

Universidade de Lisboa
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território



**O Universo tuk tuk em Lisboa: territorialidades, “drivers” e
consumidores**

Felipe Andreolli Sell

Dissertação orientada pelo Professor
Doutor António Eduardo Alves Martins Ascensão e
Professor Doutor Herculano Alberto Pinto Cachinho

Mestrado em Gestão do Território e Urbanismo, especialidade em
Ordenamento do Território e Urbanismo

2019

Universidade de Lisboa
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território



**O Universo tuk tuk em Lisboa: territorialidades, “drivers” e
consumidores**

Felipe Andreolli Sell

Dissertação orientada pelo Professor
Doutor António Eduardo Alves Martins Ascensão e
Professor Doutor Herculano Alberto Pinto Cachinho

Júri:

Presidente: Professor Doutor Mário Adriano Ferreira do Vale do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa;

Vogais:

- Professora Doutora Simone Frangella do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa
- Professor Doutor António Eduardo Alves Martins Ascensão do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa

2019

Agradecimentos

Com muita gratidão dedico a toda a minha família e aos meus pais Sady Roberto Sell e Luiza Helena Andreolli essa dissertação de Mestrado. Sou eternamente grato por todo o amor recebido, sendo ele a maior força durante toda jornada longe de casa.

Nesta dissertação, deixo um especial agradecimento ao IGOT e ao CEG por todo o apoio recebido, por ter tido a oportunidade de experienciar um ambiente bastante frutífero na gama do conhecimento acadêmico, onde pude vivenciar aulas e palestras enriquecedoras. Deixo, também, um especial agradecimento ao Professor Dr. Eduardo Ascensão por ter orientado a pesquisa. Sempre serei muito grato por toda dedicação, tempo e espírito crítico desenvolvido desde o início da dissertação. Agradeço muito ao co-orientador da pesquisa, o Professor Dr. Herculano Cachinho por todo o tempo, atenção e orientação durante todo o curso, foi um grande mestre. Um especial agradecimento da minha parte para o Professor Dr. Mário Vale por me ter incentivado e orientado em muitos aspectos que levaram à escolha do tema central da presente pesquisa para o Mestrado em Gestão do Território e Urbanismo.

Agradeço também, genuinamente, aos meus primeiros mestres na Geografia e aqui deixo um especial obrigado aos colegas e companheiros do Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização, e aos meus professores do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá, Márcio Mendes, Virgílio Bernardino, Márcio Ghizzo, Maria das Graças, Yolanda Shizue, Sueli de Castro e Fernando Santil, por terem sido para mim, grandes exemplos de dedicação à Geografia e por terem contribuído imenso no sentido de ampliar minha visão, caminhos e desafios dentro do percurso acadêmico.

Gostaria também de agradecer à comunidade dos Drivers e amigos pelo companheirismo, troca e partilha de experiências e conhecimento. Grato a todos os companheiros e companheiras da minha cidade natal, Maringá e Lisboa.

A todos meus profundos agradecimentos.

Resumo

A pesquisa que aqui se propõe procura reflectir sobre um fenómeno recente da paisagem do centro histórico de Lisboa, nomeadamente os veículos afetos à animação turística denominados *tuk tuks*. Fã-lo-á examinando a sua ligação ao contexto económico em que surge, de crise e desemprego jovem, à economia do turismo em que se integra e estudando de modo detalhado os modos de organização informal dos condutores de *tuk tuks*, as suas estratégias de investimento na actividade e a forma como o seu trabalho quotidiano é espacializado na cidade. Baseando-se em pesquisa etnográfica móvel com os condutores e alguns empresários de *tuk tuks*, procura igualmente reflectir sobre a experiência turística enquanto experiência urbana autêntica. Esta pesquisa situa-se na intersecção entre os estudos sobre novas formas de turismo, os estudos sobre a economia casual (*gig economy*) e os estudos sobre a territorialidade no espaço urbano.

A pesquisa apresenta o contexto desenvolvido a partir da crise económica de 2008, que em Lisboa levou a uma forte aposta no turismo, o que originou metamorfoses no espaço urbano em áreas onde essa economia tem um peso determinante, tendo passado a ser recorrentes as interpretações que levam à denominação de diversas actividades como os passeios de *tuk tuks*, como fazendo parte de processos de turistificação e gentrificação. Assim, a pesquisa conecta o universo *tuk tuk* enquanto serviço de animação turística que atende à procura de uma classe de turistas mais ricos com a gentrificação turística de modo mais geral, fazendo-o a partir do ponto de vista êmico, isto é, a partir do ponto de vista dos *drivers* e empresários da actividade.

Palavras-chave: *tuk-tuks*; *drivers*; turistificação; gentrificação turística; territorialidade no espaço urbano; perspectiva êmica.

Abstract

This dissertation focusses on a recent phenomenon in the historic center of Lisbon, the tuk tuk vehicles used for tourist animation. It does so by examining its link with the economic context in which it arose, one of crisis and youth unemployment, with the tourism economy in which it is integrated, and by studying in detail the informal organization of tuk tuks drivers, their strategies for investment and the way their daily work is spatialized in the city. Drawing on mobile ethnographic research with drivers and tuk tuks entrepreneurs, it also seeks to reflect on the tourist experience as an authentic experience. This research is situated at the intersection of studies on new forms of tourism, the gig economy and territoriality in urban space.

The research presents the context of a strong push for tourism related to the economic crisis of 2008, which led to different metamorphoses in the urban space, especially in the more touristic areas. In this context activities such as tuk tuks tours have been recurrently labeled as part of the process of touristification and gentrification. Thus, the research connects the 'tuk tuk universe' (of a tourist entertainment service that meets the demands of a richer tourist class) to gentrification and tourism more generally. It does so from the emic point of view, that is, from the point of view of the drivers and entrepreneurs of the activity.

Keywords: tuk-tuks; drivers; turistification; tourist gentrification; territoriality in the urban space; emic perspective.

Índice

1. Introdução	1
2. Revisão Bibliográfica: Crise, turismo, a <i>gig economy</i> e o espaço urbano.....	6
<i>Crise capitalista e a forma neoliberal de desenvolvimento urbano</i>	6
<i>A Gentrificação, processo de (re)construção da cidade</i>	9
<i>Turismo, turistificação e gentrificação turística</i>	11
<i>A Disneyficação do espaço urbano</i>	14
<i>A Gig economy: precariedade laboral, o domínio da procura e a monitorização digital do trabalho</i>	15
3. Metodologia: de uma auto-etnografia móvel ao mapeamento de acções e interacções	19
<i>Auto-etnografia, Etnografia e Etnografia móvel</i>	19
<i>Reflexividade</i>	22
<i>Entrevistas</i>	23
<i>Caderno de campo</i>	25
<i>Os indicadores observados</i>	25
<i>Área de estudo</i>	28
<i>Modelo de Análise</i>	29
4. O Universo tuk tuk em Lisboa: origens e enquadramentos institucionais	31
<i>História global e origem em Lisboa</i>	31
<i>Atual discussão da política local e entidades envolvidas</i>	35
5. A(s) experiência(s) do(s) driver(s) e a inserção no universo tuk tuk: aspectos da atividade laboral, lugares e territórios.	40
<i>Formas de remuneração na atividade: Percentagem ou salários</i>	42
<i>A sazonalidade: efeitos nos redimentos dos drivers e na quantidade de tuks na cidade</i>	43
<i>A regulamentação</i>	45
<i>A fiscalização</i>	47
<i>O trânsito</i>	49
<i>Efeitos do turismo: a especialização de áreas da cidade para consumo de experiências</i>	52
<i>O público-alvo</i>	53
<i>Sintonia entre driver e consumidor: a autenticidade do serviço</i>	55

<i>Vigilância nas proximidades: as relações entre drivers e proprietários de veículos</i>	57
<i>Autonomia e rendimento: a motivação para ser proprietário de veículo</i>	58
6. As espacialidades do universo tuk tuk: locais preferenciais e estratégias dos drivers para negociar a cidade	62
<i>A preferência por determinados espaços: convívio, risco e oportunidade de negócio</i>	62
7. Uma auto-etnografia móvel ou a análise reflexiva do Universo Tuk Tuk.	77
<i>Meu início com os tuk tuk: do convívio social aos primeiros aspectos da territorialidade</i>	77
Um dia a ser driver: acções no espaço urbano	79
<i>Conexões com a teoria: de volta à gentrificação, disneyficação e a gig economy</i>	85
Segurança e saturação	90
8. Conclusão	92
BIBLIOGRAFIA	98
ANEXO 1 – Algumas características sobre os drivers entrevistados	107
ANEXO 2 - Entrevistas.....	109
ANEXO 3 – Exemplos de anotações e caderno de campo	137
ANEXO 4 – Mapas de deslocamento diário	144
ANEXO 5 – Modelo de contrato de prestação de serviços	147
ANEXO 6 – Uma breve cronologia da regulamentação (segundo Jornal de Negócios 2019)	151
ANEXO 7 – Os principais locais de paragem do Universo Tuk Tuk.....	152

Índice de Figuras, Croquis e Tabelas

Figuras	Título	Página
1	Paragem da linha do elétrico nº 28, na Praça do Martim Moniz	25
2	Concentração dos deslocamentos em Lisboa em dia de trabalho	28
3	Modelo de Análise.	30
4	Tuk-tuks pelo Mundo	32
5	Principais tipos de tuk tuks em Portugal.	34
6	Portas do Sol. Época Baixa.	44
7	Portas do Sol. Época Alta.	45
8	Praça do Rossio e pontos de paragens irregulares.	46
9	Tuks estacionado em lugar proibido ao lado do ponto de taxistas	46
10	Tuks estacionados irregularmente em frente ao Teatro Dona Maria	46
11	Fiscalização na Sé de Lisboa.	47
12	Fiscalização na Estação do Rossio	47
13	Tráfego típico em Lisboa em início a horas de ponta.	50
14	Notícia televisiva sobre acidente com tuk tuk, sem feridos	51
15	Avaria no elétrico, com resultante congestionamento.	51
16	Principais tours concebidos pelas empresas de tuk tuk, seguidos igualmente por drivers autónomos	57
17	Paragens irregulares no Mercado da Ribeira, entrada da Praça Dom Luís I.	64
18	Paragens irregulares no Mercado da Ribeira, entrada da Avenida 24 de Julho.	64
19	Paragem legal Rua do Comércio	66
20	Paragem irregular, na Rua do Comércio com a Rua Augusta	66
21	Paragem irregular de tuk tuks na Praça do Comércio	66
22	Efeito funil na Rua Augusta com a atração das paragens irregulares dos tuks.	67
23	Tuk tuk e autocarros de turismos compartilham mesmos espaços na Rua do Comércio	68
24	A exclusão dos tuk tuks nalguns espaços nobres: tuk tuk em estacionamento proibido (destacado a vermelho) na Praça do Comércio.	68
25	Concentração de tuk tuks no Martim Moniz.	71
26	Concentração de turistas, na linha do Elétrico nº 28 em frente a Praça Martim Moniz.	71
27	Concentração de Tuks na paragem legal da Praça da Figueira	74
28	Paragens irregulares por falta de espaço na paragem legal	74
29	Operação multas por paragem ilegal	75
30	Ações e deslocamentos rotineiros	80
31	<i>Deslocamentos em um dia de trabalho I.</i>	83
32	<i>Deslocamentos em um dia de trabalho II</i>	83
33	<i>Deslocamentos em um dia de trabalho III</i>	84
34	<i>Deslocamentos em um dia de trabalho IV</i>	84
35	Concentração de Tuks no Miradouro Nossa Senhora do Monte: Retrato da gentrificação turística I	86
36	Concentração de Tuks no Miradouro Nossa Senhora do Monte: Retrato da gentrificação turística II	86
37	Lojistas-costureiras com indumentária tradicional. Retrato da disneyficação I.	86
38	Artista na Rua Augusta. Índio Apache. Retrato da disneyficação II	87
39	Anúncios de emprego - 2019	88
40	Acesso proibido	91

ANEXOS		
4.1	Deslocamentos típicos de um dia de trabalho I	145
4.2	Deslocamentos típicos de um dia de trabalho II	145
4.3	Deslocamentos típicos de um dia de trabalho III	146
4.4	Deslocamentos típicos de um dia de trabalho IV	146
4.5	Deslocamentos típicos de um dia de trabalho V	147
5.1	Contrato de trabalho, página 1	149
5.2	Contrato de trabalho, página 2	150
5.3	Contrato de trabalho, página 3	151
7.1	A Sé como lugar de encontro. Em destaque a paragem legal e pontos comuns de paragem ilegal.	153
7.2	Paragens irregulares por falta de espaço na paragem legal	154
7.3	Operação multas por paragem ilegal	155
7.4	Igreja de São Vicente de Fora com tráfego fluente	157
7.5	Tráfego em dia de Feira da Ladra.	158
7.6	Paragens ao redor do Panteão Nacional	158
7.7	Paragens no Terreiro do Trigo e Museu do Fado - Alfama.	159
7.8	Paragem Legal para três veículos	160
7.9	Paragem legal no Terreiro do Trigo	160
7.10	Paragem irregular em frente ao Museu do Fado	161
7.11	Paragens legais, Rua Garret, a esquerda montante e a direita jusante	162
7.12	Paragem irregular na topo da Rua Garret, junto ao café A Brasileira.	162
7.13	Paragem irregular na Praça Camões.	163
7.14	Paragem Legal no Bairro Alto, junto ao Arco da Rua da Rosa, ocupada.	163
7.15	Entre turistas e trotinetes na Praça do Restauradores	165
7.16	Concentração de turistas no Elavador da Glória	165
7.17	Paragem irregular, na Ribeira da Naus.	166
7.18	Paragens irregulares formadas pela atratividade da Estação Cais do Sodré e Ribeira da Naus	167

Croquis	Título	Página
1	Mercado da Ribeira	63
2	Praça e Rua do Comércio	65

Tabelas	Título	Página
1	Principais características dos drivers entrevistados.	24
2	Principais características de outros entrevistados.	24
3	Tuk tuks à venda em olx.pt, Fev. 2019.	35
4	Evolução do volume de serviços realizados no decorrer de um ano.	44

Siglas e abreviaturas

APECATE: Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos

ANCAT: Associação Nacional de Condutores de Animação Turística e Animadores turísticos

CML: Câmara Municipal de Lisboa

FNRE: Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado

IMT: Instituto da Mobilidade e dos Transportes

INE: Instituto Nacional de Estatística

PSP: Polícia de Segurança Pública

RTP: Rádio Televisão de Portugal

1. Introdução

A presente dissertação de mestrado busca enfoque sobre um fenómeno recente na paisagem do centro histórico de Lisboa, a presença dos “tuk-tuks” – veículos afetos à animação turística. Como o título da pesquisa sugere, esta actividade é multifacetada e constitui como que um universo próprio, que apelido de “Universo tuk tuk em Lisboa” e que se define pelo conjunto de relações que conectam o ambiente interno e externo da actividade tuk tuk, isto é, como uma actividade que incorpora elementos exteriores vindos da etapa mais recente do capitalismo financeiro mundial, no qual a turistificação do espaço urbano é um elemento-chave, e de modo inverso, que contém elementos que nos permitem abordar diferentes aspectos do trabalho, da política local, do direito à cidade, do planeamento e da gestão do território. Nesta breve introdução procurarei apresentar o objecto de estudo a partir do contexto em que surgiu e do que ele simboliza em termos da mudança urbana mais geral em Lisboa, de seguida expôr as perguntas de investigação e finalmente apresentar a estrutura da dissertação.

Contexto e objecto de estudo

Dado o contexto económico de crise pela qual passam a União Europeia e o Mundo, foram-se gerando profundas alterações a nível político, económico e social, seguidas de estratégias comuns para o fortalecimento da economia, entre as quais a aposta no turismo. Baptista et al (2018) notam que recentemente a Organização Mundial do Turismo (2017) informou que o turismo é a única economia global em crescimento, enquanto o jornal britânico The Guardian afirmou que o turismo deve ser visto como “colete salva-vidas” para as cidades do sul da Europa fortemente afetadas pela última recessão económica (Roberts et al., 2016). Tal dá ao turismo um peso importante na estratégia de desenvolvimento das cidades, sendo simultaneamente um factor de criação de oportunidades de negócios, de valorização dos recursos existentes e de atracção de investimentos, e tendo ainda um papel essencial na criação de condições para a melhoria da qualidade de vida dos residentes e para a imagem da cidade. O turismo passa a ser adotado como elemento estratégico de crescimento económico por muitas cidades, que embarcam em campanhas de autopromoção para atrair visitantes e investimento privado (Brito-Henriques, 2003). Assim, no âmbito das cidades, as actividades turísticas também se destacam pela sua capacidade de “diversidade, inovação, qualidade, competitividade, ordenamento e desenvolvimento local/regional” (Santos, 2014).

Lisboa tem sido um exemplo claro das propostas mencionadas acima, visto que possui características favoráveis à construção de um plano para maior atracção do turismo e investimentos paralelos. No entanto, nos espaços onde a economia do turismo vem se consolidando são aglutinadas novas dinâmicas de produção e transformação do espaço, que podem ser vistas de formas diferentes, desde as alterações no tecido e forma urbana até aos comportamentos individuais e colectivos na cidade. É inegável que o “boom” do turismo levou a metamorfoses no espaço geográfico. Na capital portuguesa, em bairros tradicionais como a Graça, Alfama, Mouraria e o Bairro Alto, a paisagem está em constante alteração, criam-se novas rotinas, uma nova forma de partilhar o espaço, e os indícios mais claros são vistos pelo número elevado de imóveis destinados a Alojamento Local, hotéis e *hostels*, em detrimento da perda de identidade do local via especulação imobiliária que atua no sentido de promover maiores valores no preço do solo. Daqui decorre um braço de ferro desleal entre os moradores locais e o capital estrangeiro, que passa a comandar as operações nesses territórios. Os primeiros são pressionados a deslocarem-se para outros espaços da cidade, o espaço original perde a identidade e suas peculiaridades culturais e históricas vão se apagando, dando lugar ao efêmero.

