpVF8> [último acesso em 28/10/2021].

<sup>60</sup> Em 2018, foi noticiado na imprensa portuguesa que a Câmara Municipal de Lisboa estava por colocar em curso um novo projeto para remodelação da praça. Nomeado "*Martim Moniz Market*", baseava-se na instalação de contentores e concessão deles à iniciativa privada para exploração comercial. Dadas as reações contrárias manifestadas por vozes diversas da sociedade civil (moradores, comerciantes, jornalistas, intelectuais, associações, partidos políticos, junta de freguesia...), em 2019 o projeto foi suspenso. E, em 2020, deu-se início a um novo processo, notadamente com maior consulta popular, que ainda segue em curso. Uma cronologia destes eventos, segundo noticiado pela imprensa, encontra-se reunida no sítio desenvolvido por um dos grupos engajados neste processo, o movimento Jardim Martim Moniz. Disponível em: <https://www.jardimartimoniz.pt/cronologia/> [último acesso em 27/10/2021].

A rua que circunda a praça costuma ter trânsito movimentado durante o dia. Modais diversos de transporte - coletivos e individuais, públicos e privados, além dos exclusivamente turísticos - compartilham a via. Mesmo sem semáforo, a passadeira costuma ser respeitada<sup>61</sup> por todos: eléctrico, táxis, autocarros, *tuk-tuks*, trotinetes e automóveis particulares. Há veículos que ali chegam após contornar a praça. Há os que vêm da Praça da Figueira, Baixa Pombalina e Rua da Madalena pela Rua Poço do Borratém. E há, também, veículos que se juntam ao fluxo após saírem do parque de estacionamento localizado no subsolo da praça. Ainda ao cruzar a passadeira, é provável já se deparar com o eléctrico em movimento. Nas primeiras visitas deste trabalho de campo, era comum avistá-lo com os bancos todos ocupados por pessoas que, das janelas, apontavam seus telemóveis para as feições da cidade. Nas últimas visitas, passou a ser comum vê-lo passar quase vazio. E, mesmo vazio, não foi raro ainda assim avistar eventuais passageiros com seus telemóveis debruçados nas janelas do veículo.



**Imagem 01**<sup>62</sup>: À esquerda, o Centro Comercial Mouraria. À direita, a praça Martim Moniz. Em primeiro plano, a passadeira.

Em seguida à passadeira há uma paragem de autocarros e, com sua parede de fundo encostada no Centro Comercial Mouraria, encontra-se a Capela de Nossa Senhora da Saúde<sup>63</sup>.

<sup>61</sup> Apontar este respeito à passadeira com algum estranhamento deve ser mais revelador de minha origem brasileira do que de um comportamento observado especificamente em Lisboa. É um facto notório que, de maneira geral, somente na presença de um semáforo é dada alguma preferência ao peão em passadeiras nas cidades brasileiras.

<sup>62</sup> Google Maps, set/2018. Disponível em: <https://goo.gl/maps/UcYCVBonAyDaY81o9> [consultado em 11/3/2021].

<sup>63</sup> Construída originalmente no século XVI, é também denominada Capela de São Sebastião ou Capela de São

Às portas da igreja abre-se um pequeno largo, onde há cafés com esplanadas e de onde sai a escada-rolante da Saúde<sup>64</sup>. É ao lado deste pequeno largo que se encontra a paragem do eléctrico 28 no Martim Moniz. Contudo, antes de embarcarmos e entrarmos em movimento, há que se enfrentar a fila.



**Imagem 02:** A fila de pessoas a aguardar o eléctrico 28 na paragem inicial do Martim Moniz. Registrada pelo autor em 20/8/2020.

---

Sebastião da Mouraria. Tendo sobrevivido ao Terramoto de 1755 sem sofrer grandes danos, o templo passou por algumas remodelagens ao longo do tempo, e hoje é classificado como Imóvel de Interesse Público (IIP) pela Direção-Geral do Património Cultural (DGPC). Desde o século XVI até hoje em dia, uma vez por ano sai dali a Procissão de Nossa Senhora da Saúde. Um histórico mais detalhado sobre a capela com referências bibliográficas específicas pode ser encontrado no sítio da DGPC, em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71835>, [último acesso em 11/12/2021].

<sup>64</sup> Até o ano de 2018, havia ali apenas uma escada de alvenaria. A construção da escada-rolante foi justificada com o objetivo de promover e facilitar a mobilidade pedonal em Lisboa, o que também contribui para a deslocação de turistas pela parte histórica e de superfície acidentada da cidade. A respeito disto, ver matéria do jornal Diário de Notícias (2018b), “*Inauguradas sábado escadas rolantes para ligar Martim Moniz ao Castelo*. Disponível em: <https://www.dn.pt/cidades/inauguradas-sabado-escadas-rolantes-para-ligar-martim-moniz-ao-castelo-em-lisboa-9992216.html> [último acesso em 10/12/2021].

Foi na paragem Martim Moniz onde, no ano de 2018, me deparei pela primeira vez com uma extensa fila de turistas a aguardar o eléctrico. Como apresentado no capítulo 1.2 (“Do sujeito ao campo do sujeito”), aquele encontro está na gênese deste projeto. Já com as vestes de investigador em 2020, ao observá-la mais de perto, os comportamentos dos membros da fila enquanto aguardam para tornar-se passageiros me chamaram a atenção.

Turistas lidam com esperas em etapas diversas do ato de viajar, que vão além do momento em que aguardam para ingressar em uma atração concorrida. Basta pensarmos nas filas para fazer *check-in* e passar por procedimentos de segurança, para embarque, desembarque e recolha de bagagem; em portos, aeroportos e estações. Porém, a fila para a paragem do eléctrico 28 no Martim Moniz é, ao mesmo tempo, uma fila para atração turística e uma fila para um transporte público. É tanto mais uma entre possíveis filas que turistas encaram quando viajam (no caso, para Lisboa), quanto uma fila que qualquer pessoa em Lisboa encontra se quiser utilizar o eléctrico 28 desde sua paragem inicial.

Ainda que as observações ali tenham se dado numa temporada atípica de fluxos turísticos por conta da pandemia do Covid-19, ao meu olhar as filas que encontrei nas primeiras visitas ao campo eram em sua maioria compostas por turistas<sup>65</sup>. Uma dupla de jovens falantes de espanhol tira *selfies* justo quando é sua vez de subir no eléctrico. A contar comigo e com uma família de falantes de italiano, há pelo menos 6 pessoas a aguardá-las<sup>66</sup>. Por alguns instantes, o registo particular da própria imagem feito por duas utentes interrompe as mobilidades coletivas (de atração turística e de transporte público) do 28. Semanas antes, numa ocasião em que contei mais de 40 pessoas na fila, enquanto aguardava acompanhada pelo que pareciam ser sua mãe e avó (por coincidência, também falantes de espanhol), uma criança urinou na calçada atrás da paragem<sup>67</sup>.

Se a fila é longa, um turista estorvá-la para tirar *selfies* pode gerar tensões nos demais que aguardam. Se a espera é demorada e o ponto turístico não conta com sanitários em suas instalações, o turista miúdo pode acabar por fazer suas necessidades ali mesmo. Contudo, tirar *selfies* sem perceber (ou sem dar importância a) o que acontece no seu entorno é uma característica identitária de turistas? De pessoas espanholas? Ou não seria um *modo de fazer*

---

<sup>65</sup> Como veremos mais à frente ainda neste capítulo, houve um momento posterior de observações em que, consoante à situação pandêmica em Portugal e nos lugares de origem dos que visitam Lisboa, a presença de turistas no eléctrico 28 foi gradualmente se tornando pontual.

<sup>66</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 7 (1/10/2020)

<sup>67</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 3 (20/8/2020).

no século XXI compartilhado por pessoas de qualquer nacionalidade com acesso a um *smartphone* e conexão com a internet? E uma família orientar seu integrante mais novo a fazer necessidades no espaço público? É um *modo de ser* de turistas ou *modo de fazer* numa espera longa e sem casa de banhos por perto? São estes exemplos cenas que um “nativo” do destino turístico jamais protagonizaria?

A despeito das ações locais de marketing territorial, publicações de *digital influencers* em redes sociais e reportagens em veículos de imprensa (nacional e estrangeira) ilustradas pela imagem do eléctrico 28, que o incluem entre suas recomendações de “atrações imperdíveis” para quem visita Lisboa<sup>68</sup>, ao navegar pela internet é possível encontrar conteúdos gerados por pessoas que o classificam de formas distintas. Entre aqueles que questionam se a experiência é assim tão imperdível, o facto apontado é, precisamente, o de ser uma atração concorrida que, portanto, implica em filas com longa espera e um veículo lotado durante a viagem.

No YouTube, o canal *Raising Voyagers*<sup>69</sup>, por exemplo, tem um vídeo intitulado “*AVOID THIS TOURIST TRAP in Lisbon Portugal // Lisbon Tram 28*”<sup>70</sup>. O vídeo mostra a jornada da família que, com duas crianças pequenas e debaixo de chuva, aguardou mais de uma hora na fila do Martim Moniz até conseguir embarcar no 28 – e, não muito tempo depois disto, foi obrigado a descer devido a uma pane no eléctrico. O canal *Wolters World*<sup>71</sup>, que “(...) dá conselhos honestos sobre viagens em 1ª mão (...)”<sup>72</sup>, em especial, sobre o que *não* fazer quando visitar determinado destino turístico, tem também um vídeo sobre Lisboa. Intitulado “*Lisbon: What NOT to Do In Lisbon, Portugal*”<sup>73</sup> e com mais de 17 minutos de duração, não é preciso

---

<sup>68</sup> Como ir a Roma e não ver o Papa, ir a Paris e não visitar a Torre Eiffel, ou viajar até o Rio de Janeiro e não ir à praia...

<sup>69</sup> Criado e gerenciado por um casal de norte-americanos o canal é dedicado a registrar suas viagens em família, que inclui também duas filhas pequenas. Enquanto esta dissertação era produzida, o canal contava com mais de 40 mil seguidores no YouTube e 4 mil no Instagram. Disponível em:

<https://www.youtube.com/channel/UCm6kSK6bg7aecksDt2I1ZsA/about> (YouTube) e <https://www.instagram.com/raisingvoyagers/> (Instagram). [último acesso em 28/10/2021].

<sup>70</sup> Em tradução livre realizada pelo investigador, significa “*Evite esta armadilha para turistas em Lisboa Portugal // Eléctrico 28 de Lisboa*”. Publicado em abril de 2020, está disponível em: <https://youtu.be/nkSvsUfzcPE>. Na ocasião em que esta nota é redigida (28/10/2021), contabiliza mais de 6 mil visualizações.

<sup>71</sup> Produzido por Mark Wolters, professor de Administração de Empresas na Universidade de Illinois, em conjunto com sua esposa. O canal conta com perfis no YouTube (quase 800 mil seguidores), Facebook (mais de 50 mil seguidores), Instagram (mais de 22 mil seguidores), Twitter (mais de 10 mil seguidores). Todos podem ser acessados através do sítio oficial, que também funciona como loja *online*, comercializando produtos bastante semelhantes a souvenirs (garrafas d’água, etiquetas para identificar bagagem, itens de vestuário...) estampados com sua marca própria. Disponível em: <https://woltersworld.store/> [último acesso em 28/10/2021].

<sup>72</sup> Tradução livre do texto de apresentação do canal, realizada pelo investigador. No original e na íntegra, em inglês: “*Wolters World Gives Honest 1st Hand Travel Advice to Help Fellow Travelers Get the Most out of Their Travel Experience*”. Disponível em <https://www.youtube.com/c/woltersworld/about> [último acesso em 28/10/2021].

<sup>73</sup> Em tradução livre realizada pelo investigador, significa “*Lisboa: o que NÃO fazer em Lisboa, Portugal*”.

passar do primeiro para encontrar sua recomendação de não pegar o eléctrico 28. Em suas palavras, ele explica a razão:

“Sabe o eléctrico 28? Aquele eléctrico amarelo bacano que você vê a passar? Não pegue ele. Há outros eléctricos que você pode pegar para fazer belos passeios. Aquele fica lotado. (...) O facto é que é uma coisa muito agradável de se fazer. Mas é, obviamente, um pouco turístico. E eles cobram mais se você for turista, então é meio ruim.”<sup>74</sup>

Em nenhuma das visitas de campo realizadas por mim ocorreram esperas superiores a uma hora no Martim Moniz. Se muito, nos dias com maior movimento de pessoas na paragem, foi necessário aguardar o terceiro ou quarto eléctrico a passar. Ponderemos novamente o contexto excepcional desta observação, em que ocorreram quedas vertiginosas na atividade turística em Lisboa quando em comparação com a temporada anterior<sup>75</sup>. Tive, sim, dias de alguma espera, e com presença visível de turistas. Sobretudo nos meses de agosto e setembro, a alta temporada de verão em Portugal, quando o país baixou algumas restrições pandêmicas de circulação e permitiu em parte o retorno da atividade turística.

Algo que não testemunhara nas visitas preliminares de reconhecimento antes deste projeto arrancar, e que passei a observar desde o início “oficial” do trabalho de campo em agosto, foi a presença constante (de ao menos) um funcionário uniformizado da Carris na paragem do Martim Moniz. Ao constatar esta novidade, logo em uma das primeiras visitas abordei um deles, e tivemos uma conversa informal por cerca de cinco minutos. Me apresentei como estudante e apresentei-lhe o tema de minha pesquisa. Mesmo havendo ali uma fila de pessoas e estando em situação de trabalho, ele se mostrou amigável, solícito, sem pressa em encerrar o papo:

Ele confirma que está ali como parte de medidas para contenção do Covid-19. No caso, para ajudar os guarda-freios na cobrança de

---

Publicado em janeiro de 2021, está disponível em: <https://youtu.be/vMoGT44bNWs>. Na ocasião em que esta nota é revisada (28/10/2021), contabiliza mais de 315 mil visualizações.

<sup>74</sup> Esta citação foi retirada do mesmo vídeo referenciado na nota anterior, aos 0’36” de duração. Transcrição e tradução realizadas livremente pelo autor desta dissertação. No original, em inglês: “*You know that tram 28? You see that really cool yellow tram going by? Don’t grab that. There are other trams you can take to have beautiful tram rides to go on. That one gets packed (...). And the thing is, though, it is a really nice thing to do. But it is, obviously, you know, a bit touristy. And they actually do charge you more if you are a tourist, so it kind of sucks*”.

<sup>75</sup> No mês de outubro de 2020, por exemplo, a ruptura foi da ordem de 76% nas dormidas de visitantes na cidade, em comparação com o mesmo período no ano anterior. Ver jornal Público, “*Área de Lisboa foi a que mais sofreu...*”, de 30/11/2020. Disponível em: <https://www.publico.pt/2020/11/30/economia/noticia/area-lisboa-sofreu-queda-turismo-outubro-1941190> [último acesso em 28/10/2021].

passagens, para os pagamentos em espécie. Digo a ele que, um mês antes, não os vira por ali. Ele confirma ser algo recente e excepcional. Normalmente, só os guarda-freios são responsáveis por esta tarefa.

Pergunto se estão nas paragens ao longo da linha toda. Ele informa ser um trabalho voltado para pontos estratégicos de concentração de turistas, e que estão ali justamente por ser uma paragem que reúne bastante turistas (...)

Pergunto se ele acha que o turismo na cidade está a ser retomado. Ele me responde que não o acha. Acredita estarem ali pessoas que já tinham reservas marcadas, e que não quiseram perdê-las. Mas que o movimento que estávamos a ver não era de forma alguma comparável ao mesmo período do ano anterior<sup>76</sup>.

Dois indicadores do contexto insólito em que este trabalho de campo se deu foram corroborados por esta conversa pontual. Primeiro, o facto confirmado pelo próprio trabalhador de que sua presença ali fora uma medida tomada - pela administração da empresa operadora dos eléctricos, deduz-se - em virtude dos tempos de pandemia. Foi a conjuntura fortuita de 2020 quem trouxe aquele ator àquele cenário. No cotidiano de um passado tão recente quanto o ano logo anterior a este, cabia somente aos guarda-freios realizar a cobrança dos bilhetes para o eléctrico. Com ou sem filas a aguardar. Em segundo lugar, e segundo suas palavras, o tamanho da fila e a presença de turistas naquele momento era significativamente menor do que o observado em 2019. Na mesma visita em que esta interação ocorreu, dez minutos antes eu anotara em meu diário a presença de 29 pessoas a aguardar na fila<sup>77</sup>. Minha impressão era de ser uma quantidade expressiva de pessoas. Meu interlocutor, contudo, afirmava ser aquele número uma evidência da queda do movimento na paragem do Martim Moniz ocasionada pela pandemia.

Outro indicador do contexto atípico deste trabalho foi quando observei um condutor de *tuk-tuk* a tentar angariar passageiros na paragem do eléctrico<sup>78</sup>. Enquanto aguardávamos em fila, ele passou a carregar um cartaz-ementa com fotos de passeios possíveis por Lisboa. “*Tuk-tuk sightseeing tour*”, anunciava o cartaz. Na década passada, uma das várias mudanças visíveis nas mobilidades cotidianas de Lisboa associadas ao processo de turistificação fora a chegada dos *tuk-tuks*. Tornara-se algo rotineiro vê-los circular pelas ruas da cidade transportando

---

<sup>76</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 2 (18/8/2020).

<sup>77</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 2 (18/8/2020, às 12h39).

<sup>78</sup> Conforme registos em diário de campo Visita 6 (16/9/2020).

turistas no banco traseiro<sup>79</sup>. Em pontos que coincidem com a carreira do eléctrico 28, como a Baixa Pombalina, o Chiado e o Largo Portas do Sol, havia sempre *tuk-tuks* estacionados com os motoristas a aguardar os próximos (e certos) clientes. Com a pandemia da Covid-19 em 2020 e as medidas de restrição à circulação que represaram fluxos turísticos, *tuk-tuks* em movimento deixaram de fazer parte da paisagem cotidiana lisboeta, impactando sensivelmente seus agentes<sup>80</sup>.

Tentativas de furar a fila foram observadas repetidas vezes. Em uma só visita testemunhei três, todas protagonizadas por turistas. É de uma lógica elementar que não haveria como furar fila se não houvesse filas. Naquela paragem, cotidianamente, uma grande quantidade de pessoas se reúne para aguardar pelo eléctrico. Grande parte está ali em busca de um programa de lazer cuja duração pode resultar mais longa do que o previsto devido ao tempo de espera. A presença numerosa de turistas na fila, que fazem do eléctrico 28 um *tourist trap* para alguns<sup>81</sup>, estaria entre os fatores que tornam atraente a outros turistas furarem a fila? Haveria alguma vaga conexão entre a prática discursiva de viajantes que desaconselham programas turísticos a outros potenciais viajantes, com a prática corporalmente transgressora de turistas que furam uma fila cheia de outros turistas em um ponto turístico?

A otimização do tempo em cada atividade planejada para um dia, para uma diária, pode ser motivo de preocupação na prática turística. Sobretudo, nas estadias de curta duração, que são o que ocorre, por exemplo, em viagens realizadas durante finais de semana ou feriados - os chamados *city breaks*<sup>82</sup>. Segundo o *Inquérito Motivacional 2019* do Observatório Turismo de Lisboa, 89,28% dos estrangeiros inquiridos naquele ano se consideravam a realizar um "*city & short break*" na cidade<sup>83</sup>. Na categorização deste modo específico de fazer turismo, Lisboa vinha sendo eleita "melhor destino do mundo" há quatro anos consecutivos<sup>84</sup>. É também este

---

<sup>79</sup> Sobre este processo, ver matéria do canal Al Jazeera, "*Portugal eases out of economic crisis*", de 17/5/2014. Disponível em: <https://youtu.be/wBHMtqcPxxA> [último acesso em 28/10/2021].

<sup>80</sup> Este processo de quebra do movimento em 2020 e a expectativa pelo seu reestabelecimento foram ilustrados em matéria do jornal Diário de Notícias (2021a), "*Tuk-tuks e turismo em Lisboa retomam a passo de tartaruga*", de 27/5/2021. Disponível em: <https://www.dn.pt/dinheiro/tuk-tuks-e-turismo-em-lisboa-retomam-a-passo-de-tartaruga-13773263.html> [último acesso em 10/12/2021].

<sup>81</sup> Conforme apresentado pelo canal *Raising Voyagers* em seu vídeo sobre Lisboa publicado no YouTube, como vimos há pouco neste texto.

<sup>82</sup> Ver "*City break*" no MacmillanDictionary.com. Disponível em: <https://www.macmillandictionary.com/dictionary/british/city-break> [último acesso em 29/10/2021].

<sup>83</sup> Os entrevistados foram turistas (estrangeiros, no caso deste índice, num total de 7.656 pessoas) hospedados em unidades hoteleiras da região de Lisboa ao longo de 2019. Ver Observatório Turismo de Lisboa, *Inquérito Motivacional 2019*, p. 4.

<sup>84</sup> De acordo com a premiação da organização World Travel Awards. Lisboa foi eleita melhor destino do mundo para *city breaks* em 2017, 2018, 2019 e, inclusive, 2020. Ver World Travel Awards, "*World's Leading City Break Destination 2020*", em <https://www.worldtravelawards.com/award-worlds-leading-city-break-destination-2020>

o caso para quem desembarca de cruzeiros para passar algumas horas na cidade. Até 2020, navios de passageiros vinham fazendo cada vez mais escalas em Lisboa<sup>85</sup>. Em entrevista realizada por videoconferência<sup>86</sup>, o Diretor de Operações da Carris para os modos Autocarro e Eléctrico relatou haver conexões entre o turismo de cruzeiro e as longas filas para o eléctrico 28 que se viam no Martim Moniz até a pandemia:

“O que criava picos de procura era a questão dos barcos de cruzeiro. Os barcos de cruzeiro normalmente chegavam a Lisboa, na maior parte das vezes chegavam no final do dia ou então de manhã bastante cedo. As pessoas saem e têm um dia, ou parte de um dia para poder visitar a cidade. E aí o que é que acontecia? Até por indicação dos próprios operadores turísticos, muita gente ao sair dos navios de cruzeiro dirigia-se ao Martim Moniz, que é o início da carreira, e aí havia um grande pico de procura em determinadas horas, e coincidia mais ou menos com as horas dos cruzeiros.”<sup>87</sup>

Como parte das medidas de contenção à pandemia, em maio de 2020 o desembarque de navios de cruzeiro foi suspenso em portos portugueses. Esta interdição legal foi renovada consecutivamente a cada término de seu prazo de validade, tendo entrado no ano de 2021 ainda em vigor<sup>88</sup>. Logo, se até 2019 turistas fluíam do terminal de cruzeiros de Lisboa para a paragem no Martim Moniz, não eram estes os que se encontravam presentes em minhas visitas. Como evidenciado pelos vídeos do YouTube e pelas palavras do funcionário da Carris citados neste capítulo, embora enxergasse uma fila considerável a aguardar pelo eléctrico 28, se não fosse

---

[última consulta em 28/10/2021]. Ressalte-se que cada premiação desta recebeu cobertura na imprensa portuguesa, o que contribui para reforçar este reconhecimento público.

<sup>85</sup> Desde que Lisboa inaugurou um novo terminal de cruzeiros, em 2017, o aumento no fluxo desta modalidade de turismo veio sendo reportado na imprensa portuguesa. Ver amostras em: jornal Diário de Notícias (2016b), “*Mais navios e mais turistas: cruzeiros em Lisboa sobem 60%*”. Disponível em <https://www.dn.pt/dinheiro/mais-navios-e-mais-turistas-cruzeiros-em-lisboa-sobem-60-5371259.html>; jornal Público (2018b), “*Passageiros de cruzeiros aumentaram 15% ...*”, disponível em <https://www.publico.pt/2018/07/09/local/noticia/passageiros-de-cruzeiros-aumentaram-15-no-primeiro-semester-1837351>; e canal TVI24 (2018), “*Mais de 100 mil passageiros de cruzeiro em Lisboa*”, disponível em <https://tvi24.iol.pt/economia/cruzeiros/mais-de-100-mil-passageiros-de-cruzeiro-em-lisboa> [últimos acessos em 28/10/2021].

<sup>86</sup> Realizada já no ano de 2021, em 21 de janeiro, após solicitação minha pelo canal de contato disponível no sítio institucional da Carris. Além do entrevistado citado, também participou deste encontro o Diretor Comercial e Marketing, ambos na qualidade de porta-vozes da empresa.

<sup>87</sup> Entrevista com porta-vozes da Carris, realizada 21/1/2021, aos 13’23 de gravação.

<sup>88</sup> Ver jornal Público (2021a), “*Covid-19: interdição de cruzeiros prolongada até 16 de Março*”. Disponível em <https://www.publico.pt/2021/03/01/fugas/noticia/covid19-interdicao-cruzeiros-prolongada-ate-16-marco-1952617> [último acesso em 29/10/2021]

pelo contexto incomum de 2020, decerto eu teria encontrado filas maiores. Por ora, posso apenas especular se teria observado também uma frequência maior nas tentativas de furá-las.

Mas nem só de comportamentos que atrasam o andamento da fila ou tentam subverter sua ordem é feita a paragem do 28 no Martim Moniz. Foram observadas também interações amistosas, mesmo entre turistas e utentes que ali estavam para utilizar o transporte público da cidade. Certa vez, observei duas turistas gregas a tirar informações, em inglês, com uma mulher portuguesa<sup>89</sup>. As três deviam estar em faixa etária semelhante, que estimaria entre os 50 e 60 anos. A portuguesa perceptivelmente tinha conhecimentos limitados do idioma estrangeiro, mas se mostrou bastante solícita: confirmou informações com o guarda-freio do eléctrico quando este chegou e, mesmo depois, já durante a viagem, ela voltou a esclarecer novas dúvidas das turistas. Eu outra ocasião fui eu quem prestei esclarecimentos a um estrangeiro, quando um senhor se aproximou de mim e perguntou: “*Disculpe, el veintiocho es aqui?*”<sup>90</sup>. Respondi que sim. Ele virou-se para sua companheira de viagem e repassou a informação que lhe dei, em espanhol. Este tipo de interação amistosa, entre turistas e outros utentes do eléctrico, com os primeiros a pedir informações e os interlocutores a atender-lhes de forma prestativa, eu veria ocorrer também no interior do veículo, em meio à carreira.

O passar do tempo durante as observações foi acompanhado por mudanças na paisagem daquele espaço. Houve uma redução gradual e visível de pessoas a aguardar o eléctrico 28 na sua paragem inicial. Em meados de outubro, eu já notara e anotara isto no diário<sup>91</sup>. Naquele momento, o movimento turístico no Martim Moniz parecia mais uma presença extraordinária no cotidiano do que uma forma de *dwelling* (Pons 2003) observável em Lisboa. Fosse em qualquer outro dos anos recentes, poderíamos inferir simples associações entre esta modificação no elenco de atores sociais presentes no cenário e a aproximação do inverno, vulgo baixa temporada. Sem que se exclua este fator, facto é que, a partir de novembro de 2020<sup>92</sup>, em

---

<sup>89</sup> Não falo grego. Descobri a nacionalidade destas duas mulheres quando, na mesma visita e já na paragem dos Prazeres, elas me pediram informações em inglês. Conversamos rapidamente e expliquei a elas sobre meu projeto, pedindo os dados de contato das duas para uma entrevista posterior. Embora tenham me passado seus e-mails, nunca responderam a minhas mensagens. Já a nacionalidade da portuguesa deduzi ao ouvi-la cumprimentar o guarda-freio do eléctrico pouco depois. Conforme registos em diário de campo (Visita 8, 7/10/2020, às 9h31).

<sup>90</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 11 (16/10/2020, às 10h24).

<sup>91</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 10 (14/10/2020).

<sup>92</sup> Em 7 de novembro de 2020, as autoridades nacionais decretaram o início de um novo estado de emergência em Portugal. Com duração inicial de 15 dias, a medida foi renovada seguidas vezes a cada término de seu prazo. Ver: Comunicado do Conselho de Ministros extraordinário de 7 de novembro de 2020, <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/governo/comunicado-de-conselho-de-ministros?i=380> [último acesso em 29/10/2021].

virtude do crescimento da chamada “segunda vaga da pandemia”<sup>93</sup>, houve um novo endurecimento das restrições legais à circulação de pessoas no território português. “Novo” porque, antes que este trabalho de campo tivesse começado, medidas semelhantes já haviam sido implementadas. Em março, quando do primeiro surto da Covid-19 em Portugal, as autoridades nacionais decretaram o estado de emergência. A partir de maio, porém, foi posto em prática um plano de desconfinamento, passando o país do estado de emergência para o de calamidade. “Com os meses de verão, as praias e os jardins voltaram a ser frequentados, mas bares e discotecas mantiveram-se fechados. Muitos dos principais eventos culturais, como os festivais de música, cuja escala depende da deslocação de públicos internacionais, não tiveram lugar”, apontam Sampaio, Vidal e Lourenço (2021). Foi nesta liminaridade do verão, entre julho e agosto de 2020, que minhas visitas ao campo arrancaram, e pude observar a fila *longa para mim e curta para o servidor da Carris*.

Antes que a segunda vaga fizesse submergir a atividade turística em Lisboa, meu caminho e o de um turista residual se cruzaram na paragem do Martim Moniz<sup>94</sup>. Era uma sexta-feira à tarde, perto do final de outubro, quando já fazia cerca de três meses desde minha primeira incursão ao campo. O verão ficara para trás. Além de mim, somente seis pessoas a aguardar o eléctrico, sendo três turistas. Um deles, pelos traços fenotípicos, supus ter nacionalidade de algum país do sul da Ásia (Índia ou Bangladesh, talvez...). É ele quem me aborda e pergunta:

- *The twenty-eight?*

- *Yes*, respondo.

Ele agradece e fica por ali, aguardando também, mas pouco depois volta a me abordar. Com um mapa físico nas mãos, pede para que eu aponte onde estamos. O mapa é estilizado e fora de escala, mais esquemático do que preciso. Imagino que tenha sido pego no aeroporto, ou no lugar onde está hospedado. Mostro-lhe o Martim Moniz e ele pergunta se o eléctrico passa na Praça do Comércio. Digo que sim, aponto para a Rua da Conceição no mapa, e digo que posso avisá-lo quando estivermos ali por perto. Ele agradece. O eléctrico chega. Eu embarco na frente e valido meu cartão de transporte na máquina automática. Ele leva um pouco mais de tempo enquanto conta moedas para pagar.

Sentamo-nos um após o outro nos assentos individuais à direita do 28. Antes que o veículo inicie seu ruidoso movimento, aproveito para me apresentar e contar ao rapaz sobre

---

<sup>93</sup> Ver canal RTP Notícias (2021), “*As três vagas da Pandemia em Portugal*”, em: [https://www.rtp.pt/noticias/pais/as-tres-vagas-da-pandemia-em-portugal\\_v1301383](https://www.rtp.pt/noticias/pais/as-tres-vagas-da-pandemia-em-portugal_v1301383) [último acesso em 29/10/2021].

<sup>94</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 12 (23/10/2020).

minha pesquisa. Pergunto se ele toparia conversar mais sobre a experiência, em um momento posterior, por e-mail. Ele aceita. Me diz compreender o que estou fazendo ali, num sentido que interpreto como de “dar valor à ciência, à pesquisa”. Estendo-lhe meu caderno e caneta. É o próprio quem anota seu endereço de contato pela internet, depois se assegurando de que entendi a soletração. Ofereço álcool em gel e ele recusa educadamente.

P., 34 anos, é indiano do Rajastão, mas há 10 anos mora na Alemanha. Inicialmente, fora lá para estudar, mas hoje trabalhar na área de Tecnologia da Informação, em Stuttgart. É sua primeira vez em Lisboa. Chegara na véspera, quinta à noite, quando nada fez além de comer algo. Ficaria até segunda-feira, quando iria até o Porto para passar mais alguns dias. Pergunto se foi uma viagem planejada há tempos, e ele diz que não; foi uma decisão de última hora. Estava de férias e no meio delas encaixou esta viagem, como já fizera em outras ocasiões desde que mudou para a Europa.

Naquela manhã, P. já visitara o Castelo, e à noite pretendia ir à Rua Rosa como integrante de uma excursão em grupo formado pelo próprio hostel onde estava hospedado. Para o dia seguinte, já tinha adquirido bilhete para um *city tour*. Não ficou claro para mim se seria de autocarro, tuk-tuk ou particular, mas ele deu a entender que era algo mais “organizado”, e não um acerto que fez informalmente.

Quando nos aproximamos da Rua da Conceição, aviso a ele sobre a descida. E pergunto se ele toparia que eu lhe acompanhasse em seu passeio. P. não se importa. Me parece estar no “modo *gaze*”: viajando sozinho, se permitindo o encontro com o desconhecido, sobretudo experiências *like a local*.

Sáimos caminhando pela Rua Augusta e ele se admira com o Arco do Triunfo. Não tira muitas fotos, no entanto, apenas uma ou outra a título de registro. Tampouco fica vidrado no telemóvel: parece engajado na tarefa de flunar. Ele me pergunta sobre questões de segurança pública em Lisboa e em São Paulo. Digo a ele que não acho muito comparável. Ele faz um paralelo com a diferença entre sua Rajastão natal e a Stuttgart onde vive. Concordamos que, seja na Índia ou no Brasil, mesmo com problemas sociais graves, as pessoas vivem, fazem suas coisas cotidianas.

P. me pergunta sobre como foi para obter o visto em Portugal. Se, por ser brasileiro, eu tenho algum direito. Explico para ele as nuances relacionadas à cidadania e que, no meu caso, tenho autorização de residência por ser estudante. Ele me conta que também foi assim com ele, e que depois ele substituiu pelo visto de trabalho. Da Praça do Comércio, caminhamos pela Ribeira das Naus. P. percebe o Cristo Rei e me pergunta, como que querendo confirmar, se no

Brasil também tem um destes. Olhando para a Margem Sul, falo para ele que, se tiver tempo, possivelmente no domingo, seria interessante pegar um barco para o outro lado do rio, e de lá ver o pôr-do-sol, assim como o *skyline* de Lisboa. Ele não dá muita bola para isso.

Conforme passamos em frente a uma esplanada, pergunto se P. bebe álcool. Minha intenção era lhe pagar uma imperial. Ele diz que não muito, apenas moderadamente. Pergunto então se ele gostaria de comer algo. P. ainda não almoçou, mas faz a ressalva de que não consome carne. Sugiro então irmos ao Mercado da Ribeira. No ano passado, hospedei amigos diversos em casa, e todos gostaram muito do lugar. Um fato sobre o *Time Out Market* é que é amigável a turistas cujo poder aquisitivo permita consumir algo ali. Pode parecer mais familiar a um estranho qualquer e atende bem a demandas heterogêneas. Se uma pessoa não come carne e a outra só quer tomar um café, as duas podem dividir mesa.

Caminhamos até lá e P. acaba escolhendo um prato de comida tailandesa. Pedimos uma caneca de cerveja para cada um, e ele não me deixa pagar. P. expressa se sentir desconfortável com o fato de só ele comer, e eu não. Digo (e é verdade) que tinha acabado de almoçar quando nos encontramos no Martim Moniz. Ele comenta sobre a ironia de, sendo um indiano em visita a Portugal, comer comida asiática.

Acabamos a cerveja e nos despedimos. P. voltará andando. Eu fico pelo Cais do Sodré, de onde pego o comboio para casa. Onde vou a pensar que, olhando de fora, talvez pelo olhar dele, eu poderia não estar fazendo pesquisa alguma. Poderia ser apenas um malandro que circula pelo eléctrico em busca de oportunidades. Alguém que, em troca de comes e bebes, ou até trocados, oferece *freelances* de cicerone.

Na sexta-feira seguinte, uma semana depois, enviei um e-mail a P. solicitando uma entrevista mais aprofundada. Também encontrei seu perfil pessoal no Facebook e lhe enviei uma solicitação de amizade. P. nunca respondeu a nenhum dos dois pedidos. Aquele encontro, registado neste trecho, ficou para trás na carreira do eléctrico 28.

## 4.2 O eléctrico em si mesmo

A primeira carreira de eléctricos em Lisboa foi inaugurada em 1901. Então, o meio de transporte público coletivo utilizado na cidade eram os chamados “americanos”, veículos que também circulavam por carris, porém puxados por cavalos. Na primeira metade do século XX, o eléctrico se tornaria o principal modal da mobilidade urbana lisboeta. Na segunda década do

século XXI, este lugar foi ocupado pelo automóvel particular<sup>95</sup>. Em 2017, mais de 58% das deslocações na Área Metropolitana de Lisboa utilizavam este modal (Instituto Nacional de Estatística 2017, 9).

Ligando o Cais do Sodré a Algés sem perder o Tejo de vista, aquela carreira pioneira inaugurada há mais de século viria a se tornar a actual linha 15E, que agora parte da Praça da Figueira. Os veículos que a percorrem hoje, no entanto, têm feições distintas da imagem do eléctrico *vintage* que costuma ilustrar imagens de Lisboa e, em especial, as representações do turismo na cidade<sup>96</sup>. Embora também de cor amarela, o eléctrico da linha 15E é de um modelo articulado, semelhante ao que se observa em outras cidades europeias, como Munique ou Londres. É mais comprido - e, portanto, comporta mais pessoas -, mais veloz, mais silencioso e oferece maior acessibilidade em suas portas e corredores do que seu colega de trabalho mais famoso e pitoresco. Ao contrário do modelo que circula na carreira 28, tem ar-condicionado, e painéis eletrônicos que informam as paragens do percurso aos passageiros. Uma vez que a linha 15E conecta o centro histórico de Lisboa a algumas das atrações turísticas mais procuradas na cidade (o Mosteiro dos Jerônimos, o pastel e a Torre de Belém...), é também bastante frequentada por turistas. Contudo, esta linha segue fundamentalmente desempenhando sua função original, de ser tão-somente meio de transporte. Não se tornou uma atração turística em si, cuja visita para fins de lazer turístico é recomendada e procurada - como ocorre com a carreira 28. Ainda que a comunicação social e a demanda turística em torno do 28 não se baseiem unicamente na imagem *vintage* do veículo<sup>97</sup>, também não é preciso ser engenheiro de transportes para estimar que aquele modelo maior e mais moderno da linha 15 E não seria apropriado para as ruelas em declive dos bairros históricos percorridos pelo 28.

---

<sup>95</sup> Segundo estudo da Deloitte, “*Deloitte City Mobility Index 2020*”, disponível em: [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331\\_Deloitte-City-Mobility-Index/Lisbon\\_GlobalCityMobility\\_WEB.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/Lisbon_GlobalCityMobility_WEB.pdf) [último acesso em 31/10/2021].

<sup>96</sup> Ponderemos que nem todas as representações visuais de uma localidade que colaboram para sua divulgação a potenciais turistas são necessariamente planeadas por atores diretamente interessados em obter ganhos comerciais com a atividade turística. Sobretudo, se observamos o alcance das mídias sociais que, com suas dinâmicas de rede particulares, podem contribuir para transformar a atratividade de determinado destino turístico. Uma rede hoteleira multinacional pode veicular uma campanha publicitária ilustrada com a imagem do eléctrico visando atrair novos hóspedes para suas suítes em Lisboa. E um viajante qualquer de mochila nas costas pode publicar no Instagram uma foto sua, geolocalizada em Lisboa, tendo o eléctrico como cenário. Ainda que com finalidades, alcances de público e escalas de investimento distintos, ambos exemplos (hipotéticos, porém verossimilhanes) reproduzem representações da cidade com a imagem do eléctrico que, em última instância, expõem a cidade para outros potenciais visitantes.

<sup>97</sup> Outro atrativo evidente são as paisagens urbanas lisboetas, que o 28 permite contemplar de suas janelas, ao custo de um bilhete de transporte público. Qualquer *city tour* privado custaria mais caro, diga-se.



**Imagem 03:**<sup>98</sup> O veículo americano, que utilizava tração animal e precedeu o eléctrico no transporte público lisboeta sobre carris.



**Imagem 04:**<sup>99</sup> O modelo articulado de eléctrico, empregado na linha 15E que liga a Praça da Figueira a Algés.

O sítio institucional da Carris apresenta informações sobre cada modelo de eléctrico utilizado em seu sistema<sup>100</sup>. A página faz uma divisão categórica entre modelos *Articulados* (que são como os da linha 15E, ilustrado acima), *Históricos* e *Clássicos*. Ao clicar em cada um, são fornecidas especificações técnicas que incluem os números de frota e ano de fabrico. Na ocasião da consulta que realizei, a seção não informava quais as carreiras que cada modelo

<sup>98</sup> Câmara Municipal de Lisboa. Arquivo Fotográfico - Provas Originais 1858-1910. Lisboa: Guide Artes Gráficas, 1993. p.31. Disponível em: <https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWEB/Result.aspx?id=1156225&type=PCD> [último acesso em 1/12/2021].

<sup>99</sup> Foto de divulgação publicada no sítio institucional da Câmara Municipal de Lisboa, "*Frota da Carris reforçada com 15 eléctricos articulados...*", em 21/4/2021. Disponível em: <https://www.lisboa.pt/actualidade/noticias/detalhe/frota-da-carris-reforcada-com-15-eletricos-articulados-e-30-autocarros-eletricos> [último acesso em 1/12/2021].

<sup>100</sup> Disponíveis em: <https://www.carris.pt/descubra/frota/eletricos/> [último acesso em 31/10/2021].

percorre. Mas, sim, que os eléctricos da categoria *Históricos* têm capacidade para até 58 pessoas<sup>101</sup>, e nos da categoria *Clássicos* cabem 42 pessoas<sup>102</sup>. Assim, foi possível contrastar estes dados com fotos registadas em minhas visitas de observação. Segundo o informe impresso na própria parede de madeira interna do veículo, o eléctrico 28 que observei em campo comporta 20 pessoas sentadas e 38 de pé<sup>103</sup>. Ou seja, conforme a categorização encontrada na página da Carris, o modelo *Histórico* circula na carreira 28. E, portanto, com base nestas duas fontes, deduz-se que seu ano de fabrico é 1995-1996<sup>104</sup>.

Se há quem contemple o modelo *Histórico* do eléctrico 28 imaginando estar em frente a um elo perdido entre passado e presente, MacCannell aponta que, "(...) uma vez que um tipo de produção cultural tenha morrido, ele pode ser revivido através de uma cópia inteligente que dizem ser uma reconstrução de um 'clássico'<sup>105</sup>" (MacCannell 1999, 26). Parece ser o caso tanto nas nomenclaturas empregadas lisboetas no sítio institucional da empresa que gere os eléctricos, quanto pela coleção de antigas viaturas que se pode ver de perto no museu da mesma companhia.

Inaugurado em 1999, o Museu da Carris conta a história da empresa através de documentos e objetos, com destaque para os diversos modelos de veículo empregados desde que os eléctricos começaram a se movimentar pelas ruas de Lisboa. Ali se constata como eles nem sempre apresentaram a mesma fisionomia, tendo sido a aparência atual do eléctrico 28 um projeto de remodelagem de um passado recente, e não uma história secular de preservação intacta. É um exemplo em exposição de como "O passado é um país estrangeiro remodelado pelo hoje, sua estranheza domesticada por nossos próprios modos de cuidar de seus

---

<sup>101</sup> Os modelos *Históricos* comportam 20 pessoas sentadas e 38 de pé, conforme informações do item "Características", disponíveis em: <https://www.carris.pt/descubra/frota/eletricos-historicos/> [último acesso em 31/10/2021].

<sup>102</sup> Os modelos *Clássicos* comportam 24 pessoas sentadas e 18 de pé, conforme informações do item "Características", disponíveis em: <https://www.carris.pt/descubra/frota/eletricos-classicos/> [último acesso em 31/10/2021].

<sup>103</sup> Cheguei a fazer uma publicação sobre isto no *Diário visual do eléctrico* que criei no Instagram (sobre isto, ver capítulo 3.5, "Questões visuais"), onde é possível ver em foto este aviso impresso na parede interna do veículo. Disponível em: [https://www.instagram.com/p/CHdExx0AAdw/?utm\\_medium=copy\\_link](https://www.instagram.com/p/CHdExx0AAdw/?utm_medium=copy_link) [último acesso em 20/11/2021].

<sup>104</sup> A título de clareza textual, a partir daqui serão acrescidas estas mesmas nomenclaturas (*Histórico e Articulado*) se e quando este texto voltar a tratar, especificamente, das características estético-funcionais que diferenciam estes dois modelos.

<sup>105</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: "(...) once a type of cultural production has died out, it can be revived by a clever copy which is said to be a 'classic'."

vestígios"<sup>106</sup> (Lowenthal 2015, 4). Inclusive, a cronologia factual narrada pelo museu não parece despertar atração como as representações em médias variados sugerindo ser o eléctrico 28 um objeto “histórico”<sup>107</sup>. Ou, emprestando palavras de Lowenthal, um vestígio de um tempo estranho ao agora. Tanto exótico quanto domesticado, e, por isso tudo mesmo, *instagramável*. A ponderar que o visitei com o Estado de Emergência português em vigor (para conter a segunda onda da Covid-19), e com o inverno a manter baixas temperaturas, quando estive no Museu da Carris, fui o único visitante durante o tempo que lá passei. É de se conjecturar se tal museu não tenha apelo somente junto a estudantes (como eu), entusiastas dos sistemas de transporte, e pessoas que tenham alguma relação afetiva com a Carris (como ex-funcionários, por exemplo). Segundo a narrativa histórica “de reconhecimento público” dos modelos do eléctrico, seu item mais célebre (ainda que não o mais antigo...) encontra-se vivo, em movimento pelas ruas lisboetas, e não em um museu. É o eléctrico 28, cujo bilhete de ingresso, inclusive, custa mais barato do que uma visita ao acervo da Carris<sup>108</sup>. Além disso, enquanto programa de lazer turístico, passear no eléctrico de Lisboa é contemplá-lo em seu "habitat urbano natural", e não como item de exposição. Enquanto passeio turístico, este meio de transporte público lisboeta parece representar um programa de lazer mais atrativo a consumidores em busca de entretenimento do que uma visita ao Museu da Carris. É uma experiência que se vivencia de múltiplas formas sensoriais (é visual, sonoro, tátil, cinético...); que pode ser guardada na memória (em fotos e vídeos “reais”, feitos *in loco*) onde a própria pessoa é protagonista, e não espectadora; e que atesta um gosto turístico “distintivo” (Bourdieu 2006) quando estes registos são compartilhados em redes sociais.



**Imagem 05:** No Museu da Carris, diferentes modelos de veículo expostos revelam como o significado do termo "histórico" atribuído ao eléctrico 28 atual diz menos respeito a factos cronológicos do que a representações culturais. Registada pelo autor em 13/1/2021.

<sup>106</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: "*The past is a foreign country reshaped by today, its strangeness domesticated by our own modes of caring for its vestiges*".

<sup>107</sup> Representações visuais principalmente, mas também textuais, como visto nas características de cada modelo informadas pelo sítio institucional da Carris.

<sup>108</sup> Quando estive no Museu da Carris, em janeiro de 2021, o preço individual do ingresso para adultos custava € 4,50. Uma viagem de eléctrico 28 custa no máximo € 3,00.

De volta à paragem inicial no Martim Moniz, a fila avança para o embarque. A porta dobrável abre uma passagem estreita que, somada aos degraus de entrada, fazem crer que o modelo *Histórico* a circular naquela carreira não oferece acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Foi algo recorrente na rotina deste trabalho de campo observar idosos, por vezes munidos de bengala, a encontrar alguma dificuldade no momento do embarque. A julgar pela forma comedida e amistosa com que testemunhei diferentes guarda-freios conduzindo estes momentos - que sempre alargam o tempo de permanência na paragem e, vez por outra, demandam alguma ajuda braçal -, presumo que sejam situações habituais para além de minhas visitas de observação. É facto notório que Lisboa tem uma população numerosa de idosos, e este facto também se aplica às freguesias que se intersectam com o centro histórico da cidade<sup>109</sup>.

Superados os degraus, o passageiro encontra-se na cabine do guarda-freio. Em outros tempos e modelos de veículo, estes trabalhadores viajavam em pé e sujeitos a intempéries climáticas<sup>110</sup>. No contexto pandémico de 2020, naquela cabine diminuta, guarda-freio e passageiros se encontram separados por uma divisória transparente feita em plástico, semelhante a uma cortina de duche, e o uso de máscara tornou-se obrigatório para todos no eléctrico. Quem conduz aquele transporte público e passeio turístico tem à sua frente um painel com alavancas, manivelas e botões; e, à esquerda, pequenos ganchos presos na parede interna para pendurar seus pertences pessoais.

Às costas do guarda-freio, fica a máquina de bilhetes. Quem já pagou previamente, em máquinas e bilheterias localizadas nas estações de Metro, ou para o funcionário da Carris presente na paragem do Martim Moniz (ver capítulo 4.1), costuma se dirigir diretamente a ela

---

<sup>109</sup> Em 2017, as juntas de freguesia de Misericórdia, Santa Maria Maior e São Vicente, que abrangem boa parte da carreira do eléctrico 28, promoveram juntas uma pesquisa sociológica sobre a área da cidade que ocupam. Realizado pela consultoria Quaternaire Portugal, o "*Estudo sobre novas dinâmicas residenciais económicas e urbanísticas no Centro Histórico de Lisboa*" indicou que a estrutura demográfica desta região de Lisboa ainda era marcada pelo envelhecimento. Contudo, embora a cidade como um todo apresentasse tendência ao incremento desta faixa etária na proporção de residentes, alguns focos pontuais no centro histórico começavam a contrariar esta tendência. O estudo pode ser encontrado para download no sítio da Junta de Freguesia de Santa Maria Maior, em <https://www.jf-santamariamaior.pt/e-balcao/documentacao-geral/>, "*Enquadramento e diagnóstico*", pp. 73-74, [último acesso em 31/10/2021]. Enquanto esta dissertação é escrita, em 2021, Portugal está a passar pelo recenseamento de sua população, e a perspectiva é de que em breve os dados deste levantamento possam retratar mais precisamente o cenário demográfico contemporâneo.

<sup>110</sup> Sobre isto, ver depoimento do senhor Carlos Nobre, que trabalhou como guarda-freio em uma outra época. Em *Jornal de Negócios*, "*O Carlos da Carris*", 17/2/2017, disponível em: <https://www.jornaldenegocios.pt/weekend/detalhe/o-carlos-da-carris> [último acesso em 31/10/2021].

e apenas validar seu cartão. Quem não fez isto de antemão pode pagar em efetivo ao guarda-freio, com a mão a passar por baixo da fronteira antivírus de plástico<sup>111</sup>. Em 2019, a Área Metropolitana de Lisboa, uma entidade intermunicipal, efetuou uma mudança na organização do sistema de transportes regional, no sentido de simplificar a integração entre operadores diversos, e baratear o preço das passagens para quem utiliza o sistema em base mensal. Entraram em vigor as atuais modalidades de tarifário, que variam de acordo com o período de utilização, a área que se percorre, a faixa etária do utente, e sua estrutura familiar<sup>112</sup>. As opções variadas de passes e tarifas evidenciam a diversidade de atores sociais que se encontram no sistema de transporte público metropolitano de Lisboa (incluídos aí os elétricos), assim como a pluralidade de frequências e circunstâncias com que indivíduos diversos se veem no papel de utentes do elétrico. Em outra escala, a variedade de atores institucionais (estatais, paraestatais, público-privados, privados...) operando este mesmo sistema, entre os quais a Carris, é sintomática de um processo de terceirização (via reformas administrativas, privatizações e concessões) da prestação de serviços públicos essenciais. Tal processo neoliberalizante se observou, em décadas recentes, em localidades diversas pelo mundo. Num movimento que redireciona este vetor, a Carris em 2017 foi municipalizada, passando a ser gerida pela Câmara de Lisboa. E, em 2019, a Área Metropolitana de Lisboa implementou a mudança organizacional e tarifária do sistema de transportes regional.

Em linhas gerais, hoje, quanto mais necessário e cotidiano é o uso do transporte público na Grande Lisboa, e quanto maior a situação de vulnerabilidade social do utente, menos se paga por viagem. Tal iniciativa<sup>113</sup> pode ser caracterizada ao mesmo tempo como uma política econômica redistributiva dos custos da mobilidade urbana, quanto uma política ambiental de incentivo à descarbonização da mobilidade urbana via investimento em transporte coletivo, tendo em vista a redução de danos climáticos. Neste último aspecto, a iniciativa se conjuga

---

<sup>111</sup> Houve uma visita no início do trabalho de campo em que precisei fazer isto. Logo em seguida, ofereci meu frasco portátil de álcool em gel para a guarda-freio que ali estava poder desinfetar as mãos. Embora o não-pagamento prévio da passagem fosse obra de minha distração, admito que o oferecimento em seguida não era desinteressado. Quem sabe, aquela interação poderia ser a porta de entrada para uma possível entrevista? Com gentileza, porém, ela recusou. Disse ter ali o seu próprio desinfetante. Restou-me procurar um lugar vago para sentar-me.

<sup>112</sup> Para melhor perceber os tarifários e modalidades de passe resultantes das mudanças implementadas em 2019, consultar o sítio institucional da Área Metropolitana de Lisboa. Em <https://www.aml.pt/>, aceder a área “Mobilidade e transportes”; em seguida, as opções “Transportes e tarifas” e “Tarifários e passes” [último acesso em 31/10/2021].

<sup>113</sup> Por ser ainda uma medida recente e dado o interlúdio pandêmico que subverteu as lógicas habituais de ocupação e consumo do espaço público, os impactos sociais desta mudança organizacional e tarifária ainda estão por ser avaliados de forma mais aprofundada. Mas já começam a surgir investigações acadêmicas a examinar implicações da medida, como em Baptista (2020).

com a criação de ciclovias e corredores verdes em Lisboa<sup>114</sup>, as restrições à circulação de automóveis particulares no centro histórico da cidade<sup>115</sup> e, na Carris, a substituição da frota de autocarros movidos a diesel e a expansão da rede de elétricos<sup>116</sup>.

Uma viagem avulsa de eléctrico custa três euros. Se o passageiro for até a paragem final e de lá retornar pelo mesmo meio, como costuma ser o caso de boa parte dos que estão no 28 para lazer turístico, paga o mesmo valor novamente. Este preço cai pela metade para quem porta um cartão eletrônico e nele efetua carga previamente. Como autocarros em Lisboa têm preços menores (se paga a bordo, uma viagem individual custa dois euros), deduz-se que são mais caras as viagens avulsas nos modais que mais atraem aqueles que estão a circular na cidade para fins turísticos<sup>117</sup>. Não se trata aqui de sentenciar uma relação causal direta e única para tanto, mas tampouco sugerir apenas uma coincidência fortuita e desinteressada. É facto que a oferta de ascensores e eléctricos é menor e mais concentrada geograficamente no centro histórico do que a oferta de autocarros em Lisboa. São mais escassos e pontuais, portanto. Porém, é facto também que os autocarros não são amplamente recomendados como uma atração turística local<sup>118</sup>. É razoável imaginar que, por terem mais tempo de vida e maiores especificidades mecânicas, ascensores e eléctricos exijam uma manutenção mais constante e especializada, e que isto tenha peso em seus custos fixos de administração<sup>119</sup>. É de se imaginar também que, uma vez que um modal do transporte público se torna uma atração diferencial de

---

<sup>114</sup> Ver jornal Público (2018a), "*Está a nascer a 'obra quase impossível' para ligar Monsanto ao Tejo*". Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/07/07/local/noticia/esta-a-nascer-a-obra-quase-impossivel-para-ligar-monsanto-ao-tejo-1836984> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>115</sup> Ver jornal Público (2020), "*Carros anteriores a 2005 vão ser proibidos na Baixa de Lisboa*". Disponível em: <https://www.publico.pt/2020/02/05/local/noticia/carros-antiores-2005-vao-proibidos-baixa-lisboa-partir-2021-1902888> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>116</sup> Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., "*Plano de Atividades e Orçamento 2021*", p. 20, disponível em: <https://www.carris.pt/media/tobf5n0w/plano-de-atividades-e-or%C3%A7amento-2021-2024-assinado.pdf> (último acesso em 20/11/2021). A expansão projetada para a rede de elétricos inclui a prolongação e alargamento de linhas já existentes, assim como o estudo para integração de novos modais à rede.

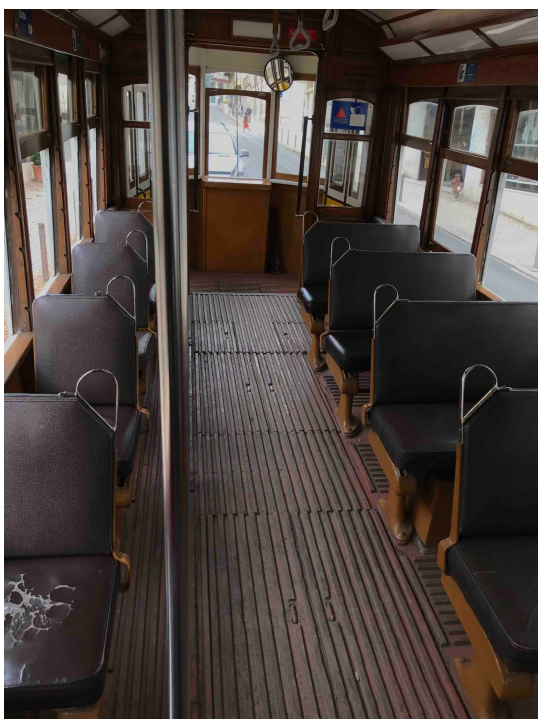
<sup>117</sup> Por um bilhete que obrigatoriamente inclui ida e volta, a tarifa nos ascensores da Bica, Glória e Lavra custa € 3,80, enquanto no Elevador de Santa Justa custa € 5,30. Para conhecer todas as tarifas cobradas nos modais geridos especificamente pela Carris (eléctricos, ascensores e autocarros), sejam elas pagas a bordo dos veículos ou carregadas previamente no cartão, consultar a página da Carris: <https://www.carris.pt/compre/viagens-ocasionais/> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>118</sup> Há, sim, concorridos autocarros turísticos, de operadores privados, que não fazem parte do sistema de transporte público metropolitano. Como aqueles do tipo *Sightseeing Bus*, e até um improvável autocarro anfíbio que entra nas águas do Rio Tejo. Ver *Hippotrip*, em <https://www.hippotrip.com/en/> (último acesso em 20/11/2021).

<sup>119</sup> Teria sido bastante interessante para esta etnografia aprender quais e como são as atividades cotidianas de quem trabalha nos bastidores para que o eléctrico esteja diariamente em movimento na carreira 28. Como mecânicos nas oficinas de manutenção, por exemplo. Sem este saber-fazer, na prática, não há eléctrico para utente algum. No período desta investigação, porém, não consegui estabelecer esta aproximação.

um lugar turístico tão buscado para *city breaks* como Lisboa, a cobrança mais cara por viagens avulsas possa ajudar a converter despesas em dividendos para quem administra seu sistema.

Embarcar no eléctrico 28 portando um cartão de passes recarregável não parece ser uma diferença entre moradores de turistas. Observei tanto turistas que pagam bilhetes individuais em efetivo para o fiscal da Carris no Martim Moniz, ou para o guarda-freio em qualquer paragem ao longo da carreira, quanto turistas que embarcam no eléctrico portando cartões recarregáveis. Passando pelo guarda-freio e pela máquina de bilhetes, há uma divisória para a nave central do eléctrico. Ainda de pé e sob este umbral, observando o ambiente interior em profundidade, é como se o veículo fosse um palíndromo (de certa forma, isto pode ser dito também dele visto de fora, em terceira pessoa...). Há uma cabine traseira com dimensões e desenho bastante semelhantes à cabine do condutor. Ali fica a porta de saída, dobrável e com degraus idêntica à da entrada. No compartimento central, a disposição dos assentos é um pouco diferente à direita e à esquerda: de um lado, uma maioria de assentos duplos e, do outro, cadeiras individuais<sup>120</sup>.



**Imagens 06 e 07:** O eléctrico 28 visto por dentro no espaço principal onde viajam os passageiros. Registadas pelo autor em 11/11/2020.

---

<sup>120</sup> Um aviso nesta divisória a todos informa: “20 sentados, 38 de pé”. Dos 20 assentos, 4 são preferenciais para pessoas com mobilidade reduzida, dois em cada lado do corredor. Do lado esquerdo de quem entra, há uma fila de quatro cadeiras individuais. Do lado direito, há uma fila de quatro bancos duplos. Atrás destas duas fileiras ficam outros dois bancos duplos, com disposição idêntica às dos assentos preferenciais. Por fim, há a “cabine dos fundos”. Em minhas visitas, devo ter visto não mais do que 15 pessoas a viajar em pé, com o espaço interno já bastante comprimido. É perturbador imaginar o eléctrico com 38 pessoas de pé no corredor.

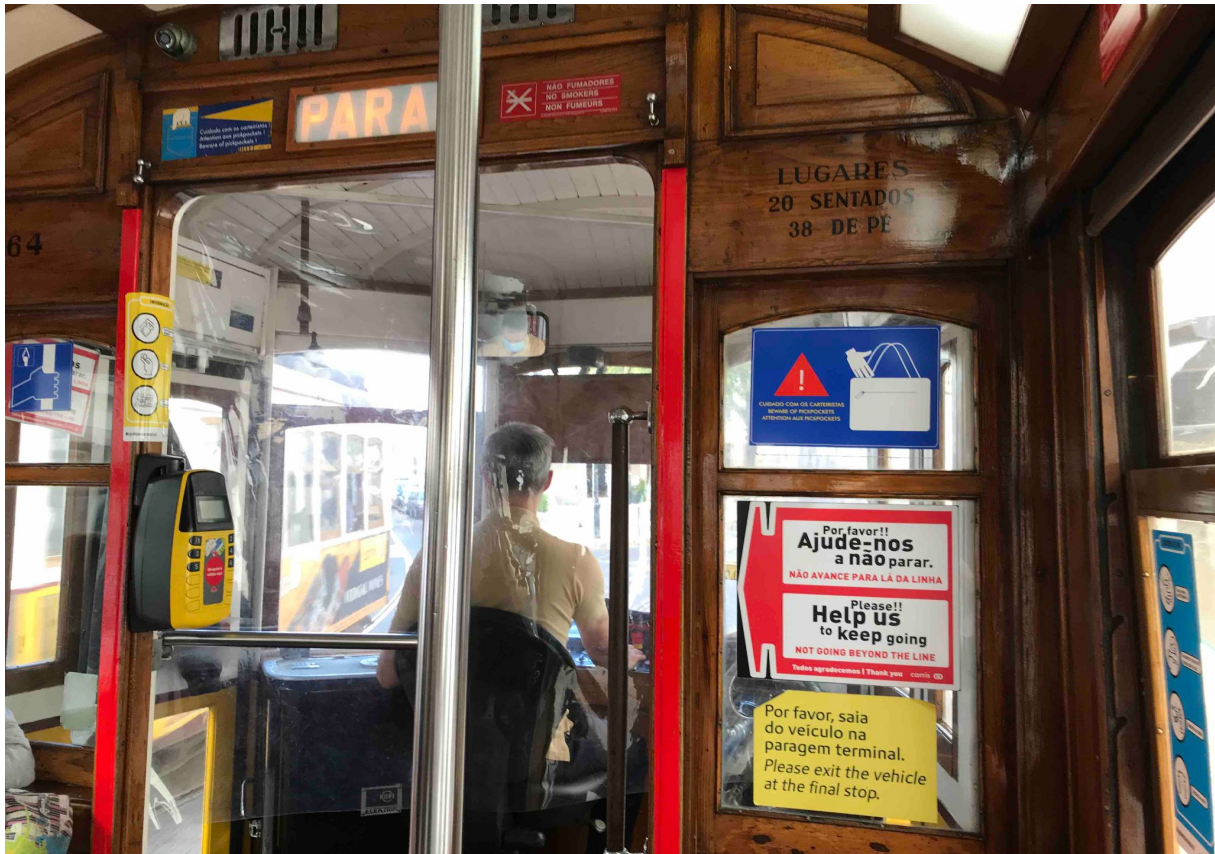
### 4.3 Proxemia e maneiras de viajar no 28

Com referência no trabalho do antropólogo norte-americano Edward Hall em meados do século XX, o campo teórico e metodológico das “proxemias” envolve o estudo de como seres humanos delimitam espaços de distância em suas interações interpessoais. Tendo construído um método baseado na observação dos códigos corporais que regem estas zonas, Hall defendia ser possível mensurá-las com precisão estatística. Assim, procurou teorizar as implicações sociais deste “saber quão perto estar do outro”, de forma a encontrar padrões de distanciamento consoante as características do ambiente físico e os aspectos culturais das pessoas envolvidas. Argumentava Hall que “(...) as estruturas proxémicas não constituem senão um dos modos de diferenciação e um dos meios de identificação dos diferentes grupos culturais” (Hall 1986, 206).

Em minhas observações, não constatei como a ocupação do espaço interno do eléctrico 28 tenha padrões definidos por tipologias culturais. Ao meu olhar, os modos dos passageiros preencherem aquele espaço pareceram seguir determinantes mais subjetivos e improvisados, do que coletivos e previsíveis. Dados o escopo e a amplitude de meu estudo, não creio com ele refutar fundamentos proxémicos. Apenas pondero que pode ser necessário diluir uma certa rigidez determinista desta perspectiva<sup>121</sup> para interpretar o que se observa hoje em espaços como o do eléctrico 28, onde mobilidades e subjetividades diversas se cruzam no cotidiano.

---

<sup>121</sup> Ao menos, na abordagem clássica de Hall, dado que é um campo que se multiplicou em abordagens diversas.



**Imagem 08:** O mosaico de avisos fixados na parede divisória interna do eléctrico 28. Registada pelo investigador em 1/10/2020.

Há uma porção de avisos fixados na parede que separa a cabine do guarda-freio e o espaço onde viajam os passageiros. Cheguei a contar 10 peças distintas, que são bilingues (português e inglês) e, em alguns casos, trilingues (também em francês). Embora coexistam todos juntos à vista naquele espaço, sua estética e o conteúdo de cada mensagem sugerem terem chegado ali em tempos distintos. Há um texto pirogravado diretamente na madeira da parede (este, somente em língua portuguesa). Há uma mensagem bilingue recomendando cuidado com carteiristas (esta, possivelmente, não precisasse estar em língua portuguesa). E há pedidos de distanciamento social cunhados especificamente para tempos de pandemia.

Estas comunicações oficializam direitos, deveres, “leis não-escritas” e recomendações para a segurança de cada utente, a convivência harmoniosa com os outros passageiros, e a cooperação cívica pelo fluir do sistema. No cotidiano *in loco*, porém, estes princípios e regras apresentam fissuras. Observei incidentes e interações, não necessariamente tensas ou conflituosas, mas que tampouco julgaria previsíveis de antemão por um modelo sistemático, em que nuances subjetivas e improvisações circunstanciais pareceram reger o convívio entre passageiros. Algumas serão descritas ao longo desta etnografia. Nem sempre o assento

reservado a pessoas com necessidades especiais é cedido a quem tem prioridade sobre ele. O eléctrico chega à paragem final e nem todos saem, conforme requisitado pelo aviso em amarelo visto na imagem acima. E há quem se debruce nas janelas, sendo reprimido, ou não, a depender do caso. Na prática, como última e por vezes única instância, são os guarda-freios que atuam na regulação de comportamentos e situações em geral que contrariam o “guia de bordo” escrito nas paredes. A improvisação, como apontam Ingold e Hallam, é um fundamento essencial da vida social e cultural. A todo momento e em qualquer lugar, pessoas constroem e transformam modos de viver conforme as circunstâncias da vida se apresentam. "Pessoas reais, como organismos vivos que são, continuamente criam a si mesmas e umas às outras, forjando suas histórias e tradições na medida em que avançam"<sup>122</sup> (Ingold & Hallam 2007, 6), analisam. Na ausência de um guião, o improvisado é sempre uma ferramenta de trabalho para dar respostas às contingências. Vale para o trabalho de um guarda-freio naquele micro-espço onde alteridades diversas se cruzam. Vale para as maneiras de escrever uma etnografia.

Embora a parede interna informe haver capacidade para até 58 pessoas, em nenhuma visita que fiz o eléctrico partiu de sua paragem inicial com mais do que 20 (além do guarda-freio), o número máximo de passageiros sentados. Isto, mesmo com pessoas ainda a aguardar na fila. Estariam a aguardar por um lugar sentado, de preferência na janela? Nas primeiras visitas de campo, quando ainda se viam mais turistas no 28, em alguns trechos da carreira cheguei a ver os corredores internos se encherem de gente, mas em momentos pontuais. Por toda a minha observação ter se dado no contexto pandémico, enquanto a realizava não me foi possível atestar se, extraordinariamente, havia uma regulação adicional da lotação máxima para evitar aglomerações. Ou se é uma norma perene, tendo em vista a concorrência turística da linha, de forma a manter alguma reserva de assentos para as paragens seguintes ao longo da cidade. Esta última hipótese, de acordo com o que apresentaram alguns de meus interlocutores, não procede. Em entrevista feita por e-mail, o guarda-freio Rafael Santos descreveu como a redução de utentes, associada à interrupção dos fluxos turísticos, foi uma mudança geral percebida da temporada anterior para a de 2020:

“O 28 foi talvez a carreira onde se notou mais os efeitos da pandemia. Os eléctricos completamente cheios até custar fechar a porta, deram lugar a carros vazios onde até se pode escolher o lugar para se sentar à janela”<sup>123</sup>.

---

<sup>122</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: *"Real people, as the living organisms they are, continually create themselves and one another, forging their histories and traditions as they go along"*.

<sup>123</sup> Entrevista realizada por e-mail com Rafael, guarda-freio da Carris, em 17/5/2021.

Já a guarda-freio J., também entrevistada por e-mail em 2021, descreveu como, mesmo nas vésperas do ano pandêmico de 2020, era comum observar turistas, por agencialidade própria, preferirem aguardar mais na fila do que abarrotar o eléctrico 28:

"(...) lembro-me das intermináveis filas de turistas no Martim Moniz e lembro-me de achar muito estranho esperarem imenso tempo para entrar no eléctrico mas depois só ocuparem os lugares sentados, e nenhum lugar em pé (daí haver tanta fila de espera). No eléctrico são 22 lugares sentados e 38 em pé... é natural que haja longas filas uma vez que é utilizada menos de metade da capacidade de cada viatura"<sup>124</sup>.

Juntos, estes depoimentos indicam que, se por um lado, houve redução da presença turística no eléctrico 28 em virtude da pandemia, por outro havia, ao menos no Martim Moniz, uma regulação do número de pessoas a embarcar. Tanto da parte da administração do sistema, através da limitação a “menos de metade da capacidade de cada viatura”, quanto pela auto-moderação dos próprios turistas na fila, em função de conseguirem viajar sentados. É razoável pensar que isto impacte no tamanho das filas e tempo de espera naquela paragem inicial.

De facto, nas visitas que fiz, foi constante a possibilidade de escolher um lugar para me sentar após embarcar no Martim Moniz. Mesmo no início do trabalho de campo, quando ainda me deparava com filas à espera do 28, uma vez dentro do veículo havia no mínimo um assento por passageiro. Isto, embora um ou outro optassem por viajar de pé. Vi tanto homens quanto mulheres, de idades e etnias diversas, escolherem esta opção – inclusive, turistas<sup>125</sup>. Não é por haver um assento à disposição que um passageiro viaje sentado, esteja ele no eléctrico a lazer ou por outras razões. E isto inclui o assento reservado a pessoas com mobilidade reduzida. Em ocasiões diversas, pude observar utentes que teriam a preferência para ocupá-lo não usufruírem deste direito. Optaram por sentar-se em outro lugar, mesmo com aquele estando livre<sup>126</sup>. Tal comportamento foi observado em atores sociais diversos. Idosos de bengala, turistas com bebé

---

<sup>124</sup> Entrevista realizada por e-mail com J., guarda-freio da Carris, em 29/5/2021.

<sup>125</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 8 (7/10/2020); Visita 11 (16/10/2020).

<sup>126</sup> Vale destacar que os assentos reservados têm uma posição um pouco distinta dos demais. Além de estarem localizados logo na entrada do eléctrico, exigindo menor deslocação pelo interior do veículo em movimento, sua disposição é de frente para o corredor (de costas para a janela), o que oferece maior espaço para acomodar as pernas.

de colo, senhor engravatado a se apoiar em muletas; em comum, o facto de eu tê-los visto abdicar do assento que lhes dá preferência de uso por direito<sup>127</sup>.

Por iniciativa própria, sem ser mediante qualquer protesto ou negociação, vi também pessoas cedendo o assento reservado a outras. Seria algo até ordinário e previsível que isto ocorresse num transporte público, contudo o dado interessante para meu lugar de observação é ter visto turistas a cederem lugar para outros utentes. Ressalte-se que a preferência dada ao uso daqueles assentos não é exclusividade de quem reside na cidade, e sim de quem se encontra no eléctrico, seja para qualquer finalidade - incluindo lazer. E isto não exclui que também tenha presenciado jovens turistas sentados no assento reservado não o oferecerem perante o embarque de uma pessoa idosa. Contudo, naquele eléctrico sem a lotação máxima de tempos pré-pandémico, foi mais frequente observar passageiros cedendo tal assento, assim como pessoas com direito a ele despreocupadas em reivindicá-lo.



**Imagem 09:** Com sua cor vermelha, o assento reservado à disposição para ser ocupado. Registada pelo autor em 11/11/2020.

Um comportamento que também vi com recorrência foi o de pessoas embarcarem juntas e viajarem em lugares separados. Durante o tempo em que permaneceram no eléctrico, ou seja, enquanto desempenharam papéis de passageiros, pares de conhecidos mantiveram um

---

<sup>127</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 11 (16/10/2020); Visita 13 (26/10/2020); Visita 19 (12/11/2020).

distanciamento físico entre si. Isto foi observado ao longo de todo o trabalho de campo<sup>128</sup>, em trechos diversos da carreira, a ser praticado por pessoas com nacionalidade, faixa etária, gênero e motivações diversas para ali estar: casais de idosos e de turistas, falantes de alemão e de espanhol, estudantes. Tal maneira dispersa de ocupar o elétrico não é uma diferença entre quem o utiliza para lazer turístico e quem o utiliza para mobilidade urbana apenas. É um modo de estar consoante à circunstância, e não um modo identitário de ser. Tudo bem que passageiros se espalharem quando o veículo está mais vazio possa parecer uma constatação elementar, algo descritível até pelas leis da física. Já as motivações que levam pessoas que embarcaram juntas a irem cada qual para um lado quando a viagem começa não é tão simples de descrever somente pela observação<sup>129</sup>. Não deixa de ser algo paradoxal (ou, no mínimo, irônico) que isto tenha sido observado no mesmo lugar onde, até o ano pré-pandêmico anterior, atores sociais diversos se espremiavam fisicamente em qualquer hora do dia.



**Imagem 10:** Os assentos reservados, cada um de um lado do corredor, ocupados separadamente por um casal de turistas que embarcou junto no eléctrico 28. Registada pelo investigador em 16/9/2020.

<sup>128</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 6 (16/9/2020); Visita 10 (14/10/2020), Visita 12 (23/10/2020), Visita 18 (11/11/2020), Visita 20 (13/11/2020).

<sup>129</sup> Eu não me arriscaria a tentar fazê-lo sem recorrer ao auxílio de conhecimentos (que não possuo) do campo da psicologia.

Por fim, outro comportamento frequente a examinar, e que se intersecta com os outros dois destacados anteriormente, é uma espécie de "dança das cadeiras" que ocorre no interior do eléctrico entre uma paragem e outra. A coreografia chega a incorporar cadeias de movimentos e envolvendo atores sociais diversos, que entram em cena em lugares diferentes de Lisboa, cada um a seu tempo, para se reunir no ambiente interno do eléctrico 28. Assisti a esta performance em momentos do trabalho de campo que me pareceram aleatórios.

Certa vez, uma mulher sentada ao meu lado no banco duplo "normal" conversava (em português brasileiro) com uma amiga que, de pé, a acompanhava<sup>130</sup>. Ao ver um idoso embarcar, minha vizinha de banco levantou-se para lhe ceder o lugar. Enquanto isso, nenhuma das pessoas na faixa dos 20 a 30 anos que ocupavam os assentos preferenciais cederam lugar. O idoso viajou ao meu lado durante apenas uma paragem, e desceu. O lugar voltou a ficar vago, mas a mulher que o ocupava originalmente permaneceu em pé. Pouco depois, o assento preferencial ficou vago. Então, a mulher e sua amiga se sentaram ali.

Em outra ocasião, duas jovens viajavam sozinhas, cada uma em um assento reservado sem ninguém a seu lado. Em uma paragem, subiram duas mulheres idosas. Sem que houvesse qualquer comunicação verbal entre as mulheres de faixas etárias distintas, as duas jovens se levantaram para ceder lugar. E nenhuma das idosas se sentou. As jovens voltaram então aos assentos reservados. Mas o eléctrico seguiu caminho e a mesma cena voltou a se repetir. As novas duas idosas que a seguir entraram no eléctrico se sentaram nos lugares cedidos. Cada uma em um assento reservado, sem ninguém a seu lado - tal e qual as jovens estavam. Não houve, novamente, qualquer comunicação entre as mulheres. Embora coubessem as quatro nos dois assentos duplos, as jovens permaneceram em pé. O eléctrico retomou seu movimento e, após ver uma das idosas descer, uma das jovens em pé voltou a sentar lá. Porém, na mesma paragem em que este movimento ocorreu, subiu uma mãe com filho pequeno, visivelmente turistas. A jovem então voltou a ceder seu lugar, agora para uma dupla de novos personagens. E, na paragem seguinte, embarcou outra senhora idosa. Desta vez, a mãe e o filho turistas lhe cederam o assento, e passaram aos fundos do eléctrico. Porém, a idosa optou por se sentar no assento reservado do lado oposto do corredor. Aquela jovem que acompanhamos desde o início seguiu de pé por mais uma paragem, enquanto o assento que a vimos ceder por três vezes (para duas idosas em duas paragens distintas e depois para a mãe com filho pequeno) prosseguiu livre. A última idosa que acompanhamos subir no eléctrico, permaneceu sentada durante o intervalo de uma paragem apenas, e se levantou. Foi só quando isto ocorreu que a jovem em

---

<sup>130</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 6 (16/9/2020).

pé voltou a se sentar no seu lugar de origem, que seguia vago. Lá permaneceu por apenas mais uma paragem, e então desceu.

Esta sequência de dádivas e trocas de lugares ocorreu no espaço-tempo de poucas paragens, com o eléctrico a seguir carreira afora. De forma silenciosa, sem qualquer palavra trocada entre suas protagonistas, somente através de movimentos corporais - sentar-se e levantar-se, basicamente. Envolveu faixas etárias distintas, e tanto turistas quanto residentes a se intercalar compartilhando comportamentos semelhantes. Desta espécie de ritual observada no eléctrico 28, passageiros participam de acordo com as circunstâncias e com suas motivações subjetivas. Não é um comportamento atribuível pela observação a um grupo, e não a outro.

Do ponto de vista da convivialidade em um meio de transporte público que é também lugar turístico, este micro episódio é representativo da diversidade de atores sociais que ali se encontram. Há a idosa, a imigrante, a turista. E é uma amostra de como não apenas o eléctrico se movimenta pelas ruas de Lisboa, uma cidade que na última década vem passando por transformações urbanas diversas relacionadas à intensificação dos fluxos turísticos em seu território. Mas, também, de como utentes diversos do 28, com motivações diversas para ali estarem, se movimentam em seu espaço interno durante este percurso. Enquanto o eléctrico se locomove, seus passageiros também se movem.

Neste caso, examinado em detalhes, observaram-se mais analogias do que contrastes nestes movimentos corporais. Foram observados modos de estar naquele ambiente bastante semelhantes realizados por indivíduos que, sob perspectivas analíticas dicotômicas, seriam categorizados em grupos sociais distintos. Mas há diversidade nos modos de se comportar. Assim como há diferenças nas paisagens lisboetas que passam pelas janelas conforme o trecho da carreira.

#### **4.4 Do Martim Moniz aos Prazeres**

Incluindo as paragens inicial e final, no Martim Moniz e em frente ao Cemitério dos Prazeres, o trajeto centro-bairro do eléctrico 28 possui 35 paragens<sup>131</sup>, em um traçado que

---

<sup>131</sup> Para ser preciso: há uma paragem (Estrela) que só é contemplada no horário noturno. Então, embora o total de paragens seja 35, por ter sido concentrado no horário comercial, este trabalho de campo só observou o eléctrico passar por 34.

resulta de ampliações e fusões de outras linhas anteriormente existentes<sup>132</sup>. Em média, este percurso leva aproximadamente 50 minutos para ser percorrido. Os intervalos previstos entre uma e outra viagem variam conforme a época do ano, o dia da semana e a hora do dia<sup>133</sup>. De segunda a sexta-feira, levam em média 15 minutos nas primeiras horas da manhã; 20 minutos nas últimas da noite; e oito minutos durante o horário comercial. Com um expediente que vai das 5h40 às 00h10 nos dias úteis, durante a semana a carreira cumpre mais de 100 viagens diárias em cada sentido<sup>134</sup>.

Ao mesmo tempo em que há esta programação racional e objetiva para que o 28 esteja pontualmente em determinado espaço de seu percurso, durante as visitas de campo foi possível observar como os imprevistos são também parte da programação cotidiana, cujas soluções improvisadas são, na prática, dever dos guarda-freios. Algumas destas situações, ainda que não tenham horário certo para ocorrer, emergem com tal frequência que chegam a constituir, assim, paradoxais “imprevistos previstos”. Fornecer informações sobre a cidade para turistas, por exemplo, é uma tarefa informal a mais no expediente dos guarda-freios, que pode surgir em qualquer hora ou paragem. Muitas vezes, a situação demanda o uso de idiomas estrangeiros para os quais não necessariamente receberam capacitação específica. Outro “imprevisto previsto” é o desvio da carreira para tomar atalhos, e assim compensar atrasos que estejam a ocorrer na linha como um todo. Não percebi um padrão sistemático nisto, mas observei a situação repetir-se em visitas aleatórias, o que sugere alguma frequência cotidiana. Vejamos.

Com os passageiros a bordo, o 28 inicia seu movimento contornando o Martim Moniz. Logo em frente ao Centro Comercial Mouraria, o movimento do eléctrico por vezes é momentaneamente interrompido, para aguardar o fluxo de uma outra forma de mobilidade; a dos trabalhadores a descarregar caminhões e contentores para abastecer os comércios que ali se concentram. Ao alcançar a face norte da praça, o 28 acede à Rua da Palma, e deixa o Martim Moniz para trás. Isto, sempre que segue a programação "oficial". Houve pelo menos duas ocasiões em que, ao invés de seguir a norte pela Rua da Palma, como é o trajeto regular da

---

<sup>132</sup> Em sua dissertação de mestrado, Rita Varela Gomes descreve como se deu este processo de formação da atual carreira 28, feita de outras linhas mais antigas e, hoje, "inexistentes", além de também analisar a relação entre a topografia lisboeta e percepção sensorial de um passageiro do eléctrico (Gomes 2016).

<sup>133</sup> De março a outubro, a programação de horários é uma. De novembro a fevereiro, é outra. Em dias úteis é uma, aos sábados é outra e, em domingos e feriados, é mais uma outra. Para conhecer em detalhes todas as paragens e variações horárias da carreira 28, consultar documento em PDF “*Martim Moniz - Prazeres - 28E*”, cuja entrada em vigor se deu em 1/6/2021. Disponível para visualização e descarregamento em: <https://www.carris.pt/viaje/carreiras/28e-martim-moniz-prazeres/> [último acesso em 5/11/2021].

<sup>134</sup> Conforme dados compilados a partir do mesmo documento citado na nota de rodapé anterior. [último acesso em 5/11/2021].

carreira, o elétrico virou antes à direita, na Rua Fernandes da Fonseca<sup>135</sup>. Isto o fez cortar um bom troço de seu percurso, para só depois reencontrá-lo mais à frente, já nos arredores do Largo das Portas do Sol. Nas vezes em que presenciei isto, a mudança no plano de viagem não foi anunciada pelo guarda-freio ao público presente. Tampouco percebi reações e protestos da parte dos passageiros, ou qualquer estranhamento perceptível sequer. O que observei nestas circunstâncias foram utentes diversos a partilhar uma semelhante indiferença. Dada a repetição da ocorrência, e também da forma impassível com que foi recebida, talvez este desvio de itinerário seja uma “excepcionalidade constantemente praticada” no dia-a-dia da carreira. Em um destas ocasiões, quando o elétrico chegou à paragem final, abordei o guarda-freio que o conduzira até ali e perguntei a respeito. De forma amistosa, foi ele quem me ensinou que esta alteração na rota é adotada quando a carreira 28 começa a ter atrasos em sucessão. Para recuperar o tempo e retomar a programação, toma-se este atalho. É um improviso coordenado, portanto; trata-se de um expediente previsto para quando ocorrem atrasos no percurso. Meu interlocutor me mostrou inclusive uma planilha impressa onde guarda-freios tomam notas das escalas e horários de cada viagem. Naquele dia, era para termos saído da paragem inicial às 12h50, mas já eram 13h00 quando deixamos o Martim Moniz, e daí a decisão pelo atalho<sup>136</sup>.

Para quem utiliza o 28 no cotidiano, as razões para esta indiferença frente à subversão de seu trajeto regular podem ser imaginadas com facilidade. O elétrico é, se muito, o meio para chegar a outro lugar - o trabalho, a escola, o lar - ou dele retornar, em movimento pendular. Quem ali viaja com regularidade constante pode já ter presenciado esta mudança de percurso em outras ocasiões, e tê-la em conta apenas como parte constituinte da rotina. Enquanto o 28 segue a cumprir sua finalidade “oficial” de transporte urbano, quem se encontra nele motivado por este fim não tem seu interesse confrontado. Enquanto o 28 segue em movimento, ainda que a fluir por vias alternativas improvisadas, aquilo que lhe é ordinário não saiu do lugar<sup>137</sup>. O elétrico ter seu movimento interrompido (por acidente, greve, decisão política...) é que seria um evento excepcional mais digno de alguma reação observável. Mas e quem ali se encontra pontualmente, para fins de lazer turístico, tendo no eléctrico 28 seu lugar de destino no momento, e não somente um meio de locomoção? Seguindo até o fim deste parágrafo no livre terreno imaginativo das hipóteses monologicamente construídas, conjecturo que alguma alteração pontual no trajeto também não é percebida por estes como desvio desta finalidade,

---

<sup>135</sup> Isto ocorreu na Visita 2 (18/8/2020) e na Visita 6 (16/9/2020).

<sup>136</sup> Nomeadamente, no dia da Visita 2 (18/8/2020).

<sup>137</sup> No que sugere um reflexo lisboeta no século XXI da indiferença e atitude blasé teorizadas por Simmel (1903); estratégias cotidianos necessários ao ser urbano moderno para reificar a caótica vida social metropolitana.

porque a “experiência eléctrico” não deixa de ser entregue. Daí a reação indiferente ao ocorrido. Me parece que o evento tão recomendado para quem visita Lisboa, e para o qual se pagou ingresso, não corresponde ao cumprimento rigoroso da carreira, paragem por paragem. O 28 enquanto programa de lazer é composto pela presença corporal no eléctrico e o registro visual disto. Parte da experiência é embarcar fisicamente naquele micro espaço e, com os próprios olhos, assistir às paisagens lisboetas transmitidas por suas janelas. E outra parte essencial é poder atestar (ou seria ostentar?) este feito ao exibi-lo, em imagens e em tempo real, nas suas redes sociais digitais. Enquanto o 28 segue a possibilitar isto e, assim, cumprir sua finalidade de ponto turístico, não faz grande diferença, para quem ali se encontra com esta motivação, se a carreira está ou não a ser seguida fielmente. O eléctrico parar de se movimentar (ou o telemóvel parar de funcionar...) é que seria um obstáculo imprevisto, um evento excepcional mais digno de reações observáveis.



**Imagens 11 e 12:** Duas amostras de como uma busca pela geolocalização do eléctrico 28 apresenta numerosos resultados em redes sociais. Na imagem à esquerda, a busca foi por "Tram 28 Lisbon". Na da direita, por "Eléctrico 28". Ambas realizadas no Instagram, acessido pelo perfil pessoal do autor em 29/7/2021.

“Ai, meu Deus do céu!”, exclama a guarda-freio já na Rua da Palma, ao ser obrigada a acionar os travões do eléctrico para aguardar uma carrinha que tenta, com bastante dificuldade,

estacionar junto à calçada<sup>138</sup>. Logo que mudei para Lisboa, em 2018, morei por alguns meses na freguesia de Arroios, que estamos agora a adentrar<sup>139</sup>, a Rua da Palma fazia parte de meus percursos habituais. Porém, levei algum tempo até conhecê-la pelo nome. Um visitante ou residente neófito da cidade (como eu era) pode facilmente enxergá-la apenas como continuação da Avenida Almirante Reis<sup>140</sup>. Pois, ao alcançar o Intendente, sem que se perceba uma mudança de rua, a rua muda de nome e ganha status de avenida.

O final da Rua da Palma e o começo da Avenida Almirante Reis têm como ponto de encontro o Largo do Intendente. Nos anos 2010, entre as múltiplas iniciativas (jurídico-legais, político-econômicas, sócio urbanísticas, publicitárias...) encabeçadas por agentes diversos que contribuíram para a intensificação da atividade turística em Lisboa, a intervenção urbana realizada nesta praça foi bastante simbólica. Quem a conhece pela janela do elétrico 28 ou por um punhado de horas passadas em suas esplanadas pode não ter em conta como a paisagem cultural ali era outra até tempos bem recentes. “A Praça do Intendente foi durante muitas décadas uma das áreas mais notoriamente marginais da cidade, o local preferido para a prostituição de rua e as drogas pesadas”, contextualizam Malet Calvo e Ramos, destacando como a ressignificação daquele espaço (com a sua conversão em via pedonal, a instalação de novo mobiliário, a reforma do edificado circundante e a transferência de repartições governamentais para ali) ocorreu em pouco tempo. “Demorou apenas alguns anos para transformar totalmente a Praça do Intendente; na verdade, esta transformação foi tão intensa que os lisboetas têm dificuldade em acreditar que esta praça, um dos locais mais estigmatizados e perigosos da Baixa de Lisboa até seis anos atrás, seja agora uma área internacionalmente cobiçada e habitada por artistas estrangeiros e hipsters veganos, que alberga alguns dos cafés e bares mais badalados da cidade” (Malet Calvo & Ramos 2018, 63-64)<sup>141</sup>. Embora a meu ver

---

<sup>138</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 17 (10/11/2020).