Esse processo fica bem esclarecido em Gago, A e Cocola-Gant, A. (2019), que realizaram um levantamento das transformações socio-espaciais em torno da Rua dos Remédios, em Alfama, durante os anos de 2015 até 2017, e registraram uns expressivos 150 apartamentos foram comprados, tendo apenas um deles tido como destino a habitação própria. Além disso, verificaram que a maioria desses edifícios teve como foco o alojamento local e os demais permaneceram vazios com espera da valorização com objetivo de sucessivas vendas. Ao mesmo tempo, em Fernandes, J., Carvalho, L., Chamusca, P., Gago, A. e Mendes, T. (2019), o aumento expressivo do Airbnb aparece ligado ao processo de gentrificação na cidade, com destaque para as freguesias da Madalena, Santa Justa, Santo Estevão, São Nicolau e Encarnação, onde existem mais de uma propriedade listada na Airbnb por cada dois residentes, (idem: p.27). Os autores explicam que na Área Metropolitana de Lisboa (AML) e especialmente na cidade-centro, o alojamento local explodiu de tal maneira que em Outubro de 2018 e a nível nacional, só a Airbnb apresentava 48.785 propriedades, representando um rendimento anual de quase 300 milhões de euros, sendo que 31.866 dessas propriedades se localizavam na capital (idem: p.27). Conforme os pesquisadores, Lisboa absorve em número de hóspedes um expressivo aumento de 27% desde 2014. E simultaneamente, em 2018, o aeroporto registou um número recorde de chegadas — 14,5 milhões de pessoas, o que equivale a mais de 26 vezes o número de habitantes na cidade. Dados da rede

hoteleira mostram que os estabelecimentos mais do que duplicaram na última década, passando de 105 em 2008 para 218 em 2018 (idem: p.21).

Fica evidente que está a ocorrer uma intensa onda de turistificação, produzida em processos de gentrificação transnacional e gentrificação turística (Füller e Michel, 2014; Cocola-Gant, 2018; Barata-Salgueiro et al. 2017; Mendes, 2018). A gentrificação turística deriva de transformações causadas pelo turismo, em que se observa a progressiva transformação de espaços residenciais em espaços destinados a uso turístico (Cocola-Gant, 2018; Gotham, 2005). Dito de outro modo, a transformação de espaços de uso quotidiano em espaços desenhados principalmente para propósitos de lazer (Mullins, 1991). Hoje, a cidade procura ter uma imagem muito mais positiva, visando ser animada, excitante e cosmopolita e uma fonte de oportunidades (Law, 2002), posicionando-se como um produto de lazer que concentra uma variedade de infra-estruturas e de características ambientais (Jansen-Verbeke, 1995). É inquestionável o grande impulso que o turismo urbano conheceu nas últimas décadas, constituindo hoje uma importante fonte de afirmação do espaço urbano como território competitivo. Na verdade, não será surpreendente que as cidades sejam pólos de atracção de visitantes, na medida em que integram em si uma variedade de recursos e atracções turísticas espacialmente concentrados (Williams e Shaw, 2002). As cidades têm almejado regenerar-se, alterando a sua vocação, transformando-se em centros de consumo (Urry, 1995). Por outro lado, a crescente importância das cidades como espaços turísticos e o desenvolvimento de um conjunto de produtos turísticos que confluem para os destinos urbanos têm contribuído para a intensificação da relação entre turismo e cidade. Saskia Sassen (2009) refere que o espaço público está a passar por uma crise devido à sua crescente mercadorização e privatização e à transformação do urbano num parque temático.

Perguntas de investigação

No seguimento da tendência apontada, surgiu a pergunta de pesquisa **“De que forma podemos associar os tuk-tuks a um elemento novo na paisagem de Lisboa e até que ponto a sua presença se encontra ligada aos fenómenos da turistificação e da gentrificação turística?”** Dado este primeiro questionamento, refletiu-se sobre a procura de novas abordagens e maior consolidação das ideias centrais que guiaram a pesquisa, para reflexões e contextualização do problema, de modo que associar esses processos à superfície da paisagem e território nos quais os “tuks” se inserem possua sentido explicativo. Neste sentido, coube sedimentar uma profunda leitura activa de

textos científicos e literatura cinzenta sobre a história desses veículos, por em pauta quando e como eles surgiram, sobre a economia do turismo, a crise econômica, o desemprego jovem, a *gig economy*, o espaço geográfico, o território e a paisagem urbana. Assim, num primeiro momento constatou-se um contexto econômico e político que levou para um cenário bem particular da presença dos “tuks” em Lisboa. No entanto, a pesquisa busca ir além da descrição do contexto: busca-se interpretar e explicar fenômenos particulares ocorrentes no espaço geográfico delineado pelo “tuks”. Diante disso, surgiu outro questionamento: Como seria feita a pesquisa? A resposta passa pela metodologia adotada na pesquisa: uma aposta na auto-etnografia, na etnografia móvel e numa perspectiva ética como recursos importantes. Mas porquê tais metodologias? Porque alguns dos instrumentos de análise destas metodologias permitem-me associar a teoria a experiências práticas, muito relevantes visto que além de pesquisador estou inserido no campo de trabalho como “driver” de tuk tuk em Lisboa (tendo começado a sê-lo quase um ano antes do início da pesquisa). Posso, portanto (re) viver, (re) criar e refletir sobre fatos e acontecimentos em alusão às experiências dentro do ambiente de trabalho. Além disso, em sintonia com os conhecimentos adquiridos na academia, consigo uma recolha de informação mais induzida aos focos e objetivos da pesquisa. Por estar inserido na comunidade dos “drivers” (trabalhadores) de tuk tuks, qualitativamente consigo maiores diálogos que surgem de forma mais natural em termos do cotidiano e experiências que se desenvolvem no seio do universo tuk tuk em Lisboa.

Estrutura da dissertação

A presente pesquisa está estruturada da seguinte forma. No capítulo 2, revejo os debates e a literatura sobre a crise económica e a progressiva turistificação de Lisboa, que para algumas populações jovens andou em paralelo com a afirmação da *gig economy* como principal oportunidade laboral, e em que se foi consolidando o universo tuk tuk em Lisboa. No capítulo 3, descrevo de modo mais detalhado como conduzi a pesquisa, desde a escrita do caderno de campo, que permitiu reflectir sobre como a actividade se desenrola, até ao mapeamento digital dos percursos, numa auto-etnografia reflexiva, mas também geo-referenciada. No capítulo 4, introduzo o fenómeno dos tuk tuks a partir da sua história global e como ‘entraram’ em Lisboa, também no sentido de sublinhar algumas diferenças entre o cenário português dos tuk tuks para animação turística e os cenários por exemplo asiáticos em que a utilização desses veículos se enquadra mais na mobilidade urbana privada regular, e apresento algum do enquadramento institucional a partir das visões das entidades que representam o sector. No capítulo 5, passo a descrever como funciona este sector relativamente autónomo e como ele se organiza. A partir das entrevistas realizadas, exploro temas como as formas

de remuneração da atividade, o processo de regulamentação que está em andamento, a sazonalidade da atividade, e abordo questões relativas à concorrência, fiscalização, trânsito, efeitos do turismo, os consumidores e a “autenticidade” dos serviços, sem deixar escapar as relações sociais que se desenvolvem no meio, sejam as relações driver-driver ou as driver-proprietários de veículos (patrões). Abordo igualmente as motivações para os drivers se inserirem na atividade e sobretudo o que significa ser driver tuk tuk em Lisboa. No capítulo 6, a união das observações de terreno e das entrevistas realizadas leva-me à discussão sobre as formações de lugares e territórios específicos desta atividade, dando especial atenção aos aspectos de convívio e trocas sociais, e de modo genérico discuto a espacialidade dos fenómenos e processos da atividade tuk tuk em Lisboa. Finalmente, no capítulo 7, retorno reflexivamente à ‘auto-etnografia móvel do universo tuk tuk em Lisboa’ para realizar uma reflexão sobre o que foi apresentado em tópicos anteriores, mas quase exclusivamente baseada na minha própria experiência enquanto driver de tuk tuk.

2. Revisão Bibliográfica: Crise, turismo, a *gig economy* e o espaço urbano

Crise capitalista e a forma neoliberal de desenvolvimento urbano

O contexto histórico sobre o surgimento dos *tuk tuks* em Lisboa é uma das peças do quebra-cabeça a ser desvendado pela pesquisa. À primeira vista, foi observado uma explosão recente desses veículos na cidade, iniciada nos finais do ano de 2012, onde desse marco em diante inicia-se uma grande evolução na quantidade desses veículos na capital portuguesa. Além de uma nova forma de mobilidade na cidade, revelou ser um novo mercado de oportunidades e trabalho. No plano de fundo encontram-se, como força motriz da consolidação do “universo tuk tuk em Lisboa”, fenômenos diretamente relacionados aos efeitos da crise capitalista eclodida partir do colapso de “Wall Street” em 2008.

A partir de 2008 e depois da crise financeira, o turismo e o investimento estrangeiro passaram a ser vistos como elementos fundamentais para solucionar a crise. Lisboa foi sendo promovida como destino ideal não só para turistas, mas também para estudantes internacionais e migrantes por estilo de vida, que procuram um sítio bom e barato para viver no sul da Europa. Para além disso, foram implementadas medidas para flexibilizar o mercado imobiliário, com objetivo de tornar mais atrativo o investimento estrangeiro. (Fernandes, J., Carvalho, L., Chamusca, P., Gago, A. Mendes, T. p. 25: 2019)

Em território europeu, grosso modo, as alternativas foram traduzidas na criação do Plano Troika e as políticas de austeridade. Em linhas mais genéricas, o plano Troika ou Memorando de Políticas Económicas e Financeiras consistiram num acordo firmado em 2011 entre o Estado Português e o Fundo Monetário Internacional, a Comissão Europeia e o Banco Central Europeu, tendo como foco equilibrar as contas públicas e oxigenar a competitividade em Portugal. Como resultado houve um empréstimo aproximado de 80 mil milhões de euros concedidos por essas três entidades ao Estado português. Em linhas maiores dentre ações propostas pelo plano Troika, foram auferidos objetivos, como estabilizar a dívida pública e restituir a confiança dos mercados, propondo maior desenvolvimento da economia e do emprego. O modelo adotado pelo plano Troika inclui em sua raiz fortes tendências ligadas ao conservadorismo neoliberal, a frutificar políticas de austeridade financeira, disparando cortes em despesas sociais, atrofio no investimento público e aumento de impostos, como pontos mais significantes. Aliado a isso, houve reformas estruturais que afetaram os direitos do trabalho e da sociedade, culminando em prejuízos aos indivíduos em situação debilitada, dependentes de apoio (subsídios) oferecidos pelo governo português (Mendes, 2017).

Nunca como nos dias que correm foi tão claro em que consiste a economia política da austeridade: trata-se de promover deliberadamente a desvalorização dos recursos do país, de postular uma política orçamental recessiva e de, a partir daí, estabelecer a base para uma redefinição regressiva do lugar dos diferentes grupos sociais na repartição do rendimento nacional, com a correspondente alteração das relações sociais até então prevalecentes. *Os alvos são o trabalho e as remunerações salariais diretas e indiretas*, ou seja, as que estão associadas aos serviços públicos que capacitam e *às regras laborais e prestações sociais que protegem quem trabalha ou trabalhou*. (...) Assim se reduziu substancialmente a margem de manobra nacional, sendo que os instrumentos de política económica que ainda estão disponíveis à escala nacional tendem, neste contexto, a ter um uso enviesado e perverso: trata-se de usar a política fiscal para procurar seduzir os capitais, por exemplo através da redução do IRC, ou a política social e de *regulação laboral para baixar os custos do trabalho*; como todos os outros países tendem a fazer o mesmo, num processo mais ou menos descoordenado, o resultado global é uma transferência de rendimentos do trabalho para o capital e um mercado interno europeu desnecessariamente contraído por uma orientação de política que supostamente o deveria estimular. (Reis, 2013)

Dado o entendimento que a atual crise passa pela inerente crise da economia neoliberal, a austeridade pode ser entendida como o instrumento através do qual o neoliberalismo sobreviveu à sua própria crise: “o que podia ser descuidadamente definido como ‘o sistema’ foi descaradamente reiniciado com o mesmo software ideológico e administrativo, até com os mesmos *bugs*, que estiveram na origem do colapso” (Peck, 2013, p. 135;). Por isso, não há como desvencilhar o contexto histórico e as nuances do neoliberalismo ao fomento da atual crise que se manifestou no mundo e na Europa. De acordo com Harvey (2005), o neoliberalismo é um projeto de reestruturação do capitalismo e de restauração das condições para acumulação de capital. As especificidades das dinâmicas neoliberais mostram como o Estado não tem sido reduzido, como defendem as concepções liberais tradicionais, mas antes reorganizado para permitir formas específicas de competição, através de uma mistura contraditória de regulação e desregulamentação. Os mercados (financeiros) são desregulados e, ao mesmo tempo, os Estados-nação atuam no espaço financeiro e económico com o objetivo de favorecer a acumulação de capital, através da privatização de serviços públicos e de novas formas de parcerias público-privadas em matérias públicas de base concessionável, consideravelmente garantidas (Seixas, 2015).

No plano político urbano, as consequências da recente crise capitalista culminaram nesse sentido fazendo das políticas de austeridades o ponto fulcral para o desenvolvimento em plano urbano nas metrópoles portuguesas orientadas para a promoção do consumo e a competitividade entre as cidades, ao levar a cabo o papel fundamental de protagonismo dos atores privados no processo construtivo e produtivo.

Em Mendes (2017) apresenta-se pensamento reflexivo sob a ótica do empreendedorismo urbano, ao citar-se o geógrafo David Harvey, que aponta como eixo central a noção de uma "parceria público-privada" na qual um boosterismo local tradicional é integrado com o uso de poderes governamentais locais para tentar atrair fontes externas de novos investimentos diretos ou de novas fontes de emprego. O mesmo autor salienta que em muitos casos isso significou que o setor público assumia o risco e o setor privado tirava os benefícios.

Sendo essa a lógica empresarial e especulativa que orientam a realização de empreendimentos nas cidades, através de novos produtos imobiliários pontuais e de caráter excepcional, tanto em termos econômicos, por meio de investimento público e privado, como na estrutura urbana, buscando romper a continuidade socioespacial, agravando a segregação e a fragmentação do espaço geográfico. Estas são, aliás, inerentes a uma lubrificada divisão social do espaço urbano, motor básico do desenvolvimento capitalista que, novamente, produz desigualdade social urbana que, por si só, reproduz as próprias condições de acumulação capitalista, e assim sucessivamente. Investe-se em áreas urbanas de oportunidade para aproveitar o rent-gap gerado, onde é mais rentável e garante retornos de capital imobiliário mais rápidos e seguros. Todavia, os custos e as externalidades são compartilhados pelos contribuintes, classe trabalhadora e cidade da maioria, enquanto os benefícios são apropriados apenas pelos promotores associados aos projetos de reestruturação urbana que ocorrem nas cidades, entre outros grupos privilegiados da banca, da finança, da política, à custa do erário público. (Mendes, 2017).

Ainda em Mendes (2017) é visto a perspectiva de Peck (2012; 2015) e Peck; Whiteside (2016) acerca do neoliberalismo e seu fortalecimento sobre o domínio nas cidades, entre a égide da recente crise capitalista, tal como o destaque do conceito de "urbanismo de austeridade", que procurou num modo perverso atingir mais veementemente os trabalhadores e minorias étnicas e sociais das cidades. Aproveitando a fragilidade de articulação e de mobilização da sociedade, os governos deliberadamente aprovaram a redução de serviços sociais e os salários dos trabalhadores do setor público, além de cortar os orçamentos na saúde, na educação, na habitação popular etc., privilegiaram a privatização dos serviços e incentivos aos investidores privados. Nadando a favor dessa corrente, o estado português e os órgãos da administração urbana serviram de catalisador para reproduzirem os interesses do neoliberalismo no espaço urbano. Sob as facetas do "urbanismo de austeridade", aparece o Novo Regime de Arrendamento Urbano de 2012.

Esta lei veio permitir que proprietários e senhorios pudessem facilmente opor-se à renovação dos contratos de arrendamento e deixou também de haver um tempo mínimo para duração dos contratos, que era de cinco anos. Por um lado, esta desregulação dos contratos de arrendamento tornou setor do arrendamento privado; por outro, veio estimular e legitimizar a proliferação do alojamento local, uma vez que os arrendamentos por dia passaram ser legais. Como resultado de

todas es medidas, tanto o turismo como a reabilitação do edificado das áreas centrais da cidade aumentaram significadamente. (Fernandes, J., Carvalho, L., Chamusca, P., Gago, A. Mendes, T. p. 25: 2019).