<sup>139</sup> Até então, nas proximidades do Martim Moniz, nos encontrávamos na freguesia de Santa Rita Maior.

<sup>140</sup> Ao analisar os diferentes projetos urbanísticos que redesenharam e ressignificaram a Rua da Palma até seu traçado atual, que data de 1860, o historiador Tiago Borges Lourenço explica que a invisibilidade desta rua é algo comum também entre os nascidos e criados na região: “Assim, será em Lisboa o único exemplo de um arruamento que, contando com mais de quatro séculos de existência, um quilómetro de comprimento e uma importância fulcral na malha urbana, se encontra (quase totalmente) ausente do imaginário dos lisboetas” (Lourenço 2018, 28). Para além da exclamação da guarda-freio apontada no início deste parágrafo, a via esteve ausente também no meu diário de campo. Não houve outras observações registadas naquele trecho da carreira durante as visitas.

<sup>141</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “*Praça do Intendente was for many decades one of the most notoriously marginal areas of the city, the preferred place for street prostitution and hard drugs. (...) It only took a few years to totally transform the Praça do Intendente; in fact, this transformation was so intense that Lisboners find it hard to believe that this square, one of the most stigmatized and dangerous spots of Downtown Lisbon until six years ago, is now an internationally coveted area populated by foreign artists and vegan hipsters which harbours some of the city’s most trendy cafés and bars (...)*”.

esta descrição do cenário resultante se aproxime de uma sinédoque<sup>142</sup>, o contraste apontado pelos autores entre o Intendente de antes e o de depois é inegável. O que era um espaço público degradado passou a ser ponto turístico da cidade<sup>143</sup>, e tal não foi obra do acaso: era um dos objetivos da empreitada. Em reportagem veiculada na época (e republicada pela Câmara Municipal de Lisboa no Facebook), agentes atuantes na transformação do Intendente verbalizavam como a atração de turistas era parte do projeto, enquanto outros entrevistados revelavam certa desconfiança frente a mudanças que poderiam ser “só fachada”<sup>144</sup>.

Já em tempos pandêmicos, a construção de uma ciclovia na Avenida Almirante Reis, rente ao Intendente, também despertou reações contrárias por parte de comerciantes e vizinhos<sup>145</sup>. Nem este projeto foi iniciativa isolada na cidade, na medida em que integrou uma estratégia local de mais longo prazo, e nem Lisboa foi caso isolado neste tipo de iniciativa. Na conjuntura do início dos anos 2020, a necessidade pandêmica de distanciamento social encontrou-se na contramão da proximidade entre estranhos que caracteriza o transporte público coletivo. Isto tendo como pano de fundo os impactos iminentes das alterações climáticas, que em qualquer território demandavam mudanças nas políticas econômicas e relações de consumo que mantinham a locomoção movida a combustível fóssil como paradigma da mobilidade urbana. Então, diferentes cidades, sobretudo europeias, viram nestas circunstâncias uma oportunidade para investir em infraestrutura cicloviária. Como relatou uma matéria do jornal New York Times que cita casos em Paris, Milão e Berlim, “(...) na Europa, onde muitas cidades integraram o ciclismo como meio de transporte, a pandemia está acelerando uma

---

<sup>142</sup> Na medida em que o “cenário antigo” não deixou de existir ali. Ele ainda pode ser encontrado no Intendente e em suas redondezas, numa convivência paradoxal com o “cenário novo”. Pela minha experiência subjetiva de 2018 em diante, ir ao Intendente para fins de lazer em um estabelecimento badalado não exclui a possibilidade de cruzar com um usuário de drogas pesadas. Talvez o cenário anterior à intervenção urbana pudesse ser de “homogeneidade da marginalidade”, mas o posterior certamente não é de “homogeneidade *hipster*”.

<sup>143</sup> Some-se a esta atratividade turística do local a presença, no outro lado da Avenida Almirante Reis e na mesma altura do Intendente, da tradicional cervejaria Ramiro. Assim como o elétrico 28, o estabelecimento costuma ser citado em reportagens e dicas sobre o que fazer quando visitar Lisboa, e isto resulta em outra característica comum aos dois programas turísticos: filas de espera. Em 2017, uma matéria publicada no Eater (plataforma de conteúdo na internet bastante utilizada por *foodies* e *gourmets* dos vários cantos do mundo) destacava o Ramiro como ícone do Intendente, tratado na peça como “o bairro gastronômico mais interessante de Lisboa”. Ver portal Eater, “*Intendente is Lisbon’s Most Interesting Dining Neighborhood*”. Disponível em: <https://www.eater.com/2017/6/28/15875248/best-restaurants-intendente-neighborhood-lisbon> [último acesso em 9/7/2021].

<sup>144</sup> Ver perfil oficial da Câmara Municipal de Lisboa no Facebook, publicação de 6/7/2012. Disponível em: <https://www.facebook.com/watch/?v=458575830829039> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>145</sup> A respeito disto, ver matéria do canal SIC Notícias (2021a), “*Moradores e comerciantes da Almirante Reis, em Lisboa, estando contra a ciclovia na avenida*”, disponível em: <https://sicnoticias.pt/pais/2021-05-28-Moradores-e-comerciantes-da-Almirante-Reis-em-Lisboa-estao-contra-a-ciclovia-na-avenida-252009c3> [último acesso em 20/11/2021].

transição ecológica para limitar o tráfego de automóveis e reduzir a poluição, especialmente à medida que novas pesquisas estabelecem ligações entre o ar sujo e as taxas de mortalidade da Covid-19”<sup>146</sup>.

O aumento da atratividade para turistas não foi um argumento apresentado por autoridades locais lisboetas para as recentes construções de ciclovias na cidade<sup>147</sup>, justificadas, oficialmente, sob a ótica do desenvolvimento sustentável e da promoção da qualidade de vida. Porém, um turista potencial pode ter na oferta ciclovária de determinada localidade uma razão a mais para visitá-la. Tanto é assim que o Turismo de Lisboa, associação que promove a atividade na cidade, apresenta em seu sítio oficial um mapa das ciclovias lisboetas e sentencia, com opção de tradução para outros cinco idiomas, que “As ciclovias de Lisboa são uma das melhores maneiras de conhecer a capital”<sup>148</sup>. Invariavelmente, nas intervenções urbanísticas que vêm transformando paisagens lisboetas na última década, percebe-se alguma interface com a dinamização do turismo na cidade.

---

<sup>146</sup> New York Times, “‘Corona Cycleways’ Become the New Post-Confinement Commute”, publicada em 12/6/2020. Disponível em <https://www.nytimes.com/2020/06/12/business/paris-bicycles-commute-coronavirus.html> [último acesso em 20/11/2021]. Tradução do autor.

<sup>147</sup> A ciclovia da Avenida Almirante Reis é uma entre diversas em Lisboa com obras em curso ou realizadas em anos recentes. A expansão desta rede foi uma política pública observada na cidade nos anos logo anteriores à realização desta pesquisa, e defendida pelas autoridades da época como uma das medidas para incentivar a substituição de automóveis particulares por meios de transporte coletivos e não-poluentes. O sítio institucional da Câmara Municipal de Lisboa apresenta a relação destas ciclovias, disponível em <https://www.lisboa.pt/cidade/mobilidade/meios/bicicleta>, [último acesso em 20/11/2021]. Já expansão da rede de eléctricos da Carris, que irônica e paradoxalmente há mais de século se encontravam mais adaptados a desafios ambientais pós-modernos do que outros modais de transporte que lhe foram posteriores, também esteve entre as iniciativas no sentido desta mesma mudança paradigmática. Foi uma medida prevista em lei na cidade, conforme estabelecido no documento *Grande Opções do Plano 2021 - 2025*, de novembro de 2020, disponível para consulta e download em: <https://www.lisboa.pt/cidade/mobilidade/estrategia>, p.16 [último acesso em 20/11/2021].

<sup>148</sup> VisitLisboa, “Ciclovia de Lisboa”, <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/ciclovia-de-lisboa> [último acesso em 31/10/2021].



**Imagem 13:** <sup>149</sup> Na Avenida Almirante Reis, à esquerda, é possível ver tanto a ciclovía já delimitada no alcatrão, quanto os carris do eléctrico. À direita, está o Largo do Intendente.

Com o Intendente no retrovisor, o eléctrico percorre algumas quadras da Avenida Almirante Reis, antes de virar à direita pelas entranhas da freguesia de Arroios. Entre os anos de 2013 e 2017, a Câmara Municipal de Lisboa conduziu uma reforma administrativa que reordenou as freguesias da cidade<sup>150</sup>. Com quase três quilómetros de extensão, que a fazem ser uma das mais longas vias lisboetas, a Avenida Almirante Reis passou então a ter sua gestão pública compartilhada por duas juntas. O trecho percorrido pela carreira do eléctrico 28 está aos cuidados da Junta de Freguesia de Arroios, e esta é reconhecidamente uma região onde comunidades diversas de imigrantes<sup>151</sup> fixaram residência e trabalho, sobretudo, no comércio. “A imigração trouxe grandes modificações populacionais na zona, sendo hoje uma das áreas de maior interculturalidade de Lisboa, que a reabilitação urbanística da zona tem procurado

---

<sup>149</sup> Google Maps, fev/2021. Disponível em: <https://goo.gl/maps/Zw5XFUCoGQUSRhKx6> consultado em 13/7/2021

<sup>150</sup> Para um mapa atual das freguesias de Lisboa, ver <https://www.lisboa.pt/municipio/freguesias> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>151</sup> Assim como a Rua do Benfornoso (apresentada no capítulo 4.1 - “A chegada à paragem no Martim Moniz”), o trecho da Avenida Almirante Reis percorrido pelo eléctrico 28 também pode ser apontado como exemplo lisboeta de “*superdiversidade*” (Vertovec 2007; Wessendorf 2013). Inclusive, embora se encontrem sob administração de juntas diferentes, ambas não estão muito distantes. É possível rapidamente ir a pé de uma à outra.

enquadrar”, informa a Junta em seu sítio institucional<sup>152</sup>. Diagnóstico semelhante é apontado por investigações acadêmicas recentes, que vêm se debruçando sobre as complexas dinâmicas socioeconômicas observáveis na Avenida Almirante Reis e suas vizinhanças. “A fixação neste território de comunidades emigrantes, oriundas de fortíssimas culturas não europeias, tornou a Almirante Reis um dos sítios mais interessantes e surpreendentes de Lisboa. (...) Habitam, abrem comércios, escolas, igrejas, associações, tornando-se, para os órgãos de governo municipal, um repto inesperado para investimentos culturais” (Silva 2020, 7), analisa Raquel Henriques da Silva<sup>153</sup>. E, registando o confluir do turismo contemporâneo neste mesmo território onde a diversidade cultural já era característica instituída, a historiadora sugere que destes encontros entre mobilidades e alteridades distintas podem surgir, paradoxalmente, tanto conflitos de interesse quanto oportunidades de cooperação: “Chegaram também os turistas circulantes que, se geram alguns problemas com esses corpos estáveis, estimulam maior investimento em diversos campos que não apenas a restauração, e, em bons casos, cimentam elos com as comunidades residentes a sul ou mais a norte” (ibidem).

Em minhas visitas de campo, observar a presença no eléctrico 28 de imigrantes ou de seus descendentes, ambos presumidos pelos traços fenotípicos observados, foi algo comum, sobretudo, naquele troço do percurso<sup>154</sup>. A concentração de residentes de origem estrangeira na freguesia se reflete no público utilizador do eléctrico quando ele adentra as redondezas. Foi nesta região, da carreira e da cidade, que observei em duas visitas diferentes uma mesma jovem dupla de utentes. Era um menino e uma menina na faixa dos 10 anos de idade, que imaginei serem nepaleses (por seus traços fenotípicos) e irmãos - por embarcarem e desembarcarem juntos, nas mesmas paragens, embora tenham viajado separados. Em ambas as vezes, os dois estavam de mochila nas costas. Por terem sido observações em dias úteis, num horário próximo ao almoço, e por terem repetido o mesmo nas duas vezes, deduzo que a dupla de crianças tenha naquela carreira seu *necessário* transporte escolar. A mesma que é tida como experiência turística *desejada* por tantos visitantes de Lisboa.

O veículo deixa a Avenida Almirante Reis quando vira à direita na Rua Maria Andrade. Aí a topografia de encosta de Lisboa tem seu desenho incorporado de forma mais sensível ao

---

<sup>152</sup> Junta de Freguesia de Arroios, sítio institucional, área “História”. Disponível em: <http://www.jfarroios.pt/historia/> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>153</sup> Entre teses e estudos variados que em tempos diferentes investigaram as dinâmicas socioeconômicas e demográficas da Avenida Almirante Reis, a obra citada tem um mérito que precisa ser destacado: o de compilar óticas disciplinares diversas (da geografia, da sociologia, da história, da arquitetura...) para analisar este mesmo recorte da cidade, tão fulcral na mobilidade urbana lisboeta.

<sup>154</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 10 (14/10/2020); e Visita 16 (9/11/2020).

trajeto, com uma sequência de ruas em aclive, na zona fronteira entre as freguesias de Arroios e Penha de França, que culmina na colinosa região da Graça. São três paragens em sequência com nomes homônimos às ruas em que se encontram: R. Maria Andrade, R. Maria Fonte e R. Angelina Vidal. Neste trecho de vias coletoras e de acesso local<sup>155</sup>, repletas de carros estacionados junto aos passeios onde lojas ocupam o rés-do-chão de edifícios residenciais, observei algumas vezes o elétrico ter seu movimento interrompido para aguardar as entregas ao comércio realizadas por outros veículos<sup>156</sup>. Uma destas é interessante examinar, por ter sido simbólica da diversidade de atores que compartilham aquele mesmo micro-espço, dos significados variados atribuídos à viagem nele, e das diferentes escalas de mobilidade que se cruzam e sobrepõem ao longo da carreira 28:

O elétrico é obrigado a parar na subida da rua Angelina Vidal por conta de um caminhão a fazer entregas que obstrui a carreira. As entregas não parecem que acabarão rápido: são móveis de escritório, na maioria estantes de prateleiras. O guarda-freio desliga o motor.

Carros invadem a pista contrária da rua para ultrapassar o elétrico parado. A rua não é das mais largas, e por pouco não ocorre uma batida de frente entre dois carros, um em cada sentido.

A turista no banco paralelo ao meu, no lado oposto do corredor, aproveita a pausa para tirar fotos do interior do elétrico. Eu também aproveito para fazer um vídeo e tirar fotos, mas da situação. O guarda-freio desce do veículo e, num bloco de notas, regista o endereço do lugar.

A espera ultrapassa os cinco minutos quando a carreira finalmente é liberada.<sup>157</sup>

Neste caso descrito, para o guarda-freio que tem ali seu local de trabalho, a interrupção no fluxo pode ser uma fonte de tensão, um evento que lhe demanda afazeres adicionais e, possivelmente, algum atraso em seus planos. Para a turista, que tem ali um programa de lazer, a interrupção no fluxo pode ser uma boa oportunidade para tirar fotos e, possivelmente, publicar

---

<sup>155</sup> Nomenclaturas utilizadas conforme o documento “*Princípios da Sinalização do Trânsito e Regimes de Circulação*”, de autoria do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP. Disponível em: <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/InovacaoNormalizacao/Divulgao%20Tcnica/PrincipiosSinalizacaoTransitoRegimesCirculacao.pdf>, p. 20 [último acesso em 20/11/2021].

<sup>156</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 11 (16/10/2020); Visita 17 (10/11/2020).

<sup>157</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 11 (16/10/2020).

algo em suas redes sociais. Para este investigador, que tem ali um campo de estudos, aquela interrupção no fluxo é uma oportunidade para registo e análise, uma vez que sintetiza a diversidade de atores e mobilidades que podem se encontrar numa mesma viagem de eléctrico. “Cada um destes lê e até mesmo vê ‘a cidade’ por uma perspectiva diferente, de acordo com as circunstâncias e posicionamentos de vida. Não existe uma coisa essencializada, ‘a cidade’; existem apenas perspectivas sobre o que ‘a cidade’ e cidades particulares significam” (Lynch 1994, 36)<sup>158</sup>, já afirmava Lynch ao defender a prática de uma antropologia urbana contextualizada *na* cidade, e não *da* cidade como um todo.

Pelo meu olhar da janela, na escala da rua o episódio envolveu uma reação em cadeia de mobilidades interrompidas. Como argumenta Cresswell, “(...) a produção de alguns tipos de mobilidade muitas vezes imobiliza efetivamente outras” (Cresswell 2006, 260)<sup>159</sup>. O caminhão, em seu movimento para realizar entregas comerciais naquela freguesia, interrompeu o deslocamento do eléctrico. Por sua vez, o eléctrico parado impediu o movimento de automóveis particulares, que vinham atrás de si com seus rumos particulares. Estes que, ao improvisarem uma ultrapassagem invadindo a outra pista, interromperam o movimento dos automóveis que vinham no sentido contrário, a ponto de quase ocorrer um choque. “As atividades e os grupos sociais partilham o espaço de acordo com certas regras e para obter determinados objetivos. Da multitude de decisões que envolvem a prossecução das tarefas individuais, coletivas e empresariais resulta um padrão de usos segregados que corresponde à cidade que temos” (Salgueiro 1992, 13-14), já defendia a geógrafa Teresa Barata Salgueiro nos anos 1990, assinalando que o conflito pelo mesmo espaço de interesses particulares é uma condição da vida urbana.

---

<sup>158</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “Each of those reads, even sees, “the city” from a different perspective according to life circumstances and positioning. There is no one essentialized thing “the city”; there are only perspectives on what “the city” and particular cities mean.”

<sup>159</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “(...) the production of some kinds of mobility often effectively immobilizes others.”



**Imagem 14:** Pela perspectiva da janela do eléctrico, diferentes mobilidades se cruzam no espaço público. Registada pelo autor em 16/10/2020.

Ao adentrar o século XXI na qualidade de “cidade em transição” (Rodrigues 2010), Lisboa encontrou-se na condição de “(...) uma cidade multifacetada em termos sociais e urbanísticos, o que representa alargado leque de constrangimentos e oportunidades. A cidade possui uma história longa inscrita no território, o que acarreta algumas dificuldades à civilização do automóvel (desde as características topográficas do sítio às malhas com ruas apertadas, passando pela antiguidade de muitos conjuntos edificados), mas contribui também para a identidade urbana e para sua riqueza patrimonial, sendo assim manancial de oportunidades a explorar em termos de turismo” (Salgueiro 2002, 20-21). A topografia acidentada e o desenho urbano intrincado de Lisboa, que contribuem para disputas e negociações de interesses viários entre modais, moldam de modo agudo o percurso do 28 no trecho a seguir. São estas mesmas características marcantes que contribuem para a atratividade turística da linha, ao oferecerem paisagens pitorescas por onde o eléctrico sacoleja em curvas e ladeiras, semelhante a um vagão de montanha-russa. Conforme aprendi com João, interlocutor que tem na apreciação dos eléctricos um *hobby* e até já publicou livro sobre a

história deles em Lisboa<sup>160</sup>, são estas mesmas características que fazem este ser o modal de transporte coletivo mais adequado para percorrer regiões da cidade como a que agora começa:

“Não há hipótese de pôr nada aqui sem ser o 28. Autocarro? Nenhum. Não há hipótese. Por causa das curvas, dos altos e baixos... não há hipótese.”<sup>161</sup>

Conversei com João<sup>162</sup> em uma pastelaria localizada na Rua da Graça, a mesma via por onde agora o 28 segue caminho, a serpentear<sup>163</sup>. Após ter galgado o trecho anterior, entre as freguesias de Arroios e Penha de França, estamos a adentrar a freguesia de São Vicente<sup>164</sup>. Na Rua da Graça, tascas e pastelarias como a que estive com João passam, uma após a outra, pelas janelas dos dois lados do eléctrico. Assim como lojas de artigos para o lar, de eletrodomésticos, e aquelas que de tudo vendem pelo preço de um euro. É notavelmente uma rua comercial, e isto se reflete entre os utentes do 28 que embarcam na paragem homônima à rua (R. Graça) e na seguinte (Graça), esta já bem próxima ao miradouro e à igreja de mesmo nome. Foi algo recorrente nestas paragens, no sentido Martim Moniz-Prazeres, observar passageiros a embarcar com sacolas de compras<sup>165</sup>. Sobretudo, idosos que aparentavam ser residentes da cidade, mas não somente estes. Este uso do 28 para fazer compras na Graça foi também observado em outros atores sociais, como podemos ver nestas duas notas:

Sobem dois jovens estrangeiros com caixas de cerveja nas mãos e sacolas de compras. Assim como idosos que já vi nesta paragem, devem ter feito compras no mesmo local na Graça. Um se senta no fundo do eléctrico, o outro no assento reservado. Desta

---

<sup>160</sup> Azevedo, João de. 1998. *Lisboa: 125 Anos Sobre Carris*. Roma Editora, Lisboa. ISBN: 972-8490-01-1.

<sup>161</sup> Entrevista realizada presencialmente com João de Azevedo em 23/5/2021, aos 17h04'21 de gravação.

<sup>162</sup> Conheci João em um grupo fechado do Facebook, intitulado “*Lisboa e os seus eléctricos*”, cuja rotina de publicações estive a observar. Conforme relatado no capítulo 3.3 (“Segunda vaga”), foi através dele que entrei em contato com João e nos encontramos para uma entrevista ao vivo.

<sup>163</sup> Nesta mesma rua de mão dupla, movimentada e estreita, vivenciei, na Visita 5 (31/8/2020, às 17h45), uma colisão entre o eléctrico onde estava, um carro e uma moto. Foi uma tentativa de ultrapassagem do eléctrico por parte de algum dos outros condutores, de modo semelhante ao descrito há poucos parágrafos. O 28 estava cheio no momento, com gente em pé no corredor, mas felizmente o acidente não deixou vítimas. Enquanto o guarda-freio conversava na rua com os outros envolvidos no choque, um passageiro perguntou a ele pela janela, numa língua portuguesa carregada de acento estrangeiro: “*O senhorrrr precisa de ajuda?*”.

<sup>164</sup> Neste íterim passamos ainda por uma paragem mais, de nome Sapadores, que fica numa zona de tríplice fronteira entre freguesias (Arroios, Penha de França e São Vicente). Ao analisar meu diário de campo, porém, não encontrei registos localizados naquela paragem a se destacar nesta investigação. Daí o texto avançar direto, sem parar nela.

<sup>165</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 9 (9/10/2020); Visita 14 (28/10/2020); e Visita 20 (13/11/2020).

distância chegam a trocar algumas palavras, pelo corredor, numa língua que suponho ser alemão. Eles acabam descendo na mesma paragem onde já vi idosos descenderem com suas sacolas de compras; na Rua Escolas Gerais.<sup>166</sup>

Na Graça sobe um casal que deve ter no máximo 30 anos. Falam francês entre si, e ele leva nas mãos uma caixa de ovos. Poderiam ser moradores estrangeiros, expatriados, nômades digitais, "classes criativas". Podem ser turistas que gostam de viver a experiência "*like a local*"<sup>167</sup>.

Registadas em dias distintos, estas notas exemplificam como, segundo minha observação, pessoas de faixas etárias diferentes e falando idiomas diversos - o que por si sugere não terem a mesma nacionalidade - podem utilizar o elétrico 28 de maneiras análogas. Semelhantes no motivo para ali estar (transportar compras), nos objetos que levam consigo (mercadorias), nos lugares da cidade onde embarcam (Graça) e desembarcam (R. Escolas Gerais), no intervalo de tempo que passam ali dentro.

---

<sup>166</sup> Conforme registros em diário de campo: Visita 12 (23/10/2020).

<sup>167</sup> Conforme registros em diário de campo: Visita 15 (4/11/2020).



**Imagens 15, 16 e 17:** Atores sociais diversos, modos de fazer semelhantes: idosos e jovens, portugueses e estrangeiros fazem compras na Graça e as transportam no elétrico 28. Registadas pelo autor em 9/10/2020 (Img 15); 16/10/2020 (Img 16); e 23/10/2020 (Img 17).

“O sítio ideal para juntar duas coisas que tem mesmo de fazer em Lisboa: apanhar o elétrico 28 para a Graça e sentar-se no miradouro da Graça e apreciar a vista”, sugere a página institucional do Turismo de Lisboa<sup>168</sup>. Com uma esplanada de frente para uma vista panorâmica do centro histórico, o Miradouro da Graça tem atributos turísticos próprios, que fazem dele um cenário atraente para quem quer tirar fotos. Sendo tão facilmente acessível através da já tão recomendada e procurada carreira 28, o fluxo de turistas a subir e descer do eléctrico é frequente

<sup>168</sup> VisitLisboa, “*Miradouro da Graça*”, <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/miradouro-da-graca>, com versões disponíveis em outros cinco idiomas. [último acesso em 2/11/2021].

naquela paragem. Em uma ocasião<sup>169</sup> observei desembarcarem ali sete pessoas de um mesmo grupo. Embora tenham viajado espalhadas pelos diferentes assentos, chegaram e saíram juntas do eléctrico. Crianças, adultos e idosos, falantes de francês. Aquele que imaginei ser o avô da família acomodou-se logo à minha frente, em um assento individual. Sentado de costas para o que as janelas do 28 mostravam da cidade, concentrado no que o ecrã de seu telemóvel emoldurava, enquanto esteve dentro do veículo ocupou-se exclusivamente em tirar fotos dos seus acompanhantes. Comportamento semelhante fora visto dois dias antes<sup>170</sup>, em um grupo de cinco pessoas, também falantes de francês, que embarcara na paragem inicial no Martim Moniz. Enquanto quatro deles viajaram sentados, o quinto integrante permaneceu em pé, no corredor do eléctrico. Pendurada em seu pescoço, uma câmara fotográfica sofisticada, aparentemente profissional, com a qual ele registou, instante a instante, sua experiência no eléctrico 28. Até descer na paragem Graça onde, imagino, registaria mais e mais fotos.

Ao deixar a Graça para trás, o eléctrico 28 começa um trecho em declive pela Rua da Voz do Operário. Na altura da paragem homônima a esta rua, como já acontecera em trechos anteriores, foi frequente o eléctrico interromper seu movimento para aguardar os fluxos de outros automóveis fazendo entregas a comércios locais. Isto ocorreu logo em minha primeira incursão ao campo, quando visivelmente havia um número maior de turistas presentes. Na ocasião, uma fila de pessoas esperava o 28 na paragem anterior, junto ao Miradouro da Graça, de onde o eléctrico partiu com vinte passageiros, quatro destes em pé. Sem avançar muito, já na Rua Voz do Operário a guarda-freio foi obrigada a acionar os travões do veículo, por conta de um caminhão de mercadorias que bloqueava a carreira. “Com o eléctrico parado, um turista (de chapéu panamá) saca uma câmara aparentemente profissional e tira fotos da igreja. Ao mesmo tempo, um turista que caminha na calçada tira fotos do eléctrico com seu telemóvel”, anotei<sup>171</sup>. Para quem tem no registo fotográfico uma motivação em especial para comungar desta experiência no eléctrico, obstruções da carreira podem ser estratégicas na busca pelos melhores ângulos. E isto não se observou somente em quem pagou a tarifa do transporte, mas também em quem estava a flunar pelos passeios da cidade e avistou o eléctrico a se aproximar. Sejam esperadas ou imprevistas, as paradas do eléctrico 28 podem ser poses bem-vindas para fotos. Tanto de quem tenta emoldurar paisagens da cidade em suas janelas fotografando de

---

<sup>169</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 14 (28/10/2020).

<sup>170</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 13 (26/10/2020).

<sup>171</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 1 (15/7/2020). A igreja citada nesta nota é a de São Vicente de Fora, que fica bem próxima à paragem Voz Operário.

dentro para fora, quanto de quem tenta emoldurar o eléctrico nas paisagens da cidade, fotografando de fora para dentro.

Mas nem só para apreciação do *tourist gaze* (Urry 2002) estas paradas inesperadas representam oportunidades súbitas. Também na Rua Voz do Operário, observei que estas interrupções e micro atrasos na carreira podem, na prática, ajudar utentes de formas variadas. Foi já num momento com menor presença de turistas, no final de outubro, que uma carrinha identificada com a logomarca da Junta de Freguesia de São Vicente estacionou sobre a carreira para realizar alguma entrega ou retirada<sup>172</sup>. Sem comunicar nada aos passageiros ou acionar a campainha para chamar a atenção do outro condutor, o guarda-freio se pôs a esperar pela liberação da via. Esta interrupção no movimento permitiu a um passageiro se aproximar correndo do eléctrico, e nele embarcar. Em outra ocasião, vi um senhor idoso embarcar na Graça e, antes de chegar à paragem seguinte, pedir à guarda-freio para descer<sup>173</sup>. A guarda-freio permitiu e abriu a porta. Em se tratando de uma pessoa idosa, talvez esta concessão subjetiva improvisada pela guarda-freio pudesse acontecer de qualquer forma. Contudo, facto é que, também naquela ocasião, calhou de um caminhão de entregas estacionou na rua e obrigou o eléctrico a parar. Fora da paragem, no caso, o que naquele contexto veio a calhar. Uma obstrução da carreira afeta qualquer utente, não diferenciando quem ali se encontra por lazer ou dever. Mas esta mesma interrupção do movimento do eléctrico pode significar atraso para uns e adiantamento para outros.

Ainda na paragem Voz Operário, em ocasiões distintas observei utentes portugueses sendo proativos para prestar ajuda a turistas. Em uma delas, um senhor subira na paragem anterior, e sentara-se à minha frente<sup>174</sup>. Não sem antes abrir por conta própria a janela junto a seu assento. Ao chegarmos na paragem Voz Operário, um casal de estrangeiros desceu do 28 parecendo perdido sobre qual direção seguir. Até pediram informação ao guarda-freio, mas sua resposta monossilábica não pareceu esclarecer a dúvida. Estando sentado bem próximo a eles, o senhor imediatamente colocou o braço para fora da janela e, apontando com a mão para a direção da Graça, explicou em português: "*Vá a pé até o final!*".

Na outra ocasião, a utente portuguesa que prestou auxílio havia embarcado não muito antes, na paragem Sapadores e, ao entrar, verbalizara sua insatisfação com a demora do eléctrico:

---

<sup>172</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 13 (26/10/2020).

<sup>173</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 9 (9/10/2020).

<sup>174</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 7 (1/10/2020).

“*Está mal! E vem cheio!*”<sup>175</sup>. Ela então se postou em pé, bem próxima ao guarda-freio, e seguiu viagem ali, falando com ele, até pelo menos a paragem da Voz Operário. Então, um homem calçando sandálias esportivas, segurando uma câmera fotográfica sofisticada e com um livreto no bolso de trás da calça em cuja capa pude ler o título *Lisbon Sightseeing*, veio do fundo do corredor do elétrico para perguntar algo ao guarda-freio. “*Castelo? Eu lhe aviso!*”, respondeu a utente que estava bem ali. E, de facto, ao chegar na paragem Largo Portas do Sol, a mais próxima ao turístico Castelo de São Jorge, a mulher gritou e acenou com as mãos: “*Para o castelo desças aqui, senhor!*”. Embora tenha expressado seu incômodo pela demora do elétrico em passar e por encontrá-lo mais cheio, ela não se furtou a ser prestativa com um turista que, como os muitos que fazem fila no Martim Moniz, contribuem para que o 28 seja um transporte mais demorado e cheio. Inclusive, não apenas o passageiro que pedira informação, mas outros - e, muito provavelmente, turistas também - desceram na mesma paragem do Castelo após a orientação dela.

A partir da paragem Cç. S. Vicente começa um trecho em ziguezagues por ruas estreitas, de desenho urbanístico medieval, sobre as quais o edificado de bairros antigos como Castelo e Alfama se debruça, com roupas a secar nos estendais. Da janela do elétrico às portas das residências e comércios, o espaço pode ser tão apertado que os peões nos passeios precisam se encostar às fachadas quando o veículo passa. “O 28 leva você por algumas ruas principais, mas também por ruazinhas pequenas... Quero dizer, minúsculas! Mal há espaço para o elétrico passar. Você pode pôr a mão para fora da janela e tocar nos prédios. É quase como um passeio da Disney, onde você passa por dioramas: aqui é o barbeiro, aqui é a *delicatessen*, aqui é a cafeteria, aqui é a galeria de arte, aqui é a padaria”. Em episódio produzido no ano de 2018, foi assim que o apresentador do seriado televisivo *Somebody Feed Phil* descreveu sua experiência ao andar no elétrico 28 de Lisboa<sup>176</sup>. Neste trecho, na esquina cerrada da Calçada de São Vicente com a Rua Escolas Gerais, ambas de mão dupla e cuja proximidade dos prédios não permite visualizar quem vem do outro lado, um semáforo coordena de maneira alternada o tráfego nos dois sentidos. Estando no 28, ao fazer a curva é bastante comum ver outro 28 parado na direção contrária, a aguardar a luz vermelha virar verde.

---

<sup>175</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 3 (20/8/2020).

<sup>176</sup> Foi no quarto episódio da primeira temporada, aos 36’22. Criado e apresentado por Phil Rosenthal, o programa mostra atrações turísticas e gastronômicas de lugares no mundo todo. Em Portugal, também é conhecido pelo nome “*Alguém Dê de Comer ao Phil*”. O programa está disponível para audiências de diversos países pela plataforma de streaming Netflix, em: <https://www.netflix.com/title/80146601> [último acesso em 20/11/2021].



**Imagem 18:** <sup>177</sup> O semáforo à direita, que coordena alternadamente os dois sentidos entre a Calçada de São Vicente e a Rua Escolas Gerais.

Em 2018, as juntas de freguesia de São Vicente, Santa Maria Maior e Misericórdia publicaram um estudo que encomendaram em conjunto, intitulado “Novas dinâmicas urbanas no centro histórico de Lisboa”<sup>178</sup>. Tendo identificado nos anos anteriores alguns processos que sinalizavam transformações do que eram suas características demográficas e territoriais até então conhecidas, o objetivo conjunto era justamente diagnosticar quais e como eram tais novas dinâmicas, para poder balizar ações políticas nestas zonas centrais. Entre os fenômenos que as autoridades locais procuravam compreender estavam a intensa reabilitação do edificado, a presença de novos utentes da cidade, e, talvez a mais sensível delas, a pressão inflacionária no mercado imobiliário<sup>179</sup>.

<sup>177</sup> Google Maps, Nov/2020, disponível em <https://goo.gl/maps/XDn4pDvj58n9ALKU6> [consultado em 20/10/2021].

<sup>178</sup> Assembleia Municipal de Lisboa. (2018a). *Novas dinâmicas urbanas no centro histórico de Lisboa*. Disponível em: <https://www.am-lisboa.pt/452000/1/000516/index.htm> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>179</sup> A associação entre turistificação e pressão imobiliária nos arredores do centro histórico de Lisboa tornou-se um tema sensível em anos recentes, gerando artigos científicos, publicações na imprensa, debates políticos e medidas jurídicas. Não fosse pelo escopo temático mais delimitado que caracteriza uma dissertação de mestrado, seria bastante bem-vindo incorporar tal questão nesta investigação. Apenas para exemplificar: na época deste trabalho de campo, eu morava em Carcavelos, na área metropolitana de Lisboa, e certo dia me chamou a atenção ver, na vitrine de uma imobiliária em minha vizinhança, um anúncio de apartamento à venda na Graça, em Lisboa – uma localização um tanto distante dali. Especificamente, me chamou atenção o facto do cartaz anunciar como mais-valia a proximidade do elétrico 28. Dizia o texto: “*Situado num dos mais emblemáticos bairros antigos de Lisboa com acesso fácil ao miradouro de Sta Luzia, Sé, Panteão entre outras referências do património da cidade de Lisboa. Transportes públicos acessíveis, nomeadamente o famoso elétrico 28*”. Tirei uma foto para registar isto. Mas, dada a complexidade de cada uma destas frentes temáticas (habitação mobilidade urbana, turismo e sociabilidades no centro histórico de Lisboa), talvez incorporar ainda outro campo fosse uma ideia mais apropriada

Ao chegar na Rua Escolas Gerais, além do fato de ter observado ali comportamentos semelhantes praticados por atores sociais diversos - como foi o caso, visto há poucos parágrafos, de tanto “idosos locais” quanto “jovens estrangeiros” desembarcarem nesta mesma paragem após terem feito compras na região da Graça -, também o cenário onde os observei é sintomático destas vizinhanças entre tempos, mobilidades e estilos de vida variados. Logo em frente à paragem, emparedada naquela via estreita e antiga por onde passa o eléctrico, encontra-se uma unidade do *Copenhagen Coffee Lab*. Fundado na Dinamarca, em 2013, trata-se de “(...) uma micro-torrefação de café com 31 cafeterias em toda a Europa e uma loja virtual para a nossa comunidade europeia”<sup>180</sup>, que conta com unidades na Alemanha, França e Portugal.

Ser uma cadeia com dezenas de unidades sem dúvida contradiz a afirmação de ser “micro”, mas talvez um contraste mais sensível ao olhar do que o do próprio discurso da empresa seja o facto de uma de suas filiais lisboetas<sup>181</sup> se encontrar na Rua Escolas Gerais, tão estreita e pouco acessível a automóveis. Sua presença naquele local exemplifica, com uma versão ambientada em Alfama, a “domesticação pelo cappuccino” conceituada por Sharon Zukin, onde as relações de poder sobre o espaço urbano não se dão somente em termos financeiros, mas também culturais. “Novos gostos deslocam aqueles dos residentes de longa data, porque reforçam as imagens da retórica política do crescimento, tornando a cidade uma zona de entretenimento 24 horas por dia, 7 dias por semana, com espaço seguro, limpo e previsível, e bairros modernos e sofisticados” (Zukin 2010, 4)<sup>182</sup>. Ao aprofundar a análise, Zukin enfatiza que os gostos e estilos que envolvem estes novos espaços de consumo podem, gradualmente, produzir comunidades culturais diferentes, com tipos diferentes de sociabilidade. A autora relaciona esta dinâmica com o marketing territorial (que contribui para a atração de fluxos turísticos) e o encarecimento do preço da terra: “Novas lojas e novas pessoas produzem novos *terroirs* urbanos, localidades com um produto e carácter cultural específicos

---

a um escopo de projeto de maior fôlego. Fica então, nesta nota, a sugestão em aberto, caso algum ou alguma colega na posteridade se interesse em explorar estas interconexões, neste recorte da cidade, entre mobilidade urbana, movimento turístico, sociabilidades e pressão inflacionária.

<sup>180</sup> Assim a rede se apresenta em sua página institucional no Facebook Tradução do autor. No original, o trecho na íntegra em inglês: “*Copenhagen Coffee Lab is a coffee micro roastery with 31 coffeeshops around Europe and a web shop for our european community. Currently do we have coffeeshops and bakeries in Germany, France and Portugal*”. Disponível em: <https://www.facebook.com/cphcoffeelab/about> [último acesso em: 20/11/2021].

<sup>181</sup> Sim, porque há outras seis na cidade. Segundo o sítio da empresa (<https://copenhagencoffeelab.com> ; último acesso em 20/11/2021], em Lisboa, o *Copenhagen Coffee Lab* tem unidades na Baixa, na Estrela, em Alcântara, no Cais do Sodré, nos arredores do Príncipe Real e duas unidades em Alfama. Seria coincidência estes bairros todos terem em comum o fato de serem bastante procurados por turistas?

<sup>182</sup> Tradução do autor. No original, em inglês: “*New tastes displace those of longtime residents because they reinforce the images in politicians’ rhetoric of growth, making the city a 24/7 entertainment zone with safe, clean, predictable space and modern, upscale neighborhoods*”.

que podem ser comercializados em todo o mundo, atraindo turistas e investidores e tornando a cidade segura, embora não barata, para a classe média” (ibidem). Não seria este o caso do *Copenhagen Coffee Lab*, uma “nova loja” que fica logo em frente à paragem R. Escolas Gerais, onde observei tanto “novas” quanto “antigas” pessoas a transportar suas compras cotidianas? Paragem esta por onde passa o eléctrico 28, ao adentrar zonas históricas da cidade (Alfama, Castelo...), paisagens que ilustram tantas representações de Lisboa vistas no marketing territorial da cidade?

Ao mesmo tempo em que pode ser precoce já sentenciar esta formação de um “novo *terroir* urbano” na Rua Escolas Gerais e em Alfama como processo irreversivelmente concluído - até porque o período pandémico arrefeceu algumas forças econômicas e velocidades de transformação -, também seria ingênuo assumir esta inserção de “novos” negócios (micro transnacionais) em lugares “antigos” como mera coincidência. É facto, por ora, que este cenário híbrido onde o “tradicional-local” e o “moderno-global” convivem no cotidiano, forma um todo atraente ao olhar turístico.



**Imagem 19:** <sup>183</sup> Com mais de 14 mil seguidores no Instagram [consultado em 20/11/2021], o perfil *O Alfacinha Viajante* dedica suas publicações a registos de viagens, com destaque para paisagens e lugares em Lisboa. Em maio de 2020, o perfil publicou esta foto, tirada de dentro do *Copenhagen Coffee Lab*, em que o eléctrico 28 aparece a passar.

<sup>183</sup> Instagram (2020). *O Alfacinha Viajante*. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CAsS0i-nKXM/> [último acesso em 20/11/2021].



**Imagem 20:** Em janeiro de 2020, ao abrir meu Instagram pessoal, fui impactado por este anúncio publicitário anunciando um tour fotográfico a pé. "*Descubra Lisboa com um fotógrafo*", diz a chamada em inglês, junto a uma imagem do elétrico 28 percorrendo o trecho entre a Calçada de São Vicente e a Rua Escolas Gerais. Tirei uma impressão do anúncio na ocasião.

Nesta altura da carreira, ao entrar no mês de novembro de 2020 e já constatando a ausência progressiva de turistas no elétrico, observo um rapaz de sandálias esportivas que, sentado do outro lado do corredor no veículo quase vazio, fotografava e filmava com seu telemóvel o que passava pelas janelas<sup>184</sup>. Pergunto se ele fala português, e ele não compreende.

- *English?*

- *Yes!* - responde.

Em meio ao balanço do elétrico pelas vielas do centro histórico, e com as palavras filtradas pela máscara anti-Covid, explico rapidamente sobre minha pesquisa. Preocupado em ter a interação interrompida caso sua paragem de desembarque chegue logo, digo que não quero atrapalhar seu passeio, que podemos conversar em outro momento, se me passar seu contato. Doug, vamos chamá-lo assim, diz que tem ainda um bom número de paragens até seu destino, no Jardim da Estrela. Podemos conversar.

Nascido na Inglaterra, conta ter 25 anos e que, depois de se formar em Gestão de Empresas ("*Business*"), pôs-se a viajar sozinho pelo mundo no ano pandêmico de 2020. Doug se mostra crítico ao que entende como certo exagero nas medidas de prevenção, mas afirma não ter enfrentado grandes dificuldades para viajar até então. É sua primeira vez em Portugal,

<sup>184</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 17 (10/11/2020).

onde ficará por um mês no total, incluindo estadias em Faro e no Porto, além de Lisboa. Pergunto sobre os motivos que o levaram a estar ali naquele momento, a fazer aquele passeio. Doug afirma que é célebre a associação entre o 28 e a cidade (*“It’s famous for Lisbon”*). E explica que a experiência une o útil ao agradável, por ser tanto um meio de transporte que lhe apresenta a cidade, quanto uma atração turística em si, numa forma de se locomover pela cidade que remete ao passado (*“I can see the tram and get to the place I’m going. It’s a nice, traditional way of knowing the city”*). Meu interlocutor acrescenta também que o registo fotográfico é uma atividade que tem praticado em seu périplo (*“I’ve been taking pictures of the places I travel to”*), e isto também o motivou a estar ali. Me mostra então, no ecrã de seu telemóvel, uma foto que tirou do 28 na véspera, no fim de tarde. É uma foto tirada de fora do eléctrico, e não de dentro. Reconheço ser no Martim Moniz.

A conversa não está a ser gravada. Reparando que tomo notas em meu diário sobre aquilo que me conta, Doug expõe não ter compreendido bem os objetivos de minha pesquisa. Volto a lhe explicar, de forma mais detalhada, e leio para ele as aspas que anotei de suas falas (basicamente, as mesmas reproduzidas no parágrafo anterior). Acrescento que seria um prazer enviar-lhe o resultado da investigação, ainda que esteja em língua portuguesa, caso ele me forneça seu e-mail. Ele não me passa seu contato, então considero melhor não insistir. Quando o eléctrico se aproxima do Jardim da Estrela, aviso a ele. Nos cumprimentamos com um aperto de mão, após o qual lhe ofereço emprestado meu frasco de álcool em gel. Doug agradece recusando, e me deseja boa sorte. Eu lhe desejo boa viagem.



**Imagem 21:** À esquerda, as tais sandálias esportivas, cujo uso no eléctrico não foi observado sem ser em pessoas que estavam ali a turismo. Registada pelo autor em 18/8/2020.

“*Chateau! Castle! Castillo!*”. Ao encostar na paragem Lgo Portas Sol, como se fosse o condutor de um autocarro turístico, o guarda-freio anuncia em três idiomas que ali deve descer quem quiser visitar tal atração da cidade<sup>185</sup>. A partir desta paragem até a região do Chiado, passando pela Sé e a Baixa de Lisboa, entre as incursões iniciais e finais ao campo observei grande contraste nos fluxos de passageiros-turistas. Composto por nove paragens no total, é facto notório que este trecho da carreira concentra numerosos estabelecimentos hoteleiros, alojamentos locais<sup>186</sup> e boa parte dos pontos turísticos procurados por quem visita Lisboa<sup>187</sup>. Apesar da topografia acidentada, as distâncias curtas entre um lugar e outro neste perímetro podem ser percorridas a pé, algo bastante valorizado por turistas na capital portuguesa<sup>188</sup>. É também comum as representações da cidade que aparecem em campanhas de marketing

---

<sup>185</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 7 (1/10/2020).

<sup>186</sup> Simultâneos no tempo e correlacionados na prática, o crescimento da atividade turística em Portugal no pós-*Troika* e a aprovação do regime de exploração da modalidade “alojamento local” (pelo Decreto-Lei n.º 128/2014, de 29 de agosto de 2014), entre outros fatores, levaram a uma *airbnbização* do centro histórico da capital Lisboa. Em especial, em Alfama, “(...) onde 48,8% do alojamento familiar clássico do bairro foi convertido em apartamentos turísticos da Airbnb (...)” (Baptista, Nofre & Jorge 2020, 52, apud Sequera & Nofre 2019).

Frente à pressão inflacionária nas rendas que tendia a desalojar moradores permanentes em prol de estadias temporárias, com possíveis implicações negativas até na atratividade turística da cidade (dada a descaracterização dos aspectos culturais que em grande parte alimentam seu marketing territorial), em 2018 foi aprovado um novo regime para o alojamento local em Portugal. Entre as medidas, o novo regulamento concedeu poderes a municípios para limitar o número de estabelecimentos permitidos em seus territórios administrativos. Em Lisboa, os bairros de Alfama e Castelo, por onde o elétrico 28 está a passar no atual troço do texto, sofreram logo de partida uma interdição para abertura de novas unidades (ver jornal Diário de Notícias [2018c], “*Veja os bairros históricos de Lisboa onde já não pode haver...*”, em: <https://www.dn.pt/poder/veja-os-bairros-historicos-de-lisboa-onde-ja-nao-pode-haver-mais-alojamentos-locais-10022441.html>)

Em 2019, novas áreas entraram no radar, com a Baixa de Lisboa e a Avenida Almirante Reis sendo interditas para novos alojamentos, e a zona da Graça sofrendo uma contenção relativa (ver jornal Público [2019], “*Zonas de contenção ao Alojamento Local em Lisboa...*”). Como vemos, em comum a estas áreas, além da especulação imobiliária, está também o facto de serem percorridas pela carreira do elétrico 28.

<sup>187</sup> Segundo pesquisa realizada em 2019 junto a turistas estrangeiros pelo Observatório Turismo de Lisboa, entre os cinco monumentos mais visitados na cidade, dois ficam nesta região (a Sé de Lisboa e o Castelo de São Jorge). O mesmo levantamento revelou que os locais que atraem maior interesse ficam entre o centro de Lisboa e a zona de Belém, tendo algum deles sido visitados por praticamente todos os inquiridos. Foi o caso da Baixa, do Chiado, do Terreiro do Paço e do Bairro Alto, todos eles atendidos pela carreira 28 do elétrico. O bairro de Alfama também figura nesta lista, tendo sido visitado por 77,2% dos entrevistados. (Observatório Turismo de Lisboa 2019, 3-4 e 23). Disponível para download em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/sobre-o-turismo-de-lisboa/d/documentos/observatorio> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>188</sup> Segundo a mesma pesquisa citada na nota anterior, andar a pé e utilizar o transporte público (principalmente, metro e comboio) foram as formas de deslocação mais utilizadas pelos visitantes em Lisboa. Entre as atividades realizadas durante a estadia, 80,5% dos inquiridos responderam “Passear a pé”. (Observatório Turismo de Lisboa 2019, 3 e 18).

turístico e reportagens na imprensa mostrarem quase que exclusivamente esta zona, com o elétrico 28 em destaque.

Contudo, como assinalado antes neste mesmo texto, por conta da pandemia do Covid-19 esta investigação se deu em um contexto de atividade turística incomum se comparado a anos precedentes. Nas minhas primeiras visitas, ainda durante o verão, a presença de turistas era visível na carreira 28, fazendo com que por vezes os corredores do elétrico ficassem cheios. Então, foi observado que seus fluxos de embarque e desembarque eram mais notáveis nas paragens que correspondem ou dão acesso a lugares turísticos. Nomeadamente, na paragem Lgo Portas Sol (a mais próxima do Castelo de São Jorge); na seguinte, Miradouro Sta Luzia (em frente ao miradouro que lhe dá nome); na paragem Rua da Conceição (cruzando a Baixa de Lisboa, é a mais próxima da Praça do Comércio); na paragem Chiado (bem perto da estação de metrô e do café *A Brasileira*) e na logo seguinte, homônima à Praça Luis Camões. De dentro do elétrico, através de suas janelas, era possível observar esta presença de turistas também nas cercanias destas paragens. Como na esplanada do Miradouro das Portas do Sol; nos passeios, restaurantes e cafés que margeiam a Rua Limoeiro e o Largo São Martinho; em *tuk-tuks* fazendo rápidas paradas em frente à Sé; no fluxo de peões a flunar pela Rua Augusta, ou tirando fotos com a estátua de Fernando Pessoa no Chiado; e, no Largo do Camões, nos grupos a se reunir para realizar excursões a pé.

Gradualmente, ao longo das visitas fui observando cada vez menos fluxos de turistas no elétrico. Então, a ausência quase total de seus corpos nestes lugares onde até pouco eram presença constante se tornou o fenômeno mais chamativo a esta observação. “*Chateau! Chateau!*”<sup>189</sup>. Já quase no final de outubro, ao encostar na mesma paragem Lgo Portas Sol, vi outro guarda-freio anunciar em idioma estrangeiro a famosa atração turística dos arredores. “Ninguém desce, porém”, anotei em meu diário<sup>190</sup>. Ao entrar no mês de novembro, registei a ausência de turistas como fato marcante na observação, neste trecho tão turístico da cidade por inteiro:

Ninguém sobe nas paragens Largo Portas do Sol, Miradouro Santa Luzia e Limoeiro, que são justamente onde costuma haver bastante turistas, circulando em torno do Castelo e Alfama.

---

<sup>189</sup> Conforme registros em diário de campo: Visita 12 (23/10/2020).

<sup>190</sup> Ibidem.

O elétrico chega à Baixa com 5 pessoas (além de mim e do guarda-freio). Parado no semáforo do Largo Madalena, posso ouvir minha mão tocando o papel do caderno enquanto tomo estas notas.

Ninguém sobe na Rua da Conceição, outra paragem onde costuma haver muitos turistas pela proximidade com a Praça do Comércio, o Tejo e o Rossio. Pela janela vejo pouquíssima gente nas esplanadas da Rua Augusta.

Ninguém sobe também na paragem do Chiado, mais uma onde turistas costumam dar as caras. Em se tratando do fenômeno turístico, esta é uma visita de observação da sua ausência.<sup>191</sup>

Como sugerido no apontamento final do registo, se esta passasse a ser a dinâmica cotidiana - ou o “Novo Normal”, termo que no período passou a ser empregado por muitos veículos de imprensa para designar o contexto pandêmico - do elétrico 28, ele poderia não mais ser considerado uma atração turística. A premissa deste projeto, de observar naquele lugar o cruzamento deste fluxo global contemporâneo com as mobilidades locais cotidianas do espaço urbano lisboeta, descarrilaria. Investigar o turismo no elétrico 28 tornar-se-ia uma proposta de abordagem histórica, uma exploração sobre o “antigo normal” circunspecto a um passado recente. Não necessariamente conteria observar o turismo no cotidiano.

De todo modo, enquanto foi possível observar atividade turística por ali, alguns comportamentos se revelaram mais recorrentes em trechos específicos da carreira, protagonizados em dias diferentes, por pessoas diferentes. Outros se repetiram em vários pontos ao longo deste trecho, também protagonizados por pessoas diferentes, o que de maneira geral associa com a presença de turistas em Lisboa como um todo.

Retomando a rota, ao nos aproximarmos da paragem Lgo Portas Sol, o Castelo de São Jorge podia ser anunciado em múltiplos idiomas por um ou outro guarda-freio<sup>192</sup>. Entre os passageiros no interior do elétrico que estavam ali a turismo, era provável um bom número desembarcar, para logo ser substituído por um número similar de turistas na paragem, que, ao passar do exterior para o interior do veículo, tornavam-se passageiros. Pela janela do 28, observava-se um número volumoso de pessoas na esplanada do Miradouro das Portas do Sol. Assim que esta clareira com vista panorâmica para o Tejo era revelada, em meio às curvas

---

<sup>191</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 15 (4/11/2020).

<sup>192</sup> Este parágrafo e o próximo foram baseados nos registos em diário realizados na Visita 2 (18/8/2020), Visita 3 (20/8/2020), Visita 4 (26/8/2020) e Visita 9 (9/10/2020).

estreitas de Alfama, alguns turistas-passageiros tentavam registá-la em imagens, pelo ecrã do aparelho que apontavam rapidamente para a janela, enquanto o 28 seguia em movimento.



**Imagem 22:** O despontar do Miradouro Portas do Sol durante o percurso costuma atrair olhares para as janelas à esquerda do elétrico. Registada pelo autor em 23/10/2020.

A paragem seguinte fica em frente ao Miradouro Santa Luzia, e marca o início da descida da colina do Castelo para a Baixa. “É, sem dúvida, um dos miradouros mais bonitos de Lisboa. Para isso contribuem os elétricos que passam e fazem soar as campainhas; os magníficos painéis de azulejos decorativos; o jardim e o espelho d’água”, assim o Turismo de Lisboa descreve aquele ponto, com opção de tradução para outros cinco idiomas<sup>193</sup>. Ao reunir azulejos com o elétrico em um miradouro com vista para o Tejo, o miradouro oferece uma ementa atraente para quem deseja reunir, em uma foto só, algumas das principais representações turísticas de Lisboa. Há ali também boa oferta de lugares para sentar-se, sob a sombra de um longo gazebo e entre buganvílias de tom violeta saturado, o que pode ser estratégico para fazer uma pausa entre caminhadas e, bem, tirar mais fotos.

---

<sup>193</sup> Visit Lisboa, “*Miradouro de Santa Luzia*”, disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/miradouro-de-santa-luzia> [último acesso em 20/11/2021].

Em 2015, foi inaugurado o Elevador de Santa Luzia, conectando ao miradouro a parte baixa de Alfama, que fica no nível do Tejo. “Um equipamento que permitirá a mobilidade dos moradores mais idosos, mas também o usufruto por parte dos turistas, numa freguesia de colinas”, comunicava na ocasião a autoridade local de Lisboa, transparecendo uma tentativa de conciliar interesses de atores sociais diversos<sup>194</sup>. É inegável que o equipamento contribui para a mobilidade - sobretudo, vertical - de residentes, ajudando a vencer uma encosta íngreme que pode ser um trajeto cotidiano penoso para quem mora na parte alta ou baixa do bairro. Facto também é que, para quem desembarca de um navio no Terminal de Cruzeiros de Lisboa, são apenas 10 minutos de caminhada até o local de embarque no elevador, na Rua Norberto de Araújo<sup>195</sup>. Este roteiro recebeu um nome emblemático: “*Percurso dos Cruzeiros aos Cruzados*”<sup>196</sup>. Para quem atraca em Lisboa de manhã bem cedo ou no final da tarde e tem cerca de um dia (ou somente poucas horas) para explorá-la, é um programa sugestivo. Inclui caminhar por um bairro histórico, tirar fotos panorâmicas, ver azulejos, o castelo e, possivelmente, até embarcar no 28.

Na paragem Miradouro de Santa Luzia vi o elétrico se encher de gente, turistas em especial, com o corredor a ficar aglomerado de pessoas em pé<sup>197</sup>. Isto, mesmo havendo um ou outro assento livre, o que para mim sugere serem utentes que permaneceriam por poucas paragens. Cheguei a observar uma jovem falante de francês, em pé, com uma mão a segurar na barra de apoio do elétrico, e com a outra a segurar um pastel, que ia comendo. Mas, se a associação com o turismo de massa dos cruzeiros e um certo “modo *fast-food*” de consumir atrações da cidade me chamou atenção ali, o mesmo ocorreu também com interações amistosas em meio a situações cotidianas de um transporte público. Como quando uma família de quatro pessoas (pai, mãe, filhos adolescentes), todos de máscara e o pai com um mapa nas mãos, chamou o elétrico nesta paragem<sup>198</sup>. No instante em que o veículo encostou, um idoso que se aproximava pelo passeio fez menção de subir antes deles. Ao perceber que estava prestes a

---

<sup>194</sup> Câmara Municipal de Lisboa, “*Terraços do Carmo e Elevador de Santa Luzia inaugurados*”, publicado em 10/6/2015. Disponível em: <https://www.lisboa.pt/atualidade/noticias/detalhe/terraços-do-carmo-e-elevador-de-santa-luzia-inaugurados> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>195</sup> Conforme rota a pé traçada no Google Maps, disponível em: <https://goo.gl/maps/rvx4MR5sBCWCyPwV7> [último acesso em 18/11/2021].

<sup>196</sup> Câmara Municipal de Lisboa, “*Novas acessibilidades à Colina do Castelo*”, disponível em: <https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/espaco-publico/novas-acessibilidades-a-colina-do-castelo> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>197</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 4 (26/8/2020), Visita 11 (16/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

<sup>198</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 4 (26/8/2020).

furar a fila, o idoso pediu desculpas, em português. O pai da família respondeu na mesma língua: “*Podes passar, temos que pagar*”. O idoso não passou: permaneceu a aguardar o embarque da família. E complementou, bem-humorado: “*Está tudo bem. Eu não pago!*”, ao que se seguiram risos.

O 28 continua a descer a colina<sup>199</sup>. Tendo em vista o movimento de turistas a flunar pelo passeio estreito à direita, que por vezes dão passos inesperados no alcatrão, o guarda-freio toca a campainha repetidamente para chamar-lhes a atenção<sup>200</sup>. É uma forma de poluição sonora com a finalidade de evitar acidentes, à qual se acrescenta o ruído estridente dos travões quando acionados, passíveis de audição bem antes que se visualize o eléctrico surgir na rua.

Embora se observem turistas no eléctrico e pelas janelas, seu fluxo de embarque e desembarque foi menos frequente na paragem seguinte, Limoeiro. Houve ocasiões em que o eléctrico sequer parou ali, e isto acabou por se refletir em poucos registos apontando esta localização em meu diário. Em mais uma interação amistosa entre desconhecidos, semelhante a outras que já testemunhara, observei quando, seguindo a orientação de uma senhora portuguesa, um grupo de três senhoras falantes de inglês desceu nesta paragem. Não sem antes despedirem-se, agradecidas. No contexto destes encontros, a informação de um “nativo” sobre a cidade é uma dádiva ao “forasteiro”. Nesta paragem vi também embarcarem duas mulheres, que presumi mãe e filha, com uma mala de viagem cada uma. Sentaram juntas num banco duplo, e depositaram as malas no chão do corredor, bem próximas a si. Dava para perceber a preocupação das duas em não obstruir (porém já obstruindo em parte) a passagem. Pondere-se também que o espaço ocupado por seus pertences não era superior ao espaço ocupado pelas sacolas de compra que me acostumei a ver embarcarem na Graça.

“É impossível não se cruzar com a Sé na sua estadia em Lisboa: quer suba ao Castelo, quer apanhe o 28, quer atravesse o rio ou contemple a cidade a partir dos vários miradouros virados a este (...)”, decreta o Turismo de Lisboa<sup>201</sup>. Não obstante a igreja histórica ser citada como um dos cinco monumentos mais visitados na cidade por turistas (Observatório Turismo de Lisboa 2019, 3-4 e 23), durante meu trabalho de campo, assim como no Limoeiro, nesta paragem não houve um fluxo marcante de passageiros no eléctrico. Conjecturo se não é um ponto mais visitado a pé, uma vez que a caminhada é um meio de locomoção e atividade de

---

<sup>199</sup> Este parágrafo e o próximo foram baseados nos registos em diário realizados na Visita 5 (31/8/2020), Visita 9 (9/10/2020) e Visita 13 (26/10/2020).

<sup>200</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 5 (31/8/2020).

<sup>201</sup> Visit Lisboa, “*Sé Catedral*”, disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/se-catedral> [último acesso em 20/11/2021].

lazer também bastante praticada por turistas na cidade (Ibidem, 18). Ou pelo meio de locomoção oferecido por um operador turístico contratado, como por exemplo os *tuk-tuks* que costumam ser vistos circulando ou estacionados em frente à Sé.

Todavia, foi antes de alcançar a paragem Sé, também em frente à igreja, que testemunhei um episódio envolvendo alguma tensão associada ao contexto pandêmico<sup>202</sup>. O guarda-freio parou o elétrico, desligou o motor e, sem abandonar seu posto, girou o próprio corpo no sentido dos passageiros. Irritado, anunciou para todos que a máscara é de uso obrigatório no elétrico, e que é proibido se debruçar nas janelas do veículo. Este vinha sendo, precisamente, o comportamento de uma jovem turista sentada logo à minha frente. Se inicialmente dirigia-se ao coletivo de passageiros, o guarda-freio então aponta para ela. A garota entende, o atende, e na mesma hora coloca sua máscara de volta. Até seu desembarque, na Baixa, não a vejo mais se debruçar na janela. Percebo que ela fala em francês com seu acompanhante, o que me leva a crer que, mesmo se não compreendeu as palavras exatas da repreensão que recebeu, ela sabia no quê estava errada. O rapaz aparenta a mesma idade que ela, mas seu comportamento no 28 não era igual ao dela, passível de protesto; assemelhava-se mais ao dos demais utentes. Quando religa o motor, o guarda-freio exclama um desabafo final que, a mim, soou nativista: “*Queres morrer?! Vais morrer no teu país! Não no meu!*”.

Ao cruzar o Largo Madalena, o elétrico 28 deixa para trás as ladeiras, curvas e vielas medievais que caracterizam os bairros por onde Lisboa começou a se construir, e adentra o traçado iluminista de arquitetura standardizada da Baixa Pombalina, epicentro da reconstrução da cidade após o terramoto que, no século XVIII, dividiu sua história entre antes e depois. Se as linhas do desenho urbano condicionam o movimento do veículo e, conseqüentemente, a experiência sensorial de viajar em seu interior, durante as oito quadras deste trecho os solavancos e ruídos são amenizados.

Seguindo reto pela Rua Conceição, as janelas à direita e à esquerda expõem montras em série de comércios ao nível do rés-do-chão. Há lojas abertas em outros tempos que permaneceram até o presente (garrafeira, barbeiro, queijaria, ourivesaria e, principalmente, retrosarias<sup>203</sup>), e há lojas abertas em anos recentes que procuram emular tempos passados<sup>204</sup>.

---

<sup>202</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 3 (20/8/2020).

<sup>203</sup> Somente no intervalo de quatro quarteirões entre a Rua da Prata e a Rua Áurea, há cinco retrosarias contempladas no projeto *Lojas com História*, que busca promover estabelecimentos avaliados como património cultural pelo grupo de trabalho responsável. Ver mais em: <http://lojascomhistoria.pt/> [último acesso em 22/11/2021].

<sup>204</sup> Como os dois comércios de conservas portuguesas que ficam frente a frente, um de cada lado da rua, na esquina com a Rua da Prata. Erguidas para atrair o *tourist gaze* (Urry 2002), há polémica em torno de lojas assim que, em matéria na imprensa, foram chamadas de “falsos comércios antigos”. Ver jornal Diário de Notícias

Há agências bancárias de todas as bandeiras, e um ou outro restaurante e hotel. Há também minimercados e, em maior número, lojas de *souvenir*. Nestas, invariavelmente, é possível ver expostas nas montras réplicas do elétrico 28 em escalas diversas. João, entusiasta dos elétricos com quem conversei, me chamou a atenção para o facto de que nem todas estas “lembranças de Lisboa” à venda no centro histórico reproduzem o elétrico 28 que percorre as ruas da cidade. “Outro dia, há pouco tempo, nas lojas de souvenir, estás a ver? No meio tinha um modelo... Faz de conta que era o nosso. E eu disse ao vendedor, o dono era um indiano. ‘Olha, este elétrico não é o nosso. É muito bonito, mas não é!’<sup>205</sup>. Por fim, na Rua Conceição há também estabelecimentos devolutos ou cobertos por tapumes. Do período em que realizei o trabalho de campo até este momento em que redijo a dissertação, a imprensa portuguesa cobriu em matérias variadas os impactos da pandemia no comércio da Baixa, bastante dependente da demanda que os fluxos turísticos proporcionam. Estima-se que passa de uma centena o número de estabelecimentos encerrados só naquela zona durante o período pandêmico<sup>206</sup>.

A paragem R. Conceição é certamente uma das mais movimentadas da carreira no fluxo de embarque e desembarque de passageiros<sup>207</sup>. Muitos turistas entre eles, que, dada a localização próxima a hotéis, à Rua Augusta e ao Terreiro do Paço, é de se imaginar que desçam ali em continuação ou encerramento de seu roteiro para o dia. Já entre os que embarcam nesta paragem, é possível que subam ali como parte de sua programação turística - ou até de forma mais improvisada, por oportunidade. Assim como a paragem Miradouro Santa Luzia, esta também fica a uma distância caminhável desde o Terminal de Cruzeiros de Lisboa, o que também pode contribuir para que haja conexões entre os embarques e desembarques em um e no outro<sup>208</sup>.

Tanto as lojas comerciais da própria via - sobretudo, as de conservas portuguesas - quanto seu cruzamento com a Rua Augusta exercem um efeito magnético sobre as câmeras dos passageiros, que chegam a se movimentar no interior do veículo para conseguir os melhores

---

(2016a), *Depois dos pastéis, agora uma ilegalidade com as enguias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/sociedade/depois-dos-pasteis-agora-uma-ilegalidade-com-as-enguias-5087226.html> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>205</sup> Entrevista realizada presencialmente com João de Azevedo em 23/5/2021, aos 59'50 de gravação.

<sup>206</sup> Conforme matéria do canal SIC Notícias (2021b), “*Entre as lojas que fecharam para sempre e as que resistem...*”, disponível em: <https://sicnoticias.pt/especiais/coronavirus/2021-07-23-Entre-as-lojas-que-fecharam-para-sempre-e-as-que-resistem-o-retrato-da-baixa-pombalina-0a597043> [último acesso em 3/11/2021].

<sup>207</sup> Este parágrafo e os dois seguintes foram baseados nos registos em diário realizados na Visita 4 (26/8/2020), Visita 9 (9/10/2020), Visita 12 (23/10/2020), Visita 13 (26/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

<sup>208</sup> Pouco mais de um quilómetro, que podem ser percorridos em cerca de 15 minutos. Conforme rota a pé traçada no Google Maps, disponível em: <https://goo.gl/maps/wMSSJKVbypkpvb7dA> [último acesso em 1/12/2021].

cliques. Os dois sentidos da carreira 28 percorrem paralelos esta rua, em linha reta e plana, e foi possível observar o elétrico passar bem próximo no sentido contrário, também com vários turistas a contemplar o que viam pelas janelas. De cá, registos fotográficos do elétrico de lá, e vice-versa. Entre os que ali embarcam, há igualmente uma preocupação especial em registar o passeio em imagens, sem perder uma cena, desde o momento em que se acomodam. Em uma mesma ocasião, observei dois casais de turistas que subiram na paragem R. Conceição. O primeiro estimei ter na faixa dos 50 anos; falavam francês. O homem trazia um guia turístico enfiado no bolso de trás da calça, e já subiu com uma câmara na mão. Sentou-se sozinho em um banco duplo à esquerda, separado da mulher com quem chegou, e não tirou mais olhos e lentes da janela, até o momento de desembarcar. O segundo era falante de espanhol e devia ter no máximo 30 anos. Ambos se acomodaram no assento reservado, porém separados: o homem no assento à esquerda, a mulher no assento à direita. Os dois foram filmando com seus telemóveis o percurso inteiro pelo tempo que lá permaneceram, através da janela dianteira do elétrico - estavam nos assentos mais próximos do guarda-freio. Me pareceram ter subido ali com este exato plano.

Em outra ocasião, naquela paragem vi embarcar um trio de amigas na faixa dos 20 anos, falantes de francês. Enquanto estiveram no elétrico, seu comportamento em nada se sobressaiu daquilo que observei como rotineiro no elétrico - seja da parte de turistas, ou mesmo de “locais”. O que tornou sua presença chamativa (ao menos, para mim) foi que, através de seus pertences e adornos, ainda que irrefletidamente, elas ostentavam um poder de renda distinto ao revelado pelos objetos de outros utentes. Uma, duas, ou as três exalavam um perfume forte, que se alcançou meu olfato na distância em que eu estava, certamente também se fez notar por outros passageiros. Além de maquiagens, acessórios dourados e cortes de cabelo semelhantes, as três calçavam tênis brancos, cada par de uma diferente marca internacionalmente conhecida<sup>209</sup>. As três carregavam bolsas que me pareceram caras. Como eu desconhecia as marcas estampadas nelas, tomei nota de uma, para depois buscar informações a respeito na internet - e descobri ser de uma grife italiana prestigiada, cujos preços podem variar entre centenas e milhares de dólares por bolsa<sup>210</sup>. Isto no mesmo modal do transporte público lisboeta em cuja parede interna há um aviso afixado, dizendo em língua portuguesa, inglesa e francesa para ter “*Cuidado com os carteiristas*”. Tem algo de paradoxal em ostentar pertences cujo

---

<sup>209</sup> Nomeadamente, das marcas Puma, Adidas e Fila.

<sup>210</sup> A ignorância de partida era toda minha, pois muito possivelmente quem lê isto agora conheça há tempos a marca, e tenha noção dos preços de seus produtos. Chama-se Moschino, e consideremos que se tratava de produtos “oficiais” - e não contrafeitos. Os preços encontrei no comércio eletrônico da empresa, disponível em: [https://www.moschino.com/us\\_en/moschino/women/bags/handbags.html](https://www.moschino.com/us_en/moschino/women/bags/handbags.html) [acesso em 25/7/2021].

consumo é inacessível para muitos num lugar público onde a preocupação com furtos é explicitada até na comunicação institucional.

Passada a Rua da Conceição, a carreira segue por outro trecho de encosta: a colina do Chiado. Embora estejam ainda em meio à zona central, onde há muita circulação de turistas, as duas paragens neste intervalo íngreme (uma é a Lg. Academia Nacional Belas Artes; a outra é a R. Vitor Cordon / R. Serpa Pinto) não tiveram movimentos e comportamentos registados em diário<sup>211</sup>. Observei poucos embarques e desembarques por ali, de pessoas a turismo ou não.

Vencida a subida, o elétrico encontra a paragem Chiado logo que entra no largo de mesmo nome<sup>212</sup>. Defronte a ela fica a escadaria de entrada para a estação de metro Baixa-Chiado, atrás da qual se espalham esplanadas. Alguns artistas de rua, cotidianamente vistos neste pedaço, direcionam suas apresentações para quem porventura ocupe estas esplanadas; um papel que de modo habitual é desempenhado por turistas, que aproveitam para tirar uma foto com a estátua de Fernando Pessoa localizada ali também. Trata-se um dos lugares mais turísticos de Lisboa, conferido por quase 100% das pessoas que visitam a capital portuguesa (Observatório Turismo de Lisboa 2019b, 23). Já a paragem seguinte, homônima e em frente à Praça Luís de Camões, tem a especificidade de ser um ponto de encontro para excursões turísticas realizadas a pé. Ao passar por ali, pude observar grupos a se formarem, cada um em torno de uma pessoa com um guarda-chuva colorido - seu provável guia na ocasião<sup>213</sup>.

A observar pela janela do elétrico, o movimento de turistas nos entornos da paragem Chiado e da paragem Pç. Luís Camões me pareceu um só, contíguo. A distância entre uma e outra se percorre a pé, em dois minutos<sup>214</sup>, e pelos passeios públicos deste intervalo viam-se grupos maiores ou menores de turistas a ir e vir, caminhando quase que aglomerados. Dado o desenho intrincado da malha urbana neste retalho, também o trânsito de veículos diversos provoca aglomerações, e obriga seus agentes a improvisar negociações sobre o espaço. Como

---

<sup>211</sup> Pelo menos, não no sentido da carreira em que por ora estamos. No capítulo 4.7 (“Perdidos e achados no retorno”), passaremos por algumas observações registadas neste trecho específico.

<sup>212</sup> Este parágrafo e os três seguintes foram baseados nos registos em diário realizados na Visita 4 (26/8/2020), Visita 9 (9/10/2020), Visita 10 (14/10/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 13 (26/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

<sup>213</sup> Algumas investigações acadêmicas realizadas na última década em Lisboa examinam de modo aprofundado como a cidade é apresentada a turistas através do trabalho destes profissionais. Catarina Freire Leal acompanhou dois guias de turismo “alternativo” em passeios pelo centro histórico de Lisboa, observando tanto sua maneira “oficial” de informar sobre a cidade, quanto suas opiniões e críticas particulares nos bastidores (Leal 2014). Já Gabriela Levy Dinkhuysen explorou os fundamentos do conceito de “desenvolvimento sustentável” para tanto avaliar os impactos das práticas de guias contemporâneos, quanto tentar propor novas formas de atuação neste sentido (Dinkhuysen 2017).

<sup>214</sup> Conforme rota a pé traçada no Google Maps. Disponível em: <https://goo.gl/maps/8WH9hSSHrk1yeNQR8> [último acesso em 20/11/2021].

quando, na esquina em que o Largo do Chiado encontra a Rua da Misericórdia, dois carros avançaram frente ao semáforo que ficara vermelho, e assim obstruíram os carris do eléctrico. O guarda-freio pôs-se então a soar a campainha, sem cessar, até que saíssem do caminho.

Alguns atores e modos de atuar observados no interior do eléctrico e já analisados ao longo deste texto também se repetiram aqui, como o de pessoas que embarcam juntas e viajam separadas. Após subir na paragem Pç. Luís Camões, vi quando uma família de falantes de francês (pai, mãe e duas filhas adolescentes) reproduziu este comportamento. O pai ocupou sozinho o assento reservado duplo à direita. A filha mais nova ocupou sozinha o assento reservado à esquerda. A mãe e a outra filha ficaram juntas, em um dos assentos duplos regulares, mais ao fundo do eléctrico. Foi nesta mesma altura onde observei dois passageiros adultos que, pelos traços fenotípicos, presumi serem nascidos (ou descendentes de nascidos) em algum país sul-asiático, como Índia ou Bangladesh. Ao mesmo tempo em que não levavam objetos que indicassem serem turistas (como sandálias esportivas, mochilas, chapéu, óculos escuros, câmeras em punho, guias de bolso, mapas...), e sim que eram residentes em uma situação cotidiana de uso do transporte público, um apontava para o outro ver as cenas que passavam pela janela. Na prática, estavam a fazer turismo, contemplando as paisagens da cidade reveladas pelo movimento do eléctrico. Mas, talvez, estivessem a fazê-lo sendo moradores, e não visitantes de Lisboa, o que reforça novamente a perspectiva do turismo como forma de *dwelling* (Pons 2003).

Entre o Chiado e o Camões, nos entornos das suas paragens, a aparição do 28 atrai o olhar e aciona o registo fotográfico dos transeuntes de forma quase automática. De dentro do veículo, é perceptível como as atenções à volta se viram para nós, passageiros, invariavelmente acompanhadas por lentes fotográficas de telemóveis. Como se o eléctrico fosse uma espécie de espetáculo gratuito, encenado no espaço público em horários regulares, para contemplação de espectadores que se encontram em lugares turísticos ao redor de sua carreira<sup>215</sup>. Qualquer utente do eléctrico, turistas aí incluídos, ao embarcar no 28 para se locomover de um ponto a outro de Lisboa (por lazer, dever ou pelo motivo que tiver), inevitavelmente é incorporado como figurante deste espetáculo. Em cartaz, aquela representação visual da cidade de que muitos tomaram conhecimento antes de visitá-la corporalmente, (através de uma publicação de *digital influencer*, matéria no jornal, programa de TV, anúncio publicitário, relatos de amigos...) agora apresentada em uma performance ao vivo. Além de seus significados de transporte público e de lugar turístico para quem nele embarca, o eléctrico 28 é também

---

<sup>215</sup> Como no café *A Brasileira*, no Chiado, ou na esplanada na Praça Luís de Camões, por exemplo.

entretenimento visual para quem o contempla de fora. Ao mesmo tempo em que, ao fazer turismo em Lisboa, alguém pode consumir o elétrico 28 (passear nele; comprar um souvenir que o replica em miniatura; fazer uma refeição em um estabelecimento todo decorado com o tema dele...), ao registrá-lo visualmente e compartilhar esta imagem com outros potenciais visitantes, este turista contribui para a reprodução da atratividade turística de Lisboa.

Sendo o troço entre as paragens Chiado e Pç. Luís Camões um recorte da cidade notório por atrair e concentrar fluxos de turistas, é compreensível que esta sensação, de se perceber como “objeto cênico” de representações visuais produzidas por outros, tenha se manifestado de maneira mais perceptível por ali. No entanto, ao longo da carreira como um todo, a situação foi um padrão recorrente. Vi isto ocorrer no Chiado, mas também na Rua Escolas Gerais, no Largo Portas do Sol, na descida da Sé, na esquina da Rua Augusta<sup>216</sup>, e em outros trechos por onde ainda passaremos. A cada esquina lisboeta cruzada pelo elétrico, poderia surgir uma câmara apontada para nós. Muitas, por oportunidade, de maneira improvisada. Outras com um pouco mais de deliberação. Por vezes, foi possível perceber a pessoa previamente na rua, com a câmara ou telemóvel apontado para um enquadramento específico da paisagem, aguardando o elétrico (onde eu me encontrava) passar para se encaixar no ângulo imaginado. Houve também quem agisse em dupla: uma pessoa ficava responsável por este enquadramento técnico, e a outra aguardava em cena a entrada do elétrico para com ele contracenar no registo visual. Durante estes preparativos, em que a cena já está montada e falta apenas o elétrico entrar em sua posição, consegui algumas vezes registrar a situação. Estas ocasiões, em que as lentes de lá e de cá convergiam no meio e divergiram no fim, me parecem sintetizar, com uma imagem verossímil, a diferença no campo entre antropólogo e turista. Pelo menos, no contexto da minha investigação. Um turista embarca no elétrico e tira fotos da cidade, ou circula pela cidade a tirar fotos do elétrico. Este antropólogo tirou fotos do turista a tirar fotos, *no e do* elétrico.

---

<sup>216</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 1 (15/7/2020), Visita 3 (20/8/2020), Visita 4 (26/8/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 13 (26/10/2020) e Visita 17 (10/11/2020), Visita 18 (11/11/2020).



**Imagens 23, 24 e 25:** Qualquer passageiro do eléctrico em qualquer momento e em qualquer ponto da carreira 28 pode vir a ser fotografado. Registadas pelo autor em 15/7/2020 (Img 23); 9/10/2020 (Img 24) e 14/10/2020 (Img 25).



**Imagem 26:** E qualquer pessoa próxima a qualquer ponto da carreira 28 em qualquer momento pode vir a ser fotografada por um passageiro qualquer do elétrico. Registada pelo autor em 16/10/2020.

Mesmo durante minhas últimas visitas de campo, com uma ausência visível de turistas no elétrico e na cidade, por vezes ainda pude observar pessoas posicionadas com suas câmeras, em esquinas estratégicas, para registrar o 28 em determinado cenário. O que me leva a inferir que este comportamento até tem bastante sinergia com a atividade turística, mas não depende dela. É um comportamento que pertence mais ao elétrico do que ao turismo, sendo ambos aspectos cotidianos de Lisboa neste início de século XXI. Se uma das imagens de Lisboa mais facilmente reconhecíveis (e “exportadas”) é a do elétrico ambientado nos bairros históricos percorridos pela carreira 28, então quaisquer representações visuais que se produza de Lisboa (em formatos jornalísticos, publicitários, para entretenimento....) podem vir a conter algum registo do elétrico 28. Isto pode incluir, por exemplo, a gravação de uma reportagem, uma telenovela, um ensaio editorial de moda, ou a produção de um portfólio profissional de fotógrafo. Em novembro de 2020, tomei nota da presença no Miradouro de Santa Luzia de uma equipe de filmagem a montar seu set de gravação<sup>217</sup>. Eram equipamentos profissionais e uma equipe numerosa. Não era um indivíduo a fazer *tik-toks*, *stories* e *selfies* com seu telemóvel

---

<sup>217</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 16 (9/11/2020) e Visita 19 (12/11/2020).

particular. Nesta mesma visita, mais à frente na carreira na Rua Poiais de São Bento, registei: “Um rapaz aguarda na esquina com sua câmara semiprofissional o eléctrico onde estou passar”. Três dias antes, também registei quando, na Rua Paiva de Andrade, quase no Chiado, uma mulher vestida em trajes de gala posava no passeio, tão próxima dos carris que chegava a ser imprudente. Alguns metros para lá, encostado na escadaria da Travessa dos Teatros, um homem agachado apontava uma câmara sofisticada para ela. Aguardavam o momento exato da passagem do 28 para registar a cena. Além de elemento cenográfico de estética *vintage*, o eléctrico atesta que um registo visual foi realizado em Lisboa.

Nestas visitas finais de campo, a menor presença não somente de turistas, mas de passageiros em geral no eléctrico, me permitiu observar também algumas interações mais afetuosas entre utentes e guarda-freios<sup>218</sup>. Até então, eu não as percebera tão frequentes. Havia casos pontuais de gentileza, mas rotineiro mesmo era o silêncio e a indiferença ao embarcar. Não excludo que meu olhar antes estivesse a priorizar outros atores e comportamentos. Contudo, em minhas observações, estas interações passaram a ser mais evidentes conforme o espaço do eléctrico ficou menos concorrido. Certa vez, após tomar notas de pessoas diversas a cumprimentar o guarda-freio em paragens diferentes (uma idosa; uma jovem com sacolas de compras; uma mulher de fenótipo asiático; na Graça e no Chiado...), registei em diário: “Tenho a impressão de que os ‘bons dias’, ‘boas tardes’ e ‘obrigados’ estão mais latentes na visita de hoje. Ou estariam mais audíveis e notáveis, justamente pela não-competição com outras fontes de atenção?”. No dia seguinte, na paragem Lgo. Portas Sol, cujo miradouro logo em frente se encontrava vazio de turistas, embarcou um senhor conhecido da guarda-freio, que perguntou sobre a mãe dela: “*Como anda?*”. E viajou em pé, próximo a ela na cabine de entrada, por vezes dando passagem a algum outro utente que embarcava. Por pouco mais de cinco minutos, os dois estiveram a conversar amigavelmente, enquanto o 28 seguia em movimento, até o homem descer na Rua da Conceição. No dia seguinte a este, ainda durante o embarque inicial no Martim Moniz, com o eléctrico vazio a aguardar passageiros, uma idosa se aproximou da paragem e o fiscal da Carris ali posicionado a recebeu de modo bem-humorado: “*Boa tarde! Tens o eléctrico só para si, olha!*”. A senhora se acomodou, sem ser no assento reservado, e continuou a prosa através da janela do eléctrico: “*Olhe, e o seu menino, como é que vai?*”. “*Sai às 16h30!*”, respondeu o fiscal em pé no passeio. “*E vais buscá-lo?*”, sustentou ela. A conversa prosseguiu neste tom cordial até o eléctrico começar a se movimentar, quando pela janela a idosa se despediu com um “*Pra semana!*”.

---

<sup>218</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 16 (9/11/2020), Visita 17 (10/11/2020) e Visita 18 (11/11/2020).

Quando conversamos por e-mail, o guarda-freio Rafael descreveu de forma paradoxal o contexto pandêmico de ausência do turismo. Ao mesmo tempo em que ele contava com o retorno da programação do “velho normal”, esta conjuntura esvaziada de utentes significou um interlúdio em meio a uma rotina de ritmo intenso: “Lisboa passou a ser dos lisboetas e o quotidiano mudou, menos trânsito, mais tempo para se fazer as viagens e mais tempo de repouso nos terminais. Lisboa pode respirar e ganhar novo fôlego, para que quando a pandemia passar, possamos novamente receber da melhor forma possível e de sorriso na cara quem nos visita<sup>219</sup>”. A guarda-freio J. que, assim como Rafael, também foi entrevistada por e-mail, apresentou uma percepção convergente com a de seu colega: “Durante a pandemia, para quem estava habituado ao frenesim de um dia no centro, sentimos bastante diferença no quotidiano e, honestamente, quase todos sentimos imensa falta da vida, do movimento, das diferentes línguas e culturas... Efetivamente, hoje em dia Lisboa é uma cidade turística. Essa característica já está demasiado interligada, não tem como desassociar<sup>220</sup>”. Expressa em suas próprias palavras, a conclusão de J. é, novamente, expressão de uma percepção do turismo enquanto modo de *dwelling* (Pons 2003) já assimilado em Lisboa.

O trecho mais turístico da carreira 28 em grande parte se justapõe à zona mais turística da cidade, mas os limites de suas fronteiras não me parecem idênticos. Não obstante as duas paragens seguintes (Calhariz e Sta. Catarina), estarem localizadas entre o Bairro Alto e o Ascensor da Bica, lugares que reconhecidamente atraem turistas em Lisboa - sobretudo, jovens adultos e no período noturno, para lazer boêmio<sup>221</sup> -, segundo minha observação, elas já se encontram nos confins do troço turístico da carreira. Daqui até o ponto final, embora não deixasse de haver passageiros a turismo no elétrico, seus movimentos, comportamentos e presença, em geral, não chamaram atenção como nas logo anteriores. Possivelmente, por minha

---

<sup>219</sup> Entrevista com Rafael, guarda-freio da Carris, realizada em 17/5/2021.

<sup>220</sup> Entrevista com J., guarda-freio da Carris, realizada em 29/5/2021.

<sup>221</sup> Há bastante variedade de investigações académicas e coberturas jornalísticas a respeito desta zona, também antiga, de Lisboa. Especialmente sobre o Bairro Alto, a literatura é extensa. Contudo, é de se destacar que Nofre & Malet Calvo (2019), ao investigarem a prática local do *pub crawl*, produziram uma análise focada especificamente nas características identitárias desta boemia juvenil noturna no bairro, e suas associações com a atividade turística em Lisboa. Já sobre o bairro da Bica, hoje circunspecto à administração da Junta de Freguesia de Misericórdia, a antropóloga Graça Índias Cordeiro produziu uma etnografia sobre suas formas de sociabilidade e expressões culturais particulares, contextualizando em uma perspectiva ampla no tempo histórico e no espaço urbano da cidade antes do surto de turistificação das últimas décadas (Cordeiro 1997). Volta e meia também surgem polémicas na opinião pública decorrentes de conflitos de interesse sobre o direito à cidade e a sustentabilidade do turismo no Bairro Alto. Exemplos podem ser encontrados em duas matérias do jornal Diário de Notícias (2018a; 2017): “Lixo em Lisboa aumenta no verão: turistas desleixados ou falta de meios de limpeza?”, disponível em: <https://www.dn.pt/cidades/lixo-em-lisboa-aumenta-no-verao-turistas-desleixados-ou-falta-de-meios-de-limpeza-9720546.html> ; e “Câmara aguarda autorização para instalar sensores de ruído no Bairro Alto”, disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/camara-aguarda-autorizacao-para-instalar-sensores-de-ruido-no-bairro-alto-5665060.html> [últimos acessos em 3/11/2021].

observação ter se restringido a dias úteis e período diurno, horário distinto daquele em que notoriamente tal zona recebe estes fluxos de pessoas?<sup>222</sup> Facto é que não foi possível estabelecer conexões entre o turismo no eléctrico e o turismo no Bairro Alto e Bica. Entre os atores sociais diversos que já vimos cruzar seus caminhos com o do 28 nesta jornada, pessoas idosas foram as mais registadas nestas duas paragens em sequência na Calçada do Combro<sup>223</sup>. E muitos dos comportamentos já observados antes na carreira foram aqui reproduzidos. Uma senhora embarca com a ajuda de uma bengala e, embora todos os assentos livres estejam livres, ela opta por se sentar em outro lugar. Duas jovens voluntariamente cedem seus assentos ao perceberem duas idosas prestes a embarcar, numa movimentação já neste texto antes chamada de “dança das cadeiras”.