A justificativa à flexibilização e dinamização da reabilitação urbana, aparece em Lisboa com a reformulação do Plano Diretor Municipal de 2012 que contribuiu para atrair maiores saltos em investimentos financeiros. Foram fornecidas alternativas a liberalização do uso do solo urbano e por meio do capital imobiliário, tendo a aposta de rentabilizar a partir de novas procuras residenciais. Neste cenário, recentemente em 2016 houve a criação do Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado – FNRE, sendo este um fundo especial de investimento imobiliário orientado para o desenvolvimento e a concretização de projetos de reabilitação de imóveis e promoção do arrendamento, tendo em vista a regeneração urbana e o repovoamento dos centros urbanos (Mendes, 2017).

A Gentrificação, processo de (re)construção da cidade

Dada a conjuntura recente, fez-se desenvolver quadro legal e fiscal de incentivos à mercantilização da cidade em prejuízo do direito, coesão e inclusão de todos seus habitantes. A união desses fatores fornece lacunas para discutir o fenômeno da gentrificação. Que por sua vez, num primeiro momento, foi explicada pela chegada e apropriação do espaço urbano por indivíduos em condições socioeconômicas mais favoráveis, comumente jovens de classe média, criativos, que buscam nas áreas centrais mais desvalorizadas ou em quadro de degradação, uma forma de se fixar e (re)valorizar áreas por meio da criatividade e manutenção dos edifícios, tornando esses espaços mais atrativos e (re)qualificados, sofrendo um processo de *filtering up* (Hall, 1998) – (gentrificação clássica). Portanto é um processo de metamorfose socioespacial acompanhada da mudança de áreas anteriormente degradadas para áreas mais preservadas, acompanhada da substituição dos moradores locais por novos moradores, mais endinheirados. Segundo Smith (1996):

Gentrification is the process [...] by which poor and working-class neighborhoods in the inner city are refurbished via an influx of private capital and middle-class homebuyers and renters – neighborhoods that had previously experienced disinvestment and a middle-class exodus.[...] a dramatic yet unpredicted reversal of what most twentieth-century urban theories had been predicting as the fate of the central and inner-city (Smith, 1996, p. 32).

À primeira vista a gentrificação aparece como um processo de emburguesamento de bairros históricos, bairros populares/operários ou bairros com

uma deterioração visível, seja estrutural ou social. O conceito está ligado a manifestações em fenômenos de substituição social classista e de (re)apropriação pela burguesia – e respectiva ideologia neoliberal e ordem simbólica subjacente – dos espaços de habitat populares das áreas antigas centrais (Bourdin, 1979; Rodrigues, 1992b), que implica expulsão dos antigos residentes, logo desalojamento e segregação residencial, culminando com um aprofundamento da divisão social do espaço urbano. Todavia, mais recentemente a gentrificação pode ocorrer de outras formas, em diferentes espaços da cidade e do globo, sendo ela envolvida numa panóplia de atores e protagonistas, gerando maior complexidade ao termo. Em Smith (2005; 2009) salienta-se alta intensidade das transformações das paisagens urbanas em relação às políticas e economia global, conferindo à gentrificação da contemporaneidade particularidades próprias de um sistema mais perverso voltado para grandes intervenções de estratégia financeira, aludidos sobre a mercantilização e competitividades da cidade, como visto em tempos de neoliberalismo.

Dada a complexidade do termo, na academia vêm sendo desenvolvidos inúmeros trabalhos sobre a gentrificação, numa abordagem mais reflexiva por teóricos da escola crítica como Smith (1996, 2005, 2009); Harvey (2011; 2012; 2014); Atkinson (2003); Less (2008); Mayer (2007); Roberts e Sykes (2016) entre outros. Porém, diremos como síntese que a gentrificação é transversal ao seu caráter mais clássico, explicitado no processo de *filtering up* proposto por Hall (1998). Na contemporaneidade ou na cidade pós-moderna, a gentrificação transformou-se num negócio, num produto do capitalismo global, tanto que Neil Smith propõe a (super)gentrificação, estando ela ao serviço do urbanismo neoliberal. Deste modo, passamos a entender o processo de gentrificação como um instrumento utilizado para a construção e (re)construção das cidades. Um meio oportuno para obtenção de lucros por parte dos promotores imobiliários e atores do poder executivo e legislativo (sistema corrupto) quando inserida numa estratégia sob a dominação do mercado e dos setores público e privado, que enxergam na exploração do conceito um meio propício a intervenções de revitalização, renovação, reabilitação e regeneração urbana.

Ademais, através do conceito de gentrificação, atualmente muitos pesquisadores, como Cocola-Gant (2015; 2018); Mendes (2014; 2018); Smith (1996; 2005; 2009); Harvey (2008; 2011; 2012; 2014); Rodrigues (1992); Lees (2008); Slater (2004); Roberts, Sykes e Granger (2016); Bourdin (1979) e Atkinson (2003) passam abordar o conceito de maneira mais ampla e desse modo surge a necessidade de encarar a gentrificação como um sistema funcional da própria cidade, integrando num mesmo peso questões como turismo, comércio e governança. Nesta linha, alguns

teóricos passaram a desenvolver o conceito de gentrificação turística em alusão aos fenômenos recentes de turistificação que vêm apontando junto ao emergente turismo global.

Turismo, turistificação e gentrificação turística

O turismo é uma atividade com ampla ressonância econômica e múltiplas implicações sociais, indutor de estrutura econômica e motor de vigorosas transformações sociais. Este é responsável por alterações no uso do solo e na configuração das relações produzidas nas regiões. É um meio que visa explorar as potencialidades de utilização econômica (recursos locais, arquitetura, monumentos, praia, montanha, sol, neve, etc) e um importante multiplicador das oportunidades de emprego. Da sua atuação produzem-se efeitos importantes na dinamização e modernização do tecido econômico e urbano, como a criação de infraestruturas e equipamentos. No entanto, com a globalização, o turismo de massa escapa ao controle das comunidades locais, diminuindo a capacidade de os agentes autóctones orientarem o seu próprio processo de desenvolvimento e fomentarem as relações de dependência externa. A região de Lisboa possui amenidades que atraem um turismo mais globalizado, como o clima ameno, extensa costa marítima, sistemas estuarinos de grandes interesses ecológicos, manchas florestais, patrimônio arquitetónico notável, memória histórica, áreas de ambientes urbano-social bem particulares. A partir do Programa Operacional de Lisboa nota-se interesse pelo turismo no sentido de possibilitar importantes sinergias entre domínios diversos que compõem a estratégia de desenvolvimento, relacionadas com o fomento das atividades de serviços em geral, cultura, ciência e patrimônio presentes na capital portuguesa, sendo proposto articular essas capacidades, na esteira do ordenamento do território, concretamente, a melhoria das acessibilidades, das infra-estruturas e equipamentos, a valorização e a criação de patrimônio e ordenamento das paisagens e estruturas verdes. De fato, estimular a atividade turística em Lisboa permite à cidade um leque largo de objetivos particulares e efetivar uma polivalente vocação turística (Feio; Carranca e Brito-Henriques, 1991).

Alguns dados são importantes para demonstrar como o turismo em Portugal e em Lisboa possuem peso determinante no desenvolvimento da economia e do território. De acordo com informações recentes divulgadas pelo Banco de Portugal relativas à Balança de Pagamentos, verificou-se um aumento de 23,0% no saldo da rubrica Viagens e Turismo, em 2017, claramente acima do aumento de 12,7% em 2016. Para o aumento do saldo em 2017 contribuiu a aceleração do crescimento das

receitas/créditos para 19,5% (face a +10,7% no ano precedente), as quais totalizaram 15,2 milhões de euros, acompanhada de uma subida menos expressiva das despesas/débitos: +11,5% em 2017, após +6,6% em 2016, que totalizam 4,3 milhões de euros. (INE, 2017)

De acordo com os dados dos últimos censos, em 2017, a Área Metropolitana de Lisboa passou a ser a região nacional com mais proveitos globais derivados de alojamento turístico. Em consulta ao Instituto Nacional de Estatística – INE, estes proveitos aumentaram 21,6% desde 2016 e passaram a totalizar os 1065,6 milhões de euros. A capital portuguesa registou mais de 14 milhões de dormidas e 6 milhões de hóspedes em 2017. A receita por quarto disponível em Lisboa cresceu 20,4% desde 2016, situando-se agora num valor de 74,0 euros, muito acima da média nacional de 51,7 euros.

Entre as linhas do “boom” turístico salientamos a reflexão crítica proposta por Mendes (2016a), que à luz do turismo em Portugal e Lisboa constrói uma imagem conceitual dentre um sistema relacional entre o “turismo como panaceia” e o “turismo como desastre”. Segundo este autor, surge a oportunidade do lucro com o turismo, sendo realizadas manobras à reabilitação de prédios desocupados, que aos poucos contribui em ganhos em rendas, porém surtindo em mais expulsões de moradores e comerciantes mais pobres, produzindo desalojamentos e deslocamentos residenciais e comerciais. Com efeito, muitos indivíduos são lançados no negócio de aluguel de quartos, e muitos jovens desempregados dão os primeiros passos no mercado de trabalho, mas isso nem sempre significa empregos com direitos e rendimento acima da média.

“Em torno do turismo dão voz a posições opostas entre aqueles que lucram com o boom das chegadas e saúdam a modernização das avenidas, da cidade e da economia (“turismo como panaceia”) e aqueles que estão contrariados com a incapacidade de apanhar os transportes públicos já lotados no centro histórico de Lisboa e com o aumento do preço do aluguer no mercado imobiliário ou a modernização acelerada dos bairros históricos da cidade, alegando a destruição da tradição e autenticidade” (Mendes 2017).

Por outro lado, para Mendes (2017), o turismo urbano pode ser um motor de regeneração urbana se contribuir para a preservação do património e a reabilitação de edifícios degradados, e de diversas maneiras atuar na criação de emprego. Porém, este autor pondera que a ausência de estratégias de planeamento e avaliação do seu impacto dentre as diferentes escalas e o quase inexistente processo de regulamentação têm consequências esmagadoras.

As dinâmicas das atividades turísticas geram impactos na cidade ou em lugares específicos desta. É neste contexto que aparece o termo turistificação, para dar conta do processo pelo qual um território se desenvolve por conta de efeitos gerados pelo turismo (Stock, 2007). Segundo este autor existem cidades em que há uma transformação completa do espaço urbano em espaço turístico e cidades que são parcialmente transformadas em cidades turísticas. Em suma, a turistificação não é apenas um processo de crescimento do número de visitantes numa área, mas também uma etapa do turismo e seus impactos num local, que vê a sua identidade alterar-se profundamente devido ao seu uso expressivo pelos turistas.

Dada a conjuntura anunciada debruçámo-nos sobre o conceito de gentrificação turística. Em Cocola-Gant (2015; 2018a; 2018b) explica-se que este tipo de gentrificação diz respeito às transformações no tecido urbano e social geradas pelo turismo e os turistas, trazendo o capital e as pessoas de volta à cidade, envolvendo um sistema dialético e contraditório entre visitantes (turistas) e moradores locais. Esta faz parte de um sistema relacional entre a produção do espaço urbano e o florescimento de novas classes sociais. Este autor sinaliza que basicamente existem duas formas mais recorrentes desse tipo de gentrificação. A primeira mais relacionada com a gentrificação clássica, vista por Hall (1998) como um processo de *filtering up*, ocorre em bairros centrais por se tornarem destinos turísticos, sendo com ela fornecido um novo sentimento de lugar (patrimônio; oportunidades de consumo; instalações culturais; novas tendências). Neste tipo de gentrificação turística encontramos como principais atores a classe média que anseia por ambientes urbanos criativos ou semelhantes àqueles que anteriormente estavam instalados. A segunda forma de gentrificação turística ocorre quando o turismo constitui uma ferramenta de revitalização urbana, tendo no turismo global as principais forças motrizes, daí o destaque para a urbanização do turismo como fator importante na produção do espaço, levada a cabo por grandes investidores turísticos. Sendo esse o ponto fulcral desta forma de gentrificação, onde os espaços são valorizados por meio do turismo desconexo do processo de gentrificação clássica, produzindo uma relação impactante entre as novas habitações voltadas para o mercado dos bairros tradicionais e históricos das cidades, que visivelmente passam a comportar múltiplos empreendimentos (hotéis; hósteis; alojamento local; Airbnb). Com a gentrificação turística altera-se significativamente o uso do espaço público, levando à supremacia dos visitantes (turistas) em detrimento da utilização pelos próprios moradores locais. Com isso altera-se a paisagem desse território, afetando o comércio local/tradicional e a autenticidade do local ou lugar. Assim, também se produz a gentrificação no comércio (perda de lojas e serviços utilizados por moradores de baixa

renda; substituição de comodidades por instalação de lojas de consumos voltadas aos visitantes; mercados de alimentos e restaurantes orientados ao turismo). O geógrafo, de forma crítica, alerta por ser um sistema perverso e contraditório ao direito à cidade, ao discorrer nas entre linhas que nesse processo vão surgindo quatro formas diferentes em relação aos deslocamentos: o deslocamento direto, por despejos; o exclusivo, pela falta de acomodação acessível; por pressão, devido a questões de ruídos e outras poluições, *bullying* imobiliário e pressões econômicas; e por fim, o deslocamento coletivo, dado a substituição da vida residencial pelo turismo.

A Disneyficação do espaço urbano

Em relação à turistificação e à gentrificação turística e do consumo, alguns pesquisadores passam a desenvolver termos como “Disneyfication” para descrever a transformação da sociedade via o consumo exacerbado. Assim, muitos espaços da cidade são assemelhados a parques temáticos. O termo “Disneyfication” é recente e aparece em Kehoe (1991), que realiza crítica à sociedade consumista e sua dependência aos meios de transmissão de informações que atuam na forma de moldar o “real”, colaborando para o hedonismo consumista, do prazer “fantástico” e imediato (experiências de consumo). Em Zukin (1996), o termo aparece na publicação do seu livro “The Cultures of Cities”. Porém, o termo passa a ter maior enfoque em trabalhos de (Bryman, 2004), com a publicação do livro – “*The Disneyization of Society*”. A *Disneyfication* do espaço urbano é explorada por Ferrell (2001) em seu livro: *Tearing Down the Streets: Adventures in Urban Anarchy*. Porém, de forma mais comum, os autores citados vão encontrar a designação do termo “*Disneyfication*” à luz da homogeneização social e cultural face ao consumismo, merchandising e trabalho emocional, sendo ele utilizado para descrever amplamente os processos de remoção de um local ou evento real de seu caráter original e representá-lo em um formato categórico ligado a paisagens de consumo. No caso de lugares, isso significa substituir o real por meio de um cenário estimulante ao consumo para os visitantes da cidade. Assim, um ambiente “disneyficado” apresentará o lugar como uma ideia particular de proporcionar o autêntico, no sentido assim de produzir múltiplas oportunidades e experiências de consumo, e por vezes esses ambientes estarão amparados por meio do “merchandising” trazendo à tona a padronização da paisagem e o trabalho performativo, transformando funcionários não apenas em prestadores de serviços, mas também em veículos atrativos para o consumo mediante sua caracterização e indumentária.

No contexto da gentrificação, turistificação e “disneyficação”, temos em Cachinho (2006) a paráfrase à metrópole na pós-modernidade:

Na cidade pós-moderna, o espectáculo e a simulação marcam presença em todas as dimensões que configuram a sua forma, organização e funcionamento. Encontram-se tanto na arquitectura e adorno do ambiente edificado como na sua gestão e governo ou até mesmo nas práticas e experiências mais banais do quotidiano. Na cidade contemporânea tudo é espectáculo, ou melhor, tudo tem que se converter em espectáculo, pois só assim esta consegue representar e transformar em experiência os sonhos e os desejos dos cidadãos. (Cachinho, 2006).

A Gig economy: precariedade laboral, o domínio da procura e a monitorização digital do trabalho

Na perspectiva em ampliar discussão vem à tona a questão do trabalho e do desemprego, sendo a atividade dos “tuks” em Lisboa um importante meio que recolheu vastas oportunidades para os indivíduos almejamem uma nova fonte de renda. Sendo assim mais uma parte do integrante contexto do “universo tuk-tuk em Lisboa”. De acordo com o vídeo documentário “YOU’LL SOON BE HERE”, de Fábio Petronilli, visualizamos recentes transformações que vêm a ocorrer na paisagem em Lisboa. Constatamos por meio de argumentações referidas no documentário um panorama que nos leva ao quadro avançado de crise económica e de desemprego jovem em Lisboa, sendo a atividade dos tuk-tuks uma oportunidade para absorver parcelas dos indivíduos que se encontram nessa situação. Esta situação é bem retratada por Filipa Bolotinha, vice-presidente da Associação Renovar A Mouraria, na passagem que se segue:

Portugal passou e está a passar uma grave crise económica, e na cidade de Lisboa conduzir um tuk-tuk ou alugar um apartamento foi uma solução para muitas pessoas que estavam sem rendimentos e situações económicas complicadas. Para estudantes que acabavam seus cursos e não tinham trabalho, isso também potenciou essa massificação do fenómeno, porque “dá” dinheiro num curto prazo, então vamos todos fazer! E teve esse fator positivo “né”, isso é verdade, hoje em dia é o sustento de muitas famílias, especialmente jovens. É uma atividade de muitos jovens em Lisboa relacionada com o turismo, deste género, do alojamento, dos tuk-tuk e de outros “mil” veículos que existem para conhecer a cidade de Lisboa. (Bolotinha in Petronilli, 2016)

No bojo dessa discussão aparece a *gig economy*, que conforme reportagem de Gene Marks “Is the gig economy all it’s cracked up to be?” em The Guardian, é um tipo de economia que está em constante ascensão, sendo trabalhadores com faixa etária mais jovem os mais interessados em participar nessa economia. A reportagem é

interessante pois, por meio de questionamentos, busca apresentar a superfície da “gig economy” ao sinalizar desafios que enfrentam aqueles que passam a desenvolver essa recente alternativa de trabalho. Assim, constata-se que em muitos casos é difícil viver exclusivamente de um trabalho inserido na “gig economy” e que as plataformas viabilizadas por esse meio cada vez mais estão pagando menos aos trabalhadores. Todavia, tais plataformas (Uber, Airbnb, entre outras) possuem excelentes mecanismos de marketing que por sua vez iludem muitos trabalhadores, ao serem efusivos em propagandas seduzindo-os à possibilidade de um dinheiro extra sem muitos esforços. Porém, não é bem assim, a reportagem por meio de sua pesquisa frisou que para conseguir lucrar o trabalhador precisa se dedicar a tempo integral e possuir um bom instrumento, ou seja o bem material (veículos ou imóveis).