O eléctrico segue a a3.1 vançar pela mesma via, a Calçada do Combro, que agora entra em declive acentuado e isto faz com que o veículo ganhe velocidade. Em duas visitas seguidas com apenas dois dias de intervalo entre elas<sup>224</sup>, vi um guarda-freio conduzir de maneira temerária nesta ladeira, e outro conduzir com a devida cautela. Modos subjetivos de comandar o eléctrico têm impacto sensorial direto em quem por ele é conduzido (mais ruído, mais sacolejo, menos contemplação visual), e isto pode resultar em experiências bastante distintas no 28.

Na base da descida fica o Largo Dr. António de Sousa Macedo, onde há uma bifurcação dos carris respectivos ao sentido Centro-Bairro e Bairro-Centro. À esquerda, o sentido da volta vem pela mão contrária da Rua Poço dos Negros. Quem está a vir do Martim Moniz (como nós) segue pela direita, alcançando então a paragem Cç. Combro, homônima à rua por onde chegamos. Além de uma senhora que vi embarcar<sup>225</sup> carregando duas sacolas de compras, numa repetição de um modo de usar o eléctrico já observado em outros trechos da carreira e deste texto, não houve outros registos em diário naquela paragem a se destacar aqui.

O eléctrico 28 prossegue pela Rua Poiais de São Bento, em mais um trecho de vias estreitas e sinuosas, edificado antigo e roupas a secar nos estendais pelas fachadas. Quem ainda

---

<sup>222</sup> As visitas de campo não foram realizadas em finais de semana (assim como em horários noturnos durante a semana) porque, conforme descrito no capítulo 3.1 (“Pontos de partida”), entendi ser mais provável observar encontros entre mobilidades diversas aos dias úteis em horário comercial. Sendo uma intenção estabelecer algum tipo de rotina para identificar padrões de comportamento e personagens frequentes, foi do meu entendimento que era menos provável turistas passearem no 28 à noite, assim como era menos provável que quem o utiliza em movimentos pendulares diários, também o tomasse de final de semana. Em retrospecto, percebo quão interessante teria sido observar também os usos do eléctrico 28 como meio de transporte para a vida noturna.

<sup>223</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 1 (15/7/2020) e Visita 19 (12/11/2020).

<sup>224</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 2 (18/8/2020) e Visita 3 (20/8/2020).

<sup>225</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 1 (15/7/2020).

se encontra nele a turismo também tem neste emaranhado urbano de estética peculiar uma motivação para novos registos visuais. O que não observei foram turistas a desembarcar neste trecho, que inclui a paragem R. S. Bento / Cç. Estrela. Se a região que vai de Alfama ao Chiado, passando pela Mouraria, Castelo e Baixa, constitui o centro histórico de Lisboa, esta região em que agora entramos pode ser considerada o centro político de Portugal, dada a proximidade com a Assembleia da República e o Palácio de São Bento. Quando percorremos Alfama, abordamos as transformações urbanas e socioculturais que o bairro vem passando na última década. Esta zona em que agora estamos, mais recentemente e com suas expressões particulares, também vem passando por processo semelhante, associado ao trânsito de mobilidades e estilos de vida diversos na Lisboa contemporânea. Em que, ao nível do rés-do-chão, comércios antigos são fechados e novos negócios são abertos, por vezes, com nomes e donos estrangeiros<sup>226</sup>. Por vezes, a vender objetos de design produzidos artesanalmente. Por vezes, a comercializar cappuccinos e a oferecer gratuitamente sinal de *wi-fi*. Em que edifícios antigos e degradados podem amanhecer cobertos por tapumes, para dali a algum tempo reabrirem como imóveis reformados e alojamentos locais.

Alguns conflitos de interesse viário vistos em ruas mais próximas ao centro histórico também foram observados neste trecho<sup>227</sup>. Como quando, na esquina da Calçada da Estrela com a Rua São Bento, no exato ponto em que os dois sentidos da carreira se reencontram após terem bifurcado, o guarda-freio precisou exigir ação do motorista de um caminhão que fazia entregas para um talho. Com a parte traseira do veículo a invadir o espaço da carreira, o motorista incentivava o guarda-freio a tentar passar de qualquer maneira, ao que o responsável pelo elétrico contra-argumentava: “*Não passa! Não passa! Tens que andar para trás!*”. Em outra ocasião nesta mesma esquina, o dono de uma mota a deixou estacionada de forma a obstruir a passagem do elétrico. Então, o guarda-freio pôs-se a tocar a campainha até o responsável aparecer.

Seguindo pela estreita Calçada da Estrela e começando um novo trecho em aclave, ao chegar na esquina com a Rua Correia Garção, a paisagem circundante se abre em uma grande clareira urbana, onde repousa em escala monumental a Assembleia da República<sup>228</sup>.

---

<sup>226</sup> Uma cobertura jornalística informal sobre este cenário em mudança pode ser encontrada em matéria publicada na revista semanal Visão (2019), “*Triângulo de S. Bento: O novo bairro que anima Lisboa*”, disponível em: <https://visao.sapo.pt/visaose7e/comer-e-beber/2019-02-14-triangulo-de-s-bento-o-novo-bairro-que-anima-lisboa/> [último acesso em 20/11/2021]

<sup>227</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 11 (16/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

<sup>228</sup> Este parágrafo e o próximo foram baseados nos registos em diário realizados na Visita 8 (7/10/2020), Visita 9 (9/10/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 12 (23/10/2020), Visita 18 (11/11/2020) e Visita 20 (13/11/2020).

Invariavelmente, o edifício que passa pelas janelas à direita atrai o olhar de quem se encontra no elétrico a turismo. “*Excuse me, do you know in which part of the city we are?*”, me pergunta uma passageira com quem até então eu não tivera qualquer diálogo. Efeito semelhante é provocado pelas movimentações sociais e políticas que ali se fazem visíveis para qualquer utente do 28. Em pelo menos duas ocasiões, ao atravessar este trecho foram observadas passeatas em frente à Assembleia. Com caminhões de som, palavras de ordem aos megafones, e aglomerações de pessoas a carregar cartazes, nas duas vezes interditavam o trânsito da Rua Correia Garção - sem, no entanto, obstruírem a carreira do elétrico.

Outra forma da Assembleia se fazer presente no elétrico, não pelas janelas, mas em seu interior, foi que, na paragem seguinte (Cç. Estrela / R. Borges Carneiro), a mais próxima a ela, em mais de uma ocasião vi embarcarem homens engravatados<sup>229</sup>. Não que um passageiro trajar paletó e gravata fosse um facto alienígena ao elétrico, mas em outras ocasiões observadas não se revelou como padrão; pareceu mais questão de agencialidade subjetiva de um passageiro que escolheu se vestir assim. Nesta localização, a repetida entrada em cena deste figurino em pessoas diferentes, ao meu olhar evidenciou o uso do 28 como meio de transporte para se deslocar por Lisboa da parte de servidores daquele órgão. O código formal de vestimenta, tão identificado com o meio político quanto identificável pela observação, possibilita inferir esta relação, ainda mais por ocorrer naquele lugar da cidade. Curioso foi observar, já na “segunda onda” do trabalho de campo, quando havia somente quatro passageiros no 28 (incluindo a mim), um jovem rapaz embarcar nesta mesma paragem carregando uma prancha de surfe - este sim, um objeto insólito em minha observação.

---

<sup>229</sup> Homens brancos e de cabelos brancos, registre-se. Não se quer aqui generalizar esta questão identitária, mas tampouco ignorar que se repetiu em minhas observações.



**Imagem 27:** Pela janela do elétrico em movimento observa-se as manifestações de movimentos sociais em frente ao edifício da Assembleia da República. Registada pelo autor em 13/11/2020.

Seguimos em aclave pela Calçada da Estrela que, após ultrapassar a Assembleia, torna-se uma rua menos estreita, com passeios mais caminháveis dos dois lados. Na paragem seguinte, chamada Cç. Estrela / R. Dr. Teófilo Braga, ainda num momento em que o turismo se fazia mais presente, testemunhei um evento inesperado<sup>230</sup>. Inesperado para mim, ao menos; enquanto utente-observador foi a primeira vez em que o vi ocorrer. O elétrico onde eu viajava estava bastante próximo do elétrico logo à frente na carreira, os dois enfileirados. Ao pararem juntos neste ponto, a guarda-freio do elétrico dianteiro desceu dele e veio até o nosso, onde se pôs a conversar com o guarda-freio de cá. Ela então retornou para o elétrico que comandava e, fato contínuo, os passageiros de lá desceram e vieram se juntar aos passageiros de cá, em um só veículo. Entre todos estes, visivelmente, uns tantos turistas. De modo semelhante ao que foi observado no início do trajeto - quando, ao invés de seguir pela Rua da Palma ao sair do Martim Moniz, por vezes foi feita uma conversão à direita para cortar caminho e recuperar a programação horária atrasada -, não houve qualquer anúncio ao público feito pelo guarda-freio do nosso elétrico. Tampouco percebi reações contrárias por parte dos passageiros de nenhum dos dois veículos - nem turistas, nem os demais. O elétrico que estava à frente seguiu caminho somente com sua guarda-freio a bordo, fazendo mais adiante um desvio para sair da carreira. O elétrico em que estávamos seguiu caminho com os passageiros de lá e de cá reunidos. Teria

---

<sup>230</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 6 (16/9/2020).

sido este também um caso de “solução prevista para situações imprevistas”, uma resposta programada para circunstâncias extraordinárias que se mostram frequentes? Como algum problema mecânico, algum atraso nas escalas de horário, ou alguma questão privada da guarda-freio que prosseguiu sem passageiros? Facto é que, sendo o 28 tanto meio de transporte público quanto lugar turístico, os eventos inesperados da rotina do transporte público impactam a experiência turística, assim como os imprevistos cotidianos de um lugar turístico podem interferir no itinerário do transporte público.

O trecho em aclave termina quando chegamos à Praça da Estrela, onde à esquerda ergue-se em escala monumental a Basílica da Estrela e, à direita, de frente para ela, se encontra o verde Jardim da Estrela. Entre uma e outro fica a paragem, que também leva este mesmo nome. Ao desembarcar nela, logo ao lado do portão do jardim, um quiosque cuja estética mimetiza o elétrico comercializa insumos. “A Basílica da Estrela é um ponto de paragem obrigatório em Lisboa. É ainda literalmente um ponto de paragem do elétrico 28, que também é obrigatório na sua visita a Lisboa”, decreta o Turismo de Lisboa, com opção de leitura em outros cinco idiomas<sup>231</sup>. Este é, portanto, um lugar turístico “oficialmente” recomendado na cidade. E durante esta investigação foi possível constatar que havia, sim, quem pegasse o elétrico 28 a passeio com a intenção de descer aqui, fazendo tanto do fim quanto do meio para lá chegar um programa turístico integrado.

No início de minha observação, era comum haver trocas nesta paragem, entre turistas a viajar dentro e turistas a aguardar fora do elétrico<sup>232</sup>. Em mais de uma ocasião, observei passageiros estrangeiros a tentar se informar sobre qual a paragem certa a descer para visitar “a Estrela”. Certa vez, estávamos na paragem Rua da Graça quando embarcou uma família de turistas. Em língua portuguesa, mas com uma pronúncia bem carregada de acento estrangeiro, o filho adolescente (que estava junto com aquelas que imaginei serem sua mãe e irmã caçula) perguntou ao guarda-freio: “*Bairrrrrro Estrrrrela?*”. O guarda-freio respondeu com um aceno de cabeça afirmativo, porém silencioso. Ao nos aproximarmos dali, levantei-me do meu assento, e dei alguns passos até o banco onde a família estava para pro-ativamente lhes avisar da paragem. Ainda que tenha sido abordado em inglês, a primeira reação do adolescente foi refutar minha interação: “*No, no, no!*”. Talvez tenha presumido que eu estava a pedir ou

---

<sup>231</sup> Visit Lisboa, “*Basílica da Estrela*”, disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/basilica-da-estrela> [último acesso em 20/11/2021].

<sup>232</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 1 (15/7/2020), Visita 7 (1/10/2020) e Visita 8 (7/10/2020).

oferecer algo<sup>233</sup>? Insisti: “*You wanted to go to Estrela, right?*”. “*Yes!*”, ele por fim entendeu. “*It’s here*”, indiquei. Ele não me agradeceu, mas pude ver que a família desceu naquela paragem - e eu voltei para o assento onde antes estava. Em outra feita, ainda no Martim Moniz, com o elétrico parado antes de partir, observei uma mulher sonoramente portuguesa perguntar ao guarda-freio: “*Bom dia! Vai para a Estrela, não vai?*”. Após a resposta afirmativa, ela então repassou esta confirmação, falando em inglês, para outras duas mulheres.

Nesta paragem, em pelo menos quatro visitas distintas, observei uma troca de turnos entre guarda-freios<sup>234</sup>. Ou seja, em meio a uma viagem da carreira, ao encostar na paragem Estrela, um guarda-freio saiu e outro diferente entrou, continuando a conduzir o elétrico a partir dali. Me pareceu inusitado quando, na primeira vez, vi o guarda-freio desligar o motor na paragem, pegar sua mala de mão e numa banana, e sair do veículo sem dizer qualquer coisa. Não demorou para que outro guarda-freio, trajando uniforme idêntico, assumisse seu posto, também sem se comunicar com os passageiros. Na vez seguinte, o trabalhador que encerrou seu turno falou algo sobre os travões, mas para o substituto, e então se despediu dele: “*Vou-me embora. Bom serviço!*”. Dada a repetição, anotei: “(...) há então algum tipo de padrão; é normal acontecerem estas trocas durante o trajeto”. Na quarta vez, o guarda-freio que conduzia o elétrico, ao se aproximar da paragem, tocou a campainha de maneira frenética e repetitiva. Já estávamos na “segunda onda” de minha observação e foi na penúltima incursão ao campo que realizei. Somente nesta ocasião, e em virtude deste alarido, percebi haver, bem ao lado da Basílica, uma guarita onde se encontravam outros funcionários uniformizados da Carris. Eles acenaram de volta para seu colega, que acabara de chegar ao que, então entendi, é um posto de trabalho (e, por que não, ponto de encontro?) do estafe. De lá, um deles veio caminhando, trazendo sua mochila. O guarda-freio desligou o motor, pegou seus pertences pessoais e desembarcou. No passeio da paragem, ainda trocou algumas palavras com seu substituto, e ambos se despediram, com o último a assumir o expediente<sup>235</sup>.

---

<sup>233</sup> Não nego que, indiretamente, eu tinha, sim, segundas intenções. Àquela altura do trabalho de campo eu ainda não conseguira estabelecer diálogos com outros utentes do elétrico. Oferecer ajuda a turistas foi uma das táticas que imaginei poderem ser uma porta de entrada para interações mais consistentes. Assim, eu estava a improvisar neste momento, mas não, não foi eficiente. Nenhuma das conversas e entrevistas com “o outro” que tive nesta investigação começaram com um oferecimento de ajuda da minha parte. Neste caso específico, acabei por ajudar alguém que não me pediu ajuda – e que pareceu estranhar esta abordagem. Refletindo sobre isto, entendi que esta não era uma boa ferramenta para meus objetivos, e logo a abandonei.

<sup>234</sup> Este parágrafo e o próximo foram baseados nos registos em diário realizados na Visita 4 (26/8/2020), Visita 5 (31/8/2020), Visita 18 (11/11/2020) e Visita 19 (12/11/2020).

<sup>235</sup> No decorrer destas visitas, este lugar se revelou um bom sítio para trabalho de campo. Fazia parte dos meus planos realizar algumas visitas específicas para observação somente dali. Não fossem as questões que me levaram a suspendê-las (conforme descrito no capítulo 3.2 – “Primeira vaga”).

Ressalte-se que, assim como em nenhuma destas ocorrências houve qualquer comunicação oficial para os utentes, tampouco observei questionamentos ou reclamações por parte destes, no que para mim acabou por constituir uma versão diferente daquilo que já foi aqui chamado de “imprevisto previsto”. Diferente porque, para a equipa dos guarda-freios, nada pareceu imprevisto, dado que substituídos e substitutos já estavam engajados nisto. Já para os passageiros (ao menos, aqueles que perceberam), sim. Por outro lado, ainda que seja inusitado observar o guarda-freio deixar a condução do elétrico para trás em meio à carreira, não houve demora em retomar o movimento, desvio do percurso ou troca de veículo. Ainda que pudesse parecer uma situação inesperada, a “solução” já estava prevista.



**Imagem 28.**<sup>236</sup> O jardim, a paragem, a basílica e, à esquerda, a guarita amarela do stafe da Carris; o cenário ao chegar na Estrela.

Quando a Estrela fica para trás, falta pouco pela frente até a paragem final. Em novo trecho de (neste caso, leve) subida, saímos da região mais central de Lisboa para entrar na arborizada freguesia de Campo de Ourique. Onde as ruas são largas, assim como os passeios, e as curvas não são bruscas como nos bairros mais antigos da cidade, por onde já passamos.

<sup>236</sup> Google Maps, nov/2020. Disponível em: <https://goo.gl/maps/dKb8bBYYnD1akvya7> [último acesso em 20/11/2021].

Na Rua Domingos Sequeira há uma paragem com este mesmo nome<sup>237</sup>. Houve uma vez em que, já tendo passado por ela, o movimento do elétrico foi interrompido para aguardar um caminhão da Câmara Municipal de Lisboa que, à nossa frente, recolhia móveis e objetos de porte descartados na rua. Foram quase dez minutos de espera, durante os quais o elétrico foi ultrapassado por carros e motas, que para tanto invadiam a contramão. Alguns passageiros começaram a se inquietar. “*Eu podia descer aqui?! Obrigado!*”, um rapaz pediu - e foi atendido mesmo fora da paragem. Outros então o seguiram. Quando o caminhão por fim liberou a rua, ao passarmos por ele pude observar uma banheira e uma máquina de lavar roupa em sua caçamba. Na “segunda onda” de minha observação, registei uma ocasião em que os primeiros turistas “visíveis” que observei no elétrico embarcaram nesta paragem. Era um casal que, ao entrar, cumprimentou o guarda-freio com um “*Olá!*”. A semelhança pode ter sido mera coincidência, mas foi na mesma época do trabalho de campo em que, conforme analisado alguns parágrafos atrás neste texto, registei em diário a sensação de que estava a observar uma frequência maior de interações mais cordiais entre utentes e guarda-freios.

O elétrico chega ao fim desta subida menos íngreme quando vira à esquerda na Rua Saraiva de Carvalho. Nesta rua plana e ampla há três paragens, incluindo a paragem final, com apenas duas quadras de intervalo entre cada uma delas e a sua seguinte. A primeira se encontra logo ao entrar na rua, e tem o nome igual a ela. Mesmo já perto do fim da linha, observei aqui pessoas a embarcarem no elétrico<sup>238</sup>. Sobretudo, pessoas idosas, que podem ter neste embarque uma ajuda preciosa para sua locomoção - ainda que, como já aprendemos, não usufruam de seu direito ao assento reservado. Embora em menor número do que no trecho que vai do Castelo e Alfama até o Chiado, alguns turistas ainda eram vistos no elétrico por aqui, até a paragem final,

Em termos de comportamentos sociais, expressões corporais, interações verbais e objetos portados, acabei registando poucas notas em diário respectivas ao entorno da paragem R. Saraiva Carvalho e da próxima, Igreja Sto. Condestável. Nesta, a penúltima, e já na penúltima visita que fiz antes de suspender meu trabalho de campo, houve um senhor que, ao desembarcar, gritou ao guarda-freio: “*Olhe, tem aqui uma bisnaga de qualquer coisa!*”<sup>239</sup>. Em seguida, desceu. O guarda-freio nada respondeu, mas vi pelo espelho retrovisor do elétrico que ele estava a procurar do que se tratava. Só sobrara a mim de passageiro naquele trecho de duas quadras antes do fim da linha. Me levantei, fui até o último banco e encontrei ali uma lata de

---

<sup>237</sup> Este parágrafo foi baseado nos registos em diário realizados na Visita 16 (9/11/2020) e Visita 20 (13/11/2020).

<sup>238</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 10 (14/10/2020).

<sup>239</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 19 (12/11/2020).

spray, talvez fosse um desodorante. Caminhei de volta pelo corredor, enquanto o elétrico percorria estas duas últimas quadras, e apresentei o objeto ao espelho retrovisor, por onde o guarda-freio observava o interior do veículo. Sem dizer nada e sem se virar para trás, ele tirou uma das mãos da direção e a ergueu, como se fôssemos dois corredores a passar o bastão numa prova de revezamento. Entreguei a lata para o guarda-freio, que agradeceu. Instantes depois, também agradeçi a ele quando desembarquei. O elétrico 28 acaba de chegar a sua paragem final, Prazeres.

#### 4.5 O intervalo dos Prazeres

Quando o elétrico 28 se aproxima da paragem final em frente ao Cemitério dos Prazeres, dois comportamentos distintos se destacam entre os passageiros ainda presentes. Há aqueles que se adiantam ao cessar do motor, posicionando-se perto da porta de saída antes mesmo que o veículo pare de se movimentar. E há aqueles que permanecem em seus lugares, sentados, como se tivessem chegado a só mais uma paragem como outras tantas ultrapassadas no caminho até ali. Esta foi a dinâmica enquanto ainda havia uma presença mais numerosa de passageiros no 28, muitos deles a turismo, no período de meu trabalho de campo que neste texto já foi antes chamado de “primeira onda”.

Mesmo estacionado e com o motor já desligado, nas primeiras visitas foi algo rotineiro observar o guarda-freio anunciar, em inglês, a necessidade de desembarcar ali<sup>240</sup>. “*Last stop!*”, anunciou um certa vez. “*Finish!*”, avisou outra em nova ocasião. “*Everyone must leave!*” decretou mais um. De modo semelhante ao observado na paragem Lgo. Portas Sol, este comunicado em outro idioma tinha como público-alvo utentes estrangeiros - turistas, sobretudo. Mais do que um expediente pré-programado e praticado sistematicamente, a mim pareceu um improviso incorporado à rotina, tendo em vista o conhecimento adquirido pela repetição frequente daquele comportamento. No elétrico 28, é habitual viajarem pessoas a turismo que, quando chegam na paragem final dos Prazeres, costumam permanecer no interior do veículo. Então, é habitual ao guarda-freio encarregado da vez usar idiomas distintos da língua portuguesa para orientá-los a desembarcar. Por vezes, tendo em vista que os ouvintes

---

<sup>240</sup> Este parágrafo e o próximo (após a citação do diário) tiveram como base os registos em diário realizados na Visita 2 (18/2/2020), Visita 4 (26/8/2020), Visita 6 (16/9/2020), Visita 7 (1/10/2020), Visita 8 (7/10/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 13 (26/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

não esboçaram reação, o comunicado era repetido ao público usando as mesmas palavras, porém com maior intensidade na voz:

“*Final! Finish! FINISH!*”, anuncia o condutor, em tom crescente conforme passageiros (turistas) permanecem imóveis.

“*Obrigado*”, responde em língua portuguesa com forte sotaque estrangeiro uma das passageiras falantes de francês.<sup>241</sup>

Esta permanência prorrogada no interior do elétrico quando ele chega aos Prazeres não aparentou ser uma tentativa maliciosa de turistas se isentarem, tanto de uma nova tarifa quanto de uma possível nova fila, requisitos para embarcar no trajeto de volta. A meu ver, tal comportamento expressava um desconcerto entre a representação do elétrico 28 como uma atração análoga às da Disney, e a experiência real de utilizar um serviço cuja finalidade principal é a mobilidade urbana, não o entretenimento de seus utentes. Se há quem vivencia e divulga o passeio na linha 28 como algo semelhante ao que se encontra na Disney<sup>242</sup>, é razoável presumir que outros indivíduos imaginem uma experiência como tal neste modal do transporte público lisboeta. E, como um trenzinho arquetípico de parque temático tem sempre sua paragem final no mesmo ponto de partida, é compreensível que alguns passageiros, ao se verem conduzidos para o desembarque na paragem final, julguem não ter ainda chegado ao final do passeio. “*Esta es la parada final? Y después para la vuelta?!*”, questiona um casal em espanhol. “*What time is the next?*”, pergunta uma turista grega ao guarda-freio<sup>243</sup>. Dúvidas desta ordem não são exclusividade de quem não fala o idioma local, tendo sido também observadas em língua portuguesa: “*E agora, dá a volta novamente? E temos que pagar novamente?*”, interrogou um passageiro.

O estranhamento perante a obrigação de desembarcar ali, argumento, evidencia um desdobramento contemporâneo da “disneylandização” (Bryman 1999; Brunel 2009) em Lisboa. Como analisa MacCannell, “Quando lemos guias turísticos, especialmente aqueles escritos num estilo contemporâneo descolado, é evidente que os próprios objetos de curiosidade turística, não apenas suas imagens em brochuras e cartazes de viagens, e mesmo aqueles fora

---

<sup>241</sup> Conforme registos em diário de campo: Visita 14 (28/10/2020).

<sup>242</sup> E tivemos um exemplo disto no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”), quando descrito o modo como o programa televisivo *Somebody Feed Phil* apresentou a carreira 28 em seu episódio sobre Lisboa.

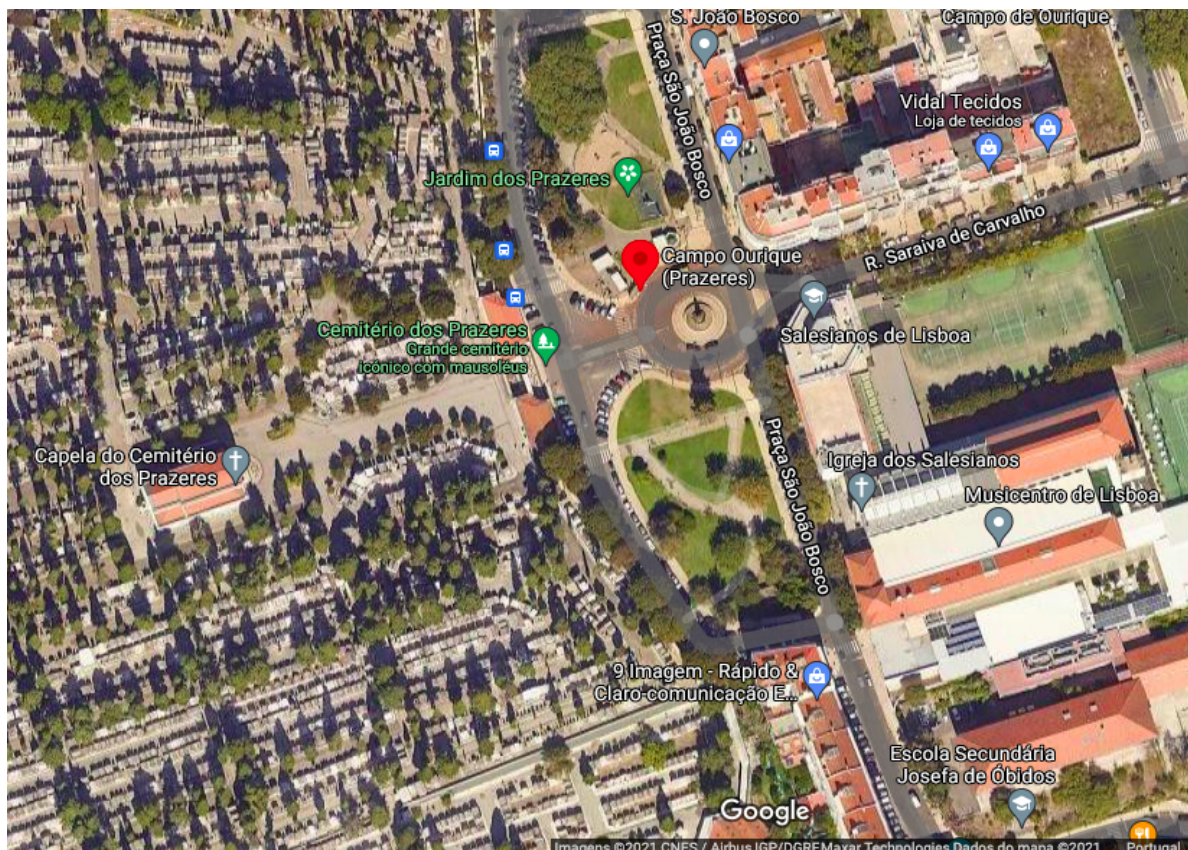
<sup>243</sup> Esta personagem já aparecera no capítulo 4.1 (“A chegada à paragem no Martim Moniz”). Como esclarecido lá, também em nota de rodapé, eu não falo a língua grega. Descobri a nacionalidade dela quando, nesta visita e na paragem dos Prazeres, ela e sua acompanhante me pediram informações em inglês. Ainda neste capítulo, mais à frente a conversa que tive com elas será descrita. Chegaremos lá.

da bolha turística, estão de fato começando a ser vistos como variações da Disneylândia; isto é, como se tivessem sido criados em primeiro lugar para entreter turistas. Na verdade, bem poucas coisas que turistas contemplam foram feitas para funcionar como objetos de desejo do turista. A maioria das atrações foi feita para servir a outros fins, ou nenhum fim no caso das atrações naturais” (MacCannell 2001, 27)<sup>244</sup>. Não seria este o caso do elétrico 28? Feito para servir a outro fim, o transporte coletivo urbano, tornou-se também objeto de contemplação e entretenimento turístico? Elétrico 28 cuja curiosidade em torno de si é em grande parte despertada por meios de comunicação que o descrevem como uma atração imperdível da cidade? Antes, através de brochuras e guias impressos; hoje, principalmente, em vídeos no YouTube, fotos no Instagram, publicações em blogs de viagem e outras mídias sociais digitais?<sup>245</sup> Para quem porventura - e ainda que de modo inconsciente e silencioso - mimetize na carreira 28 um passeio de montanha-russa, quando alcança a paragem Prazeres o elétrico se revela um modal do transporte público urbano lisboeta que chegou ao fim da linha.

---

<sup>244</sup> Tradução realizada pelo autor. No original, em inglês: “*When we read guidebooks, especially those written in the contemporary style of hip detachment, it is evident that the objects of touristic curiosity themselves, not just their images on travel brochures and posters, even those outside the tourist bubble, are in fact beginning to be viewed as variations on Disneyland, that is, as if they were created in the first place to entertain tourists. In fact, very few of the things tourists gaze upon were made in the first place to function as objects of tourist desire. Most attractions were made to serve other ends, or no ends at all in the case of natural attractions.*”

<sup>245</sup> Vale ponderar que, se em brochuras e guias impressos os textos e fotos eram (e ainda são) as principais linguagens visuais utilizadas para divulgação turística, na internet contemporânea os formatos audiovisuais ganharam primazia. E, com a facilidade de acesso também via internet a ferramentas digitais de edição de imagens, as possibilidades de formato para apresentação de um lugar turístico se multiplicam. Incluindo aí o uso de efeitos de montagem, animações gráficas, trilha sonora, figurino, maquiagem, inserções de merchandising... Além disto, se mídias impressas em um passado cada vez menos recente dependiam de sua distribuição física para impactar um potencial novo turista, hoje indivíduos podem conquistar na internet audiência pessoal superior às de grandes grupos editoriais.



**Imagem 29:** <sup>246</sup> O entorno da paragem Campo Ourique (Prazeres), ponto final do elétrico 28 no sentido centro - bairro.

Em frente ao Cemitério dos Prazeres fica a Praça São João Bosco, e é numa rotunda em meio a ela que está a paragem Campo Ourique (Prazeres), este sim seu nome completo. Naquele ponto exato está delimitada a fronteira<sup>247</sup> entre as áreas administrativas das juntas de freguesia de Campo de Ourique e da Estrela, mas, apesar da alcunha, a exata localização da paragem encontra-se sob jurisdição da última. Na praça há parque infantil, parque canino, casa de banho pública, caixa automática e, bem próximo à paragem, um restaurante *fast food* ocupa a estrutura reformada de um contentor, com suas mesas espalhadas ao redor. Em torno de boa parte da praça, a paisagem é formada por edifícios com mais pisos do que as construções observadas no miolo do centro histórico. Mas, assim como se observa na zona mais central da cidade, os espaços no rés-do-chão aqui também abrigam pequenos comércios: um minimercado, uma clínica veterinária, uma loja de artigos escolares e para o lar. Logo ali, vizinha também, fica a Escola Salesiana de Lisboa, orientada pela congregação católica cujo

<sup>246</sup> Google Maps, 2021. Disponível em: <https://goo.gl/maps/JKDPwQNFHnkUSrp38> [consultado em 19/8/2021].

<sup>247</sup> Conforme mapa atual das freguesias de Lisboa disponível em: <https://www.lisboa.pt/municipio/freguesias> [último acesso em 1/12/2021].

fundador foi o mesmo que dá nome à praça<sup>248</sup>. Com um número de estudantes na casa dos milhares<sup>249</sup>, me acostumei a vê-los se movimentando pelos arredores<sup>250</sup>. De uniforme e em horários próximos ao almoço, aglomerados no passeio em frente ao portão, ocupando a esplanada do contentor-restaurante, e, por vezes, embarcando também no elétrico.

Em uma região da cidade que não é atendida pela rede metroviária, sendo seu acesso via transporte público realizado exclusivamente por autocarros ou elétricos, o passageiro que desce do 28 naquela paragem final encontra-se numa zona residencial com bastante presença comercial. Quando o outono substituiu o inverno durante meu trabalho de campo, outro ator social do comércio passou a ser observado por ali, com uma oferta de mercadoria sazonal que apela tanto à demanda local quanto global<sup>251</sup>. Trata-se do vendedor de castanhas, trabalhador informal que visivelmente tem nos utentes do elétrico seu público-alvo preferencial, mas não exclusivo, de consumidores<sup>252</sup>. Foi a partir de outubro que comecei a observá-lo com frequência por ali. A rigor, a observação foi mais de seu carrinho, invariavelmente estacionado junto à estrutura da paragem Prazeres. Registei no diário como ele executa sua estratégia de marketing olfativo (ao meu farejar, eficiente), baseada no cozimento do produto a céu aberto: “Ele deixa o carrinho com o fogo aceso, e aguarda no contentor-esplanada que há por ali. Quando vê alguém se aproximar - sobretudo, quando o 28 chega, mas também pode ser gente que chega a caminhar pelo bairro -, ele volta para lá e faz sua venda”.

---

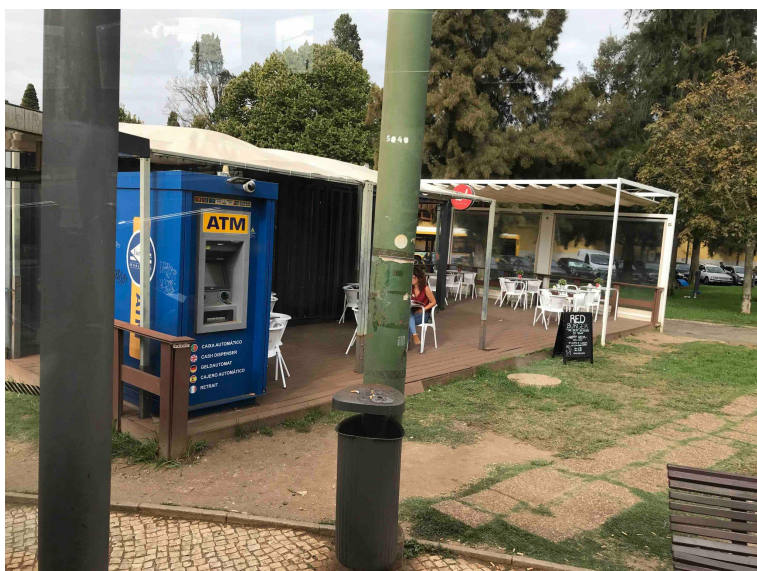
<sup>248</sup> Há ainda uma estátua em homenagem a São João Bosco no meio da rotunda onde fica a paragem. O elétrico dá a volta ao redor dela quando parte dali no trajeto de volta.

<sup>249</sup> Conforme texto de apresentação da escola em seu sítio institucional, em torno de dois mil alunos do ensino básico e secundário frequentam o Salesianos de Lisboa. Disponível em: [www.lisboa.salesianos.pt/escola/apresentação](http://www.lisboa.salesianos.pt/escola/apresentação) [último acesso em 1/12/2021].

<sup>250</sup> Conforme registos em diário realizados na Visita 1 (15/7/2020), Visita 10 (14/10/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 14 (28/10/2020), Visita 16 (9/11/2020) e Visita 17 (10/11/2020).

<sup>251</sup> Conforme registos em diário realizados na Visita 7 (1/10/2020) e Visita 15 (4/11/2020).

<sup>252</sup> Em 2017, portanto antes da pandemia e em pleno *hype* turístico lisboeta, uma matéria no jornal britânico *The Guardian* recomendava “as dez melhores cidades europeias para fazer turismo de compras natalinas”. Lisboa ocupava a primeira posição, com uma descrição que destacava, entre outras atrações, o “aroma de castanhas no ar”. O elétrico 28 para como sujeito oculto da matéria. Não é citado, mas um passeio por ele permitiria ticar quase todas as dicas listadas. Como a Cervejaria Ramiro, o Largo do Intendente, algumas lojas na Baixa de Lisboa, uma diversidade de igrejas e, por fim, até o aroma de castanhas. Ver jornal *The Guardian* (2017b), “10 of the best Christmas shopping cities in Europe”, disponível em: <https://www.theguardian.com/travel/2017/nov/18/10-best-christmas-shopping-cities-europe-vienna-lille-lisbon> [último acesso em 1/12/2021].



**Imagens 30 e 31:** Ao desembarcar na paragem Campo Ourique (Prazeres), o passageiro do eléctrico 28 encontra o contentor-esplanada e, se estiver na época, pode encontrar o carrinho das castanhas. Registadas pelo autor em 1/10/2020.

Entre os que chegam de 28 à paragem final guiados por uma curiosidade contemplativa, tendo como lazer momentâneo o flunar por um novo lugar sem necessariamente um destino certo, há tanto os que partem para explorar as cercanias, quanto os que descem ali e dão apenas meia-volta<sup>253</sup>. Em comum, uns e outros aproveitam o momento oportuno do desembarque para tirar fotos com o veículo, quando por vezes os eléctricos estacionados até formam fila. Facto é que um simples bater de olhos ao redor não revela na paisagem local novos convites ostensivos para prosseguir a investigação turística.<sup>254</sup> Não há ali, por exemplo, *tuk-tuks* a aguardar clientes, ou bicicletas para arrendar. Sem sair da órbita da paragem, tampouco se visualiza dali

<sup>253</sup> Este parágrafo (e esta nota) tiveram como base os registos em diário realizados na Visita 7 (1/10/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 12 (23/10/2020), Visita 14 (28/10/2020), e Visita 20 (13/11/2020). Acrescente-se que, em uma ocasião, observei um meio-termo entre a exploração do bairro e a permanência na paragem. Era um casal com filhos pequenos, falantes de uma língua que não consegui perceber (possivelmente, alemão). Após percorrerem a carreira 28 de ponta a ponta, ao desembarcarem nos Prazeres passaram a explorar os atrativos da Praça São João Bosco. Imagino eu que o parque infantil que há ali surgiu como um oportuno passatempo para as crianças, que poderiam já estar cansadas ou entediadas. A família ainda estava por lá quando embarquei no 28 da volta para continuar minha observação. É de se ressaltar que isto ocorreu na última incursão realizada, quase no encerramento da “primeira vaga” (ver capítulo 3.2) de minha investigação, quando havia bem menos turistas presentes no campo. Seria talvez uma família de estrangeiros, que moram na cidade, mas que naquele momento estavam no 28 por lazer turístico? É possível.

<sup>254</sup> Por vezes, cemitérios tornam-se pontos de atração turística devido às celebridades ali sepultadas. Como o Cemitério Père Lachaise, em Paris, onde foi enterrado o cantor Jim Morrison, e o Cemitério da Recoleta, em Buenos Aires, onde jaz a múmia de Evita Péron. Porém, este não parece ser o caso do Cemitério dos Prazeres. Em Lisboa, é razoável supor que tal curiosidade conduza ao lado oposto da cidade, mais precisamente ao Panteão Nacional, monumento onde descansam celebridades portuguesas de reconhecimento internacional - como a fadista Amália Rodrigues e o jogador de futebol Eusébio. Ressalte-se que é possível, sim, fazer este passeio utilizando o eléctrico 28 como meio de transporte. Seria necessário desembarcar nas paragens Voz Operário ou Cç. S. Vicente, há mais de vinte paragens de distância de onde agora estamos, e caminhar alguns minutos mais até o Panteão. Para mais informações sobre quem ali foi sepultado e/ou é homenageado, ver sítio do Panteão Nacional, disponível em: <http://www.panteaonacional.gov.pt/>

estabelecimentos comerciais globalmente familiares - seja uma filial do McDonald's, Starbucks, ou de uma rede de *fast fashion*. Isto ocorre, por exemplo, no troço entre a Baixa e o Chiado.

Certa vez, conversei naquela paragem por alguns minutos com duas turistas estrangeiras<sup>255</sup>. Uma calçava sandálias esportivas e levava nas mãos um guia de bolso da cidade; a outra usava um chapéu panamá. Eu havia reparado que embarcaram na paragem inicial, no Martim Moniz, e vieram a fazer vídeos pela janela do 28 praticamente o trajeto inteiro. Durante o tempo que permaneceram na paragem Prazeres, uma não saiu de perto do elétrico, e a outra só deu alguns passos acolá para tirar fotos. A primeira então me abordou, em inglês, perguntando como poderia conseguir passear de trotinetas na cidade<sup>256</sup>. Expliquei-lhe o que era preciso fazer (*download* da aplicação, inscrição, pagamento...) e aproveitei para perguntar de onde eram. Foi quando descobri serem gregas. Ao revelar minha nacionalidade, a mulher demonstrou curiosidade sobre as diferenças linguísticas entre Portugal e Brasil. Conversamos sobre estas diferenças enquanto minha interlocutora descarregava a aplicação das trotinetas e, ao mesmo tempo, aguardávamos o próximo elétrico 28 partir dos Prazeres. Conforme a amiga dela se reaproximou, contei-lhes sobre meu projeto de pesquisa, envolvendo a observação do cotidiano naquela carreira. Estranhando a temática, uma delas me perguntou se minha área de investigação era a engenharia mecânica... Por fim, gentilmente, as próprias anotaram seus e-mails em meu diário, me autorizando a entrar em contato para conversarmos melhor sobre sua experiência turística em Lisboa e no 28. Durante esta interação, de pé no passeio, nos distraímos, e o elétrico seguinte saiu da paragem. Elas ainda correram para tentar alcançá-lo, mas sem êxito. Eu, que também embarcaria nele, pedi desculpas por tê-las retido.

---

<sup>255</sup> Este parágrafo e próximo tiveram como base os registos em diário realizados na Visita 8 (7/10/2020).

<sup>256</sup> Desde 2018 que Lisboa conta com um serviço de partilha de trotinetas elétricas. Trata-se, portanto, de (mais) um advento desta década que sucedeu a crise econômica portuguesa de 2008. Sob responsabilidade de operadoras privadas diversas, as trotinetas são encontradas em estações espalhadas pelo espaço público lisboeta. Contratadas por intermédio de uma aplicação digital, o valor pago progride conforme o tempo de uso do velocípede. Este serviço se somou a outros semelhantes, que também passaram a ser ofertados na cidade em tempos recentes e através de parcerias público-privadas -, como carros e motocicletas partilhados. Juntos, constituem parte das estratégias políticas locais de mobilidade urbana, que têm como objetivo estipulado tanto reduzir o trânsito viário, quanto a emissão de poluentes atmosféricos gerados pela queima de combustíveis fósseis. O que, consequentemente, contribuiria para reduzir impactos no sistema de saúde e para reduzir danos das alterações climáticas. Em 2021, passou inclusive a ser possível pagar pelo uso das trotinetas com o passe dos transportes públicos de Lisboa, o mesmo utilizado nos elétricos (e ascensores, e autocarros, e metro...). As trotinetas ajudaram a tornar a cidade mais atraente a determinados turistas, como talvez fosse o caso das gregas que me perguntaram sobre elas, talvez não fosse em si um objetivo prioritário da iniciativa. Mas, para um território que tem na atividade turística uma política econômica estratégica, certamente é uma mais-valia. Por fim, ressalte-se que o surgimento deste “novo ator” nas ruas lisboetas ocasionou novas questões de segurança e conflitos pelo espaço público, como pôde ser visto em debates no legislativo para regulação do modal. Sobre isto, ver sítio da Assembleia Municipal de Lisboa (2018b), *Trotinete, só com capacete*, em: <https://www.am-lisboa.pt/101000/1/010980,112018/index.htm> [último acesso em 1/12/2021].

“No problem. We are tourists. We have time!”, contemporizou uma delas, expressando uma semelhança (que até então não me era óbvia) entre o antropólogo aqui e as viajantes ali. A de que ambos poderíamos esperar pelo próximo veículo sem prejuízos, condição diferente de quem demanda o 28 para chegar pontualmente no trabalho, na escola, em uma consulta médica, ou enquanto carrega sacolas pesadas.

Por fim, nós três embarcamos no próximo elétrico. Elas ocuparam um assento duplo à esquerda, e eu um assento individual à direita do corredor. Quando o veículo se aproximava do Chiado, uma das turistas gregas virou-se para mim e perguntou qual a paragem mais próxima do Largo do Carmo. Eu disse para descerem na seguinte mesmo, e caminharem até lá. Elas desembarcaram e acenamos em despedida<sup>257</sup>.