Abraham (2018), além de reforçar a ideia que a gig economy é uma economia em crescimento baseada no uso de plataformas on-line, refere que nesse meio se produz um distanciamento em relação ao patrão e empregado, disso marcando uma diferenciação básica entre esse novo tipo de trabalho em relação a um antigo tipo de trabalho, ao ponto de modificar sistematicamente a organização e arranjo na forma que desenvolve o trabalho. Como em Wood (2018), ao salientar que tais plataformas divergem do modelo taylorista, apostando na oferta de um trabalho mais autônomo, classificando como um modelo mais flexível em níveis temporais e espaciais, em destaque que o controle na gig economy difere por exemplo de uma linha de montagem. Na perspectiva de Abraham (2018), verifica-se uma das peças do quebra-cabeça em torno da gig economy como entender onde se encaixa o trabalho informal com o trabalho formal. E como os trabalhadores avaliam as posições nesse mercado, dentre a percepção da combinação entre trabalho informal e trabalho formal. Em Hurst e Pugsley (2011), por exemplo, argumenta-se que trabalhadores autônomos desfrutam de benefícios por serem eles seus próprios patrões, sendo capazes de estabelecer seu próprio horário e assim por diante. Por outro lado, os trabalhadores que realizam trabalhos em grupo não o fazem por opção. Semelhante a outros que não são funcionários das empresas para as quais prestam serviços de mão-de-obra, os trabalhadores autônomos não gozam dos direitos e proteções legais proporcionados pelo sistema de seguro-desemprego, assim por diante.

A crescente do trabalho informal e trabalho autônomo acompanha em parte interesses que as empresas passam a formular em contexto do neoliberalismo, visando maiores lucros, aliado aos maiores distanciamentos dos deveres fiscais e direito aos trabalhadores contratados.

Os avanços na tecnologia baseada na digitalização e na interconectividade da Internet tornaram cada vez mais atraente para as empresas reorganizarem suas atividades, de modo que uma parcela maior do trabalho seja desempenhada por indivíduos que não são funcionários da empresa. Essas novas tecnologias tornam mais viável organizar o trabalho em uma base específica do projeto, utilizando um elenco variável de trabalhadores com o mix de habilidades que é apropriado para cada projeto (National Academies Press 2017 in Abraham, 2018).

Semelhante às motivações que foram postuladas para outros tipos de contratação, Abraham e Taylor (1996), Dube e Kaplan (2010), Goldschmidt e Schmieder (2017) referem que a mudança da contratação de trabalhadores para relacionamentos tradicionais de emprego para a utilização de não empregados, conforme necessário, constitui um meio de reduzir custos com salários e benefícios, além de posicionar a empresa para responder rapidamente a mudanças na demanda. Esses mesmos avanços tecnológicos facilitaram a segmentação dos vários aspectos dos processos de produção das empresas em geral – ver, por exemplo em (Fort, 2017). Por outro lado, embora ofereça algumas vantagens claras para as empresas, a crescente dependência da terceirização em geral e de não funcionários, especificamente, implica também menos acúmulo de capital humano específico da empresa. Mesmo dentro de sectores estreitamente definidos, existe uma enorme heterogeneidade na produtividade e rentabilidade de firmas individuais (Foster, Haltiwanger e Krizan 2001). Diferenças na capacidade de atrair, treinar e reter trabalhadores de alta qualidade, especialmente aqueles que desempenham funções essenciais à empresa, parecem ser um contribuinte importante para essa heterogeneidade nos resultados no nível da empresa.

Outro ponto fulcral no seio da *gig economy* são as contradições entre aquilo que é prometido e anunciado pelas plataformas. Em muitos casos surgem efeitos negativos na vida dos trabalhadores inseridos nessa economia, que passam a sentir falta de contato ou isolamento social em consequência das duras jornadas de trabalho, das horas irregulares e da alta intensidade de trabalho a que os trabalhadores se sujeitam a realizar para obterem os rendimentos desejáveis e atender as demandas dos clientes (excesso de trabalho; privação do sono; exaustão). Além do mais, essas plataformas possuem eficientes mecanismos de supervisão e vigilância com foco nos comportamentos dos trabalhadores durante sua jornada de trabalho. O trabalho na *gig economy* é ditado pela demanda, assim ocorrem oscilações nos rendimentos em escalas temporais mais curtas ou mais longas (dias e meses do ano). De fato, é um trabalho ditado pelo mercado e dentro das plataformas on-line os quesitos que servem para qualificar a qualidade do trabalho relacionam-se com os critérios das habilidades e reputação que os trabalhadores recebem dos usuários desse serviço. Tal conota-se com

um mecanismo de controle, construindo a ideia de “poder simbólico” apontada por Thompson em seu ensaio “*Language and Symbolic Power*” (citado por Wood, 2018).

In the gig economy it has been argued that a particularly important form of digital control is the ‘algorithmic management’ entailed by platform-based rating and reputation systems. Algorithmic management is an extension of ‘customer management’ strategies, which entails positioning customers ‘as agents in the management circuit’, so that ‘customers, rather than managers, are [...] the ones who must be pleased, whose orders must be followed, whose ideas, whims and desires appear to dictate how work is performed’ (Fuller e Smith, 1991).

Como salientado, a *gig economy* apoia-se no uso massivo das tecnologias, isso se reflete numa alteração na forma da produção do trabalho, deixando para traz a figura do patrão movida pelo distanciamento entre aquele que emprega e o empregado, pondo em foco o consumidor como principal avaliador dos serviços. Por outro lado, na posição de empregado em resposta sobre seus anseios com o trabalho e sua qualidade, esse distanciamento vem produzir barreiras no sentido dos direitos que o trabalhador pode requerer. Outro ponto interessante, em destaque, é que a *gig economy* vem a englobar e desenvolver um novo paradigma do modo produtivo, deixando para traz o modelo “taylorista” descrito por interesses de jovens milionários cientistas do ramo da tecnologia, como criadores de plataformas como Google, Facebook, Uber, Airbnb, Paypal, etc.

3. Metodologia: de uma auto-etnografia móvel ao mapeamento de acções e interacções

Neste capítulo discutirei, em primeiro lugar, alguns elementos teóricos relativos à auto-etnografia, a etnografia móvel e a reflexividade empregues nesta pesquisa, para de seguida descrever de modo mais concreto a forma como a concretizei, desde a opção pelo tipo de entrevistas ao caderno de campo e ao mapeamento de interacções nos tuk tuks. No final retomo os objectivos principais.

Auto-etnografia, Etnografia e Etnografia móvel

Adams, Ellis e Holman (2017) e Anderson (2006) reflectem sobre a versatilidade da auto-etnografia como recurso metodológico para diferentes disciplinas académicas. Assim, podem-se fazer análises em pesquisas relacionadas com a antropologia, a comunicação, a educação, a arte, a sociologia, a geografia, a música, a psicologia, a educação física e outras áreas do saber. A auto-etnografia tem por desafio colocar em prática o valor histórico, a experiência pessoal e a criticidade analítica do utilizador. Ademais, a auto-etnografia aparece como método científico que procura humanizar a pesquisa ao modo de concentrar-se na história de vida considerando a importância de todos os personagens e atores que envolve a pesquisa, pesquisador e público-alvo (Holman, Adams e Ellis, 2013).

A auto-etnografia é um método de pesquisa que utiliza a experiência pessoal (“auto”) para descrever e interpretar (“graficamente”) textos culturais, experiências, crenças e práticas (“Etno”). Os auto-técnicos acreditam que a experiência pessoal é infundida de normas / expectativas políticas / culturais, e eles se envolvem em auto-reflexão rigorosa - tipicamente referida como “reflexividade” - para identificar e interrogar as interseções entre o eu e a vida social. Fundamentalmente, os autoetnógrafos visam mostrar às pessoas no processo de descobrir o que fazer, como viver, e o significado de suas lutas (Bochner & Ellis, 2006).

Desse modo, para avançar na auto-etnografia deve-se ter atenção especial na interseção da autobiografia e etnografia. Ou seja, com intensidade, devemos chamar à memória e retrospectiva para refletir sobre experiências passadas; conversar com os outros sobre o passado; examinar textos como fotografias, diários pessoais e gravações, e até consultar notícias relevantes, blogs e outros arquivos relacionados com eventos da vida. Assim, o pesquisador vai estar induzido a contar experiências próprias para montar um texto que usa princípios de dispositivos narrativos com a finalidade de elencar representações evocativas e específicas da cultura, e dar ao público uma sensação de presença e vivência na experiência que se sente (Ellis, 2004).

Quando fazemos etnografia, observamos, participamos e escrevemos sobre uma cultura e / ou uma experiência cultural (por exemplo, imagem corporal, namoro, paternidade, depressão, cuidado, morte). Entramos no “campo” cultural por um longo período de tempo, notas sobre a nossa participação e entrevistar membros culturais (“insiders”) sobre suas experiências, pensamentos e sentimentos. Tipicamente, os etnógrafos abordam a cultura de comunidades indutivamente, permitindo que as observações orientem o que escrevem, isto é, “descobertas”. Então eles consultam e frequentemente conectam suas descobertas a pesquisa sobre suas experiências. Um objetivo da etnografia é criar uma representação de práticas culturais que tornam essas práticas familiares para os “estranhos” culturais. Realizado através do uso da descrição rigorosa, viva e concreta, que oferece aos leitores uma sensação de estar lá na experiência. (Adams; Ellis e Holman, 2017).

Como Adams, Ellis e Holman (2017) sugerem, para imprimir a auto-etnografia, o pesquisador terá de ter em mente certos propósitos e práticas. Além disso, é um método que introduz a experiência pessoal do pesquisador no sentido de complementar ou preencher maiores lacunas na pesquisa e fugir de generalizações com foco maior na essência dos fenômenos estudados. A auto-etnografia procura estabelecer relacionamento com a cultura dos membros estudados, onde se deve ter uma maior responsabilidade crítica e retrospectiva para não cair em armadilhas como a realização de uma pesquisa tendenciosa. Outra qualidade passa pela necessidade de ser flexível a diversos ambientes e utilizar experiências do cotidiano. Outro propósito seria a formação de uma pesquisa representada por textos e análises acessíveis ao público geral fora também dos ambientes acadêmicos. Assim, a auto-etnografia tem como recurso fornecer uma pesquisa onde o pesquisador se encontra como membro da comunidade envolvida; a produção de reflexividade analítica; visibilidade narrativa interior ao narrador; dialogar com os informantes ou membros da comunidade e, por fim, compromisso com análise teórica.

Diante disso, “o etnógrafo tenta revelar os princípios da prática que norteiam as ações dos referidos membros do grupo local” (Green, Dixon e Zaharlick, 2005, p.28-29), com o objetivo de construir uma teoria da cultura daquele grupo específico, a partir de orientações teóricas do próprio etnógrafo, em contraposição com a prática vivenciada in loco.

Partindo da leitura do artigo de André Novoa, *Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography* (2015) e de outros trabalhos pioneiros sobre etnografia móvel (p. ex. Watts, 2008; Lyons, 2011; Cresswell, 2006 e Blok 2010), compreendemos o destaque dado pela observação participante à construção de registro de diários e fotografias, como feito por Watts (2008) em suas viagens de trem, onde foram detectados níveis comportamentais dos usuários de transporte público em relação à percepção do espaço. Ademais, ficou constatado que a etnografia móvel

recorre a ferramentas como a produção de vídeos, entrevistas, questionários e sobretudo uma observação atuante. Sendo um recurso da etnografia, a observação participante é muito utilizada para compreender mais a fundo fenômenos em seu próprio ambiente natural e ajuda ao entendimento sobre o significado do contexto que desenvolvem os fenômenos de respectivos cenários observados, auxiliando também a análise sobre o comportamento dos indivíduos inseridos nesse cenário. Em Lyons (2011) entendemos que a metodologia procura certos propósitos: interpretar o espaço; visualizar comportamentos individuais e coletivos; mitigar a transformação da paisagem; compreensão do espaço e tempo; novas práticas de trabalho; e diferentes escalas de abordagem que a metodologia pode alcançar. Em Cresswell (2006) fica sugerido que a prática da etnografia móvel dialoga com o espaço estudado e que fecundam novas discussões no seio do paradigma das mobilidades. Em Blok (2010) suscitam-se reflexões interessantes com atenção ao pesquisador, tendo ele que se comprometer com o estudo de pequenas mobilidades para desdobrar o global, uma análise da relação entre ator-rede-teoria que o autor chama de etno-sócio-cartografia, sendo a partir dessa relação que se desvendam “globalidades situadas” dentro da dicotomia ontológica do local-global.

A etnografia móvel é assim duplamente informada pela mobilidade, tanto na prática quanto a nível teórico. Fazer etnografia móvel significa mover-se enquanto se analisa o movimento. Essa metodologia pode ser implantada para analisar uma infinidade de cenários, escalas (deslocamentos diários, mobilidades translocais, movimentos transnacionais) e tipos de mobilidades (dolorosas, prazerosas, relacionadas ao trabalho, turísticas, etc.), envolvendo diferentes meios de transporte, desde a automobilidade até mobilidades aéreas ou a pé. O etnógrafo pode usar várias estratégias, como os pontos de entrada e saída e deve prestar muita atenção às práticas decorrentes da mobilidade, nos significados/representações da mobilidade nas visões de mundo dos informantes e, finalmente, às sensações e sentimentos de mobilidade. Juntos, eles podem fornecer uma visão holística de como a mobilidade estrutura as vidas dos indivíduos em estudo. Estes podem ser complementados com fotografias e provas videográficas e entrevistas.

Nos parâmetros anunciados sobre a etnografia móvel e perspectiva êmica, a pesquisa de campo se desenrolou sobre práticas e acontecimentos em minha rotina diária e de trabalho. Assim, sempre que estava a circular pela cidade procurava de modo ativo realizar observações e reflexões sobre tudo aquilo que estava à minha volta e as suas conexões com universo dos tuks. Como por exemplo, uma deslocação a pé de casa (Arroios) para o centro da cidade enquadrada na temática pesquisada instantaneamente transforma-se num laboratório de análise. Além dessa estratégia,

muitas outras observações foram conseguidas por meio dos percursos mais rotineiros realizados durante atividade de trabalho no tuk tuk. Com a peculiaridade de realizar os mesmos itinerários para depois estacionar em algum lugar para assim realizar as vendas. Depositando nessas ações uma forma de sentir a cidade e de ter uma perspectiva de quão movimentada ela é e, conseqüentemente, ter um panorama sobre a dinâmica de turismo e fiscalização. Outra estratégia utilizada foi usar as observações e reflexões oriundas dos deslocamentos realizados a pé com o objetivo de estudar uma área específica da cidade, como por exemplo os espaços onde se concentram os tuk tuk em Lisboa.

Reflexividade

De acordo com Anderson (2006), a reflexividade etnográfica tem sido definida de várias formas e suas implicações têm sido amplamente discutidas em pesquisas sociológicas e na antropologia cultural nos últimos quinze anos. Segundo Davies (1999, p. 7) o conceito *“reflexividade expressa a consciência dos pesquisadores de sua conexão necessária com a situação da pesquisa e, portanto, seus efeitos sobre ela”*. Em um nível mais profundo, envolve uma consciência de influência recíproca entre etnógrafos e suas configurações e com os informantes. Implica introspecção, auto-consciente guiado por um desejo de entender melhor a si mesmo e aos outros através do exame, ações e percepções da pessoa em referência e diálogo com as de outras.

Partindo disso, a abordagem da pesquisa tem em consideração um processo de avaliação frente aos fatos ou acontecimentos que foram julgados ser importantes através de uma auto-avaliação. Sendo eu pesquisador-trabalhador-cidadão, inserido, por um lado, no meio acadêmico, e por outro atuante no ofício da atividade dos tuks, já para não falar da minha posição de cidadão, tais atividades influenciam a reflexividade que está fundamentada em questões centrais, sendo a consolidação do universo tuk tuk em Lisboa um ponto de partida.

Para além de apenas refletir sobre certas questões como: quem sou eu, para quê e o porquê das “coisas”, há também uma conjugação com observações sob ações. Estas podem transmitir algo fundamentando no princípio de estar encantado com fontes de informação que podem, eventualmente, fornecer um conhecimento transversal às ciências humanas e sociais. Este tem mais possibilidades de gerar maiores reflexões sobre os fenômenos estudados com uma posição mais privilegiada e distante da formação de juízos e valores.