**Imagens 32 e 33:** Na paragem Campo Ourique (Prazeres), a fila para o eléctrico 28 e uma consulta ao mapa da cidade enquanto se espera pelo embarque. Registas pelo autor em 15/7/2020 (Img 32) e 18/8/2020 (Img 33)

<sup>257</sup> Uma semana depois, escrevi um e-mail à turista grega pedindo uma entrevista. Nunca obtive resposta.



**Imagem 34:** Enquanto o elétrico 28 não parte, dá tempo de posar para uma foto mais. Registrada pelo autor em 28/10/2020.

Já entre os que desembarcam na paragem Prazeres e saem a pé para explorar seus arredores, numa ocasião observei um grupo de cinco turistas fazer isto, porém com um detalhe inusitado: o grupo se formara durante o trajeto de vinda, no interior do elétrico 28, circunstancialmente<sup>258</sup>. Todos eram falantes de francês que haviam embarcado na paragem inicial, no Martim Moniz. Originalmente, eram dois conjuntos distintos; uma dupla constituída por pai e filho adolescente, e um trio formado por duas mulheres idosas com mais um homem adulto, que estimei ter na faixa dos trinta anos. Se em outros trechos da carreira (e deste texto) foi examinado um comportamento frequente no elétrico, de pessoas que “*chegam juntas e viajam separadas*”, neste caso a dinâmica observada foi exatamente a inversa: “*chegaram separadas e viajaram juntas*”.

Os grupos diferentes tinham em comum, no mínimo, o idioma, o fato de estarem em Lisboa a turismo e, naquele momento, se encontrarem no elétrico 28. Escolheram assentos vizinhos e, antes mesmo que o veículo iniciasse seu movimento, os dois homens adultos, um de cada grupo, começaram a trocar algumas palavras. Quando nos aproximávamos da paragem R. Graça, observei que um mostrava para o outro fotos tiradas no Palácio da Pena, em Sintra, pelo ecrã do seu telemóvel. Quando passamos pela paragem Voz Operário, as fotos mostradas no mesmo dispositivo já eram do Cristo Rei. Ao margear o Miradouro Santa Luzia, um recém-amigo apontou para o outro olhar a vista que se abria à contemplação pela janela. Apesar de

---

<sup>258</sup> Este parágrafo e o próximo tiveram como base os registos em diário realizados na Visita 12 (23/10/2020).

minha fluência em francês ser limitada, as expressões corporais visíveis sugeriam que estavam a trocar gentilezas pessoais e informações turísticas, dicas de passeios e imagens ilustrativas. E, conforme o elétrico avançava, a interação evoluía para relacionamento - quem embarcasse agora e os observasse poderia crer que os dois grupos eram na verdade um só. Na altura da Praça Luís de Camões, os homens trocaram dados de contato, cada um com seu telemóvel nas mãos, a tomar notas enquanto o outro soletrava dígitos. Na paragem Prazeres, por fim, um único grupo de turistas falantes de francês desembarcou, com seus cinco integrantes que, juntos, saíram caminhando pelas imediações, até sumirem de minha vista. Ainda que viesse a se provar tão duradoura quanto a estadia na cidade, uma amizade visivelmente se construíra ali, de paragem em paragem. Um relacionamento mais profundo do que um pedido de informação pontual a outro utente qualquer, que também por acaso se encontre em proximidade física no tempo-espaço do elétrico<sup>259</sup>.

Ainda durante as primeiras visitas, por vezes a quantidade de pessoas na paragem Prazeres a aguardar pelo elétrico da volta chegava a provocar aglomerações<sup>260</sup>. Então, alguns comportamentos relacionados à participação na fila de embarque se apresentaram, de modo semelhante ao observado na paragem inicial do Martim Moniz. Em silêncio, sem contestar, vi quando duas falantes de italiano (que pareciam mãe e filha) levando um mapa nas mãos furaram fila à minha frente, tão logo o guarda-freio abriu a porta do veículo. Quase dois meses depois, eu estava sozinho a aguardar na paragem e, portanto, teoricamente, seria o primeiro a embarcar para o trajeto de volta. Pouco depois, o elétrico 28 chegou à paragem e dele desceu um casal falante de francês, que estimei ter entre 50 e 60 anos. Ao se aproximar de onde eu estava, o homem, que trazia nas mãos um guia turístico de Lisboa, agiu como se não houvesse alguém ali. Ao invés de dar início a uma fila atrás de mim, posicionou-se à minha frente, de modo a ser o primeiro a embarcar<sup>261</sup>. E houve outra vez em que cheguei aos Prazeres junto com duas famílias falantes de francês, que aqui chamaremos de família X e família Y. A família X (pai,

---

<sup>259</sup> Partindo da premissa de que relacionamentos (entre atores, agentes, organizações, forças, fluxos...) são um factor fundamental do fenómeno turístico, Merinero-Rodríguez e Pulido-Fernández (2016) fazem uma revisão panorâmica da literatura que aborda o turismo pela ótica relacional. Incluindo aí relações sócio-econômicas, relacionamentos interpessoais, interinstitucionais, dinâmicas de rede... Os autores organizam de modo tipológico seis principais linhas de pesquisa já desenvolvidas, identificando as contribuições científicas de cada uma e, por fim, propondo bases analíticas para trabalhos futuros.

<sup>260</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 2 (18/8/2020), Visita 11 (16/10/2020) e Visita 13 (26/10/2020).

<sup>261</sup> Sua acompanhante não o seguiu nesta feita, diga-se. Tal comportamento foi um oferecimento exclusivo do homem em questão. Desta vez, mesmo também em silêncio, reagi. Reivindiquei meus direitos dando um passo exagerado, que me colocou de forma inegavelmente visível à sua frente. E acabei por ser o primeiro a embarcar quando a porta do 28 se abriu. Embora em retrospecto eu julgue esta interação como masculinamente infantil (e algo patética, não me orgulho), recordo que na hora havia uma disputa moral de interesses em jogo.

mãe e filha adolescente) estava mais ao fundo do elétrico e, portanto, desembarcou primeiro pela porta traseira, a de saída, de maneira semelhante a qualquer outro utente. A família Y (pai, mãe e duas filhas adolescentes) desceu depois e, nem bem pisou no passeio, colocou-se a correr para embarcar no elétrico da frente, que se preparava para sair da paragem. Já havia ali um amontoado de turistas tentando embarcar, e era evidente que nem todos conseguiriam naquela viagem. Mas a família Y, que descera depois e passara correndo na frente, conseguiu. “Vá no outro! Vá no outro!”, orientou o guarda-freio, em língua portuguesa enquanto fechava a porta, para quem teve de permanecer na paragem. Incluindo a mim e à família X.

Já nas últimas visitas, tal e qual ocorrido em outros pontos da carreira, a observação dos encontros com o turismo no cotidiano do elétrico 28 foi substituída pela observação de sua ausência<sup>262</sup>. Foi quando, certa vez, apenas eu e mais um passageiro chegamos à paragem final junto com o guarda-freio. O mesmo viria a ocorrer em outro dia, no momento da partida, quando nesta mesma carreira em que semanas antes eu observara turistas a se aglomerar, apenas três pessoas embarcaram num veículo - eu, o guarda-freio e mais uma senhora idosa. Na semana seguinte, aconteceu de estar somente eu e o guarda-freio no momento da chegada. Entre uma e outra incursão, teve a vez em que, ao desembarcar, me vi frente a frente com um senhor que calmamente manuseava um corta-unhas junto ao pé, sentado no banco da praça mais próximo da paragem, sem ninguém por perto. Neste período, meu caminho até cruzou com o de alguns estrangeiros nos Prazeres, como o de um rapaz que, em reprodução de um comportamento já examinado neste capítulo, ao chegar ali me questionou em inglês: “*Is this the last stop?*”. Ao meu olhar, porém, era evidente que algo mudara na paisagem humana dos Prazeres, no sentido desta presença de turistas passar a ser mais extraordinária do que parte do cotidiano.

#### **4.6 Passagem de guarda-freios**

Ao longo das visitas, procurei observar com alguma diligência o comportamento dos guarda-freios durante este interlúdio na paragem final. Se a chegada ali representa uma pausa em seu trabalho entre uma viagem e outra, como utilizam este tempo naquele espaço?

---

<sup>262</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 15 (4/11/2020), Visita 16 (9/11/2020), Visita 17 (10/11/2020), Visita 18 (11/11/2020) e Visita 19 (12/11/2020).

Em primeiro lugar, é preciso ponderar que não somente o elétrico 28 tem nos Prazeres sua paragem final. Também o elétrico 25 encerra sua carreira no local<sup>263</sup>. A isto se soma que nem todos os guarda-freios estão atrelados a uma linha específica, podendo em seu expediente trabalhar em qualquer linha. “Normalmente, os nossos turnos são entre sete e oito horas, e as nossas folgas são rotativas fixas: trabalhamos seis dias e descansamos dois, sempre assim. (...) Todos nós fazemos todas as carreiras, mas a 28 é a que fazemos mais, porque é também a que tem mais chapas, ou seja, maior número de elétricos a circular no mesmo percurso”<sup>264</sup>, me explicou a guarda-freio J. E aprendi com seu colega Rafael que há distinções internas à categoria de guarda-freio, consoante ao tempo de casa: “(...) na Carris estamos distribuídos por grupos de ‘supras’ e de ‘efectivos de carreira’, em que os supras fazem todo o serviço disponível de escala e colmatam as folgas dos efectivos de carreira, que têm uma ou duas carreiras fixas. Os horários distribuem-se entre madrugadas, médias, semi-serões e serões”<sup>265</sup>. Estando na Carris há 14 anos, sendo 11 deles a conduzir elétricos, no ano de 2021 Rafael tornou-se “efectivo de carreira”. Desde então, trabalha exclusivamente na carreira 28, “(...) no serviço de semi-serão com horários compreendidos entre as 15h00 e as 00h45”<sup>266</sup>, conforme me explicou. Isto é, quem por acaso se propusesse a tentar sistematizar da maneira mais abrangente possível um *modus operandi* dos guarda-freios durante o intervalo naquela paragem teria diversas variáveis temporais (época do ano, dia da semana, hora do dia, tempo de casa, turno de trabalho), espaciais (cada uma das linhas do elétrico) e humanas (supras, efectivos...) para considerar. Me atenho a descrever o que observei e registei.

Desconsiderando qualquer atraso imprevisto na carreira que possa ser necessário recuperar ao chegar na paragem final, os intervalos costumam ter cerca de 10 minutos de

---

<sup>263</sup> Inclusive, por duas vezes (Visita 3, em 20/8/2020; e Visita 5, em 31/8/2020), embarquei no elétrico 25 para retornar dali até a região central de Lisboa. Sendo ainda no período aqui denominado de “primeira onda”, em que se observava maior atividade turística na cidade, vi alguns turistas embarcarem nele também. Ao meu olhar, enquanto *passeio de elétrico*, o da linha 25 pode até ser mais agradável que o 28. Por ser menos concorrido (sem filas na paragem e aglomerações no corredor do veículo), por sacolejar menos (devido a seu percurso menos acidentado), e por ainda assim percorrer paisagens *instagramáveis* do centro histórico da cidade, próximas ao Tejo.

Porém, no contexto do turismo contemporâneo em Lisboa, o programa recomendado e procurado não é um passeio de elétrico. E sim, o *passeio de 28*. Me parece haver nesta dinâmica algo semelhante ao que ocorre com outros destinos turísticos, que em paralelo a atrações famosas oferecem diversidade de opções similares, mas que ainda assim vêem esta atração famosa permanecer concorridíssima. Vir a Lisboa e fazer um passeio de elétrico, mas este não ser o da linha 28... não seria algo semelhante a ir a Paris e visitar um museu, mas não conhecer o Louvre? Como viajar ao Rio de Janeiro e ir à praia, mas não visitar Copacabana? Como passear por ruínas da Grécia Antiga em Atenas, mas passar ao largo do Pártenon?

<sup>264</sup> Entrevista com J., guarda-freio da Carris, realizada em 29/5/2021.

<sup>265</sup> Entrevista com Rafael, guarda-freio da Carris, realizada em 17/5/2021.

<sup>266</sup> *Ibidem*.

duração<sup>267</sup>. É evidente que nem sempre o guarda-freio que acaba de chegar à paragem Prazeres será o mesmo a conduzir o próximo elétrico que dali partirá para percorrer o trajeto de volta da linha<sup>268</sup>. Contudo, vi isto ocorrer em várias ocasiões<sup>269</sup>. Nestes casos, nos minutos entre a chegada e uma nova partida, o guarda-freio em questão sequer saía de sua cabine no veículo. Nas vezes em que observei-os desembarcar nos Prazeres, era comum estarem ocupados e demonstrarem urgência em suas expressões corporais e modos de fazer:

A guarda-freio encerra a viagem, anota o horário na planilha, pega sua bolsa e zarpa dali. Logo depois chega mais um elétrico, cuja guarda-freio se vê obrigada a fazer reparos mecânicos. Ela o manobra para fora da fila de veículos na paragem, e o conserta naquela rotunda em frente ao cemitério.<sup>270</sup>

O condutor desce apressado e vai a um WC que há ali na praça.<sup>271</sup>

Em um momento inicial de minha investigação, imaginei que a paragem Prazeres poderia ser oportuna para tentar iniciar algum diálogo com estes profissionais, que sem dúvida são os “observadores mais participantes” no cotidiano do elétrico. No entanto, ver com frequência seu comportamento ao chegar ali me levou a abdicar desta ideia. Qualquer abordagem durante aqueles poucos minutos seria um estorvo. Aquele intervalo é uma janela no expediente que os guarda-freios têm para cuidar de suas necessidades e demandas subjetivas; ir à casa de banho, alimentar-se, hidratar-se, comunicar-se com familiares. Por vezes, este mesmo intervalo inclui atribuições do trabalho, como visto na primeira nota destacada acima, em que a segunda guarda-freio observada precisou realizar ajustes no veículo. Ou, como visto em outra ocasião<sup>272</sup>, inclui a tarefa de ajudar com informações o turista que

---

<sup>267</sup> Isto considerando a programação para os dias úteis no período entre março e outubro. Como vimos no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”, nota 178), os horários de saída do elétrico 28 variam conforme a época do ano, o dia da semana e a hora do dia. Há também uma ligeira diferença nas escalas de tempo para as partidas da paragem Martim Moniz (de oito em oito minutos) e Prazeres (de 10 em 10 minutos). Para conhecer em detalhes todas as variações horárias do elétrico 28, ver arquivo em PDF “*Martim Moniz - Prazeres - 28E*”, disponível para descarregamento em: <https://www.carris.pt/viaje/carreiras/28e-martim-moniz-prazeris/> [último acesso em 1/12/2021].

<sup>268</sup> Até pelos esclarecimentos que ambos guarda-freios entrevistados deram sobre as nuances de suas escalas de trabalho, em que é possível um profissional trocar de carreira em meio a seu turno.

<sup>269</sup> Registei isto em diário na Visita 1 (15/7/2020), Visita 2 (18/8/2020), Visita 6 (16/9/2020), Visita 7 (1/10/2020), Visita 10 (14/10/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 12 (23/10/2020) e Visita 15 (4/11/2020).

<sup>270</sup> Conforme registos em diário realizados na Visita 9 (9/10/2020).

<sup>271</sup> Conforme registos em diário realizados na Visita 16 (9/11/2020).

<sup>272</sup> Conforme registos em diário realizados na Visita 3 (20/8/2020).

lhes aborda naquele momento<sup>273</sup>. Aí, no caso desta forma de interação em específico, era de se perguntar se guarda-freios a têm como encargo de sua função ou uma gentileza circunstancial. Quer dizer, para um servidor do transporte público lisboeta cujo local de trabalho é também um concorrido lugar turístico, lidar com as demandas de turistas é favor ou dever? São ossos do ofício ou concessões casuais? Lamentavelmente, esta foi uma pergunta que só construí num momento posterior à investigação, em que já estava a redigir este texto. Quando conversei com guarda-freios do elétrico, a pergunta que fiz foi mais extensiva: *como você vê o turismo no elétrico 28?*

“O turismo tem um grande impacto no dia-a-dia, porque embora seja interessante trabalhar com turistas e embora seja benéfico para a economia, acaba por ter um impacto cansativo no quotidiano, dada a quantidade de perguntas e vendas a bordo.”<sup>274</sup>

Rafael, que trabalha exclusivamente na linha 28, encara de maneira paradoxal esta presença de turistas com suas demandas específicas. Para ele, ao mesmo tempo em que estas interações, na prática, aumentam a carga do seu trabalho, é também uma curiosidade cotidiana, e, em escala mais ampla, uma mais-valia económica para a sociedade. Já J., que trabalha não somente nesta carreira como em outras também, embora não negue a diferença de comportamentos entre turistas e demais utentes, encara estes pedidos de informação com desafetação e certa empatia:

“O turismo no elétrico 28 é uma constante e é a sua essência (...) Naturalmente que existe uma grande diferença entre os turistas e demais passageiros, já que os primeiros fazem bastantes mais perguntas e têm um comportamento mais descontraído, uma vez que estão de férias e a passear. A maioria dos outros passageiros (...) estão habituados a tudo, sabem de cor os horários e percursos, e têm uma relação mais próxima com os guarda-freios.”<sup>275</sup>

---

<sup>273</sup> Tivesse eu insistido na ideia de tentar interagir com guarda-freios neste momento de pausa, aqui haveria mais uma semelhança a apontar entre antropólogos e turistas. A de abordar interlocutores em causa própria, em qualquer situação, sem maiores hesitações. Sem refletir demasiado em relação ao impacto que esta iniciativa pode causar no outro. Sem expressar verbalmente uma preocupação em interromper algo que no contexto do outro pode ser mais urgente.

<sup>274</sup> Entrevista com Rafael, guarda-freio da Carris, realizada em 17/5/2021.

<sup>275</sup> Entrevista com J., guarda-freio da Carris, realizada em 29/5/2021.

Minha interpretação é de que o modo de agir perante as demandas específicas de turistas situa-se num terreno entre a gentileza e a obrigação, cujas fronteiras são delimitadas de modo subjetivo por cada guarda-freio. Até porque, de um ponto de vista institucional, embora não ignore o crescimento da frequência de turistas na carreira em anos recentes, e a dimensão simbólica que o elétrico tem em Lisboa, a Carris aparentemente considera qualquer passageiro como mais um utente - e qualquer carreira como uma entre outras semelhantes. Quando conversei com diretores da empresa, perguntei se havia alguma especificidade no tratamento dado ao público e à gestão do elétrico 28, tendo em vista justamente esta maior procura turística da linha. Um dos porta-vozes da Carris me explicou que “(...) a carreira 28 é uma carreira como outra qualquer e, portanto, funciona ao público normalmente, com os tarifários normais, com horários da mesma forma, com utilização exatamente como acontece em toda a nossa rede de transportes. Portanto, as pessoas são tratadas da mesma forma. O turista que utiliza a carreira 28 acaba por ser tratado como outro utilizador qualquer”. E foi complementado pelo outro diretor da empresa, que participava da mesma conversa: “Existe uma empresa da Carris, que é a Carristur, que é focada em serviços turísticos. Tem autocarros panorâmicos, tem elétricos que fazem passeios turísticos com guias, ou com audioguias a explicar os vários percursos. E, portanto, aí sim é focado no mercado turístico e no passeio turístico. No elétrico 28 não. O elétrico 28 é um transporte público normal que é utilizado por passageiros independentemente da sua motivação de viagem”<sup>276</sup>.

Houve também vezes em que observei guarda-freios usufruírem do intervalo na paragem Prazeres como se fosse um tempo livre de lazer<sup>277</sup>. Nitidamente, isto passou a ocorrer com maior ênfase nas visitas finais de meu trabalho de campo. Guardando alguma semelhança com o que constatara durante este mesmo período nos arredores do Castelo e de Alfama, a presença menos numerosa de passageiros em geral (e de turistas em especial) ocorreu de forma simultânea à observação de algumas interações mais afetuosas e afáveis entre guarda-freios e outros atores que ali se encontravam. Neste caso, o trato mais amigável não se deu somente com utentes do elétrico, mas com interlocutores diversos observados: passageiros, colegas de trabalho e trabalhadores dos arredores. Em mais de uma ocasião, presenciei guarda-freios conversando amistosamente entre si. Certa feita, o assunto era seriados de televisão e dicas de filmes. Em outra, observei um guarda-freio, depois de tomar um café, continuar a conversar

---

<sup>276</sup> Entrevista com porta-vozes da Carris, realizada 21/1/2021, aos 9’27 de gravação.

<sup>277</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 14 (28/10/2020), Visita 15 (4/11/2020), Visita 16 (9/11/2020), Visita 19 (12/11/2020).

calmamente com a atendente do contentor-esplanada, perguntando detalhes sobre itens diversos da ementa do lugar.

Pelos contrastes que observei também na paragem Prazeres entre as primeiras e as últimas visitas de campo, e pelo que me explicaram os guarda-freios com quem conversei, o cotidiano de quem trabalha na carreira 28 é bastante diferente na presença e na ausência de turistas. Aparentemente, há uma relação diretamente proporcional entre estes fluxos de visitantes na cidade (e, por conseguinte, no elétrico 28) e as atribuições que um guarda-freio tem no seu expediente de trabalho. Para além da condução do veículo, cobrança de passagens pagas em espécie e, em tempos pandêmicos, fiscalização de normas sanitárias no espaço interno do elétrico, as tarefas cotidianas que um guarda-freio acumula, na prática, incluem a prestação de informações turísticas (com atendimento em múltiplos idiomas). E, como veremos em situações descritas mais detalhadamente no próximo capítulo, também atividades de oficina mecânica em meio à carreira. Quantos destes encargos já estavam previstos em seu escopo de trabalho? Quais destas atividades são deveres contidos na descrição do cargo, e quais são “imprevistos previstos”? Improvisações incorporadas à rotina que, por sua quantidade, diversidade e frequência, podem ser sintomáticas de um processo de precarização da profissão?

Logo após suspender minhas incursões ao campo, em 16 de novembro de 2020, tentei me candidatar ao posto de guarda-freio na Carris. No canal de recrutamento do sítio institucional, o texto introdutório apresentava a visão da empresa sobre seus colaboradores e colaboradoras: “(...) somos exigentes nos critérios de recrutamento. Formamos, acompanhamos e desenvolvemos os nossos colaboradores fomentando a evolução das suas competências, com vista a uma melhoria contínua. (...) Para que tudo isto seja possível, necessitamos de trabalhar com os melhores, os mais motivados, os mais dinâmicos, os mais curiosos, mas também os mais ambiciosos”<sup>278</sup>. Na mesma página do sítio, são elencados os requisitos básicos que candidatos devem apresentar: idade superior a 23 anos; pelo menos 1,60m de altura; no mínimo ter cursado até o 9º ano de escolaridade; possuir carta de condução (“Categoria B, C e preferencialmente D”); residir na Área Metropolitana de Lisboa. No meu modo de ver, com exceção da carta de condução de categorias específicas, estes requisitos não são “exigentes” como o texto introdutório afirma serem os critérios de recrutamento da empresa. São tão somente um filtro inicial de exigências mínimas para eliminar recrutas excedentes. O mesmo decorre das características de perfil procuradas em candidatos, que, listadas na mesma página do sítio, também parecem o mínimo demandado a qualquer emprego

---

<sup>278</sup> Carris, sítio institucional, área “Recrutamento”, disponível em: <https://www.carris.pt/a-carris/recrutamento/> [último acesso em 1/12/2021].

contemporâneo: “boa apresentação”, “pontualidade”, “assiduidade”, “responsabilidade”. Já o uso de hipérboles (“os melhores”, “os mais” ...). para caracterizar quem se adequa ao trabalho na empresa é indicador de uma gestão meritocrática de seus recursos humanos, onde quem demonstra desempenho superior em determinadas competências recebe maior reconhecimento. No entanto, os predicados destas hipérboles contidos no mesmo texto (“os mais motivados”, “os mais ambiciosos” ...) sugerem que estas competências são de avaliação mais subjetiva do que técnico-científica. Como um guarda-freio poderia ser avaliado como “*o mais dinâmico*”? Possivelmente, por ser alguém resiliente e maleável, que incorpora em sua rotina improvisações, imprevistos e tarefas adicionais – como as que vimos sendo cumpridas por guarda-freios diversos ao longo da viagem -, e fazer isto sem reivindicar contrapartidas ou compensações? Ou, ainda que publicado no canal de recrutamento do sítio institucional da Carris, o texto deveria ser compreendido como apenas um compilado de figuras retóricas?

Teria sido interessante observar, na prática, como se dá o processo de recrutamento, seleção e capacitação para guarda-freios do elétrico. Porém, até o momento em que escrevo estas linhas, não fui convocado para concorrer a uma oportunidade - e nem desclassificado, por exemplo, devido a não apresentar todos os requisitos e características de perfil demandados<sup>279</sup>. sequer recebi uma mensagem automática da empresa confirmando o recebimento de minha candidatura. Na prática, é como se nunca tivesse me candidatado. Quando conversei por e-mail com dois guarda-freios do elétrico, infelizmente, não formulei perguntas tão específicas sobre sua experiência durante o processo de recrutamento. Mas perguntei se eles receberam treinamento e orientações da Carris para lidar especificamente com turistas no elétrico. “A Carris dá-nos formação de todos os tipos, técnica, comportamental, interpessoal... estamos efetivamente preparados para acolher os nossos clientes da melhor forma, incluindo até ao nível de sermos fluentes em línguas estrangeiras”, me explicou a guarda-freio J<sup>280</sup>. “A nossa formação é bastante vasta e obviamente temos um módulo direccionado ao atendimento ao passageiro”, contou Rafael<sup>281</sup>.

Em um futuro pós-pandêmico, que se espera próximo, será interessante examinar rupturas, permanências e transformações nas dinâmicas cotidianas relacionadas ao trabalho dos

---

<sup>279</sup> Este trecho em específico está a ser revisado em 17/12/2021. Minha candidatura a guarda-freio foi enviada pelo sítio da Carris no dia 16/11/2020.

<sup>280</sup> Entrevista com J., guarda-freio da Carris, realizada em 29/5/2021.

<sup>281</sup> Entrevista com Rafael, guarda-freio da Carris, realizada em 17/5/2021.

guarda-freios<sup>282</sup>. Por ora, aproveitemos a facilidade momentânea para conseguir um bom lugar no elétrico, perto da janela. E completemos o circuito fazendo o caminho de volta.

#### 4.7 Perdidos e achados no retorno ao ponto de partida

Se no sentido Centro-Bairro pelo qual viemos a carreira 28 possui 35 paragens, no sentido Bairro-Centro pelo qual vamos agora este total é de 38 paragens<sup>283</sup>. Com exceção de um ou outro ponto em que os carris dos dois sentidos se bifurcam, de maneira geral, ambos cumprem o mesmo itinerário, mudando apenas o vetor do movimento. Não há zonas em particular da cidade contempladas por um sentido e não pelo outro. Há, se muito, trechos de ruas específicas em que somente um deles passa<sup>284</sup>. O tempo estimado de percurso é semelhante também: 48 minutos para vir do Martim Moniz aos Prazeres, e 51 minutos para voltar.

O mesmo desenho urbano antigo e intrincado que contribui para a atratividade turística desta carreira é o que impossibilita em algumas ruas o tráfego simultâneo nos dois sentidos. E isto não somente em vias de mão única. Como vimos no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”), quando passamos na vinda pela esquina da calçada de São Vicente com a rua das Escolas Gerais, ambas de mão dupla, ali há um semáforo a intercalar o tráfego dos dois sentidos. Outros como aquele espalhados pela carreira certamente impactariam na mobilidade do 28 para utentes diversos. Tanto na sua eficiência como transporte público lisboeta, sendo este o único modal a passar em alguns trechos da cidade, quanto na sua percepção de “atração turística imperdível” para quem visita Lisboa. Quando conversei com Mark Wolters, criador do canal de viagens *Wolters World*<sup>285</sup>, perguntei sua opinião sobre o status de “imperdível” e “*must see*” que alguns lugares turísticos adquirem, em grande parte fruto do endosso de quem

---

<sup>282</sup> E seria interessantíssimo ler uma etnografia fundamentada em observação participante feita pela perspectiva *emic* dos guarda-freios. Fazer o trabalho que eles fazem não me parece nada fácil, e só o fazendo seria possível aprender com mais profundidade suas percepções.

<sup>283</sup> Para conhecer em detalhes todas as paragens em cada sentido da carreira, ver nota 262.

<sup>284</sup> Vimos um exemplo disto no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”) quando avançamos pela rua Poiais de São Bento enquanto a o sentido contrário vinha pela rua Poço dos Negros.

<sup>285</sup> Como descrito no capítulo 4.1 (“A *chegada à paragem no Martim Moniz*”) o canal conta com perfis no YouTube, Facebook, Instagram e Twitter, e milhares de seguidores em cada plataforma. Mark, seu autor, morou em Lisboa de 2006 a 2011, ou seja, bem no período em que Portugal mergulhou em uma profunda crise econômica. Na época, era comum para ele pegar o elétrico 28 para se deslocar até seu trabalho. Quando conversamos por videoconferência, Mark me contou sobre suas diferentes experiências em Lisboa a cada nova visita que fez nesta última década.

os recomenda. “Algumas armadilhas para turistas valem a pena fazer. Outras, não. O elétrico 28, se não houver ninguém lá e você puder, entre. Faça isso. Mas, quero dizer, eu não vou esperar uma hora, ou meia hora. Não é TÃO legal.”<sup>286</sup>, ele me explicou. Se as filas de embarque demoradas e as aglomerações nos corredores do veículo já são um facto corrente, como seria a experiência se o 28 parasse mais vezes pela carreira afora?

Posto que os trajetos de ida e volta, apesar de desvios pontuais, percorrem eixos espaço-temporais bastante semelhantes, a proposta para este capítulo difere daquilo que se viu no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”). Vamos retornar ao ponto de partida, sim, embarcando no elétrico 28, observando utentes diversos que ali se encontram, e olhando para as dinâmicas locais da cidade através de suas janelas. Buscando semelhanças, sim, entre movimentos, práticas e comportamentos de pessoas, em princípio, culturalmente diferentes, e refletindo sobre possíveis inter-relações disto com outros tempos, espaços e bibliografias. Mas não vamos, no sentido contrário, voltar a picar e contextualizar cada paragem de um caminho que agora já conhecemos. Não é pela carreira 28 de frente para trás praticamente espelhar o percurso de trás para frente que sua descrição neste texto reproduzirá este mesmo itinerário. Ao invés de perfazer o circuito, o texto agora fará baldeações<sup>287</sup>. Vamos procurar fazer conexões entre o que foi examinado durante a vinda e, de modo semelhante, também foi achado na volta. Quando necessário, faremos escalas naquilo que só se observou no trajeto de volta, e que, se não fosse levantado agora, ficaria perdido em meu diário. Daí o título dado a este capítulo. Digressão feita, recobremos a direção.

Partindo dos Prazeres, na primeira paragem, Igreja Sto. Condestável, embarcam no elétrico 28 duas jovens na faixa de 20 anos a conversar entre si em francês, além de uma idosa<sup>288</sup>. “*Isto não sei se é seu*”, diz a senhora em português, ao encontrar uma moeda no chão enquanto sobe. “*Não, não é*”, responde o guarda-freio. “*Ah, também não é meu*”, ela conclui. E com a moeda na mão caminha até o fundo do veículo, onde viaja de pé posicionada bem próxima da porta. Foi também ao subir nesta mesma paragem que outra senhora idosa encontrou já dentro do elétrico um conhecido seu, também idoso, que estava ali desde a paragem inicial (e logo anterior) nos Prazeres. Nenhum dos dois ocupa o assento reservado.

---

<sup>286</sup> Entrevista com Mark Wolters, realizada em 22/4/2021, aos 13'47. Tradução do autor. No original, transcrito em inglês: “*Some tourist traps are worth doing. Some are not. And tram 28, hey, if there's nobody there and you can hop on, do it. But, I mean, I'm not gonna wait an hour, or half hour... it's not THAT cool.*”

<sup>287</sup> E, sendo um recém-chegado na antropologia, entendo como um exercício bem-vindo esta experimentação textual com distintas formas de costura e bordado do que o campo me apresentou.

<sup>288</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 11 (16/10/2020), Visita 12 (23/10/2020) e Visita 13 (26/10/2020).

“Agora que está a chegar em casa?”, ele pergunta. “Olha, ainda vou para o outro lado!”, ela responde. E seguem trocando algumas palavras, entre as quais o senhor revela ter 95 anos de idade. “Parecem <colegas de elétrico>”, anotei no diário. Ao meu modo de ver, o reconhecimento visual das feições do outro sem a menção a seu nome próprio, e a conversação em tom amistoso, mas sem intimidade no teor, sugeria que aquela amizade pertencia ao contexto do elétrico. Possivelmente, dada a prática comum e frequente de utilizar aquele mesmo meio de transporte, em proximidade de paragens na escala da carreira e de assentos na escala do elétrico, desenvolveram aquela relação cordial. Em outra ocasião, ninguém aguardava nesta paragem e o elétrico passou direto por ela, transportando no assento reservado a pessoas com restrições de mobilidade um casal de falantes de espanhol. Talvez, por já terem contemplado as paisagens pelas janelas no percurso de ida, agora seus olhos viajavam fixos no mapa impresso de Lisboa, que levavam aberto nas mãos.

Na segunda paragem, R. Saraiva Carvalho, embarca uma mulher com uma criança de colo<sup>289</sup>. Ela logo consegue um lugar no assento reservado, compartilhando o banco duplo com um turista que já estava antes ali - ombro de um encostado no do outro. Já no período com menos fluxos de turistas, nesta mesma paragem sobem duas mulheres, também com duas crianças pequenas. Reproduzindo um comportamento de outros passageiros, turistas ou não, já examinado antes neste texto, elas embarcam juntas e viajam separadas. Uma vai bem perto de mim, a outra em um banco mais ao fundo. Pelo corredor, as mulheres conversam entre si em língua portuguesa e, pelos sotaques, percebo que uma é portuguesa e a outra é brasileira. Quando se dirigem às crianças, porém, elas falam em inglês. Seriam mães dos miúdos, cujos pais podem ser estrangeiros, e amigas pessoais? Visivelmente, cada uma era responsável por cuidar de uma das crianças. Então, talvez estivessem ali como parte de um expediente de babá, e, portanto, seriam colegas de trabalho? Por outro lado, só uma das mulheres, a brasileira, carregava consigo uma porção de objetos aparentemente destinados ao cuidado dos pequenos: mala de passeio, blusas, garrafa d’água. Embora naquele contexto ambas estivessem no mesmo papel de utentes do elétrico, a relação entre uma e outra poderia ser então desigual em termos de poder. Seria uma patroa e a outra empregada? Facto é que adultos com crianças, a turismo e sem ser para este fim, frequentam o 28. E adultos, sobretudo, mulheres.

Vejo subir um casal na paragem Estrela (Basílica) que, além de um filho pequeno, leva também uma alfofa para bebé<sup>290</sup>. Vejo que falam francês entre si. Em seguida, sobe outro casal

---

<sup>289</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 2 (18/8/2020) e Visita 18 (11/11/2020).

<sup>290</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 7 (1/10/2020).

que se divide: a mulher avança pelo corredor com um mapa físico nas mãos. O homem, enquanto isso, trata das passagens. Com uma pronúncia da letra R que revela não ser nativo do idioma local, ele pergunta ao guarda-freio: “*Marrtim Moniz?*”. O guarda-freio faz um gesto afirmativo com a cabeça. Enquanto isso, a mulher escaneia o interior do elétrico com o olhar, em uma expressão de fascínio. Ao ocuparem juntos um banco duplo, o homem se põe a tirar fotos com seu telemóvel. Devem todos ter ido ao Jardim da Estrela, imagino. Como visto na vinda, há turistas que embarcam no elétrico 28 com a intenção de descer naquela paragem, fazendo tanto do destino quanto do meio para lá chegar, passeios turísticos<sup>291</sup>. Foi observado que, no início de meu trabalho de campo, era comum haver trocas de turistas nesta paragem, entre os que vinham no veículo e os que estavam a aguardá-lo. Tendo ocorrido também durante tal período, estes embarques observados agora no trajeto de volta parecem exemplos de pontos de contato com aquele mesmo modo de usar o elétrico. Parecem pessoas a fazer aquele mesmo passeio, mas em ordem inversa: primeiro o Jardim da Estrela, depois o 28. Pode haver também quem, depois de ter ido até ali utilizando o elétrico, faça o mesmo agora para retornar à região onde originalmente embarcou.

“*Está despachado?*”, pergunta o guarda-freio prestes a encerrar o expediente<sup>292</sup>. “*Vá, um abraço. Bom descanso!*”, responde o colega que assume seu posto. Ele então pendura sua jaqueta e capacete de mota no cabideiro à esquerda da cabine, e religa o motor do elétrico. Novamente, e agora no sentido bairro-centro, em visitas distintas foram observadas trocas de turno entre estes profissionais na paragem Estrela (Basílica). Assim como nas viagens de vinda, nada é comunicado aos passageiros a respeito, e estes tampouco esboçam preocupação ou, ao menos, curiosidade por isto<sup>293</sup>. O veículo encosta na paragem, quem o dirigia desce, outra pessoa sobe em seu lugar, e o movimento é retomado. Como descrito no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”, 113), após ver estas trocas de turno ocorrerem com frequência nesta paragem em específico, constatei a existência, bem ao lado da Basílica, de uma guarita onde funcionários da Carris se reúnem. Dada esta presença física, somada ao facto de as trocas

---

<sup>291</sup> Inclusive, isto é algo recomendado pelo Turismo de Lisboa em seu sítio institucional, como visto no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”, p.112).

<sup>292</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 10 (14/10/2020), Visita 11 (16/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

<sup>293</sup> Refletindo sobre este comportamento de indiferença, anotei em meu diário que parece manifestar a objetificação da pessoa que serve por quem está a ser servido. Na medida em que tanto faz quem dirige o elétrico (ou mesmo se alguém o dirige), desde que o veículo siga em movimento. Para quem percebe no guarda-freio não aquela pessoa que ali está, mas uma pessoa qualquer, a função que ele desempenha assemelha-se à do motor e dos travões. Uma ideia interessante seria, ao final de uma viagem em que isto ocorre, perguntar a um utente que estava já presente durante a troca, se ele se recorda dela ter ocorrido. Por outro lado, se só eu ali observava o fato com algum estranhamento, talvez então fosse o único “forasteiro” perante aquela dinâmica...

de turno em meio à carreira só ocorrerem naquele local específico, minha percepção foi de que aquela paragem serve como uma repartição da empresa em meio à carreira 28<sup>294</sup>. E, no trajeto de volta, a observação de outro costume dos guarda-freios pareceu convergir para esta percepção, pois também se concentrou naquele ponto.

Em pelo menos seis visitas diferentes, registei em diário que o responsável pela condução do elétrico, na proximidade da paragem Estrela (Basílica), também se revelava responsável por regular peças mecânicas do veículo e fazer reparos pontuais na estrutura da carreira<sup>295</sup>. Ou seja, se aquele pedaço pode ser entendido como uma secção da Carris devido ao facto de ser ali onde guarda-freios trocam de turno, a observação da manutenção técnica sendo feita por eles ali também aponta para esta compreensão. “Em frente ao Jardim da Estrela, a guarda-freio teve que descer do veículo para fazer algum ajuste nos carris”. “Logo passando o Jardim da Estrela, o guarda-freio aproveita um semáforo fechado para descer com o que parece ser um pé-de-cabra, e ajusta algo no elétrico pelo lado de fora”. Certa vez, logo após a troca de turnos, o “novo” guarda-freio já teve como primeira tarefa do dia fazer um ajuste nos carris, utilizando a mesma ferramenta (o provável pé-de-cabra) para tanto. Em uma de minhas incursões, fiz por duas vezes o trajeto bairro-centro do elétrico 28, e nas duas observei isto ocorrer. Isto foi registo tanto nas visitas iniciais quanto finais de meu trabalho de campo<sup>296</sup>.

Abrindo um parêntese no texto e saltando para um trecho mais à frente do trajeto em que estamos, é preciso ponderar que estes rápidos desembarques para fazer reparos instantâneos não foram observados de modo frequente apenas na paragem Estrela. Especificamente na paragem Pç. Luís Camões, logo ao ultrapassá-la e enquanto se contorna a praça que lhe é homônima, isto também foi visto repetidas vezes<sup>297</sup>. Em pelo menos cinco visitas diferentes - e, numa destas, em duas viagens distintas -, observei guarda-freios a descer

---

<sup>294</sup> Há mais um dado a somar neste entendimento. Em dias e horários da semana que não foram observados nesta investigação - nomeadamente, no período noturno e aos sábados -, o elétrico 28 encerra o seu trajeto centro-bairro na paragem Estrela, e não nos Prazeres. Faz sentido, portanto, que haja neste local uma estrutura de trabalho da Carris como a de uma paragem final. Para conhecer em detalhes todas as paragens em cada sentido (e dia, e horário) da carreira, ver nota 262.

<sup>295</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 3 (20/8/2020), Visita 9 (9/10/2020), Visita 13 (26/10/2020), Visita 14 (28/10/2020), Visita 16 (9/11/2020) e Visita 17 (10/11/2020).

<sup>296</sup> Por conta disto, não entendo haver qualquer relação entre esta tarefa dos guarda-freios e a maior ou menor presença de turistas no elétrico. Independentemente de haver ali turistas, os guarda-freios cumprem este mesmo expediente, no que pode ser interpretado como mais uma semelhança entre turistas e utentes quaisquer. Entendo eu que, cada vez que percebemos e pontuamos semelhanças assim, avançamos um pouco mais em rotas de abordagem distintas daquelas que essencializam atores sociais, ou que analisam estes personagens sob uma perspectiva dicotômica, excludente, e até confrontacional.

<sup>297</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diários realizados na Visita 7 (1/10/2020), Visita 10 (14/10/2020), Visita 12 (23/10/2020), Visita 13 (26/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

e realizar ajustes naquele local. Ao longo de meu trabalho de campo, até registei esta mesma ação sendo posta em prática noutros pontos da carreira, mas em episódios aleatórios. Com regularidade cotidiana, como a fila de utentes no Martim Moniz ou o embarque de pessoas com sacolas de compras na Graça, isto ocorreu somente na Estrela e no Camões. A paragem Estrela parece funcionar como um semi-institucionalizado posto avançado da Carris para o elétrico. Há ali uma guarita onde funcionários uniformizados se reúnem, ali ocorrem trocas de turno e reparos mecânicos em meio às viagens<sup>298</sup>. Já a paragem Pç. Luís Camões parece funcionar como um ponto de situação informal. Talvez por ser um trecho em que sabidamente costumam ocorrer falhas imprevistas? Ou, talvez, pelo semáforo que ali se encontra, ao ficar vermelho, oferecer um intervalo propício para a realização desta operação? Enquanto na Estrela há diferentes interfaces com o “trabalho de bastidores” da Carris, no Camões somente os ajustes mecânicos foram observados.

Assim como comportamentos observados na vinda são reproduzidos com algumas nuances no trajeto em que agora estamos, de modo geral, a diversidade de atores sociais encontrada partindo do Martim Moniz e chegando nos Prazeres também é observada no caminho de volta. No trajeto de vinda, por exemplo, foi analisada uma correlação entre o embarque na paragem mais próxima à Assembleia da República e o uso de trajes formais masculinos. A repetida entrada em cena naquela região de utentes homens a seguir o código de vestimenta padrão da Assembleia (e do meio político em geral), ao meu olhar, evidenciava o uso do 28 como meio de transporte por pessoas que frequentam aquele lugar. Possivelmente, como modo de deslocação pendular. Já no sentido bairro-centro, ainda na paragem R. Saraiva de Carvalho, a segunda depois dos Prazeres, certa vez este mesmo personagem voltou a entrar em cena, incorporado em outro indivíduo<sup>299</sup>. É um senhor que usa terno e gravata, deve estar na faixa dos 60 anos, e carrega nas mãos um jornal do dia. Observo ele descer no exato trecho em que agora entramos, justamente na paragem Cç. Estrela / R. Borges Carneiro, bem próxima da Assembleia.

Pessoas a embarcar no elétrico 28 com sacolas de compras, que foram bastante observadas na região da Graça durante a vinda, também aparecem na volta, embora com menor assiduidade<sup>300</sup>. Antes mesmo da Estrela, na paragem R. Domingos Sequeira, sobe uma idosa

---

<sup>298</sup> E, como visto na nota 289, em dias e horários específicos da semana, a paragem Estrela funciona inclusive como ponto final do elétrico no sentido centro-bairro.

<sup>299</sup> Conforme registado em diário na Visita 7 (1/10/2020).