Em resumo, saber os porquês dos caminhos ou movimentos que gradualmente foram escolhidos no decorrer da pesquisa com o propósito de por em causa critérios de seleção referentes às informações, processos e fenômenos que realmente importa na pesquisa em curso. Portanto, foi posto o desafio de me conhecer a mim mesmo, em outras palavras, olhar com clareza no “espelho” e refletir sobre meus limites (afetivos, sensíveis, cognitivos, tempo com a pesquisa, recursos disponíveis, etc.) e desejos (desejar uma pesquisa com relevância e qualidade científica).

Outra reflexão de suma importância é a reflexividade possuir em relação à metodologia abordada determinadas linhas gerais que permitem várias estratégias de interpretação dos fenômenos, pondo em pauta a construção de conhecimentos por meio de orientações teóricas em contraposição com a prática vivenciada in loco. É uma forma de induzir a reinvenção nos métodos e práticas, num sentido de alavancar a realidade em dado contexto experimentado, sem que isso possa ser uma mera ilusão, resultando na criação das certezas provisórias, numa tradução mais acadêmica das hipóteses da pesquisa. Assim, existe a possibilidade de criar suspeitas (teóricas, empíricas e metodológicas) para averiguar a credibilidade das informações recolhidas, tendo por primazia partir de conhecimentos já conhecidos para conhecimentos que ainda desconhecidos.

Entrevistas

Foram descartadas as entrevistas estruturadas por considerarmos o recurso metodológico inapropriado em relação à análise que desejamos construir na pesquisa, optando assim por realizar entrevistas semi-estruturadas, que *“utilizam uma série de temas e tópicos em torno dos quais se constituem as questões no decurso da conversa. Esta estratégia, argumenta-se, dá aos informantes uma oportunidade para desenvolver suas respostas fora de um formato estruturado”*. (Burgess, 1997, p. 112). De acordo com Demo (1995), as pesquisas qualitativas devem prezar pela intensidade, devendo ser marcadas pela profundidade das respostas e não pela quantidade de entrevistas. Para o autor, este tipo de trabalho envolve fenômenos complexos que exigem pesquisas para sinalizar o papel político do indivíduo da realidade. Assim, o método qualitativo caracteriza-se por ser próprio das ciências humanas e sociais, devendo ser ostensivamente interpretado, fazendo uso do questionário aberto, dando oportunidades de expressão ao entrevistado e se preocupando com a realidade do sujeito. Conforme Burgess (1997, p. 113 apud Zweig, 1948), *“o investigador é um amigo e um confidente que mostra interesse, compreensão e simpatia pela vida das pessoas com quem mantém uma conversa”*. Contudo, o autor indica que o estilo de entrevista não pode

desencadear-se sem haver um minucioso conhecimento e preparação. Ele entende que é essencial observar as pessoas antes de uma conversa detalhada ter lugar. Refere que um conhecimento pormenorizado da situação é essencial antes que as questões possam ser formuladas e antes que as pessoas estejam preparadas para dar informações acerca do seu modo de vida. Nesta base, argumenta que é possível obter um conjunto de conhecimentos aprofundado acerca do modo de vida das pessoas. O pensamento de Burgess (1997) sobre as reflexões de Oakley (1981) e Finch (1984) indicam que é impossível controlar a relação entre investigador e o investigado, mas que é vital desenvolver um clima de confiança entre aqueles com quem a entrevista se realiza. Neste sentido, as reflexões de Demo (1995) sobre a metodologia qualitativa são importantes. Segundo este autor, este tipo de pesquisa não pressupõe um número de entrevistas a serem realizadas, mas poderá ser repetida até se ter a sensação de que o problema foi bem abordado. Foi isso que se julgou atingido após as entrevistas realizadas (Tabelas 1 e 2).

Tabela 1 - Principais características dos drivers entrevistados.

Driver	Trabalha com veículo próprio ou alugado	3	Formação	Nível médio	3
	Trabalha com veículos de outros	8		Nível técnico	2
Idade	+ 35	3		Nível superior	5
	- 35	8		Não informado	1
Gênero	Masculino	9	Atividades anteriores (2012 -2019)	Na área de formação	1
	Feminino	2		Fora da área de formação	9
Nacionalidade	Portuguesa	4			
	Portuguesa + outra	3			
	Estrangeira	4			

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 2 – Principais características de outros entrevistados.

Entrevistados	Idade	Gênero	Nacionalidade	Formação	Atividades anteriores (2012 – 2019)
Ex-Driver	Inferior a 35 anos	Masculino	Portuguesa	Superior incompleto	Driver de Tuk Tuk
Empresário 1	Aprox. 50	Masculino	Portuguesa	Não quis ser revelada	Não quis ser revelada
Empresário 2	Aprox. 60	Masculino	Estrangeira (não quis informar a origem)	Não quis ser revelada	Não quis ser revelada

Fonte: Elaboração própria.¹

¹ Os registos nas entrevistas ocorreram por meio da captação em vídeo e anotações em papel. Apenas dois entrevistados (um driver e um empresário) foram contrários a captação de som e imagem e concederam apenas por meio de anotações.

Caderno de campo

Para a pesquisa, o caderno de campo serviu de instrumento para reflexão do espaço estudado, sendo ele constituído por meio de dados objetivos e subjetivos envolventes à dinâmica do espaço por onde atua a atividade dos tuk tuk em Lisboa. Deste modo, procura colocar em evidência um raciocínio que guia para aspectos que demarcam a intensidade do turismo, a quantidade de tuks e turistas na cidade, o nível de fiscalização e a detecção dos perfis de consumidores. No mesmo sentido, o caderno de campo contribui para noção da qualificação e formação de lugares e territórios tendo respeitado observações sobre a “rotina dos espaços”, os “sentidos ou sentimentos”, valores e laços afetivos.

Os indicadores observados

1. **Potencial Turístico:** consiste em procurar quantificar os níveis de turismo na cidade através de uma forma visual de análise sobre o dia, se tem poucos ou muitos turistas, através do volume de serviços realizados e dos espaços que indicam a presença dos turistas. Dentro deste quesito utilizamos como critério de avaliação um conjunto de indicadores que nos levaria entender o Potencial Turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz. Por meio da observação sobre a quantidade de turistas que estão à espera nessa área, em que creditamos que quanto maior a fila de espera maior é a quantidade de turista na cidade (Figura 1). A escolha por esse indicador é simples, pois atualmente o Elétrico 28 é um transporte público que a cidade possui de alto valor simbólico em alusão à experiência turística em Lisboa.

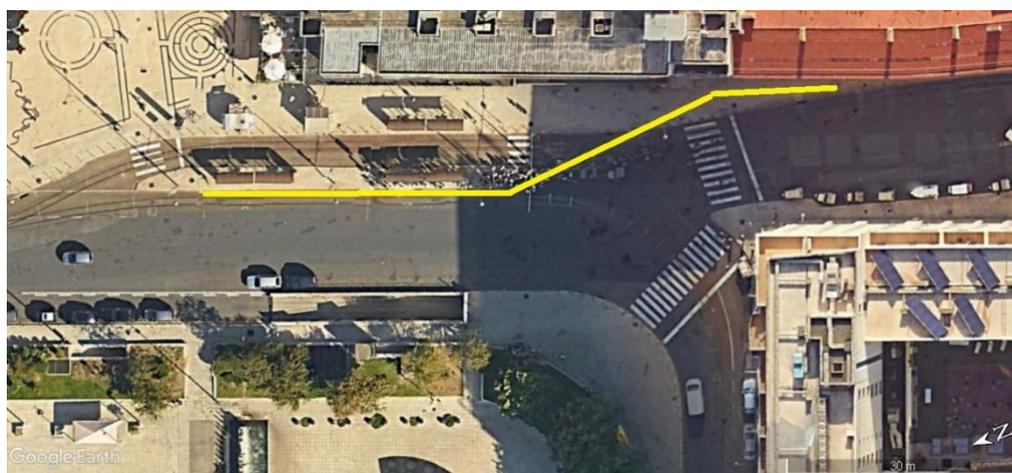


Figura 1 – Paragem da linha do elétrico nº 28, na Praça do Martim Moniz (linha em amarelo exemplifica um nível de ocupação alta). Elaboração própria.

Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Visto que os serviços oferecidos por esse meio à experiência turística possuem mecanismos positivos sobre a divulgação, assim chegando suas ofertas em maior número de consumidores. Portanto, afirmamos difícil notar autocarros dessas companhias vazios durante um dia com muitos turistas na cidade. Assim, nossa atenção para um importante indicador para a construção do imaginário do Potencial Turista;

Serviços Realizados. Em dias com a maior quantidade de turistas na cidade há maior possibilidade de realizar serviços. No entanto, esse indicador também se apropria de subjetividade em sua consulta, ao fato de nem sempre um dia robusto em turismo possa significar êxito nas vendas. Por exemplo, a sorte, estar no lugar certo na hora certa, somado ao empenho do “driver” em criar situações de vendas, passando pelo nível de energia e empatia que certamente aumenta as chances em realizar os serviços. Por outro lado, pode acontecer num sentido oposto onde o dia está com poucos turistas, no entanto o nível energético e empático está em alta, possibilitando realizar um maior número de serviços.

No sentido de melhor ilustrar esse indicador, foi elaborada uma legenda que indica o volume dos serviços realizados, numa escala que varia de muito má até excelente, traduzida em zero até sete estrelas. Embora só o tenha utilizado como indicador informal para dar conta no caderno de campo do volume de negócios de alguns drivers e de mim próprio, e na realidade não o utilizando nos capítulos analíticos, deixo-o abaixo para dar uma ideia do tipo de volume de negócio típico dum condutor de tuk tuk. Para melhor o compreender, friso igualmente que o preço um tour vendido pelas empresas e autónomos em operação costuma variar entre os 60 e os 80 Euros por hora de passeio. Assim:

Volume de negócio: 0 Euros = zero estrelas

Volume: de 10 a 40 Euros = uma estrela

Volume: de 41 a 60 Euros = duas estrelas

Volume: de 61 a 90 Euros = três estrelas

Volume: de 91 a 120 Euros = quatro estrelas

Volume: de 121 a 160 Euros = cinco estrelas

Volume: de 161 a 199 Euros = seis estrelas

Volume: acima de 200 Euros = sete estrelas

Eventos Esporádicos. Em relação a este indicador consideramos a quantidade de turistas/tripulantes que chegam em cruzeiros turísticos e a recorrência de feiras e eventos (midiáticos, tecnológicos, esportivos, etc.) na cidade. Esse indicador é um meio poderoso na observação do Potencial Turista na cidade, visto que quando ocorrem certos eventos alteram positivamente a quantidade de turistas em Lisboa.

2. **Quantidade de tuks:** Por meio da observação do número de “tuks” que estão a circular nas ruas ou estacionados em filas de espera e pontos de vendas é possível estimar a quantidade de “tuks” em operação. Temos como indicadores:

Filas Legais: As filas legais observadas são a da Praça do Martim Moniz, Praça da Figueira, Praça dos Restauradores, Rua do Comércio e Rua Garrett.

Paragens em pontos proibidos: São áreas que circundam os espaços das filas legais e de pontos de atração turística.

Consideramos ser ótimos indicadores, pois são espaços com muita procura entre os “drivers” dado ser áreas com bom potencial de serviços realizados. Disso, procura-se obter noção da quantidade de “tuks” em operação em determinado dia. Por exemplo, um dia onde há muitos “tuks” em operação é comum, na Praça da Figueira, formarem-se até 3 filas de “tuks” parados. Em dias com poucos “tuks” em operação ficam de 1 até no máximo 2 filas. No mesmo sentido ocorre na Praça do Martim Moniz, onde num dia onde há muitos “tuks” em operação não sobram espaços para paragem das filas legais. Os “drivers” estacionam os tuks em lugares não permitidos, nas proximidades de áreas com alto poder de realizar serviços.

3. **Fiscalização:** Este quesito ocorre por meio da observação das manobras da polícia de trânsito, multas e operações “stop” que ocorrem no dia. Embora seja muito difícil quantificar todas as operações desse quesito durante a atividade, seu exercício visa apurar o comportamento da cidade, tal como as sensações e efeitos das fiscalizações repercutem no espaço estudado.
4. **Consumidores:** Este quesito parte da observação dos perfis de consumidores dos serviços dos tuk tuk em Lisboa. Ponderamos observações sobre a origem, estilo de vida, estar sozinho ou acompanhados, ou se há eventos na cidade.

Área de estudo

A área de estudo insere-se na lógica dos deslocamentos que os tuks realizam e os espaços da cidade onde fixam os veículos. Para ilustrar, no território utilizámos a plataforma Google Maps vinculado aos dados gerados pelo sistema de localização/GPS do meu próprio smartphone durante alguns dias de trabalho (Figura 2). Desse modo, temos como produto um mapa de fluxos, ficando evidente a concentração dos deslocamentos na área central da cidade e também com certa intensidade o centro histórico de Belém.



Figura 2 - Concentração dos deslocamentos em Lisboa em dia de trabalho. Fonte: Google Earth e dados Google Maps. Elaboração pelo autor.

Objetivos

O objectivo geral passa por analisar a produção espacial e as territorialidades associadas ao “universo *tuk tuk*”. Por meio da auto-etnografia, etnografia e etnografia móvel ficando engendrada sob a ótica da perspectiva êmica, focar-nos-emos no aparecimento de novas territorialidades no espaço onde interagem elementos relacionados com o universo dos *tuks*, dando especial atenção aos aspectos de trabalho e da atividade. De modo mais específico, esse objectivo geral divide-se nestes objectivos específicos:

- a) Descrever a organização dum pequeno, mas muito visível sub-sector da economia turística de Lisboa, desde o seu aparecimento enquanto iniciativa individualizada até à sua expansão e concentração com a existência de empresários donos de vários veículos.
- b) Analisar o seu funcionamento geral, desde a fixação informal de preços pelos maiores agentes à regulação da concorrência através do controlo dos preços dos drivers independentes, realizada de modo discreto, passando pelas

mudanças tecnológicas dos próprios veículos e da entrada dos motores elétricos em substituição dos motores a gasolina.

- c) Elaborar ilustrações e esquemas cartográficos que representem o fenômeno dos *tuks* no espaço da cidade de Lisboa, no sentido de interpretar a sua presença em determinados locais da cidade.
- d) Perceber os perfis dos “*drivers*”, por meio da observação e de entrevistas semi-estruturadas, no sentido de entender suas motivações para a inserção nessa atividade; e procurar alguns indícios que possam levar a determinar territorialidades desenvolvidas no espaço onde fixam os *tuks*.
- e) Apurar, por meio de observação e entrevistas semi-estruturadas, os perfis dos utilizadores dos serviços prestados pelos *drivers* de *tuk tuk*, e se tais serviços podem interferir nos demais serviços de mobilidades existentes na cidade.
- f) Diagnosticar territorialidades que se desenvolvem no espaço por onde atuam os *tuks*, por meio de uma análise mais aprofundada, sistemática e rotineira com intuito de constatar as sensações, sentimentos e padrões de comportamentos que surgem na área estudada.

Modelo de Análise

Priorizamos sistematizar nossa pesquisa passando pela técnica evidenciada por Quivy e Campenhoudt (2005), em que é importante a elaboração do modelo de análise, sendo ele a charneira entre a problemática delimitada e a sua devida explicação, disso idealizando um esquema flexível no rastreamento, recolha e análise de dados (Figura 3), que permita descrever a relação causal entre contexto e os reflexos da produção dos espaços, paisagem e territórios via participação dos “*tuks*” num cenário de turistificação no centro histórico da cidade de Lisboa.

O surgimento do “universo tuk-tuk em Lisboa” possui uma relação direta com o cenário de crise no sistema capitalista, especificamente a crise que assolou Portugal a partir de 2008-2011 e foi evoluindo até 2015-2016. Partindo dela, a produção de um contexto que é favorável à formação do “universo tuk-tuk em Lisboa”, tendo a turistificação, as políticas europeias, a economia com foco no turismo, o desemprego jovem, a “*gig economy*”, a especialização do trabalho, os padrões de consumo, as leis e a regulamentação muitas incisivas para operacionalizar as atividades desses veículos com fins turísticos. Diante do contexto mencionado, reflete-se sobre fenômenos urbanos, e dada sua conjuntura associam-se a produção do espaço geográfico através desses fenômenos, que ajudam a construir o “universo tuk-tuk em Lisboa”. A produção do espaço geográfico atua como um conceito importante na pesquisa, pois se atinge

através do diálogo e da técnica na etnografia móvel, tal como a produção do espaço geográfico participa numa relação mútua entre aquilo que apontamos ser nosso foco e os objetivos, sendo as territorialidades que se manifestam no espaço, os atores como os “drivers” e os consumidores, considerados a substância ou conteúdo da ideia principal que denominamos como “universo tuk-tuk em Lisboa”.