<sup>300</sup> Este parágrafo teve como base os registos em diário realizados na Visita 12 (23/10/2020), Visita 17 (10/11/2020) e Visita 18 (11/11/2020).

com sua sacola e se acomoda no assento reservado. Na descida para a Assembleia, paragem Cç. Estrela, duas mulheres embarcam com sacolas de compras idênticas, ambas com logomarcas da Ikea e cheias do que parecem ser roupas de cama. Chegam juntas, mas viajam separadas: uma atrás da outra, cada uma sentada em uma fileira. O tempo que passam dentro do elétrico, passam conversando entre si, em língua portuguesa. Sem dar a menor atenção, por exemplo, ao entretenimento exibido pelas janelas, que atrai tantos utentes àquele meio de transporte. Em outra ocasião na mesma paragem Cç. Estrela, outra dupla de mulheres embarca junta com suas sacolas, mas viaja separada. Cada uma ocupa sozinha um assento duplo, e sua conversa é em altíssimo volume. À distância em que se encontram, os ruídos produzidos pelo próprio elétrico (a se movimentar, a acionar os travões, a soar a campainha...) impediriam qualquer diálogo mais comedido. Quando conversei com Doug, o passageiro inglês que passaria um mês em Portugal depois de ter se licenciado, lembro de ter sido também um papo em alto volume<sup>301</sup>.

Como apontado no capítulo Intervalo dos Prazeres, a proximidade de uma escola de grande porte faz com que o entorno da paragem inicial neste sentido seja frequentado por seus estudantes uniformizados, e alguns deles embarcam no elétrico 28. No trajeto de vinda, haviam sido observados também um menino e uma menina, que estimei terem em torno de 10 anos e possivelmente serem de origem nepalesa<sup>302</sup>. Em mais de uma vez vi-os embarcar na avenida Almirante Reis, em horário próximo ao almoço, os dois de mochilas nas costas. Agora, no trajeto de volta, também observo jovens estudantes a utilizar o 28 para se deslocar pela cidade. Durante minhas primeiras visitas, ao alcançarmos a paragem Graça, vejo embarcar um grupo grande de meninos uniformizados<sup>303</sup>. Sua presença em maioria entre os utentes faz com que o elétrico se assemelhe a um veículo de transporte escolar<sup>304</sup>. Em um trecho anterior da carreira e posterior no calendário, é já durante minhas últimas visitas que vejo um grupo de adolescentes, todos meninos, subir na paragem Calhariz (Bica). Conto 11 deles, que se espalham ocupando assentos duplos e individuais, na frente e no fundo, à direita e à esquerda do espaço interno. Falam alto, em tom excitado, um sobreposto ao outro - como rapazes reunidos costumam fazer nesta idade. Quatro deles desembarcam quando chegamos na

---

<sup>301</sup> Conforme visto no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”).

<sup>302</sup> Eles apareceram no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”, p. 77).

<sup>303</sup> Este parágrafo tem como base os registos em diários realizados na Visita 7 (1/10/2020) e Visita 18 (11/11/2020).

<sup>304</sup> A menos de 200 metros da paragem, encontra-se a Escola Básica e Secundária Gil Vicente. São três minutos de caminhada até ali, conforme estimativa do Google Maps. Disponível em: <https://goo.gl/maps/5W4mFvm88qmEJKeV7> [último acesso em 1/12/2021].

paragem Chiado. O restante do grupo desce não muito depois, na paragem Lg. Academia Nacional Belas Artes, onde agora quem embarca é um trio de jovens adultas, que parecem já ter idade para estar a cursar a licenciatura. Sentam-se bem perto umas das outras: duas juntas em um assento duplo, a terceira logo na frente delas. Viajam a conversar, de forma expansiva, mas bem menos ruidosa do que os meninos que estavam logo antes.

Personagem distinto dos observados na vinda foi o que vi embarcar ainda na paragem inicial, nos Prazeres<sup>305</sup>. Na verdade, antes mesmo disto já o notara, pois ele chegou até ali no mesmo 28 vazio em que eu também estava. Vi este senhor desembarcar na paragem final, aguardar nas cercanias, e embarcar novamente no elétrico 28 para o caminho de volta. Ainda nas ruas iniciais do bairro de Campo de Ourique, ocupando um assento individual, o homem abre uma lata de cerveja e começa a bebê-la. Ele usa uma máscara de proteção contra Covid-19, porém mantém o nariz destapado o tempo todo, e abaixa mais a máscara cada vez que leva a lata à boca. Com o olhar perdido na janela, vira passar a Estrela e agora vê se aproximar a Assembleia. Tendo viajado para lá e para cá, estando de volta a paragens por onde já passara, o sujeito não parece rumar para um destino distinto daquele onde já se encontra: um passeio contemplativo por Lisboa, a bordo do elétrico 28, na companhia de sua cerveja. Seria uma versão pós-moderna de *flâneur* (Biondillo 2014, 24-25; Tester 2015), que circula pelo espaço urbano de Lisboa fazendo do horário comercial em dia útil o seu tempo de ócio? Que antagoniza o uso obrigatório de máscaras no elétrico de modo quase cínico com a lata de cerveja da qual se serve? Seria aquele indivíduo uma encarnação da liberdade de escolha? Da exclusão, desesperança e marginalidade social? Da ousadia negacionista? Teriam estas suposições alguma semelhança com a realidade daquele senhor, ou seriam apenas elucubrações de minha autoria?

Então, na paragem Cç. Estrela, entra em cena mais um ator social distinto dos observados na vinda. É a primeira vez em todo meu trabalho de campo que vejo revisores da Carris embarcarem no elétrico para conferir a validade dos bilhetes dos passageiros. São dois sujeitos. Um deles caminha em silêncio até o fundo do elétrico, para voltar de lá validando os bilhetes de pessoa por pessoa com sua máquina portátil. O outro permanece parado próximo ao guarda-freio. Mas tão logo percebe o '*flâneur* idoso' com a máscara abaixo do nariz, dirige-se a ele em tom irritado: "Tens que puxar um pouquinho para cima! Nós temos que respeitar os outros. Tens que fazer um esforço. É básico!". O passageiro nada responde. Apenas atende à ordem e arruma sua máscara. Cinco minutos e três paragens depois, a dupla desembarca do

---

<sup>305</sup> Este parágrafo e o próximo têm como base os registos em diários realizados na Visita 15 (4/11/2020).

elétrico. Facto contínuo, o homem retoma sua interação com a cerveja, não sem antes baixar de novo a máscara.

O elétrico faz uma curva à direita na Rua de São Bento, quando os carris dos dois sentidos se bifurcam, e logo em seguida vira à esquerda na Rua Poço dos Negros, que é de mão única<sup>306</sup>. São apenas duas paragens até que a ida e volta do 28 se reencontrem na Calçada do Combro. No capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”), esta zona foi apresentada como em meio a um processo de transformação urbana e cultural. Novos atores sociais e estilos de vida que se movimentam por Lisboa têm ali um local de efervescência, paradoxalmente em proximidade física com comércios que se mantêm na área desde outros tempos. A Rua Poço dos Negros pode sintetizar esta dinâmica visualmente para quem observa a cidade pelas janelas do elétrico, com montras diversas no rés-do-chão anunciando ofertas em línguas estrangeiras, e cafeterias que são também locais de trabalho remoto, vizinhas de parede com a ourivesaria, a vidraçaria, a panificadora, a lotérica. Dada esta paisagem multifacetada, foi curioso observar embarcar na paragem R. Poço Negros, em ocasiões distintas, uma mesma dupla de mulheres trabalhadoras uniformizadas. As cores do uniforme de uma eram diferentes das cores do uniforme da outra, e os logos estampados neles também. Nas duas vezes em que as vi, elas embarcaram ali em um horário entre meio-dia e 13:00, e desceram juntas na paragem Pç. Luís Camões. Em uma terceira visita ainda voltei a ver uma delas, em horário semelhante e fazendo trajeto idêntico, porém desacompanhada de sua companheira. Minha inferência é que se trata de duas amigas - ou, se muito, colegas - que utilizam o 28 para se deslocar durante o horário de almoço até o local onde fazem sua refeição. Possivelmente, depois retornem para o trabalho também pelo elétrico.

Se o 28 pode oferecer traslado até uma tasca, em uma destas mesmas visitas também o vi ser usado como o próprio refeitório<sup>307</sup>. Era naquela mesma faixa horário, entre meio-dia e 13:00, porém já estávamos mais para a frente na carreira, perto da avenida Almirante Reis. Um senhor embarcou, encontrou um lugar para sentar e começou a comer um sandes. Possivelmente, antes do período pandêmico, fosse mais comum ver pessoas a se alimentar no elétrico. Para comer é preciso abaixar a máscara, e a máscara se tornou obrigatória nos transportes públicos. Em uma semelhança inusitada com este senhor, ainda durante a “primeira onda” de minhas visitas e no trajeto de vinda<sup>308</sup>, observei uma jovem falante de francês que,

---

<sup>306</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 16 (9/11/2020), Visita 17 (10/11/2020) e Visita 18 (11/11/2020).

<sup>307</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 17 (10/11/2020).

<sup>308</sup> Está no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”), na altura da paragem Miradouro de Santa Luzia.

em seu passeio no elétrico, equilibrou-se com uma mão agarrada na barra de apoio do veículo, e a outra a segurar um salgado de pastelaria.

Sendo uma via estreita com permissão de estacionar automóveis do lado esquerdo, na rua Poço dos Negros é comum ocorrerem obstruções da carreira do 28 e engarrafamentos<sup>309</sup>. *“O elétrico é obrigado a parar por conta de uma carrinha fazendo entregas em uma loja. Não só o elétrico: a rua pára e forma-se um congestionamento. Algumas motas avançam pelo passeio para ultrapassá-lo”*, anotei certa vez. *“Uma carrinha da CTT<sup>310</sup> interrompe a carreira. Gestualmente, o motorista dela pede desculpas e se apressa em tirá-la do caminho”*, registei em outra. Pelo que observei, em grande parte, são conflitos de interesse entre mobilidades diversas que convivem no espaço urbano. A imobilidade de uns (no passeio turístico, no transporte urbano...) pode ser em função do movimento de outros (para fazer entregas comerciais, ou de correspondências). E, embora estas formas diversas de mobilidade possam competir pelo espaço, não necessariamente seus agentes e beneficiários são concorrentes. Turista ou não, uma pessoa que se vê dentro de um elétrico impossibilitado de se movimentar, pode ser a mesma que, em outro momento, deseja ter sua demanda atendida ao entrar numa loja daquela rua. Uma mesma pessoa que deixou o carro estacionado naquela rua pode, em outra hora, fazer um pedido ao domicílio, cuja entrega é realizada por um estafeta que tem seu caminho dificultado pela presença de automóveis estacionados.

Tal e qual visto no percurso centro-bairro, embora incidentes assim encontrem alguns pontos de maior concentração na malha urbana, estas encruzilhadas de mobilidades diversas foram testemunhadas não somente em lugares específicos, mas ao longo da carreira 28<sup>311</sup>. E isto, tanto na “primeira” quanto na “segunda onda” de minhas incursões. Junto ao Largo do Chiado, uma carrinha parada em fila dupla impede a passagem do elétrico. Após tocar a campainha por três vezes, o guarda-freio desliga o motor do veículo e, resignado, espera. O outro condutor acaba por aparecer, rapidamente fecha o porta-malas e tira o veículo do caminho. Na estreita rua Escolas Gerais, que é de mão dupla, outra carrinha precisa percorrer um bom pedaço em marcha ré para dar passagem ao elétrico em que estou. O automóvel invadira a carreira neste sentido ao tentar ultrapassar o elétrico que vinha no sentido contrário.

---

<sup>309</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 11 (16/10/2020) e Visita 16 (9/11/2020).

<sup>310</sup> CTT é a principal empresa responsável pelos serviços de correio em Portugal.

<sup>311</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 6 (16/9/2020), Visita 11 (16/10/2020), Visita 14 (28/10/2020), Visita 16 (9/11/2020) e Visita 18 (11/11/2020).

Chegando no Largo da Graça, o elétrico em movimento bate no espelho retrovisor de um carro estacionado na rua, de modo a fechá-lo.

Dois episódios distintos no trajeto Prazeres-Martim Moniz envolvendo este mesmo tipo de ocorrência - a obstrução da carreira do elétrico 28 -, a meu ver, exemplificam como a presença de turistas em Lisboa é matizada em seus modos de fazer. Ocorreram durante as primeiras visitas. Na rua Voz do Operário, o elétrico é obrigado a parar e aguardar um casal de turistas manobrar seu carro (provavelmente) alugado. O homem maneja o volante do veículo, contando com a ajuda verbal em língua portuguesa de alguns senhores que observam a cena defronte um comércio vizinho. A mulher está fora do carro, de pé na rua, a tirar *selfies* com seu telemóvel. E, já que o momento lhe parece propício para tanto, ela aproveita e tira algumas fotos posicionada no meio da carreira, posando com o elétrico que lhe aguarda. Ou seja, um casal de turistas que, naquela situação, priorizou suas práticas de lazer particulares na cidade, em detrimento da circulação do transporte público coletivo, cujos passageiros e guarda-freio ficaram à espera.

O segundo episódio se dá na fronteira da avenida Almirante Reis com a rua da Palma, bem junto ao Intendente, já bem perto do final da carreira no sentido bairro-centro<sup>312</sup>. Uma carrinha estacionada em diagonal na esquina da tradicional cervejaria Ramiro impede a passagem do elétrico. O responsável pelo automóvel não se encontra ali. Mas, naquele exato momento, vem subindo pelo passeio um grupo de quatro homens bastante semelhantes entre si. Nenhum deles parece ter menos do que 40 anos. São todos calvos, corpulentos, e com um tom claro de pele que sugere terem ascendência no norte da Europa. Vestidos de modo parecido (tênis esportivo, calções jeans e mangas curtas), ao meu olhar parecem típicos torcedores de futebol que você encontraria em um pub inglês<sup>313</sup>. “*Let’s push it!*”, um deles exclama para os demais ao perceber a situação obstruída. Usando a força dos braços, o grupo se empenha então em tentar tirar a carrinha do caminho. Eu comecei por filmá-los com meu telemóvel, como faria qualquer turista, mas logo me vi desembarcando do elétrico para somar esforços na ação, como faziam aqueles turistas. A situação é no geral levada com divertimento pelos passageiros do 28, enquanto o guarda-freio se limita a observar a cena com uma expressão cansada. Quando

---

<sup>312</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 2 (18/8/2020).

<sup>313</sup> Esta associação dos personagens observados com torcedores de futebol foi quase inevitável pelo facto de que, na semana em que este episódio ocorreu, em agosto de 2020, Lisboa estava a sediar jogos da Liga dos Campeões da UEFA. Ainda que com restrições de público nos estádios, houve quem viajasse até Portugal para acompanhar o torneio. Sobre os possíveis impactos de hospedar um evento como este em meio a um ano pandêmico, ver matéria no jornal Diário de Notícias, (2020) “*Final a oito da ‘Champions’ em Lisboa com impacto económico de 50,4 ME*”. Disponível em: <https://www.dn.pt/desportos/final-a-oito-da-champions-em-lisboa-com-impacto-economico-de-504-me-12469339.html> [último acesso em 10/12/2021].

ele aciona a campainha do elétrico, o motorista da carrinha enfim aparece, pedindo imensas desculpas, e retira o veículo. “*Thanks, mate!*”, ainda digo pela janela a um dos “turistas manobristas”. “*We tried!*”, ele responde bem-humorado. Se, para aquele grupo, poderia haver algo de lazer no episódio, para os passageiros do elétrico aquelas pessoas estavam sendo altruístas. Ou seja, um grupo de turistas que se prontificou a ajudar na circulação do transporte público coletivo local, em vez de apenas se ater a suas práticas de lazer particulares na cidade visitada<sup>314</sup>.



**Imagem 35:** Um grupo de turistas estrangeiros passando na rua tenta (sem sucesso) desobstruir a carreira. Registadas pelo autor em 18/8/2020.

Assim como no percurso de vinda, também no trajeto Prazeres - Martim Moniz foi habitual durante meu trabalho de campo que a simples aparição do elétrico 28 atraísse o olhar e, em seguida, o registo fotográfico de transeuntes nas ruas. De modo análogo ao que vimos

---

<sup>314</sup> Em uma curiosa semelhança entre tempos, espaços da cidade e atores sociais distintos, uma matéria publicada na imprensa portuguesa em 2021 conta sobre um episódio bastante parecido, em que coube a oficiais da Polícia de Segurança Pública (PSP) rebocar com as próprias mãos um carro que obstruía a carreira do 28 na região da Graça. A matéria cita a frequência com que isto ocorre naquele trecho, e apresenta alguns dados curiosos sobre a quantidade de horas por ano que este modal do transporte público fica parado devido a obstruções como estas. Ver jornal Público (2021b), “*Um carro levantado à mão três eléctricos libertados e turistas eufóricos*”, disponível em: <https://www.publico.pt/2021/08/16/local/noticia/carro-levantado-mao-tres-electricos-libertados-turistas-euforicos-1974284> [último acesso em 1/12/2021].

naquele sentido da carreira, isto ocorreu com maior frequência nos arredores de lugares com maior presença de turistas, mas em qualquer momento de meu trabalho de campo e em qualquer ponto da carreira isto podia acontecer. Saltemos por alguns pontos para observar isto.

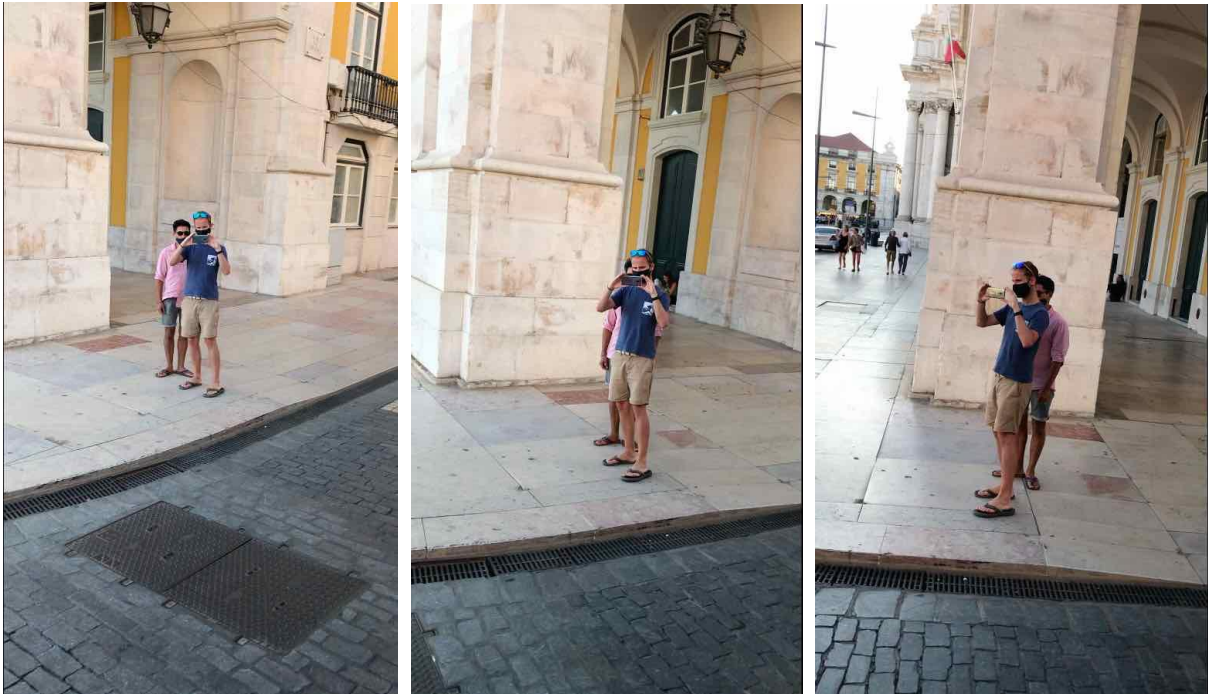
Ainda na esquina da rua Saraiva de Carvalho com a rua Ferreira Borges, pouco depois de termos ultrapassado a segunda paragem e sem termos alcançado ainda o “centro do centro histórico”, vejo que duas mulheres aguardam a passagem do 28 com seus telemóveis apontados para cá<sup>315</sup>. Mais de dois meses antes e em outra esquina, na Baixa de Lisboa, no encontro do Terreiro do Paço com a rua da Prata, dois rapazes vestindo sandálias, óculos escuros e bermudas protagonizam cena quase idêntica. Ocorrências semelhantes também são registadas enquanto galgamos a subida para a paragem Sé e, em duas visitas diferentes, de frente para o Miradouro de Santa Luzia. Entre um lugar e outro nesta mesma zona mais turística, nos arredores da paragem Limoeiro, vejo quando um turista fotografa seu amigo a tirar fotos do 28 em que estou. Ou seja, enquanto o elétrico passa, não somente fotos dele são tiradas, como também “fotos das fotos dele”, num processo in loco de representar a representação. Desenrolando um pouco mais a análise antes apresentada no capítulo 4.4 (“Do Martim Moniz aos Prazeres”, ao passar pelo Chiado), de que um dos significados percebidos no elétrico lisboeta é o de entretenimento para turistas em praça pública, neste caso específico temos uma releitura metalinguística, imersiva e não-dicotômica do mesmo espetáculo, na qual os próprios espectadores tornam-se também personagens da representação.



**Imagem 36:** Também no trajeto de retorno ao centro, passageiros do 28 em qualquer momento podem sair na foto. Registada pelo autor em 28/10/2020.

---

<sup>315</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 5 (31/8/2020), Visita 6 (16/9/2020), Visita 7 (1/10/2020), Visita 14 (28/10/2020), Visita 15 (4/11/2020) e Visita 20 (13/11/2020).



**Imagem 37:** Sequência de fotos do eléctrico a ser fotografado. Registadas pelo autor em 31/8/2020.

Na paragem final dos Prazeres, alguns comportamentos observados, sobretudo em turistas, foram aqui interpretados como formas de expressão do processo de “disneylandização” que se observa em lugares turistificados - como Lisboa neste começo de século XXI. Quando se adquire status de “destino turístico” (seja uma metrópole ou aldeia, ilha tropical ou montanha nevada), qualquer lugar pode ser percebido por alguns como objeto de consumo para turistas. Como numa emulação, no caso em Lisboa, de uma viagem para Orlando, na Flórida, em que um meio de transporte público é utilizado como trenzinho de montanha-russa, e os pontos turísticos recomendados na cidade, como a ementa de um parque de diversões. Neste processo, as representações do destino turístico que circulam (de modo planejado ou desinteressado) em escala global através de tecnologias de informação e comunicação dão importantes contribuições como mediadores.

Pois, há um trecho específico da carreira 28 em que a disneylandização de Lisboa também se faz evidente, e com maior destaque no trajeto bairro-centro. Pela minha observação, a Calçada de São Francisco está lado a lado com as ruas de Alfama como um dos pontos que mais atraem registos em imagens de quem embarca no eléctrico a turismo<sup>316</sup>. Com cerca de 150 metros de comprimento<sup>317</sup>, é uma ladeira em curva e sem cruzamentos, pavimentada com

---

<sup>316</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 7 (1/10/2020) e Visita 16 (9/11/2020).

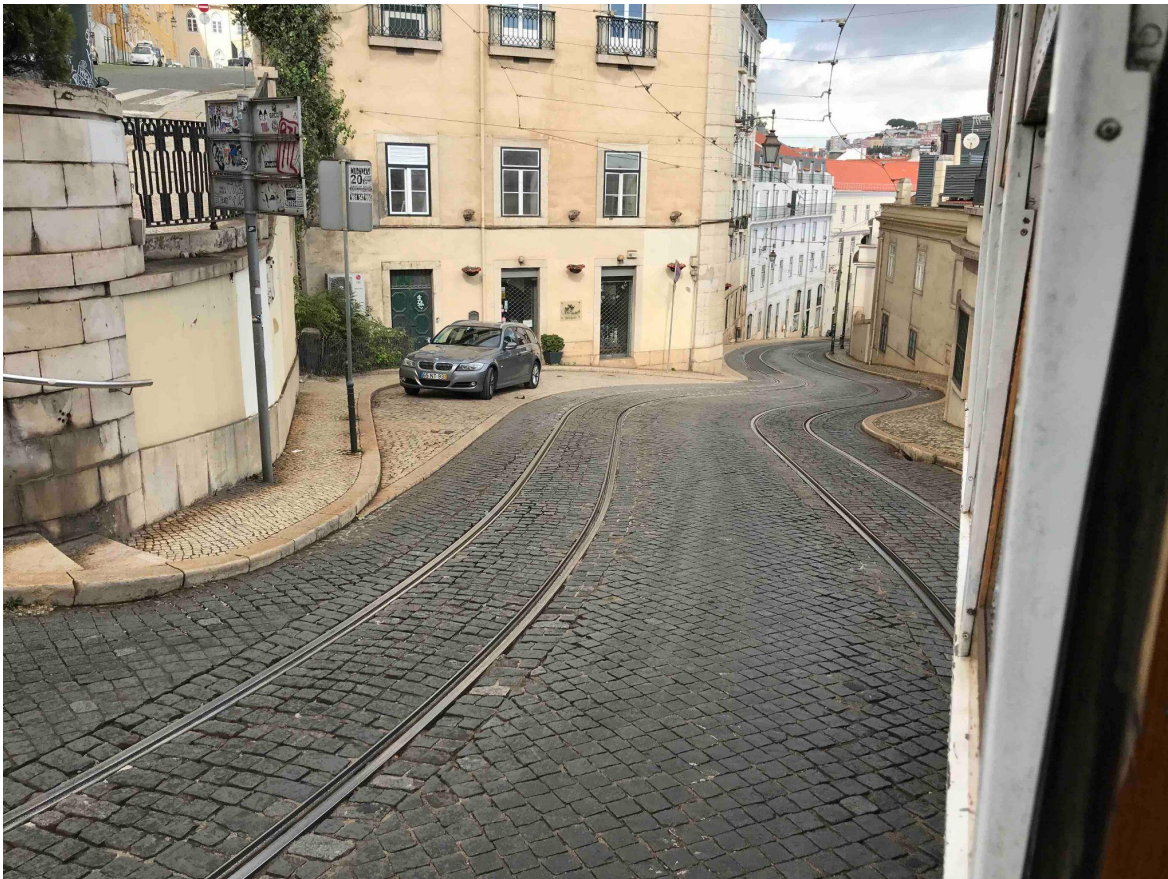
<sup>317</sup> Conforme estimativa do Google Maps, disponível em: <https://goo.gl/maps/U5GvGQtGMiwisLv38> [último acesso em 1/12/2021].

paralelepípedos, por onde os dois sentidos da carreira 28 passam paralelamente a fazer ziguezagues particulares. Seu próprio desenho pode ser percebido como metáfora de uma montanha-russa<sup>318</sup> e, aparentemente por isto mesmo, alguns comportamentos recreativos são observados ali. Como na vez em que o elétrico precisou parar no meio da ladeira, para esperar a fila de automóveis que se formara em virtude do semáforo fechado ao final dela. Aproveitando esta pose do 28, uma turista que vinha a caminhar pela rua decide tirar uma foto com ele. Ela “abraça” o elétrico, apoiando-se agarrada nele, no meio da rua, enquanto sua amiga no passeio tira a foto. O trânsito começa a fluir enquanto a cena ainda acontece. O guarda-freio toca a campainha para chamar a atenção da dupla. Os passageiros do elétrico, incluindo aí turistas, voltam-se todos para as janelas daquele lado, e constatarem boquiabertos o que está a atrasar o elétrico - com expressões que julgo entre achar graça e achar absurdo, entre o assombro e a indignação. Rindo, a mulher então se afasta e segue a galgar caminhando a Calçada de São Francisco, não aparentando qualquer embaraço por ter provocado tal situação. Uma afirmação cunhada por MacCannell define bem esta dinâmica em que um único turista em seu querer individual obstrui o movimento de uma via pública, atrasa um meio de transporte coletivo, e interfere no lazer turístico de outros visitantes da cidade: “Há leis e normas que se aplicam apenas a turistas e outras que os turistas estão autorizados a desobedecer”<sup>319</sup> (MacCannell 1999, 176-177).

---

<sup>318</sup> Quanto ao nome desta via remeter a uma cidade nos Estados Unidos, San Francisco, que é também um destino bastante visitado por turistas, e cujos pontos de atração incluem um sistema de elétricos, como Lisboa, a mim parece tão somente uma inusitada coincidência.

<sup>319</sup> Tradução realizada pelo autor. No original, em inglês: “*There are laws and norms that apply only to tourist and others which tourists are permitted to disobey*”.



**Imagem 38:** A calçada de São Francisco vista de cima para baixo. Registada pelo autor em 9/11/2020.



**Imagem 39:**<sup>320</sup> A calçada de São Francisco vista de baixo para cima.

<sup>320</sup> Google Maps. (Nov/2020). Disponível em: <https://goo.gl/maps/9SbqpY7Tqf9GQth18> [consultado em 21/8/2021].

Nas paragens entre a Baixa e as ruas de Alfama, assim como no trajeto de vinda, durante minhas primeiras visitas foi algo habitual ver turistas embarcando e desembarcando do eléctrico 28. E esta simultaneidade, por vezes, é reveladora das nuances de comportamento existentes entre indivíduos que poderiam em princípio ser percebidos como membros de um grupo. Na paragem R. Conceição, enquanto o guarda-freio lida com uma fila grande de pessoas querendo subir no eléctrico, duas turistas falantes de italiano (que imagino mãe e filha) percebem em cima da hora ser ali o local onde querem descer<sup>321</sup>. Afobadas, elas vão até a porta dianteira do veículo, justamente no caminho por onde as cerca de 10 pessoas estão a tentar entrar. Constatado seu equívoco, as duas então correm até a porta traseira, de saída, e nem bem a alcançam, começam a demandar em tom impaciente que o guarda-freio a abra: “*Excuse me! Please! Can you open the door?!?*”. Pela minha observação, são poucos aqueles que se dirigem guarda-freios assim, como se fossem seus subordinados.

Ao passarmos pela paragem Miradouro Sta. Luzia, pela janela do 28 é possível ver um bom número de turistas a se espalhar em sua estrutura<sup>322</sup>. Dois deles, inclusive, embarcam no eléctrico. Já quando alcançamos a paragem Lgo. Portas Sol, também no trajeto de volta presencio o guarda-freios da vez anunciar, tal e qual um guia de excursão, a tão procurada atração turística lisboeta que fica próxima dali: “*Castelo de São Jorge! Castelo de São Jorge!*”. Como ninguém desembarca desta vez, não tenho dúvidas de que certos guarda-freios incorporaram esta tarefa pela sua própria experiência adquirida na lida cotidiana com turistas, e não necessariamente porque algum passageiro lhes pediu para avisar quando ali chegasse.

Tendo passado Alfama para entrar na região da Graça, nos encontramos na região da Calçada de São Vicente. Estamos no final de outubro de 2020 e o eléctrico vai cheio, com algumas pessoas em pé no corredor, enquanto estou sentado ao lado da janela em um banco duplo<sup>323</sup>. O lugar ao meu lado vaga, e o rapaz mais próximo em pé, em vez de ocupá-lo, oferece-o educadamente para outro passageiro, que por sua vez o recusa. Por entre ouvir esta rápida negociação alheia, percebo que o rapaz, que acaba por se sentar ao meu lado, é brasileiro. Então, o abordo e pergunto exatamente isto. Ele me confirma que sim, e responde afirmativamente quando pergunto se ele costuma utilizar o eléctrico 28 no seu cotidiano. Foi a janela de entrada que se abriu para explicar rapidamente sobre minha pesquisa, e perguntar se

---

<sup>321</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 2 (18/8/2020).

<sup>322</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 7 (1/10/2020) e Visita 11 (16/10/2020).

<sup>323</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 14 (28/10/2020).

ele toparia conversar sobre isto em outro momento. Edglê concorda, mas por estar apressado, já que desembarcaria pouco depois, ele diz para eu entrar em contato através do seu perfil no Instagram. Anoto o endereço. Na breve conversa inicial que temos ali, Edglê me diz ter nascido na cidade de Crato, no interior do estado brasileiro do Ceará. Rapidamente, me mostra uma tatuagem que tem em homenagem a sua terra-natal, um mapa estilizado dos contornos da cidade. Conta que divide apartamento com outros brasileiros e mais um italiano. Que trabalha em dois lugares diferentes, sendo sua profissão a de arte-educador. E que, depois de ter morado por um período na Alemanha, está em Lisboa, como eu, a cursar um mestrado. Pouco depois, nos despedimos e ele desce.

Três dias se passaram quando entro em contato com Edglê através do Instagram. Dali, passamos para o WhatsApp. É por mensagens de áudio nesta outra aplicação que conversamos, enfim, cerca de um mês depois. Naquela altura, o agravamento da situação pandêmica em Portugal já levava as autoridades nacionais a decretar estado de emergência no país - e eu acabara suspendendo minhas incursões de campo em virtude disto. Neste meio-tempo entre encontrá-lo e conversarmos, Edglê acabara retornando para o Brasil. É de memória, portanto, embora uma memória de tempos bastante recentes, que ele me conta sobre sua experiência com o elétrico 28, que pegava todos os dias, de segunda a sexta-feira.

“Pegava sempre na paragem da Calçada do Combro, e descia próximo à Graça. Geralmente, às três horas da tarde, e pegava de volta às seis. Morava muito próximo a uma paragem. Inclusive, onde eu morava, ali na Rua Poiais de São Bento, (...) o transporte mais próximo da minha casa era este.”<sup>324</sup>

Depois de contextualizar sua relação com aquele meio de transporte, utilizado principalmente em movimentos pendulares e, como explica, devido também à ausência de alternativas onde morava, faço perguntas mais específicas sobre a presença de turistas no elétrico. Ponderando que o ambiente mudou com a pandemia, Edglê me explica suas percepções.

“O elétrico é um transporte extremamente turístico, e isso é muito ruim. Porque uma coisa é você ser turista. Outra é você usar

---

<sup>324</sup> Entrevista com Edglê, realizada em 18/11/2020.

ele como transporte público. (...) Às vezes você só quer chegar no seu trabalho e está lotado de turistas”.<sup>325</sup>

Este impacto negativo da presença de turistas no elétrico 28 para quem quer utilizá-lo apenas como meio, e não como destino, voltou a ser mencionado em outras entrevistas. Mark, criador do canal *Wolters World*, quando morou em Lisboa há cerca de uma década, pegava-o frequentemente para ir de sua casa, no Campo de Ourique, até o trabalho, nos arredores da paragem Cç. Estrela. “Era engraçado, porque lá em cima eu subia e havia alguns turistas. Mas à medida que descia, e não é muito longe (...), ia ficando lotado, lotado, lotado. Então eu sabia que, uma vez que entrasse, teria que ficar perto da porta. Caso contrário, eu não conseguiria sair depois”<sup>326</sup>. Mark conta que, dada esta situação, com o passar dos anos ele deixou de utilizar aquele meio de transporte, preferindo caminhar até o trabalho. “Para mim, ficou turístico em excesso”<sup>327</sup>, ele resume. João, com quem conversei em uma pastelaria na região da Graça, falou também neste sentido: “As pessoas nestes bairros.... Graça, Alfama, São Vicente, e Bairro Alto do outro lado... As pessoas têm razão. Porque às vezes o elétrico vem tão cheio que não podem entrar. E as pessoas não têm o que fazer, né?”<sup>328</sup>.

Tanto no trajeto de ida quanto no de volta, e sobretudo durante minhas primeiras visitas, observei situações semelhantes às relatadas por estes interlocutores. Indo para os Prazeres, certa vez eu testemunhara sete pessoas aguardando o 28 na paragem R. Graça<sup>329</sup>. As duas últimas da fila eram idosas com sacolas de compras. “*Está muito cheio!*”, uma comenta com a outra, e eu ouço pela janela. Elas não embarcaram. Na paragem Chiado, vi quando uma família fez sinal para o elétrico, mas desistiu de subir logo que ele parou. Eram duas mulheres adultas que pareciam avó e mãe do menino pequeno junto com elas, e mais um carrinho de bebé. Ainda que pudessem demandar seu direito ao assento reservado, desistiram por vontade própria logo que viram a lotação interna. Já no trajeto de volta, vejo o elétrico encostar na paragem Calhariz

---

<sup>325</sup> Ibidem.

<sup>326</sup> Entrevista com Mark Wolters, realizada em 22/4/2021, aos 7’15 de gravação. Tradução livre realizada pelo autor. No original, transcrito em inglês: “*It was funny cause at the top, I would get on and there would be a few tourists. But as it went down, and it’s not very far (...), it would just get like packed, packed, packed, packed, packed. So I knew once I got in, I had to go and stand by the door. Otherwise, I couldn’t get out later.*”

<sup>327</sup> Ibidem, aos 7’57 de gravação. Tradução livre realizada pelo autor. No original, transcrito em inglês: “*It got to me overtouristy*”.

<sup>328</sup> Entrevista com João Rocha de Azevedo, realizada em 23/5/2021, aos 51’20 de gravação.

<sup>329</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 2 (18/8/2020), Visita 11 (16/10/2020) e Visita 13 (26/10/2020).

(Bica) para atender a um grupo de jovens que lhe chama. Todos com telemóvel na mão e falando espanhol entre si, desistem, no entanto, de embarcar, mas permanecem na paragem. Talvez tenham decidido aguardar o próximo, para tentar um lugar à janela onde possam tirar boas fotos? Nem só moradores da cidade a caminho do trabalho ou retornando do supermercado encontram no elétrico cheio de turistas um obstáculo à sua mobilidade; também turistas podem ter seu programa obstruído e atrasado por outros turistas. É o que vejo acontecer também na paragem Igreja Sta. Maria Madalena, ao sair da Baixa de Lisboa para começar a subida da Sé. Pela janela do elétrico, vejo uma família (pai, mãe, filho pequeno, filho de colo e carrinho de bebé), falante de francês, desistir de embarcar no elétrico, que está cheio, após tê-lo chamado.

Continuando a conversa com Edglê, ele me explica que, por outro lado, também gosta de conhecer pessoas de lugares diversos e interagir com elas. Para ele, o elétrico 28 ser tão procurado por turistas não é um problema qualitativo, e sim quantitativo: o problema está no excesso. “Acho que poderia era ter mais elétricos”, esclarece. Pergunto então se ele já enfrentou algum outro problema em seu cotidiano no elétrico. Edglê cita dois que também foram observados neste trabalho de campo: os problemas mecânicos do veículo, que cabem ao guarda-freio solucionar; e as obstruções da carreira por outros automóveis da cidade:

“O que eu acho mais louco também é a relação dos outros motoristas com o elétrico. Porque eles sabem o trajeto do elétrico, todo mundo sabe, porque está lá os trilhos. E, às vezes, a galera estaciona carro na frente, pára... não ajudam.”<sup>330</sup>

O tempo todo de minha observação, pessoas em idade avançada foram observadas no cotidiano do elétrico 28. Ao nos aproximarmos da avenida Almirante Reis, chama minha atenção ver com alguma frequência idosos a embarcar no elétrico 28 já tão perto do final da carreira<sup>331</sup>. Na paragem Igreja Anjos, duas antes da final, em duas ocasiões vejo dois senhores diferentes embarcarem. Em outra vez, é na paragem R. Palma, a última antes do fim, que vejo outro senhor idoso embarcar. Há quem pegue o elétrico de ponta a ponta e depois retorne. Há quem o utilize por apenas uma paragem.

---

<sup>330</sup> Entrevista com Edglê, realizada em 18/11/2020.

<sup>331</sup> Este parágrafo tem como base registos em diário realizados na Visita 9 (9/10/2020), Visita 11 (16/10/2020) e Visita 14 (28/10/2020).

Antes de chegar ao Martim Moniz, é já na avenida Almirante Reis que abordo um casal falantes de francês<sup>332</sup>. Só estamos nós três agora, mas eu reparara quando eles embarcaram nos arredores da Assembleia da República. Os dois alternam o olhar entre os ecrãs de seus telemóveis e as paisagens a passar pelas janelas, possivelmente tentando se localizar. Em inglês, peço licença e pergunto se falam esta língua. Mais próximo do corredor e de mim, o homem nega com um gesto de cabeça, e aponta para a mulher. Educada, ela se voluntaria para me responder, apoiando-se sobre o colo do companheiro. É inevitável para mim reparar que, por seu modo de se vestir - um fino *tailleur* no caso dela, e um relógio chamativo no dele -, eles parecem ter uma condição econômica confortável. Em meio aos ruídos do elétrico, explico em duas sentenças minha pesquisa, e pergunto se aceitariam falar sobre sua experiência. “Yes”, ela responde. Depois de me confirmarem ser franceses, dizem que são da cidade de Lyon. É sua primeira vez em Lisboa, onde ficaram por dois dias, e estão indo embora hoje mesmo. E o que acharam desta experiência no 28? “É típico ... É divertido ... É legal que ele ainda circula pela cidade ... Na França, nós não temos mais isto.”<sup>333</sup>, ela constrói a resposta enquanto responde. “*Au revoir, bon voyage!*”, lhes desejo. Eles agradecem e se despedem.

Estamos de volta ao centro histórico de Lisboa. No Martim Moniz, a paragem final onde o elétrico 28 encerra seu percurso neste sentido da carreira. Dentro de alguns minutos, outro elétrico 28 partirá do Martim Moniz, rumo aos Prazeres, para uma vez lá, depois de alguns minutos retornar. Não sem antes subir e descer ladeiras, fazer curvas estreitas, revelar por suas janelas as paisagens que Lisboa oferece ao olhar. Neste caminho do centro ao bairro e vice-versa, da Baixa ao alto das colinas e vice-versa, esta mesma mobilidade pode ter significados diversos. A depender do agente, utente, servidor, vizinho. Ao meu olhar, é a diversidade de lugares, pessoas e significados o que, na Lisboa contemporânea, pode ser apontada como algo “típico”.

---

<sup>332</sup> Baseado em registos em diário realizados na Visita 11.

<sup>333</sup> Tradução livre realizada pelo autor. No original, registado em inglês no diário: “*It’s typical... It’s fun... It’s cool that it goes around the city... In France, we don’t have this no more.*”

## 5. REFLEXÕES FINAIS

Desembarco do elétrico 28 e começo a me afastar do campo para encerrar esta jornada. Conforme amplio esta distância, tento visualizar como fica dentro de uma moldura o quadro etnográfico que neste texto construí. Ainda posso ver na tela uma pequena mancha residual, causada por uma certa frustração com as contingências em que este trabalho ocorreu. Ao mesmo tempo, a cor mais acentuada quando escrevo estas reflexões finais é de serenidade, pela percepção de que as realidades se apresentam por vias e de modos que não posso (e nem me seria desejável, se possível fosse) controlar. Há por fim, é claro, um tom de satisfação e alívio no plano de fundo, por ter chegado até o tempo-espaço conclusivo de uma dissertação de mestrado.

É paradoxal para mim recordar que, há cerca de um ano e meio, quando defini o desenho de projeto para esta que seria - e foi - minha primeira experiência na prática antropológica, planejei fundamentar esta etnografia em uma observação participante que, não sem algumas doses de “nuances contemporâneas”, seguiria procedimentos clássicos. À partida a ideia era estar *in loco*, pelo máximo de tempo possível e com frequência regular, até que pudesse ser percebido e reconhecido como mais um sujeito participante naquele recorte da realidade; no cotidiano do elétrico 28. Não por quem ali se encontra em atividade de lazer turístico, mas talvez por utentes regulares daquela linha, além de seus e suas guarda-freios. E, para além de ocupar um dos assentos a observar o que ocorre pelas janelas e no espaço interno do elétrico, havia a intenção de me movimentar entre pontos de observação, (per)seguindo meu objeto de estudos de maneira multissituada (Marcus 1998). Pretendia avançar pelos entornos de paragens, a conversar com vizinhos de rés-do-chão; e tentar observar o 28 pelos ângulos e janelas de quem convive com sua presença sem necessariamente embarcar nele.

Como vimos no capítulo X (Considerações metodológicas), o cenário desta investigação mudou no decorrer de seu cronograma, o que me levou a decidir por prosseguir caminho através de rotas alternativas. Se é que a antropologia tem algum ponto pacífico “universal”, quero crer, é o de que qualquer antropólogo ou antropóloga é um ator social também implicado na própria realidade onde se insere, que observa, e depois se propõe a interpretar. O processo autocrítico da disciplina desencadeado pela “viragem reflexiva” das últimas décadas, construído com o contributo de mãos e cérebros diversos, expôs isto - e eu acho que devíamos agradecer. É assim que um antropólogo não está acima ou à parte de uma pandemia e dos cuidados (de distanciamento social e “ficar em casa”) que neste período foram demandados a qualquer pessoa. E então, por mais inédito, extraordinário e “histórico” que este

período pandêmico possa vir a ser entendido na posteridade, um aprendizado elementar que levo deste projeto como item de meu kit antropológico é a garantia de que a realidade social nunca se apresenta de modo previsível. Não é este um dos motivos que nos leva a ir a campo com nossas roupas de antropólogo? Aprender com ‘os outros’ (seres, lugares, tempos, significados), e não seguir um itinerário já conhecido, que envolve a busca por confirmação de agendas próprias, e a narração da realidade como se fôssemos alheios a ela?