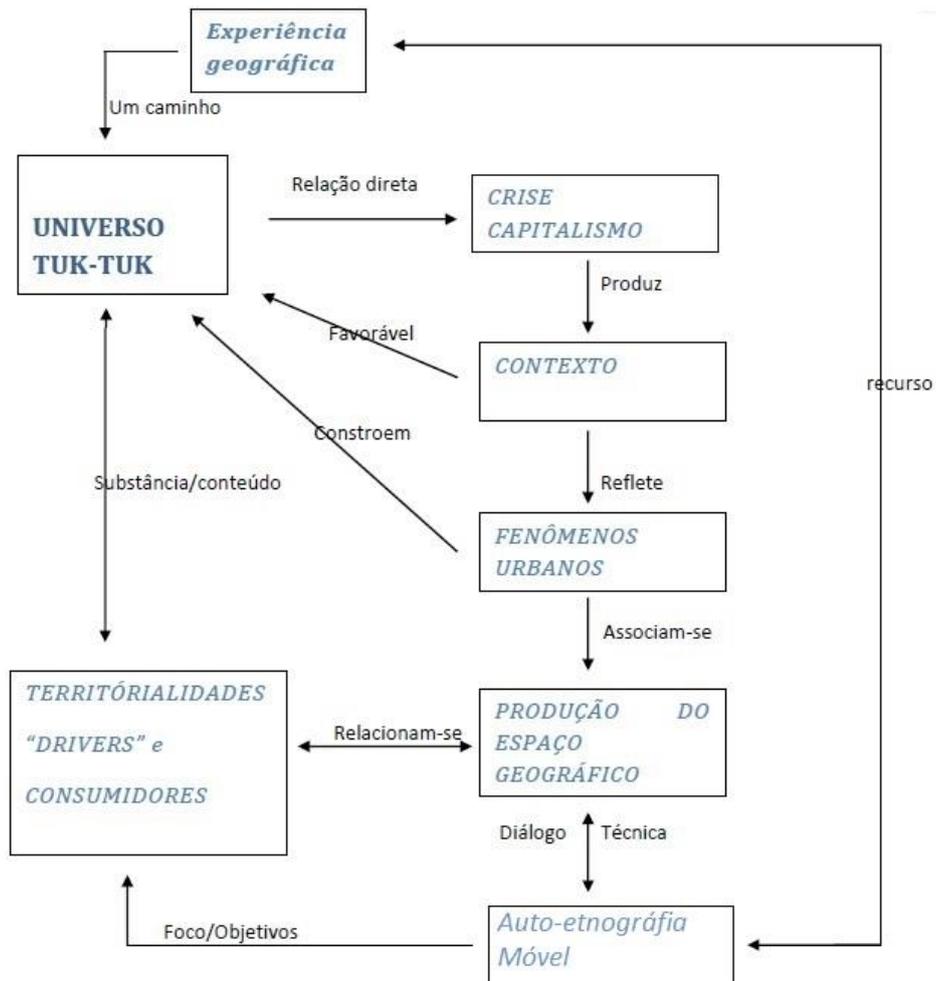


Figura 3 - Modelo de Análise. Elaboração própria

4. O Universo tuk tuk em Lisboa: origens e enquadramentos institucionais

Neste capítulo discuto como surgiram os primeiros tuk tuks, apontando os contextos económicos e de investimentos para a criação desses veículos de três rodas. Com o decorrer do capítulo vão sendo diagnosticados os seus fins utilitários em algumas regiões do globo, com destaque para Portugal, onde aparecem como um veículo voltado para a animação turística. Após o enquadramento histórico, discutem-se também os principais modelos e respectivos valores em curso em Portugal. No fim do capítulo apresentamos a atual discussão política e os agentes representativos da atividade.

História global e origem em Lisboa

O veículo de três rodas conhecido por *tuk-tuk* obtém o seu nome derivado da inspiração do som peculiar dos seus motores a dois tempos. O surgimento desses veículos provém da evolução dos tradicionais riquexós asiáticos que surgiram no Japão por volta de 1868, no início da Restauração Meiji. Os riquexós rapidamente se tornaram um meio de transporte comum, sendo, porém, mais utilizados por classes mais abastadas. Aos poucos foram-se popularizando, devido a serem mais velozes e económicos ao comparar com o trabalho humano que nesta altura era consideravelmente mais barato do que a de cavalos.

Com a evolução da indústria, durante a Segunda Grande Guerra Mundial, foram desenvolvidos veículos motorizados de três rodas, sendo esses a impulsionar a origem dos primeiros tuk-tuks ou “auto rickshaws”, a sua denominação em língua inglesa. Esses veículos eram principalmente utilizados como meio de transporte privado de pessoas e mercadorias, um híbrido funcional entre o campo e a cidade, e a sua implantação em diferentes países. Segundo Le Fevre (2010), no pós-Segunda Grande Guerra Mundial, a Tailândia desenvolveu-se como principal produtor desses veículos, legado deixado pela ocupação japonesa naquele país durante a guerra. No continente europeu, foi Corradino D'Ascanio, engenheiro aeronáutico da Piaggio e inventor da Vespa, quem teve a ideia de construir um veículo comercial leve de três rodas para transportar mercadorias e impulsionar a reconstrução económica da Itália no pós-guerra. A Piaggio desenvolveu esses veículos com o foco no transporte de mercadorias, com intuito de

ser um veículo leve, econômico e hábil para as ruas e estradas estreitas da Itália, sendo apenas depois introduzida a ideia de ser também um veículo de passageiros.²

Voltando ao cenário do sudeste asiático, a produção em larga escala dos veículos de três rodas ganha maior dinamismo em 1959, a partir da produção e venda do Daihatsu Midget, um mini-camião para um passageiro. Em versões posteriores, foram projetados veículos para dois passageiros. De fato, as experiências e a mútua relação entre os engenheiros italianos e os japoneses, permitiu a criação dos “tuk-tuk” como conhecemos hoje. Sobretudo na Ásia, estes veículos passaram a constituir o grosso das frotas do que hoje se chama internacionalmente de para-transit systems, pois a sua ergometria e baixo consumo de combustível tornou-se atrativa para populações menos abastadas financeiramente. Embora nos anos 1950 os “tuk-tuks” já aparecessem como fonte de transporte de pessoas, é a partir dos anos 1960 que ocorre o “boom” do uso desses veículos para esse meio. A partir de então, no sudeste asiático tornaram-se muito populares, transformando-se em um ícone do transporte, sua fama percorreu o mundo e fez-se da sua peculiaridade estar presente até em películas de Hollywood como do lendário James Bond em “Octopussy”. Na interessante reportagem de Le Fevre (2010), *“Thailand’s never-die tuk-tuks now a global export”*, obtemos noção de quão forte é a economia propiciada por esses veículos, desde os tempos de sua origem até atualidade. Actualmente, circulam em muitos países asiáticos e africanos (Figura 4), sendo o seu design ainda muito inspirado nos modelos “vintage” do Daihatsu Midget e do Piaggio Ape, embora existam outros tipos, como o do brasileiro Motocar fabricado na zona franca de Manaus.



Figura 4: Tuk-tuks pelo Mundo. Elaboração própria a partir de sites na internet.

² Ver <https://www.museopiaggio.it/en/history/>.

Origem em Portugal e principais modelos utilizados

Em Portugal, a utilização desses veículos de três rodas, embora uma parte já de motor eléctrico, aparece recentemente com a finalidade de proporcionar uma experiência turística, como podemos ler numa manchete do jornal Público (2012): *“Descobrir cidades à boleia de um “tuk-tuk”. Estes veículos motorizados de três rodas chegaram este Verão a Lisboa e ao Porto. São uma alternativa versátil e ecológica”*. A reportagem aponta que:

O culpado da invasão destes veículos exóticos em Lisboa é Paulo Hunguento, que após ter feito algumas viagens pela Ásia e de ter visto a versatilidade e a fácil mobilidade destes triciclos motorizados decidiu pôr no terreno uma forma de contornar as “ruas estreitas e tortuosas” da capital. Assim nasceu a empresa Tuk Tuk Lisboa. (Público, 2012).

Os principais modelos de “tuk-tuks” atualmente em circulação em Lisboa são inspirados na marca asiática e italiana, embora existam outros modelos de veículos que oferecem a experiência de turismo nos moldes dos itinerários praticados pelos tuk tuks, como os veículos de quatro rodas similares aos tradicionais carros de golfe (Figura 5). Para além da Piaggio, em Portugal encontra-se a empresa Tuktukecológic, a distribuidora oficial dos tuk-tuks eléctricos da empresa holandesa Tuk-Tuk Factory. Segundo a descrição da empresa holandesa sobre sua história, vemos a importância de Portugal para sua atividade:

In 2008 TukTuk Factory was born. A brand-new company that set out to make the world a bit more fun, friendly and colorful. And by friendly we mean sustainable. And by sustainable we mean electric. Now look at us. We're selling our unique e-Tuks all over the world. Entrepreneurs from Portugal through New-Zealand instantly see their potential. They connect to our mission and vision. They recognise themselves in it. They fall in love. Just like we did so many years ago. (<https://www.tuktukfactory.com/about>.)

Quanto à distribuidora portuguesa da Tuk Tuk Factory, vemos por exemplo como é enquadrado o conceito ecológico como foco diferencial na atividade:

Em 2011, chegámos ao Porto, com o objectivo de criar uma empresa de turismo ecológico. Encontramos na Holanda a Cie Tuktukfactory, Cie lider mundial no seu mercado, na produção de tuktuks eléctricos. Depois de comprar 4 veiculos, iniciamos um projecto no turismo com bastante sucesso. Agora desde 2012, somos distribuidores da Cie Tuktuk factory e vendemos mais de 250 veiculos em Portugal aos diferentes operadores de turismo. (idem)



Figura 5 – Principais tipos de tuk tuks em Portugal. Elaboração própria a partir de sites na internet.

Os preços desses veículos costumam variar entre 5 mil e 25 mil euros, dependendo das especificidades e lotação de passageiros dos veículos. Segundo pessoas que adquiriram veículos do tipo Limo GT para cinco pessoas (incluindo

condutor), relataram quase gastar 25 mil euros num veículo novo e outros que adquiriram um veículo novo do tipo Ape Calessino chegam a pagar quase 10 mil euros. Ainda sobre os valores, elaboramos uma tabela por meio de consulta no website OLX.pt, no sentido de visualizar os preços pedidos por donos desses veículos usados no mês de Fevereiro de 2019 (Tabela 3).

Tabela 3 - Tuk tuks à venda em olx.pt, Fevereiro de 2019. Elaboração própria.

Principais Marcas/Modelos anunciados	Ano	Tipo	Lugares (passageiros + condutor)	Média de preço
Piaggio Ape 200cc	2017	Gasolina	2 + 1	5.500 EUR
Piaggio Ape 400cc	Desconhecido	Convertido à elétrico	5 + 1	20.750 EUR
Piaggio Ape 400cc	Desconhecido	Diesel	3 + 1	6.500 EUR
Tuk Tuk Thailand	2015	Gasolina	6 + 1	16.000 EUR
Tuk Tuk Factory	2017	Elétrico	4 + 1	22.500 EUR
Tuk Tuk Factory	Desconhecido	Elétrico	3 + 1	15.550 EUR
Equad – Buggy	Desconhecido	Elétrico	5 + 1	17.500 EUR

Em Portugal, fora os veículos desses dois principais distribuidores, aparecem “tuks” a gasolina, do modelo tradicional tailandês. Em entrevista com um dos sócios de uma empresa em Lisboa, foi explicado que uma forma desses veículos chegarem a Portugal passa por um distribuidor (não revelado) também holandês, porém diferente da Tuk Tuk Factory, que obtém contato com fornecedores no sudeste Asiático. Essa grande empresa também possui os veículos elétricos em quatro rodas, os Buggys, que são produzidos na China. O empresário relatou que para adquiri-los houve uma contato direto com o fabricante chinês (não revelado) e depois da compra foram enviados para Portugal. Interessa ainda ressaltar a existência de canais alternativos de importação: em conversa com uma microempresária que possui um “tuk” elétrico tipo Limo GT para 6 passageiros e 1 condutor (produzido pela Tuk Tuk Factory), ela contou que o comprou usado no ano de 2015, de outro empresário de Madrid que viu sua atividade em declínio, e por essa razão colocou o veículo à venda.

Atual discussão da política local e entidades envolvidas

Atualmente, em Lisboa, o ponto-chave da discussão dos tuk tuks passa pela questão da lei e regulamentação da actividade. *A priori*, argumenta-se muito sobre a questão ecológica, passando pela substituição dos veículos movido a combustão para elétrico e sobre a restrição de algumas áreas da cidade para circulação desses veículos. Porém, outro fator associado à regulamentação reflete a facilidade de os indivíduos iniciarem atividade nesse ramo, no sentido que uma empresa ou pessoa física, apenas necessita inscrever-se no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística e contratar os seguros obrigatórios destinados às pessoas e veículos para estar operante.

Ou seja, em termos burocráticos o ingresso na atividade não é dificultado e ano após anos pequenos e grande empresários passam a investir na atividade, favorecendo assim a maior concentração desses veículos em Lisboa. Neste sentido, vêm surgindo muitas discussões e polêmicas com noticiários lisboetas a passarem a explorar cada vez mais o assunto. Conforme a manchete do PT Jornal em outubro de 2015: *“Lisboa está a favor, ou contra, os tuk tuk?”*. Em tom sensacionalista, a redação posiciona-se contrária à presença dos “tuks” sob a forma que se desenvolve a atividade na cidade, o autor comenta sobre a multiplicação acelerada desses veículos, sugerindo risco à qualidade de vida dos moradores locais, sendo ele favorável à decisão da CML em proibir e restringir áreas da cidade onde circulam os tuk tuks. Abordando a problemática da regulamentação em julho de 2017, a equipe do Dinheiro Vivo/Lusa (2017) relatou os anseios do Vereador Manuel Salgado, sendo favorável à regulamentação, porém como anuncia a manchete do jornal: *“Regulamento dos Tuk Tuk em Lisboa só depois das eleições”*, constatamos que a CML possui certa preocupação com o regulamento da atividade dos “tuks”. No entanto, a posição do vereador é que deve haver mais tempo para estudar as propostas e alega que tomar uma medida precipitada não solucionaria o problema em causa. Por isso, focalizar num trabalho mais efetivo sobre o assunto somente o mês de outubro (2017) quando ocorrem às eleições. O vereador também defende que Lisboa possa aprender com a cidade do Porto, onde já existe um modelo adotado, sendo esse modelo uma inspiração para construção do modelo lisboeta. Outro jornal que se dedicou à problemática da regulamentação foi o Jornal i SAPO (2018), com a seguinte manchete: *“Tuk Tuks. A regulação que tarda a chegar”*. O jornalista Ricardo Cabral Fernandes, responsável pela publicação, salientou que a cidade de Lisboa está em perigo, ao criticar que os “tuks” provocam a poluição sonora e do ar e intensificam o problema dos congestionamentos. Cabral, sinaliza o quadro débil das autoridades e entidades responsáveis pela regulamentação dos veículos destinados à animação turística, apontando falhas, por eles não possuírem dados sistemáticos e concretos sobre os “tuks” e outros veículos que operam na atividade de animação turística. Porém, em consulta com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, o autor deixa transparecer que o órgão público está empenhado em avaliar e (re)avaliar o enquadramento legal aplicável ao transporte público e turístico, procurando fazer estudos diagnósticos sobre o problema. Já a manchete anunciada pelo Jornal Negócios em março de 2019, *“Tuk tuks em Lisboa sem lei nem roque há seis anos”*, a jornalista Salomé Pinto esclarece que o regulamento foi aprovado em reunião de câmara em 2016, mas ainda não entrou em vigor, sinalizando que a autarquia promete para setembro de 2019 sua operacionalidade, proibindo a circulação de veículos com motor a combustão e obrigando a licenciamento prévio.

O regulamento vai proibir não só a circulação de tuk tuks com motor a combustão mais também fixar, através de contingente, uma limitação ao número e tipo de veículos destinados a circuitos turísticos. Fica também estabelecido que quando ficarem preenchidos 75% dos lugares, os restantes serão atribuídos por concurso.(...) A proposta de regulamento estipula que, para se licenciarem, as empresas terão de indicar "o número, as tipologias, marcas e modelos de todos os veículos a utilizar", "o período de funcionamento", "as freguesias abrangidas" e o "mapa do circuito turístico a desenvolver, indicando itinerários, paragens e terminal/estacionamentos pretendidos", sendo proibido "o transporte segundo itinerário à escolha dos passageiros e mediante retribuição". (Jornal Negócios, 2019).

Ampliando o debate, temos o comunicado da APECATE³: “*Serão os Tuk-Tuk o problema?*”, escrito em nome de todos os representantes da associação. O presidente da direção, António Marques Vidal, comentou sobre as estratégias que a CML está tomando frente à problemática da regulação e da saturação dos “tuks” na cidade. Segundo Vidal, as autarquias não estão preparadas para lidar com a rápida evolução das demandas do turismo, e que elas devam procurar romper com o paradigma tradicional sobre as tomadas de decisões, como adotar a postura da perseguição e proibição, segundo o representante, elas devem estar abertas ao dialogo à “democracia participativa” para assim, numa forma conjunta, tomarem um parecer de maneira mais coesa e correta em relação aos sintomas que a cidade vem apresentando. No comunicado promovido pela APECATE foram destacados cinco princípios em acordo com as propostas em estudos da CML e pontos fulcrais que devam ser considerados para gestão e o ordenamento do território.

A posição dos empresários inscritos na APECATE, nas questões essenciais, está de acordo com os princípios que têm vindo a ser partilhados pela CML. A grande diferença existe quando se passa para a fase da operacionalização. Quanto aos princípios em que estamos de acordo: 1) Que o turismo é um contributo muito importante para a cidade de Lisboa; 2) Existe a necessidade de um regulamento; 3) Que as viaturas a operar sejam elétricas; 4) Que existam zonas de acesso condicionado ou mesmo proibido; 5) A importância de estudar as capacidades de carga para cada zona/ freguesia. (...) Em defesa desta proposta de prazo apresentamos os seguintes argumentos. Em primeiro lugar, o facto de o IMTT não ter capacidade para certificar, no período de tempo dado, as mais de 250 viaturas a combustão que fariam a transformação. Em segundo lugar, o facto de neste momento não existirem pontos de carga a funcionar que garantam a alimentação das viaturas já existentes, quanto mais acrescentando as novas. Em terceiro lugar, o facto de uma faixa significativa dos empresários que têm viaturas a combustão serem microempresários, só com uma viatura, e que esta não gera mais-valias que permitam amortizar o investimento rapidamente. Será de pensar em criar uma linha de apoio que permita acelerar esta transformação. (APECATE, 2018).

Outro posicionamento da APECATE em seu comunicado condiz com a cidade em constante movimento e crescimento, tendo sido ela transformada bem recentemente

³ APECATE é a associação que congrega e representa as empresas de congressos, animação turística e eventos de Portugal.

sob alicerces do turismo. Porém a associação vem discordar com estratégias que a CML vem adotando recentemente, pois de acordo com Vidal *“existe uma necessidade clara de preservar a cidade, a sua cultura, património e habitantes. Os empresários concordam com esse princípio, não com a maneira como tudo foi feito até agora. O que não podemos aprovar é que a definição das zonas e ruas que devem ser de livre acesso, condicionadas ou proibidas seja feita unicamente pela autarquia, sem ouvir os empresários”*. Seguindo essa lógica a APECATE propõem:

é que se crie um grupo de trabalho (onde a APECATE esteja representada), que possa negociar as zonas, ruas, zonas de paragem, horários, etc., definindo o mapa global. Estes mapas deverão ter uma vigência de pelo menos 3/4 anos, permitindo aos empresários investir e criar os seus programas de um modo sustentável. Por fim, algo que é muito importante, criar um serviço apoiado em novas tecnologias, que integre as mais variadas valências, para ter dados científicos, sociológicos e económicos, que permitam ter soluções bem fundamentadas, possibilitando o acesso a dados reais, definindo qual o perfil de carga máxima de cada zona, criando um modelo funcional que permita monitorizar em tempo real qual a carga que certa zona está a ter. Este modelo seria apoiado por tecnologia de referência, o que permitiria a cada empresário definir quais os programas a operar e à CML ter um modelo de controle efectivo e eficaz. (APECATE, 2018).

O universo tuk tuk em Lisboa não é só representado por grandes empresários. Como salientado pelo presidente da APECATE, existem muitos pequenos empresários, com um ou no máximo dois ou três veículos, além disso é um universo que abriga um diverso leque de trabalhadores, e nesse sentido recentemente foi criada uma associação que visa defender os direitos trabalhistas dos condutores, a ANCAT - Associação Nacional de Condutores de Animação Turística e Animadores Turísticos, representada pela presidente e condutora Inês Henriques. Em linhas genéricas, a associação visa proteger os trabalhadores da atividade além de fornecer alternativas que contribuem para melhor organização do espaços e áreas onde atuam os tuk tuks, tanto na cidade de Lisboa e Sintra. Uma das propostas da associação passa pela qualificação dos drivers em consonância com certificações por curso de turismo, curso de primeiros socorros, direção defensiva, estratégia de promoção dos espaços da cidade e alertas de atividades anti-terrorismo e prevenção de furtos pelas atividades de grupos de carterista, estando assim em sintonia com alianças com Turismo de Portugal, Bombeiros e PSP. De acordo com o Jornal Negócios, em entrevista com a presidente Inês Henriques, “a ANCAT nasceu em setembro de 2017 e representa 115 condutores de Lisboa de um universo que deverá atingir “1.200 no mínimo”. O mesmo jornal em entrevista com a presidente esclarece o perfil dos drivers associados:

A Associação Nacional de Condutores de Animação Turística e Animadores Turísticos (ANCAT) tem 106 sócios de nacionalidade portuguesa, que representam mais de 92% da amostra. Existem ainda quatro brasileiros, dois do Bengali, um de origem nepalesa, um de nacionalidade romena e um ucraniano. A maioria tem o 12.º ano ou têm formação superior. 49 animadores têm a escolaridade obrigatória, o que representa cerca de 46% dos associados da ANCAT. 39 condutores são licenciados, isto é, 34% da amostra. 21 têm o 9.º ano, três são pós-graduados, dois têm um mestrado e apenas um refere ter escolaridade concluída até ao 8.º ano. Os condutores de tuk tuks são sobretudo jovens adultos. Têm, em média, entre os 25 e 34 anos, segundo a amostra analisada. Cerca de 21%, isto é, 24 animadores, encontra-se na faixa etária dos 30 e 34 anos. 21 condutores têm entre 25 e 29 anos, o que representa 18% dos 115 estudados. Há ainda trabalhadores na faixa dos 40 e 50 anos. (Negócios, 2019b).

Já na reportagem da emissora RTP, em julho de 2019, “Os 700 Tuk tuks que circulam em Lisboa vão ter novas regras em setembro”, alerta que a regulamentação está para ser publicada. A reportagem faz questão de frisar que o novo regulamento envolve estudos sobre estimativas da quantidade de tuks, ações e conversas entre diversos agentes, nomeadamente: entidades representativas, desde a autarquia local até associações de empresários, trabalhadores e moradores locais. Nestes encontros são discutidos os fenómenos decorrentes da atividade tuk tuk em Lisboa, com enfoque no ambiente de convívio e qualidade de vida da cidade, abordando também questões de qualificação dos drivers, passando pela direção defensiva e conhecimentos em história e cultura da cidade, bem como o licenciamento prévio tanto em termos de viaturas (modelos) como em número de viaturas a circular em áreas específicas da cidade.

5. A(s) experiência(s) do(s) driver(s) e a inserção no universo tuk tuk: aspectos da atividade laboral, lugares e territórios.

Baseado nas entrevistas realizadas com os drivers e empresários da atividade tuk tuk, neste capítulo apresento as especificidades e fenómenos interiores e exteriores da actividade, tais como as formas de remuneração, os efeitos da sazonalidade turística, o quadro político da regulamentação, a rotina dos drivers e seus contatos com a polícia, o turismo e o público-alvo, as qualidades de autenticidade do serviço, as relações entre drivers e empresários em contexto de *gig economy*, e as facetas da autonomia e dos rendimentos que a atividade proporciona.

O que é ser driver de tuk tuk?

De certo modo reúno os sentimentos dos drivers em relação à percepção do espaço e aspectos do trabalho, e como tem evoluído o setor da atividade tuk tuk. A primeira forma de condução de recolha de informações foi feita através de uma pergunta de carácter mais subjetivo a fim de captar sentimentos, emoções e até posicionamentos dos drivers em relação à atividade. Desse modo, o que seria **ser driver tuk tuk em Lisboa?**

Acho que ser driver de tuk tuk é uma mini lição de vida porque nós lidamos com vários tipos de pessoas (...) são perfis diferentes de pessoas que ou são estudantes ou tem outra profissão que nada têm a ver com driver. Pode ser desde cozinheiro, arquiteto, ok, então fotógrafos também temos ok! Então são vários perfis de pessoas que procuram encontrar uma maneira de viver de outra maneira, durante alguns meses do ano ou talvez a grande parte do ano. Porque a parte onde funcionam os tuk tuks melhor é desde o mês de março até o mês de outubro. (Driver, 1)

Nesta entrevista, o que interessa ressaltar é de que no interior da atividade tuk tuk, em Lisboa, encontra-se um nicho variado de pessoas que contribuem para um vasto encontro de relações sociais impulsionadas por histórias de vida distintas e bagagem social e cultural dos drivers e até demarcando aspectos da multiculturalidade entre os trabalhadores desse setor.

aqui os drivers têm pessoal de todas partes do mundo, é um trabalho que qualquer um que não fala português consegue fazer porque dá para falar inglês ou francês, é uma cidade internacional, aqui o centro não é dos portugueses o centro é internacional, aqui tem pessoas de todas as partes. (Driver, 2).

Esta afirmação contribui para pensarmos sobre as dinâmicas de turismo que impulsionam maior fluxo de pessoas na cidade e também em termos da atividade tuk tuk na ligação consumidor-alvo com trabalhadores. Talvez se deva pensar a multiculturalidade e história de vidas dos drivers como um recurso importante na manutenção da atividade visto que potencia a comunicação e sintonia entre drivers e consumidores, produzindo em si uma característica bem específica dos serviços

ofertados pelos tukts quando comparado com outros serviços de animação turística. Em conexão com a multiculturalidade temos a resposta de um empresário quando questionado sobre o perfil dos drivers em sua empresa.

Eu acho que isso é um dos pontos mais interessantes da atividade. É que não há um perfil, é uma multiculturalidade que vai desde portugueses, espanhóis, franceses, italianos, belgas, sul-americanos praticamente todos os países, asiáticos. Já tivemos aqui exemplo de uma infinidade de nacionalidades a trabalhar na nossa empresa, o que consideramos um fator positivo muito interessante. As pessoas se respeitam, trabalham, gostam e desenvolvem um trabalho interessante para o turista, tanto que o turista ainda volta e repete normalmente esse serviço. (Empresário, 1)

Em continuação sobre o que é ser driver tuk tuk em Lisboa, o Driver 3 aponta que ser driver tuk tuk é poder realizar um trabalho divertido por conseguir circular pela cidade e interagir com as pessoas. Segundo ele, o trabalho é *“comunicação com pessoas, vendas, dar um role pela cidade. Eu ganho dinheiro para ser turista”*. Contudo, o driver salienta não estar imune às adversidades por ser um trabalho exaustivo mental e fisicamente. E de forma sutil realiza uma introspeção ao eleger o trabalho em tuk tuk como mais confortável quando comparado com outros trabalhos que estão disponíveis em Lisboa. Interessante observar quando o “driver” afirma ganhar dinheiro para ser turista. Nesse sentido, o entrevistado deixa escapar uma característica muito peculiar do trabalho, que é a de por vezes poder partilhar experiências com os clientes, em reciprocidade desfrutar de algo que está ocorrendo na cidade, um lugar a conhecer, espaços culturais e históricos, lugares de festas, eventos e paisagens atrativas. Além disso, como uma espécie de cereja no topo do bolo do trabalho dos drivers, é a oportunidade por muitas vezes de confraternizar com seus clientes uma ginjinha durante um tour em Alfama, provar um delicioso pastel de nata por um “tour” em Belém e até um almoço ou jantar em diferentes bairros pela cidade. Complementando sobre o que ser driver tuk tuk em Lisboa outro driver com três anos e meio na atividade relativiza ser um trabalho com muitas condições adversas e distinto de trabalhos mais pragmáticos ou monótonos.

É sobretudo, ter uma grande resistência, quer ao frio quer ao calor, quer ao stresse. Por exemplo, o trânsito em Lisboa não é fácil, é um trabalho que estamos sempre expostos e acaba por não ser fácil. Mas é super gratificante, pelo fato de estarmos em contato com diferentes pessoas diferentes culturas, o fato de estarmos a conhecer nossa cidade nossa cultura, hábitos, o que de Lisboa tem mais de interessante. O fato de ser todos os dias diferente, as experiências, os tours, as ruas é tudo diferente, todos os dias são diferentes, e isso é ótimo porque não é aquela monotonia de um trabalho, num interior, um trabalho num escritório, ou numa loja ou num restaurante, etc. (Driver, 4)

Fora as adversidades em razão das oscilações do clima e temperatura, os drivers precisam ter equilíbrio emocional para lidar com o imprevisível e instabilidades

económicas provocadas pelas oscilações nas demandas do turismo ou mesmo por um dia menos focado ou com menos sorte. Nesse tocante seguimos o desabafo do Driver 5: *“nada é pior de não saber quanto é que ganhas por dia. Pelo resto, é o melhor trabalho do mundo. Mas quando está com zero não se sabe o que vai fazer. Mais isso pode equilibrar talvez pelo fato do dia seguinte ser melhor”*. Complementando o sentimento elucidado pelo driver:

um driver é poder adaptar-se a várias situações, há bocado falei um dia é muito mal, vinte euros, há zero de faturamento, aí você vai para casa chorando porque você pagou a percentagem, porque todos os drivers são pagos a percentagens. Se você não faturar nada vai com nada para casa, então é isso que acontece, todos os dias temos que lutar pelo nosso salário, isso também requer uma dinâmica, uma energia, uma vontade que não existe em outros empregos que tem o seu salário fixo, se você trabalhar mais ou menos bem o seu salário vai estar garantido no fim do mês. (...) Aqui não, você todos os dias tem que lutar pelo seu salário, então já é uma certa lição de vida não é, o que não acontece em outras situações. (Driver, 1).

Formas de remuneração na atividade: Percentagem ou salários

Somando esclarecimento, em relação às formas de pagamento e salários temos relatos de drivers sobre as principais formas de acordos entre trabalhador e proprietários de veículos no tocante aos pagamentos pelos serviços realizados:

Então, normalmente a grande maioria das empresas trabalham com três sistemas de percentagem, é trinta e cinco, quarenta e cinquenta por cento. Algumas só trabalham com quarenta e cinquenta, outras só com cinquenta, outras trabalham até com sessenta por cento dependendo, mas normalmente funciona “chutando” assim por alto. Assim é as empresas que eu conheço que eu trabalho, nos temos quarenta por cento do valor que nós fazemos. Se eu fizer cem euros num dia levo quarenta para mim e acima de um certo valor passa a ser cinquenta por cento. Então se for um dia muito bom eu levo mais dinheiro para casa, por culpa da percentagem. Porém, se for ruim, também eu posso levar nada como já tive uns dois ou três dias de vir trabalhar oito, dez horas e voltar para casa sem dinheiro, mas é tranquilo, dá para fazer um dinheiro se a pessoa tiver cabeça e focada para levantar uma “grana”. (Driver, 3).

Em recolha por meio de entrevista informal foi relatado que existem outras empresas que optam por oferecer um salário fixo aos seus trabalhadores. De acordo com o Driver 6, um ex-funcionário de uma dessas empresas, eram oferecidos salários muito próximo aos 800 euros mensais. O driver comenta que existem diferenças mínimas entre trabalho na empresa anterior com a atual que o bonifica por meio de percentagem. Segundo ele, a antiga empresa possui uma rede de parceiros bem articulada com hotéis e cruzeiros fazendo com que apareçam muitas reservas e marcações, nesse sentido são raros os dias que possuem tempo para vender em rua. Além disso, o driver conta-nos que a empresa possui outros veículos de animação

turística como os Segway⁴ sendo ele condutor e guia também desses veículos. A sua motivação de ter procurado outra empresa esteve ligada a questão de poder melhor gerir seu tempo e poder explorar melhor os rendimentos na época da alta do turismo. Com maior profundidade o ex-driver ressalta que logo quando iniciou atividade em 2014 havia outras formas de pagamentos que pouco se veem ou são inexistentes atualmente, nomeadamente o pagamento por metas e objetivos, como por exemplo caso o driver fizesse 25 euros levaria 10 ou se fizesse 50 euros levaria 20 euros. Relativamente aos serviços conta-nos que logo no início das atividades dos tuks em Lisboa ocorria a dificuldade em efetuar vendas no sentido que ainda poucos turistas conheciam o conceito do tuk tuk como um veículo de animação turística. Assim, havia maior esforço para explicar os tours e convencer o turista para aderir ao serviço, mas com o passar dos anos, com a visibilidade que os tuks foram ganhando, os turistas passaram a conhecer mais e estranhar menos a presença desses veículos. Atualmente, ele frisa que os turistas podem já sair de seus países com tours comprados e agendados, algo inexistente quando iniciou atividade tuk tuk em Lisboa. O ex-driver comenta que ocorreu um movimento muito abrupto na explosão desses veículos na cidade visto que logo no início da atividade eram poucas empresas, havia mais drivers proprietários dos seus veículos e, obviamente, havia menos concorrência. A partir do verão de 2015 notou-se uma significativa abertura de novas empresas que teve como consequência a fase atual de saturação existente.

A sazonalidade: efeitos nos rendimentos dos drivers e na quantidade de tuks na cidade

Em sintonia com a questão da instabilidade económica e oscilações nos rendimentos está o estado de a atividade ser sazonal (Figuras 6 e 7). O Driver 2 relata adversidades no período de inverno devido ao tempo e a queda de turismo: *“eu estou aqui no tuk o ano todo, mas no inverno não é para qualquer um, no inverno tem que ser forte ter que vir aqui todos os dias, com a cabeça fria e pensar que te vais safar”*. E quando perguntado sobre o porquê da insistência na atividade rebateu com os melhores rendimentos conseguidos quando comparado com outros trabalhos como empregado de mesa ou trabalhador de construção civil, segundo ele *“porque um gajo consegue às vezes ter um ordenado um bocadinho melhor que, por exemplo, nos meses de verão, que um empregado de mesa ou trabalhando nas obras”*. Um outro comportamento que

⁴ Um dicio é um tipo de veículo com duas rodas colocadas lado a lado, ao contrário da disposição das rodas de motocicletas ou bicicletas, onde uma das rodas é colocada à frente da outra.

é comum entre alguns drivers por conta de ser uma atividade sazonal, é o desejo de interromper temporariamente atividade, seja para realizar um trabalho ou fazer férias.