Ao meu olhar, visto por inteiro, o quadro etnográfico que acabo por apresentar neste texto é uma composição feita com materiais de texturas diversas. Observações de perto e de longe, interações aleatórias, conversas por acaso entreouvidas, conversas de caso pensado provocadas, entrevista realizada ao vivo presencialmente e entrevistas realizadas à distância - por vezes, em rodadas consecutivas -, através de uma gama diversa de plataformas de comunicação (e-mail, WhatsApp, telefone, Zoom). Contudo, a força desta etnografia, quero acreditar, está em dois de seus aspectos. O primeiro são as “descrições densas” (Geertz 1989) realizadas no trabalho de campo, ainda que este tenha ocorrido por um período menor ao que fora planejado. O segundo é nas convergências e baldeações entre teorias e conceitos de tempos e disciplinas diversos (mobilidades, convivialidades, estudos urbanos, do turismo...). Muita da literatura que encontrei, estudei e aqui utilizei, embora absolutamente inspiradora e referencial, pelo que pude ver não descia suas análises ao nível micro do gestual. Ao nível dos modos como os corpos presentes ocupam e utilizam o espaço (que, no caso do 28, é um micro-espço que se põe em movimento) pelo tempo que lá permanecem. Os modos como uns e outros corpos, com bagagens culturais e motivações para ali estarem diversas, convivem em um mesmo lugar. Foi isto que observamos, por exemplo, no que aqui foi chamado de “dança das cadeiras”, que ocorre no interior do elétrico, entre uma paragem e outra, envolvendo atores sociais diversos e desconhecidos entre si. Ou no comportamento, observado de modo semelhante tanto entre turistas quanto entre outros utentes, de pessoas que embarcam juntas e viajam separadas no 28.

A teoria proxémica de Hall (1986), cujos estudos se basearam nos movimentos corporais em proximidade, foi inovadora ao propor, justamente, o estudo de como seres humanos se movimentam corporalmente em situações de sociabilidade. Porém, ao incorporar em seu arcabouço uma pretensão à precisão estatística para mensurar (ou até prever...) práticas que são essencialmente performáticas, e ainda inferir como características de grupos sociais os padrões observados na escala micro das pessoas, tal campo teórico se encontra demasiado ancorado em paradigma moderno. Não deixa de ser inspiradora e referencial, mas não descreve realidades complexas como a dos encontros com a atividade turística em centros urbanos como Lisboa, no contexto das primeiras décadas de século XXI. Pelo que observei nesta investigação,

no eléctrico 28, nem sempre as “estruturas proxémicas” constituem modos pelos quais grupos culturais se diferenciam. Isto pode ocorrer, sim, assim como pode ocorrer seu oposto: modos de proceder semelhantes entre pessoas que pertenceriam a grupos culturais diversos. O facto (assumido) de alguém estar a fazer turismo, por exemplo, não é o que determina as maneiras de fazer de alguém no eléctrico. Estas por vezes podem ser mais semelhantes entre grupos de estranhos do que entre grupos de pessoas familiares. O facto estabelecido por lei de alguém ter direito preferencial a um assento reservado não é o que faz esta pessoa reivindicá-lo, ocupá-lo - por sinal, o facto de haver assentos disponíveis não é o que faz alguém viajar sentado. Isto inclui quem viaja no 28 a lazer ou por qualquer outra razão, assim como o facto de que dois passageiros embarcarem juntos não garante que viagem juntos. Nisto, Certeau (1998) se mostrou uma referência mais consistente para a análise, mesmo na escala “micro-corporal”, das ‘maneiras de fazer’ dos sujeitos observados. Pessoas podem se comportar de inúmeras maneiras diversas em um mesmo lugar e, inclusive, desempenhar papéis variados ao mesmo tempo. Ao invés de partirmos de questões identitárias para associá-las a modos de agir, é observando comportamentos postos em prática que conhecemos melhor como se dá a experiência cotidiana de vida social das pessoas. Etnografias que observem o *micro* e o interpretem contextualmente no *macro*, que observem encontros e ‘fricções’ (Tsing 2005) entre mobilidades, atores, significados culturais diversos em um mesmo tempo-espaco, podem nos ajudar a perceber melhor como, na segunda década do século XXI, em uma cidade como Lisboa, a vida é vivida.

Nos encontramos hoje em meio a um processo vasto de transição societal, cuja transposição parece distante de despontar no horizonte. Isto, se é que algum dia se revelará. A depender da escala de análise e da interpretação, sempre estivemos e sempre estaremos em meio à transição. Desde que o ser humano começou a se mover rumo ao “outro”: a passar de um lugar a outro, de um estado a outro, de um significado a outro, a se relacionar com uns e outros. A depender da perspectiva teórica, a condição - social, cultural, biológica, natural - humana é em fluxo. E o chamado “paradigma das mobilidades” (Sheller & Urry 2006) oferece uma ferramenta para leituras assim da realidade, ao reposicionar estaticidades e assentamentos como contextuais (ou ‘maneiras de fazer’), e não como condições humanas irrenunciáveis. Há algo de perturbador, contudo, em levar a efeito uma proposta de pesquisa que incorpore esta noção em seus significantes e significados. Se ‘tudo’ está sempre em movimento o tempo ‘todo’, como é possível apreender algo da realidade? Sem parâmetros fixos de observação, como perceber padrões nas evidências, que permitam postular verdades científicas? Temos aí um desafio e, bem, aqui estamos. Esta etnografia foi uma primeira tentativa. Mas não é pela

tarefa se mostrar complexa (e aparentemente intangível) que vamos renunciar a tal, uma vez que “a mobilidade é fundamental para o que é ser humano” (Cresswell 2006, 1). Uma possibilidade a ser mais experimentada talvez seja a de traduzir procedimentos metodológicos segundo esta perspectiva conceptual. Se a realidade em todos os seus campos e escalas se observa em movimento, por que não atuar também em movimento para repensá-la, modificá-la, melhorá-la (Büscher & Veloso 2018, 149)?

Guardadas as proporções de que se trata de meu primeiro passo numa trajetória acadêmica, foi assim, em movimento, que procurei conduzir a investigação antropológica que resultou nesta etnografia. Foi na mudança de turista em Lisboa para morador desta cidade (e imigrante brasileiro, e estudante internacional...) que este projeto nasceu, quando me chamaram atenção as transformações na paisagem urbana local (e em locais específicos dela, como o Martim Moniz), ocorridas em função dos fluxos de turistas que se intensificaram na última década. São estas mudanças na paisagem local desdobramentos de uma “cidade em transição” (Rodrigues, 2010), condição em que Lisboa já se encontrava ao adentrar o século XXI, antes mesmo desta pesquisa ser concebida. E foi em meio ao movimento do eléctrico, do Martim Moniz aos Prazeres, paragem por paragem, e depois pelo mesmo trajeto em sentido reverso, que esta observação se deu ao longo dos dias. Na fila para embarcar e na escolha de assentos, na interação com outros passageiros, na observação pelas janelas.

Enquanto esta pesquisa esteve “na ativa”, observaram-se movimentos e mobilidades diversas que evidenciam como as sobreposições, o hibridismo e as expressões circunstanciais de subjetividades caracterizam fenómenos sociais da vida contemporânea - como o turismo. Entre embarques e desembarques, presenças e ausências, entre o 28 real e o imaginado, conforme o eléctrico se desloca, também se deslocam suas interpretações. É assim que os significados associados a esta experiência podem ser diversos, mesmo entre turistas. Andar de eléctrico 28 pode ser percebido como *tourist trap*, como algo “típico” que se faz para ter uma experiência *like a local*, ou simplesmente como algo tão frequentemente recomendado que, se você for a Lisboa, não pode deixar de fazer. Possivelmente, propostas de pesquisa que, em tempos posteriores, retornem a este mesmo terreno para observações semelhantes, hão de constatar mudanças e deslocamentos nestes significados.

Mas, sobre um cenário que já era movediço, com uma proposta de investigação referenciada no paradigma das mobilidades que previa métodos móveis de pesquisa, em 2020, as circunstâncias pandêmicas desabaram sobre o mundo. Até o desenvolvimento e aplicação em massa de vacinas ter início - já na passagem para o ano 2021 se considerarmos países europeus, os primeiros a vacinar -, a contenção da transmissão viral passou por medidas de

distanciamento social que iam na contracorrente das “sociedades “líquidas (Bauman, 2000) em que nos encontrávamos. Se até o ano anterior a realidade já se mostrava complexa e mutante, em 2020, a vida social revelou novas variantes. Variantes de tipo híbrido, dificilmente explicáveis por fórmulas essencialistas, como por exemplo a convivência cotidiana entre “globalização” e confinamento. Ou como a transformação (posta aqui de forma metafórica, em linhas gerais) de um mundo de lugares turísticos a se visitar em um mundo de destinos inacessíveis. Ou ainda, em termos práticos e nomeadamente para antropólogos iniciantes (como eu), a premissa contingencialmente estabelecida de que qualquer interação presencial poderia envolver o uso de máscaras faciais, a preocupação com manter o distanciamento, e um temor de ser infectado por qualquer “outro”. Posto também em linhas gerais: não é nos aproximando do “outro” e construindo relações de confiança que se faz antropologia?

Por ter sido esta uma investigação realizada em meio à pandemia de Covid-19, alguns problemas metodológicos e factores condicionantes inerentes a tal contexto inédito foram inevitavelmente incorporados como premissas. Como fazer pesquisa de campo em circunstâncias pandêmicas? Como aproximar-se e criar alguma intimidade com interlocutores em princípio desconhecidos, em tempos que obrigam o uso de máscara facial e recomendam o distanciamento entre pessoas? E ainda: que cotidiano é este que se está a observar? Se a investigação teve início, meio e fim condicionados ao cenário pandêmico, o cotidiano observado neste período evidencia um processo de ruptura rumo a um “novo normal”? Foi (ou será) um interlúdio efêmero após o qual se tentará recuperar uma rota pregressa?

No curso desta pesquisa, tanto as memórias de como fora a atividade turística em Lisboa - e no eléctrico 28 - até a estação logo anterior, quanto as expectativas sobre como viria a ser o futuro do turismo, pairaram o tempo todo sobre o cenário presente observado. Memórias e expectativas evidenciadas, entre outros meios, pelos depoimentos de entrevistados, por matérias publicadas na imprensa portuguesa, em discursos oficiais de autoridades públicas, e em iniciativas do marketing territorial da cidade. Ao passo em que esta dissertação é concluída e o avanço global da vacinação dá esperanças de estancar uma pandemia desatada, a posteridade parece próxima de iluminar melhor estas questões. Quanto a isto, arrisco um palpite só. Sem rigor científico, mas com alguma raiz empírica. Se e quando for superada esta crise pandêmica, ou mesmo sendo ela apenas a primeira de uma nova rotina, o fenómeno turístico continuará a ocorrer. Ele já é uma realidade presente em corações e mentes, discursos e práticas, em paisagens urbanas e naturais. Daí também, ao longo deste texto, a referência teórica mais utilizada ter sido a obra de Pons (2003). Ao abordar a atividade turística como uma forma de morar em um lugar - ainda que por uma estadia tão efêmera quanto a de um *city break* -, Pons

“liberta” seus agentes de outorizações algo discriminatórias. Como quem percebe turistas tal e qual presenças extraordinárias *aqui neste lugar*; isto ainda que *este lugar aqui* seja notoriamente turístico.



**Imagens 40 e 41:** A paragem do Martim Moniz volta a exibir filas para o eléctrico 28, além de uma oferta numerosa de *tuk-tuks*, como não se via há quase um ano. Registadas pelo autor em 16/8/2021.

Em agosto de 2021, já não me encontrando mais a pesquisar informações, e sim a redigir esta etnografia, por algum motivo qualquer que agora não recordo, passei de carro pelo Martim Moniz. E lá estavam a fila para o eléctrico 28, além de uns tantos *tuk-tuks* a aguardar

clientes. Alguém poderia chamar de ironia do destino o fato de, somente ao concluir esta investigação, eu ter testemunhado as dinâmicas que a motivaram de partida; e que, diga-se, não foram encontradas *desta forma* enquanto estive a realizar trabalho de campo por ali. Ao mesmo tempo, não seria esta uma evidência de que a pertinência do desenho “original” desta pesquisa segue em pauta?

Considerando alguns dos achados (e não perdidos) de meu trajeto, entendo que alguns caminhos de investigação bem delimitados se revelaram em meu percurso. Como, por exemplo, pesquisar mais a fundo e especificamente o universo dos guarda-freios. Suas condições de trabalho, suas percepções sobre a cidade, suas táticas cotidianas para lidar com o inesperado em sua jornada. A isto se poderia incorporar uma investigação sobre os profissionais de bastidores (mecânicos, equipe de limpeza), que são fundamentais para a rotina deste “transporte-público-turístico” de Lisboa, mas que são “invisíveis” no atendimento ao público e nas representações da cidade que utilizam o eléctrico como sua imagem e semelhança. Outro campo que se revela pertinente, até pela afinidade com um tema que tem estado sensivelmente em pauta nos debates públicos locais, é a pressão inflacionária nas vizinhanças do 28. Tanto para residências quanto para estabelecimentos comerciais, um estudo com esta temática poderia ser combinado com uma observação de como são anunciados imóveis (para rendas de curta e longa duração) localizados perto da carreira. De partida, são apenas duas possibilidades que têm interface com esta etnografia e que a mim parecem promissoras.

Para encerrar, enquanto a multiplicidade de impactos da pandemia já começa a ser e ainda será muito investigada, com horizontes de desdobramentos todavia desconhecidos, imagino que, em algum futuro, a produção científica desta época servirá de documento histórico. Como foi fazer pesquisa de campo durante aqueles tempos pandêmicos? Produzida por um “nativo da época”, a presente etnografia é uma resposta possível.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abu-Lughod, L. (1991). Writing Against Culture. Em: Fox, R. (Ed.), *Recapturing Anthropology. Working in the Present*, 137-162. Santa Fe, School of American Research Press.
- Agapito, D., Mendes, J. & Valle, P. (2013). Exploring the conceptualization of the sensory dimension of tourist experiences. *Journal of Destination Marketing & Management*, 2, 62-73. DOI: 10.1016/j.jdmm.2013.03.001.
- Appadurai, A. (1996). The Production of Locality. *Modernity at Large. The Cultural Dimensions of Globalization*, 178-199. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Baptista, L. V., Nofre, J., & Jorge, M. do R. (2018). Mobilidade, Cidade e Turismo: pistas para analisar as transformações em curso no centro histórico de Lisboa. *Sociologia: Revista Da Faculdade de Letras Da Universidade Do Porto, Número temático –Cidade, cultura e turismo: novos cruzamentos*, 14–32. <https://doi.org/10.21747/08723419/soctem2018a1>
- Baptista, L. V., Nofre, J., & Jorge, M. do R. (2020). Mobilidades temporárias na cidade turística: O caso do centro histórico de Lisboa. *Forum Sociológico – Série II*, Online, 36 | 2020. <https://doi.org/10.4000/sociologico.9152>
- Baptista, M. das N. (2020). “Impacto do passe único na Área Metropolitana de Lisboa”. Dissertação de Mestrado. Lisboa: ISCTE. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/20777>
- Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press. ISBN-0-7456-2409-X.
- Bernardo, E. (2013). Abordagens Teóricas ao Turismo. CIES e-Working Paper, 172. Lisboa: CIES-IUL. ISSN 1647-0893.
- Biondillo, R. (2014). “Walter Benjamin e os caminhos do flâneur”. Dissertação de Mestrado. Guarulhos: UNIFESP. Disponível em: <https://repositorio.unifesp.br/handle/11600/39273> [último acesso em 12/12/2021].

- Bourdieu, P. 2006 [1979]. *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo: Edusp.
- Brunel, S. (2009). Turismo e mundialização: rumo a uma disneylandização universal?. *Mercator*. Ano 8 (número 15), 7-18. <https://doi.org/10.4215/rm2009.0815.0001>
- Bryman, A. (1999). The Disneyization of Society. *The Sociological Review*, 47 (1), 25–47. <https://doi.org/10.1111/1467-954X.00161>
- Burke, P. (2005). Performing History: The Importance of Occasions. *Rethinking History* 9 (1), 35 – 52. DOI: 10.1080/1364252042000329241.
- Büscher, M., & Veloso, L. (2018). Métodos móveis. *Tempo Social*, 30 (2), 133-151. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142258>
- Clifford, J. & Marcus, G. E. (Eds.). (1986). *Writing Culture*. Berkeley e Los Angeles: University of California Press. ISBN: 0-520-05729-5
- Cohen, S. A., & Cohen, E. (2019). New directions in the sociology of tourism. *Current Issues in Tourism*, 22 (2), 153–172. [s.l.]. Routledge. DOI: 10.1080/13683500.2017.1347151
- Cordeiro, G. I. (1997). *Um lugar na cidade: Quotidiano, memória e representação no bairro da Bica*. Lisboa: Etnográfica Press. ISBN: 9791036516238.  
DOI: <https://doi.org/10.4000/books.etnograficapress.2255>
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern western world*. Nova York: Routledge.
- Crick, M. (1989). Representations of International Tourism in the Social Sciences: Sun, Sex, Sights, Savings, and Servility. *Annual Review of Anthropology*, 18, 307–344.  
<http://www.jstor.org/stable/2155895>
- de Certeau, M. 1998 [1980]. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. 3a Edição. Petrópolis: Editora Vozes.

- Dinkhuysen, G. L. (2017). “O papel dos guias turísticos no desenvolvimento de um turismo sustentável: o caso do Bairro de Alfama em Lisboa”. Dissertação de Mestrado. Lisboa: ISCTE. <http://hdl.handle.net/10071/15565>
- Errington, F., & Gewertz, D. (1989). Tourism and Anthropology in a Post-Modern World. *Oceania*, 60 (1), 37–54. <https://doi.org/10.1002/j.1834-4461.1989.tb00350.x>
- Ferreira, T. (2019). “Os ícones culturais vintage na comunicação do turismo de Lisboa”. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Universidade de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10400.5/19680>
- Geertz, C., 1989 [1973]. *A Interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: LTC.
- Gomes, L. M. (2020). “Nação nómada digital: Que fronteira entre trabalho e lazer?”. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10362/101127>
- Gomes, R. M. G. V. (2016). "Pelo Caminho do 28 - Imaginar sobre o vazio da Rua da Saudade". Dissertação de Mestrado. Lisboa: Universidade de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10400.5/13633>
- Griffin, T. & Dimanche, F. (2017). Urban tourism: the growing role of VFR and immigration. *Journal of Tourism Futures*, 3 (2), 103-113. [s.l.]. Emerald Publishing Limited. ISSN 2055-5911
- Hafstein, V. (2007). Claiming Culture: Intangible Heritage Inc., Folklore, Traditional Knowledge. Em: Hemme, D., M. Tauschek & R. Bendix (Eds.), *Prädicat 'Heritage'. Wertschöpfungen aus Culturellen Ressourcen*, Munster, Lit Verlag, 75-100.
- Hajibaba, H., Gretzel, U., Leisch, F., & Dolnicar, S. (2015). Crisis-resistant tourists. *Annals of Tourism Research*, 53, 46–60. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.04.001>
- Hall, Edward T. 1986 [1966]. *A Dimensão Oculta*. Lisboa: Relógio d'Água.

ISBN: 972-708-123-1

Handler, R. (1994). Is Identity a Useful Cross-Cultural Concept?. Em: Gillis, J. (Ed.), *Commemorations. The Politics of National Identity*, 27-40. New Jersey: Princeton University Press.

Höckert, E., Lüthje, M., Ilola, H. e Stewart, E. (2018). Gazes and Faces in Tourist Photography. *Annals of Tourism Research*, 73, 131-140. ISSN: 0160-7383  
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.09.007>

Holloway, D., Green, L., & Holloway, D. (2011). The Intratourist Gaze: Grey Nomads and ‘Other Tourists’. *Tourist Studies*, 11 (3), 235–252.  
<https://doi.org/10.1177/1468797611432043>

Ingold, T. 2019. *Antropologia: para que serve*. Petrópolis, RJ: Editora Vozes.

Ingold, T. & Hallam, E. (2007). Creativity and Cultural Improvisation: an Introduction. Em: Ingold, T. & Hallam, E. (Eds.), *Creativity and Cultural Improvisation*, 1-24. Oxford: Berg.

Instituto Nacional de Estatística. (2018). *Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa: 2017*. Lisboa: INE. ISBN: 978-989-25-0478-0.  
Disponível em: <https://www.ine.pt/xurl/pub/349495406> [último acesso em: 10/12/2021].

Jordan, F. & Aitchison, C. (2008). Tourism and the sexualisation of the gaze: solo female tourists’ experiences of gendered power, surveillance and embodiment. *Leisure Studies*, 27 (3), 329-349. [s.l.] [s.n.]. <https://doi.org/10.1080/02614360802125080>

Judd, D. R. (2010). Tourism. In R. Hutchison (Ed.), *Encyclopedia of Urban Studies*, 818–821. SAGE Publications Ltd. ISBN 978-1-4129-1432-1

Leal, C. F. (2014). “Cidade Guiada. Turismo e nobilitação urbana no centro histórico de Lisboa”. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.  
<http://hdl.handle.net/10362/13329>

Leite, N. e Graburn, N. (2009). Anthropological interventions in tourism studies. Em: Jamal,

- T. & Robinson, M. (Eds.) *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, 35-64. SAGE Publications Ltd. <http://dx.doi.org/10.4135/9780857021076.n3>
- Lourenço, T. B. (2018). A Mouraria da Velha Rua da Palma. Quatro Séculos na Vida de um Arruamento (1554-1959). *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2a Série, Número 9, 15-41. ISSN: 2183-3176. [s.l.] [s.n.]. Disponível em: [http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/Cadernos/2serie/9/04\\_mouraria.pdf](http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/Cadernos/2serie/9/04_mouraria.pdf) [último acesso em 10/12/2021].
- Lowenthal, D. (2015). *The Past is a Foreign Country — Revisited*. Cambridge University Press. ISBN: 9780521616850
- Lynch, O. (1994). Urban anthropology, post-modernist cities, and perspectives, *City & Society Annual Review*, 7 (1), 35-52, [s.l.] [s.n.]. <https://doi.org/10.1525/ciso.1994.7.1.35>
- MacCannell, D. 1999 [1976]. *The tourist - A new theory of the leisure class*. Berkeley: University of California Press.
- MacCannell, D. (2001). Tourist agency. *Tourist Studies*, 1(1), 23–37. [s.l.] [s.n.]. <https://doi.org/10.1177/146879760100100102>
- Madden, R. (2010). *Being Ethnographic A Guide to the Theory and Practice of Ethnography*. Londres: Sage.
- Malet Calvo, D., & Ramos, M. J. (2018). Suddenly last summer: how the tourist tsunami hit Lisbon. *Revista Andaluza de Antropología*, 15, 47–73. <https://doi.org/10.12795/raa.2018.15.03>
- Malinowski, B. 2002 [1922]. *The Argonauts of the Western Pacific*. Londres: Routledge.
- Maoz, D. (2006). The mutual gaze. *Annals of Tourism Research*. 33 (1), 221–239. ISSN: 0160-7383
- Mapril, J. (2010). Banglapara: imigração, negócios e (in)formalidades em Lisboa. *Etnográfica*,

- 14 (2), 243-263. [s.l.] [s.n.]. Disponível em:  
[https://www.academia.edu/5226286/\\_2010\\_Banglapara\\_imigra%C3%A7%C3%A3o\\_neg%C3%B3cios\\_e\\_in\\_formalidades\\_em\\_Lisboa](https://www.academia.edu/5226286/_2010_Banglapara_imigra%C3%A7%C3%A3o_neg%C3%B3cios_e_in_formalidades_em_Lisboa) [último acesso em 10/12/2021].
- Marcus, G. 1998 [1995]. Ethnography in/ of the World System. The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Ethnography through Thick & Thin*, 79-104. [s.l.] [s.n.]. ISBN: 9780691002538
- Menezes, Marluci. (2009). A praça do Martim Moniz: etnografando lógicas socioculturais de inscrição da praça no mapa social de Lisboa. *Horizontes Antropológicos*, 15 (32), 301-328.  
<https://doi.org/10.1590/S0104-71832009000200013>
- Merinero-Rodríguez, R., & Pulido-Fernández, J. I. (2016). Analysing relationships in tourism: A review. *Tourism Management*, 54, 122–135.  
<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.10.010>
- Neill, L., Johnston, C., & Losekoot, E. (2016). New ways of gazing : the refractive gaze. *International Journal of Tourism Anthropology*, 5 (1/2), 138–151. [s.l.] [s.n.].
- Nofre J., Malet Calvo D. (2019) Pubcrawling Lisbon: Nocturnal Geoethnographies of Bairro Alto. Em: Stahl G., Bottà G. (Eds.) *Nocturnes: Popular Music and the Night. Pop Music, Culture and Identity*. Palgrave Macmillan, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-99786-5\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-319-99786-5_4)
- Nogués-Pedregal, A. M. (2019). Anthropological contributions to tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 75 (February), 227–237. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.02.005>
- Observatório Turismo de Lisboa (2019a). *Inquérito Motivacional 2019*. Disponível para download em: <https://www.visitlisboa.com/en/about-turismo-lisboa/d/303-inquerito-motivacional-regiao/showcase> [último acesso em 29/10/2021].
- Observatório Turismo de Lisboa (2019b). *Inquérito às Atividades dos Turistas e Informação 2019 - Destino Lisboa*. Disponível para download em: <https://www.visitlisboa.com/pt/sobre-o-turismo-de-lisboa/d/documentos/observatorio> [último acesso em 20/11/2021].

Oliveira Magalhães, F. P. (2017). O centro histórico de Lisboa enquanto ecomuseu: construindo pontes entre os turistas, os locais e o património. *RITUR. Revista Iberoamericana de Turismo*, 7 (3), 114–136. <https://doi.org/10.2436/20.8070.01.66>

Pereira, A. P. F. (2013). “O Parque das Nações em Lisboa: uma montra da metrópole à beira-Tejo”. Tese de Doutoramento. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.  
<http://hdl.handle.net/10362/9761>

Pons, P. O. (2003). Being-on-Holiday: Tourist Dwelling, Bodies and Place. *Tourist Studies*, 3 (1), 47–66. <https://doi.org/10.1177/1468797603040530>

Pritchard, A., & Morgan, N. J. (2000). Privileging the male gaze: Gendered tourism landscapes. *Annals of Tourism Research*, 27 (4), 884–905.  
[https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(99\)00113-9](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(99)00113-9)

Rodrigues, W. (2010). *A cidade em transição - Nobilitação Urbana, Estilos de Vida e Reurbanização em Lisboa*. Lisboa: Celta Editora.

Salazar, N. B. (2018). Theorizing mobility through concepts and figures. *Tempo Social*, 30 (2), 153–168. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142112>

Salgueiro, T. B. (1992). *A Cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*. 2a edição. Lisboa: Edições Afrontamento. ISBN: 972-36-0202-4.

Salgueiro, Teresa Barata (2003). Desenvolvimento urbano de Lisboa. *Revista de Estudos Regionais*. 7-22. Lisboa: INE. Disponível em: [https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine\\_censos\\_estudo\\_det&ESTUDOSpage=30](https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_estudo_det&ESTUDOSpage=30) [último acesso em 10/12/2021].

Sampaio, S., Vidal, F. & Lourenço, I. (2021). Desafios do “turístico” na atualidade: uma introdução surpreendida por uma pandemia., *Etnográfica*, vol. 25 (1) | 2021, 119-129  
<https://doi.org/10.4000/etnografica.9851>

- Sharpley, R. 2008 [1994]. *Tourism, Tourists and Society*. Cambridgeshire: ELM publications.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38 (2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Silva, M. C. da (Coord.). (2004). *Outros Trópicos. Novos Destinos Turísticos. Novos Terrenos da Antropologia*. Lisboa: Livros Horizonte. ISBN: 972-24-1303-1
- Silva, R. H. da (2020). Prefácio. Em: Conceição, M. T. da; Lobo, I. & Ramalhete, F. (Org.). *Atlas Almirante Reis*. Lisboa: Tinta Da China. ISBN: 978-989-671-560-1
- Simmel, G. 1997 [1903]. A Metrópole e a Vida do Espírito. Em: Fortuna, C. (org). *Cidades, cultura e globalização. Ensaios de sociologia*. Oeiras, Celta, pp. 33- 44
- Smith, V. (Ed.). (1977). *Hosts and guests: The anthropology of tourism*. Oxford: Basil Blackwell.
- Souza, T. S. de (2020). “Nomadismo digital: representações e práticas do estilo de vida e de trabalho nômade”. Tese de Doutorado. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa <http://hdl.handle.net/10362/99549>
- Tan, E., & Bakar, B. A. (2016). The Asian Female Tourist Gaze: A Conceptual Framework. Em: Khoo-Lattimore, C. & Mura, P. (Eds.) *Asian genders in tourism*, 65–87. Blue Ridge Summit: Channel View Publications <https://doi.org/10.21832/9781845415808-008>
- Tester, K. 2015 [1994]. Introduction.. Em: Tester, K. (Ed.), *The Flâneur. Vol. 23*, 1-21. Nova York: Routledge Library Editions: Social Theory. ISBN: 978-1-138-78228-0
- Tsing, A. (2005). *Friction. An Ethnography of Global Connections*. Princeton University Press. ISBN: 0-691-12064-1
- Turismo de Portugal. (2016). *Relatório de Atividades*.

Disponível em: [http://www.turismodeportugal.pt/pt/quem\\_somos/gestao/informacao-gestao/Paginas/relatorios-e-planos-de-atividade.aspx](http://www.turismodeportugal.pt/pt/quem_somos/gestao/informacao-gestao/Paginas/relatorios-e-planos-de-atividade.aspx) [último acesso em 10/12/2021].

Urry, J. 2002 [1990]. *The Tourist Gaze*. 2nd ed. London: Sage Publications. ISBN: 0 7619 7346 X.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge, UK: Polity. ISBN: 978-0-745-63419-7

Urry, J. & Larsen, J. (2011), *The Tourist Gaze 3.0*. London: Sage Publications  
<http://dx.doi.org/10.4135/9781446251904>

Vertovec, S. (2007). Superdiversity and its implications. *Ethnic and Racial Studies*, 30 (6) 1024-1054. <http://dx.doi.org/10.1080/01419870701599465>

Wessendorf, S. (2013). Commonplace diversity and the ‘ethos of mixing’: perceptions of difference in a London neighbourhood. *Identities: Global Studies in Cultures and Power*, 20 (4), 407-422. <https://doi.org/10.1080/1070289X.2013.822374>

World Tourism Organization (2019), *International Tourism Highlights*, 2019 Edition, Madrid: UNWTO. <https://doi.org/10.18111/9789284421152>

Zukin, S. (2010). *Naked City - The Death and life of authentic urban places*. New York: Oxford University Press. ISBN: 978-0-19-538285-3

## REFERÊNCIAS AUDIOVISUAIS:

Bedolis, J., Caterini, J. & Collins, C. (Produtores executivos). 2018. *Somebody Feed Phil*. Netflix. <https://www.netflix.com/title/80146601> [último acesso em 20/11/2021].

Left Hand Rotation. 2016. *Terramotourism*. Disponível em: <http://www.lefthandrotation.com/terramotourism/> [último acesso em 10/12/2020].

O' Rourke, D. (produtor / director). (1987). *Cannibal Tours*. Austrália: O'Rourke & Associates. Disponível no YouTube, em: [https://www.youtube.com/watch?v=KUQ\\_8wI93HM](https://www.youtube.com/watch?v=KUQ_8wI93HM) [último acesso em 11/11/2021]

## REFERÊNCIAS WEBGRÁFICAS:

Al Jazeera (2014). *Portugal eases out of economic crisis*.

Disponível em: <https://youtu.be/wBHMtqcPxxA> [último acesso em 28/10/2021].

Área Metropolitana de Lisboa. *Mobilidade e transportes*, (Tarifários e passes).

Disponível em: <https://www.aml.pt/> [último acesso em 10/12/2021].

Assembleia Municipal de Lisboa. (2018a). *Novas dinâmicas urbanas no centro histórico de Lisboa*. Disponível em: <https://www.am-lisboa.pt/452000/1/000516/index.htm> [último acesso em 20/11/2021].

Assembleia Municipal de Lisboa. (2018b). *Trotinete, só com capacete*.

Disponível em: <https://www.am-lisboa.pt/101000/1/010980,112018/index.htm> [último acesso em 1/12/2021].

Câmara Municipal de Lisboa. (2015). *Terraços do Carmo e Elevador de Santa Luzia inaugurados*. Disponível em: <https://www.lisboa.pt/atualidade/noticias/detalhe/terraços-do-carmo-e-elevador-de-santa-luzia-inaugurados> [último acesso em 20/11/2021].

Câmara Municipal de Lisboa. (2020). *Grande Opções do Plano 2021 – 2025*, 16. Disponível para consulta e download em: <https://www.lisboa.pt/cidade/mobilidade/estrategia> [último acesso em 20/11/2021].

Câmara Municipal de Lisboa. *Novas acessibilidades à Colina do Castelo*. Disponível em:

<https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/espaco-publico/novas-acessibilidades-a-colina-do-castelo> [último acesso em 20/11/2021].

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. sítio institucional.

*Carreiras*. Disponível em: <https://www.carris.pt/viaje/carreiras/28e-martim-moniz- prazeres>

*Frota (Elétricos)*. Disponível em: <https://www.carris.pt/ descubra/frota/eletricos/>

*Recrutamento*. Disponível em: <https://www.carris.pt/a-carris/recrutamento/>

*Plano de Atividades e Orçamento 2021*.

Disponível em: <https://www.carris.pt/media/tobf5n0w/plano-de-atividades-e-or%C3%A7amento-2021-2024-assinado.pdf>

[último acesso em 10/12/2021].

Copenhagen Coffe Lab.

Disponível em: <https://copenhagencoffeelab.com/locations-2/> / [último acesso em 20/11/2021].

Diário de Notícias (2016a). *Depois dos pastéis, agora uma ilegalidade com as enguias*.

Disponível em: <https://www.dn.pt/sociedade/depois-dos-pasteis-agora-uma-ilegalidade-com-as-enguias-5087226.html> [último acesso em 20/11/2021].

Diário de Notícias (2017). *Câmara aguarda autorização para instalar sensores de ruído no*

*Bairro Alto*. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/camara-aguarda-autorizacao-para- instalar-sensores-de-ruído-no-bairro-alto-5665060.html> [último acesso em 10/12/2021].

Diário de Notícias (2018a). *Lixo em Lisboa aumenta no verão: turistas desleixados ou falta de*

*meios de limpeza? ”*. Disponível em: <https://www.dn.pt/cidades/lixo-em-lisboa-aumenta-no-verao-turistas-desleixados-ou-falta-de-meios-de-limpeza-9720546.html> [último acesso em 10/12/2021].

Diário de Notícias (2018b). *Inauguradas sábado escadas rolantes para ligar Martim Moniz ao*

*Castelo*. Disponível em: <https://www.dn.pt/cidades/inauguradas-sabado-escadas-rolantes-para-ligar-martim-moniz-ao-castelo-em-lisboa-9992216.html> [último acesso em 10/12/2021].

Diário de Notícias (2018c). *Veja os bairros históricos de Lisboa onde já não pode haver mais*

*alojamentos locais*. Disponível em: <https://www.dn.pt/poder/veja-os-bairros-historicos-de-lisboa-onde-ja-nao-pode-haver-mais-alojamentos-locais-10022441.html> [último acesso em 10/12/2021]

Diário de Notícias (2020). *Final a oito da ‘Champions’ em Lisboa com impacto económico de 50,4 ME*”. Disponível em: <https://www.dn.pt/desportos/final-a-oito-da-champions-em-lisboa-com-impacto-economico-de-504-me-12469339.html> [último acesso em 10/12/2021].

Diário de Notícias (2021a). *Tuk-tuks e turismo em Lisboa retomam a passo de tartaruga*.

Disponível em: <https://www.dn.pt/dinheiro/tuk-tuks-e-turismo-em-lisboa-retomam-a-passo-de-tartaruga-13773263.html> [último acesso em 10/12/2021].

Diário de Notícias (2016b). *Mais navios e mais turistas: cruzeiros em Lisboa sobem 60%*.

Disponível em <https://www.dn.pt/dinheiro/mais-navios-e-mais-turistas-cruzeiros-em-lisboa-sobem-60-5371259.html> [último acesso em 10/12/2021].

Dinheiro Vivo (2020). *Peso do turismo na economia nacional aumentou em 2019*.

Disponível em: <https://www.dinheirovivo.pt/economia/peso-do-turismo-na-economia-nacional-aumentou-em-2019-13148985.html> [último acesso em 1/11/2021].

Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), *Capela de Nossa Senhora da Saúde, também denominada «Capela de São Sebastião» ou «Capela de São Sebastião da Mouraria»*.

Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71835> , [último acesso em 11/12/2021].

European Association of Social Anthropologists (EASA), *ANTHROMOB*.

Disponível em: <https://www.easaonline.org/networks/anthromob/> [última consulta em 17/10/2021]

Eater (2017). *Intendente is Lisbon's Most Interesting Dining Neighborhood*. Disponível em: <https://www.eater.com/2017/6/28/15875248/best-restaurants-intedente-neighborhood-lisbon> [último acesso em 10/12/2021].

Expresso (2015). *Martim Moniz, um bairro que é uma grande viagem*.

Disponível em: <https://expresso.pt/sociedade/2015-11-14-Martim-Moniz-um-bairro-que-e-uma-grande-viagem->. [último acesso em 27/10/2021].

Expresso (2020). *Lisboa com 'desempenho de excelência' e mais de sete milhões de turistas em 2018*. Disponível em: <https://expresso.pt/economia/2020-02-10-Lisboa-com-desempenho-de-excelencia-e-mais-de-sete-milhoes-de-turistas-em-2018> [último acesso em 1/11/2021].

Facebook (2012). *Câmara Municipal de Lisboa*.

Disponível em: <https://www.facebook.com/watch/?v=458575830829039> [último acesso em 20/11/2021].

Facebook. *Lisboa e os seus eléctricos*.

Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/188991515168528> [último acesso em 31/10/2021].

Facebook. *Copenhagen Coffe Lab*.

Disponível em: <https://www.facebook.com/cphcoffeelab/about> [último acesso em 20/11/2021].

Instagram (2020). *O Alfacinha Viajante*.

Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CAsS0i-nKXM/> [último acesso em 20/11/2021].

Instagram. *Raising Voyagers*

Disponível em: <https://www.instagram.com/raisingvoyagers/> [último acesso em 28/10/2021].

Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP. *Princípios da Sinalização do Trânsito e Regimes de Circulação*, p. 20. Disponível em: <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/InovacaoNormalizacao/Divulgao%20Tcnica/PrincipiosSinalizacaoTransitoRegimesCirculacao.pdf> [último acesso em 20/11/2021].

Jornal de Negócios (2017). *O Carlos da Carris*.

Disponível em: <https://www.jornaldenegocios.pt/weekend/detalhe/o-carlos-da-carris> [último acesso em 31/10/2021].

Junta de Freguesia de Arroios. *História*.

Disponível em: <http://www.jfarroios.pt/historia/> [último acesso em 20/11/2021].

Lisboa Participa. *Praça Martim Moniz - Da memória ao futuro*.

Disponível em <https://lisboaparticipa.pt/martimmoniz/exposicao> [último acesso em 27/10/2021].

Lojas com História. Disponível em: <http://lojascomhistoria.pt/> [último acesso em 22/11/2021].

New York Times (2020). *'Corona Cycleways' Become the New Post-Confinement Commute*.

Disponível em <https://www.nytimes.com/2020/06/12/business/paris-bicycles-commute-coronavirus.html> [último acesso em 20/11/2021].

Público (2018a). *Está a nascer a 'obra quase impossível' para ligar Monsanto ao Tejo*.

Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/07/07/local/noticia/esta-a-nascer-a-obra-quase-impossivel-para-ligar-monsanto-ao-tejo-1836984> [último acesso em 20/11/2021].

Público (2018b), *"Passageiros de cruzeiros aumentaram 15% ..."*, de 9/7/2018, disponível em

<https://www.publico.pt/2018/07/09/local/noticia/passageiros-de-cruzeiros-aumentaram-15-no-primeiro-semester-1837351> [último acesso em 28/10/2021].

Público (2019). *Zonas de contenção ao Alojamento Local em Lisboa entram em vigor esta sexta*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2019/11/07/local/noticia/zonas-contencao-alojamento-local-lisboa-entram-vigor-sexta-1892928> [último acesso em 20/11/2021]

Público (2020). *Carros anteriores a 2005 vão ser proibidos na Baixa de Lisboa...*

Disponível em: <https://www.publico.pt/2020/02/05/local/noticia/carros-antiores-2005-vao-proibidos-baixa-lisboa-partir-2021-1902888> (último acesso em 20/11/2021).

Público (2021a). *Covid-19: interdição de cruzeiros prolongada até 16 de Março*.

Disponível em <https://www.publico.pt/2021/03/01/fugas/noticia/covid19-interdicao-cruzeiros-prolongada-ate-16-marco-1952617> [último acesso em 29/10/2021]

Público (2021b). *Um carro levantado à mão três eléctricos libertados e turistas eufóricos*.

Disponível em: <https://www.publico.pt/2021/08/16/local/noticia/carro-levantado-mao-tres-electricos-libertados-turistas-euforicos-1974284> [último acesso em 1/12/2021].

RTP Notícias (2021). *As três vagas da pandemia em Portugal*.

Disponível em: [https://www.rtp.pt/noticias/pais/as-tres-vagas-da-pandemia-em-portugal\\_v1301383](https://www.rtp.pt/noticias/pais/as-tres-vagas-da-pandemia-em-portugal_v1301383) [último acesso em 29/10/2021].

Salesianos de Lisboa.

Disponível em: [www.lisboa.salesianos.pt/escola/apresentação](http://www.lisboa.salesianos.pt/escola/apresentação) [último acesso em 1/12/2021].

SIC Notícias (2021a). *Moradores e comerciantes da Almirante Reis, em Lisboa, estando contra a ciclovia na avenida*. Disponível em: <https://sicnoticias.pt/pais/2021-05-28-Moradores-e-comerciantes-da-Almirante-Reis-em-Lisboa-estao-contr-a-ciclovia-na-avenida-252009c3> [último acesso em 20/11/2021].

SIC Notícias (2021b). *Entre as lojas que fecharam para sempre e as que resistem: o retrato*

*da baixa pombalina*. Disponível em: <https://sicnoticias.pt/especiais/coronavirus/2021-07-23-Entre-as-lojas-que-fecharam-para-sempre-e-as-que-resistem-o-retrato-da-baixa-pombalina-0a597043> [último acesso em 3/11/2021].

Spotted by Locals. *Martim Moniz*.

Disponível em: <https://www.spottedbylocals.com/lisbon/martim-moniz/> (último acesso em 27/10/2021).

The Guardian (2017a). *The Bilbao effect: how Frank Gehry's Guggenheim started a global craze*. Disponível em: <https://www.theguardian.com/artanddesign/2017/oct/01/bilbao-effect-frank-gehry-guggenheim-global-craze> [última consulta em 24/10/2021].

The Guardian (2017b). *10 of the best Christmas shopping cities in Europe*.

Disponível em: <https://www.theguardian.com/travel/2017/nov/18/10-best-christmas-shopping-cities-europe-vienna-lille-lisbon> [último acesso em 1/12/2021].

TVI24 (2018). *Mais de 100 mil passageiros de cruzeiro em Lisboa*. Disponível em <https://tvi24.iol.pt/economia/cruzeiros/mais-de-100-mil-passageiros-de-cruzeiro-em-lisboa> [último acesso em 28/10/2021].

Visão (2019). *Triângulo de S. Bento: O novo bairro que anima Lisboa*. Disponível em: <https://visao.sapo.pt/visaose7e/comer-e-beber/2019-02-14-triangulo-de-s-bento-o-novo-bairro-que-anima-lisboa/> [último acesso em 20/11/2021]

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. sítio institucional.

*Carreiras*. Disponível em: <https://www.carris.pt/viaje/carreiras/28e-martim-moniz- prazeres>

*Frota (Elétricos)*. Disponível em: <https://www.carris.pt/ descubra/frota/eletricos/>

*Recrutamento*. Disponível em: <https://www.carris.pt/a-carris/recrutamento/>

*Plano de Atividades e Orçamento 2021*.

Disponível em: <https://www.carris.pt/media/tobf5n0w/plano-de-atividades-e-or%C3%A7amento-2021-2024-assinado.pdf>

[último acesso em 10/12/2021].

VisitLisboa,

*Ciclovía de Lisboa*. Disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/ciclovía-de-lisboa>

*Miradouro da Graça*. Disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/miradouro-da-graca> ,

*Miradouro de Santa Luzia*. Disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/miradouro-de-santa-luzia>

*Sé Catedral*. Disponível em: <https://www.visitlisboa.com/pt-pt/locais/se-catedral>

[último acesso em 10/12/2021].

Wolters World. Disponível em <https://woltersworld.store/> [último acesso em 20/11/2021].

World Travel Awards (2018). *World's finest travel brands revealed at World Travel Awards Grand Final 2018 in Lisbon*. Disponível em: <https://www.worldtravelawards.com/press-366>  
[último acesso em 10/12/2021].

World Travel Awards (2020). *World's Leading City Break Destination 2020*. Disponível em: <https://www.worldtravelawards.com/award-worlds-leading-city-break-destination-2020> [última consulta em 10/12/2021].

YouTube. *Raising Voyagers*.

Disponível em: <https://www.youtube.com/channel/UCm6kSK6bg7aecksDt2I1ZsA/about>  
[último acesso em 28/10/2021].