Então é aquela história como qualquer local de trabalho assim com o turismo é extremamente sazonal principalmente em Portugal. Porque, por exemplo, hoje é um dia de começo de verão a temperatura agora está boa, mas um tempo atrás estava uns trinta e poucos graus no verão chega a quarenta e cinco. No inverno já dá uma caída violenta principalmente no turismo em geral não só no tuk tuk, Portugal inteiro! Você vem a Portugal no inverno e é completamente diferente do verão, tanto que ano passado eu acabei não trabalhando porque estava muito ruim, tinha dias que agente vinha para rua e não conseguia fazer dinheiro e eu decidi tirar umas férias para ir viajar, parar tudo porque no inverno estava meio ruim é sazonal, mas o que eu queria dizer no começo como qualquer emprego sazonal no verão você ganha muito dinheiro “pro” restante do ano então não é um emprego ruim não é um dinheiro ruim que se ganha mas tem que ter controle de cabeça porque se a pessoa vir aqui no verão e fazer dinheiro no verão e gastar a noite, no inverno ela vai passar dificuldades. Ou vai ter de arrumar um outro emprego em alguma coisa. (Driver, 3)

No tocante da sazonalidade da atividade, em entrevista com o empresário foi solicitado uma avaliação sobre os meses do ano levando em conta o volume dos serviços. A avaliação foi feita com o número 1 como pior volume e o número 5 como melhor volume de serviços (Tabela 4).

Tabela 4 - Evolução do volume de serviços realizados no decorrer de um ano.

Meses do ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Volume dos serviços (1 a 5)	1	1	2	3	3	3	4	5	3	3	2	1

Fonte: *Elaboração própria.*



Figura 6: *Portas do Sol. Época Baixa. Janeiro 2019. Fotografia do autor*



Figura 7: Portas do Sol. Época Alta. Agosto 2019. Fotografia do autor.

A regulamentação

Ao abordar a regulamentação ficam explicitos os efeitos relacionados com a organização da própria atividade e o funcionamento da própria cidade. A Driver 4 está de acordo que existe uma saturação de tuks na cidade e que de certa forma sente que os rendimentos dos drivers diminuem, porém ela encara esse processo com naturalidade visto que em outros setores como lojas e restaurantes a competição está a aumentar cada vez mais devido à ascensão do turismo em Lisboa. Segundo um empresário, a regulamentação possui enfoque pela qualidade do serviço e responsabilidade ecológica, procurando nos veículos elétricos a maior aposta.

Portanto em Lisboa sempre se falou que algum dia os veículos passariam para elétricos a nível que esse era um dos pontos que a câmara queria mudar na cidade. Era tornar esse negócio 100% elétrico, sem emissões de CO2 para o ambiente. Quando a câmara lançou esta intenção na verdade é que a maior parte de as empresas mesmo sem a legislação ter saído começou adaptar-se a essa possibilidade e hoje em dia consideramos que em Lisboa praticamente, entre 70 e 80% dos veículos que circulam em Lisboa são elétricos dentro da nossa atividade de animação turística, portanto esse é um passo importante para tornar o negocio mais amigo do ambiente. E depois existe outro tipo de regulamentado que são as paragens dos veículos, a camara disponibilizou algumas paragens, foi um passo importante que foi dado de maneira que nos pudéssemos ter um espaço para parar o veiculo e fazer nossa atividade, mas como também houve um aumento significativo de viatura os espaços agora são nitidamente insuficiente e portanto estamos aqui neste binômio porque muitos veículos não tendo um espaço suficiente para parar e portanto acaba-se por alguns veículos estacionarem em locais, locais adequados ou concebível pela camara municipal. (Empresário 1)

No tocante aos efeitos da regulamentação a nível estrutural e funcional da cidade, em fragmentos do caderno de campo apresento a área do Rossio como um ótimo espaço da cidade para ilustrar efeitos da regulamentação sobre a quantidade de veículos versus a quantidade insuficiente de espaço próprios para os tuks (Figuras 8, 9 e 10). Por ser um ponto estratégico na cidade com alta transividade de veículos e pessoas a área do Rossio torna-se num verdadeiro ponto de encontros, daqueles que moram ou trabalham e os turistas que visitam o centro da cidade. Ao mesmo tempo essa dinâmica contribui para formar um ótimo ponto de vendas mesmo não possuindo uma paragem legal, os drivers arriscam e procuram estacionar em locais estratégicos visando maior fluxo de pessoas para maiores probabilidades em efetuar vendas. A Figura abaixo, procura indicar os principais pontos onde os tuk se concentram nessa área (traços a vermelho).



Figura 8: Praça do Rossio e pontos de paragens irregulares. Elaboração própria.



Figura 9: Tuks estacionado em lugar proibido ao lado do ponto de taxistas. Fotografia do autor.



Figura 10: Tuks estacionados irregularmente em frente ao Teatro Dona Maria. Fotografia do autor.

A fiscalização

A saturação das vias públicas pela quantidade de tuks e falta de paragens legais propicia um contato mais regular entre drivers e policiais de trânsito (Figuras 11 e 12). A fiscalização foi tema muito frisado e estimulado durante as entrevistas, da sua compreensão desenvolveu-se uma panóplia de questões, desde os aspectos funcionais da cidade, ao convívio com os espaços, a estrutura urbana e as áreas com maiores probabilidades de multas ou maior pressão ou monitoramento dos policiais de trânsito.



Figura 11: Fiscalização na Sé de Lisboa. Maio de 2019. Fotografia do autor.



Figura 12: Fiscalização na Estação do Rossio. Julho de 2019. Autor desconhecido (fotografia partilhada no grupo whatsapp dos drivers).

Acerca do contato entre driver e polícia de trânsito, a driver 4 indica maior intensidade na área da baixa pombalina. Além do mais, levanta a suspeita que possa estar a haver uma espécie de conluio entre empresas fora da atividade tuk tuk mas dentro do ramo da animação turística com a polícia de trânsito local. O objetivo será prejudicar a atividade e o trabalho dos drivers ao fazer demasiada pressão e proibir para favorecer vendas de outras empresas em ramos da animação turística diferente dos tuk tuks.

Sinto que a qualquer sítio que seja de interesse dos tuks eles estão lá para nós, para nos impedir, para nos dificultar a vida. Porque por exemplo, na baixa não nos deixam parar nos principais pontos quer seja na praça do Rossio, quer seja na praça do Comércio, pela Rua do Comércio não nos querem deixar parar junto à Rua Augusta, ou seja, há certos pontos estratégicos que eles não nos querem deixar parar, porque têm ou porque são mandados para nós não pegarmos os clientes que à partida seriam ou serão para Red bus, Yellow bus, táxis, elétricos,

tudo que é público. Ou seja, fazem uma espécie de perseguição para na verdade os turistas ficarem só para as coisas do Estado. (Driver 4).

O Driver 7 relata semelhanças nos argumentos expostos acima: “a polícia está sempre aí no pé, às vezes ela fecha os olhos para os outros automóveis e olha só no tuk, muitas vezes também faz corpo mole. Tem dias eu acho que há instruções superiores para eles apertarem ou não”. O Driver 2 discorre num mesmo sentido e reforça a relação entre quantidade de tuks e a falta de espaço para paragem legal dispondo vestígios sobre um fenómeno com necessidade de resolução, dizendo que o driver não tem culpa disso, mas sim os governantes que não os resolvem.

Um gajo tem que estar esperto fugindo da polícia, um gajo tem de saber quando parar no lugar errado onde há clientes, tem que andar sempre com cautela. Eu acho que tem que ser regularizado também, ele (polícia) só está a fazer o seu trabalho e o gajo está a fazer a do gajo (...) Não há lugares para estacionar os tuk tuks e há seiscentos tuks tuks e “pá” é uma cena que não tem lógica a culpa não é nossa a culpa é da cidade das pessoas que estão lá em cima no governo. (Driver, 2).

O que vem sendo verificado ao tocante de pressão dos policiais sobre os drivers de tuk vai ao encontro do argumento do Driver 7: *“a verdade é que há mais veículos do que vagas, ou seja, obrigatoriamente alguém vai ficar ilegal estacionado e isso vem a ocasião que vai fazer a polícia te multar então”*. Relembramos que a atividade tuk tuk requer que o driver esteja próximo do turista para haver maiores possibilidades de vendas, porém, essa maior concentração de turistas localiza-se em áreas onde ocorrem maiores fiscalizações e limitação à permissão dos tuk de estarem nesses locais. Nesse sentido, o Driver 2 relaciona o risco com a possibilidade de gerar maiores rendimentos: *“se queres faturar tens que arriscar, às vezes é preciso fazer dinheiro”*. Além de ter de conviver com a sensação de pressão e risco às multas, os drivers procuram arriscar e nesse sentido muitos drivers procuram balancear o peso desse risco frente aos possíveis rendimentos e as probabilidades de danos. Nesse sentido a (Driver 4) aponta que não são aplicados valores abusivos nos preços das multas. No entanto deixa entender que possa ocorrer uma dinâmica aplicada por parte da polícia de trânsito ao mencionar a caça à multa. Por outro lado, aponta que as multas elevadas condizem a presença dos tuks em determinados espaços proibidos e pelo uso incorreto das vias urbanas como a utilização de espaços destinados aos autocarros público, no entanto, salienta que as condições das vias e a organização do trânsito condiciona os veículos a utilizarem essas faixas por não terem outras opções a não ser utilizá-las:

na verdade eles não são tão rigorosos em nível de multas, porque eles mesmo fazem uma espécie de caça a multa, então eles aplicam valores mais ligeiros, do tipo 20 ou 30 euros só numa de fazer a entrada de

dinheiro, depois aquelas de 120 que são outras multas aplicadas por exemplo, em situação de entrada na Praça do Comércio, e de usar a faixa de Bus para entrar porque não há outra maneira de entrar há não ser pela faixa de bus, pronto ai a coisa fica mais salgada. (Driver 4).

Devido ao difícil trânsito em Lisboa, somado a quantidade de tuks na cidade, vão acontecendo maiores encontros e ocorrências. A partir disso, o Driver 2 defende que muitos policiais de trânsito podem passar a ter uma má imagem dos drivers de tuk tuk e a realizar certos comportamentos: *“há outros que já vieram falar de um jeito mal humorado porque já viram que muitos tuk tuk , drivers do tuk tuk fazem mal então já tem uma má imagem de um gajo como um driver de tuk tuk e pronto é como tudo”*. O Driver 7 sugere não duvidar que possa haver instruções e certos dias com mais possibilidade de multas. Conforme suas palavras faz questão de frisar *“não vejo Lisboa como uma fábrica de multas”*, mas, segundo ele:

eu acho que tem uma meta para bater, a gente não sabe como é o trabalho deles, mas às vezes eles apertam e às vezes eles aliviam, muitas vezes aliviam mais do que apertam e, na verdade, é uma vida tranquila em relação à policia com quanto você não falte ao respeito com nenhum deles e eles mantêm também esse respeito. (Driver, 7).

Em relação à propensão a registrar multas o Driver 2 salienta: *“tem policiais que são muito, não é franca a palavra, mas eles só fazem a vista gorda e não ligam a nada, mas tem outros policia que são mais espertos ou “tá” e querem reportar e pronto já sabem o que têm de fazer para multar”*. Uma situação curiosa é descrita pelo Driver 1 ao mencionar um acontecimento recorrente entre a polícia de trânsito e drivers:

Então à bocado, por exemplo, eu acabei de perder um tour só porque os clientes tinham que decidir entre o meu tuk ou o micróbio e como eram três meninas elas estavam indecisas... mas já que a policia chegou em cima de mim e no outro então tivemos que sair daquela praça que eu perdi o tour porque elas estavam mais próximas daquele tuk tuk e o driver chamou elas para entrar dentro do tuk tuk já que elas queriam fazer um tour e elas estavam com aquela confusão de vamos para Limo ou vamos para aquele. E é assim muitas vezes, a gente perde tours porque a polícia manda-nos ir embora do lugar onde como é obvio não estamos permitidos de estacionar. (Driver, 1).

O trânsito

A figura 13 procura mostrar o perfil do tráfego urbano em horas de ponta. No caso dessa imagem foi feito recorte segundo estimativa do google maps, neste caso específico está para um dia de sábado no mês de agosto de 2019 durante as 17:00 H. Assim de acordo com a imagem, pode-se observar o centro histórico e áreas dos principais destinos turísticos com maior lentidão no tráfego.

O trânsito da cidade foi muito mencionado durante a entrevista, os drivers fizeram questão de descrever as condições de tráfego e da qualidade das vias urbanas. Segundo o Driver 1, o trânsito em Lisboa “*significa uma condicionante do meu trabalho*”. Conforme as entrevistas fica evidente que o trânsito faz parte das adversidades do trabalho:

há adversidade do trânsito e conduzir sobre o stress e pela quantidade de carro que há todos os dias na cidade de Lisboa, e, sobretudo aqui na zona da parte antiga que é sempre infernal. E depois temos a polícia que não nos deixam tranquilos ta sempre a ver se pega no nosso pé”. (Driver, 4)

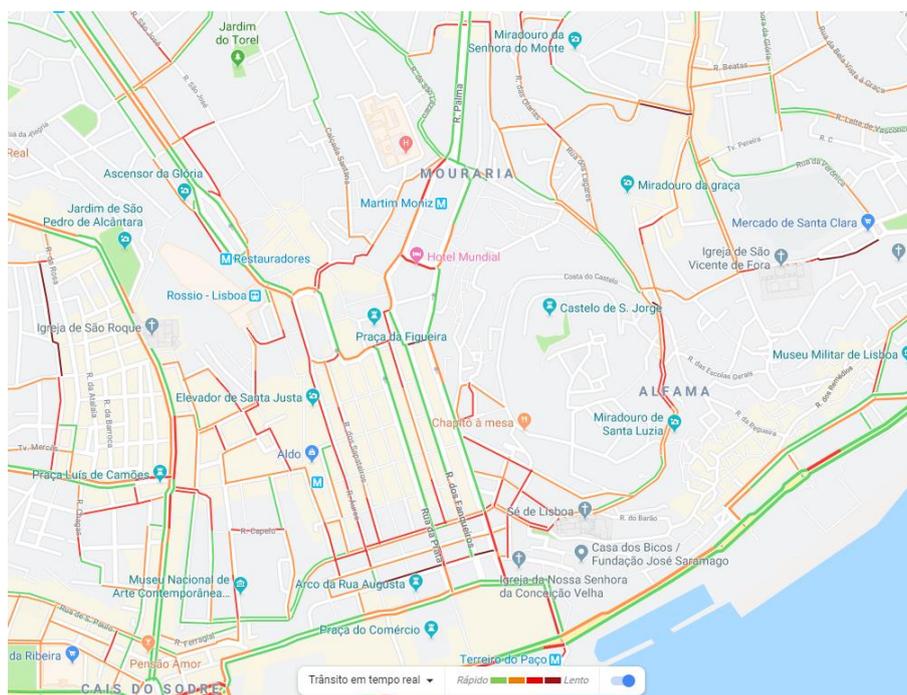


Figura 13 - Tráfego típico em Lisboa em início a horas de ponta. Fonte Google Maps.

Por sua vez, o Driver 2 procura apontar fissuras em níveis estruturais da cidade ao discorrer sobre a cidade não estar preparada para receber tantos veículos e pessoas. Este reflete sobre alternativas como diminuir o tráfego em áreas turísticas da cidade, ao ponto de sugerir limitação de veículos em algumas áreas da cidade, exceto aos moradores e aos veículos destinados ao turismo. Pensando nos pedestres, o driver relata sobre a péssima qualidade das ruas e calçadas ao relacionar os danos que podem fazer à pessoas e veículos:

Lisboa não está preparada, isso tem de ser regularizado, penso que proibir as viaturas privadas no centro histórico pelo menos na colina de Alfama e a colina da Mouraria, tinha de proibir viaturas privadas, só residentes e turismo porque, isso é como uma “Disneylândia”. Mano como as ruas não aguenta tanto trânsito, muito trânsito, muito caos, isso atrapalha para quem vive em casa também, eles

ficam fartos do gajo também é complicado. Eu acho que aqui ninguém pensa no cidadão, há os que estão a pé, os que não usam carros, e isso é uma tristeza. As pessoas com idade não conseguem andar com essa calçada do “caralho”, que escorrega e é um perigo para todas as pessoas não é, eu acho que a tradição é muito linda, mas até que terminam para serem prática e termina por ser uma cena que não facilita a vida das pessoas. (Driver, 2).

Relativamente aos aspectos do trânsito, é interessante observar a resposta do Driver 3, quando questionado sobre acidentes ou colisões de veículos na cidade (Figuras 14 e 15).

Eu reconheço que tem muito driver que é muito inconsequente, o trânsito de Lisboa é caótico. Nós temos aí mais dez tipos diferentes de veículos no trânsito, desde patinetes elétricas, bicicleta elétrica, até, sei lá capaz de ter um avião andando daqui a pouco. Então é muito assim, tem essa variedade do trânsito. Acidentes acontecem em qualquer lugar, todo mundo está disposto a causar acidentes, pode estar saindo de casa escorregar e cair, foi um acidente e pronto! Mas claro, se os drivers tivessem um pouquinho mais de consciência, eu não digo nem só os drivers de tuk tuk, tem muito taxista, muito Uber que acaba prejudicando o trânsito de Lisboa. Hoje há, como se diz, a “big wave”, uma onda gigantesca de Uber que atrapalha o trânsito inteiro, porque muitos deles têm que parar no meio da rua e não têm onde parar, onde acaba travando tudo. Eu acho que na verdade o pior parte do trabalho é o trânsito, principalmente nesse horário das cinco ou seis horas, fica bem complicado. (Driver 3).



Figura 14: Notícia televisiva sobre acidente com tuk tuk, sem feridos, Abril de 2018. Fotografia: autor desconhecido, partilhada no grupo whatsapp dos drivers.



Figura 15: Avaria no elétrico, com resultante congestionamento. Maio de 2018. Fotografia do autor.

Efeitos do turismo: a especialização de áreas da cidade para consumo de experiências.

Conforme os drivers vão discorrendo sobre aspectos do trânsito como um importante fator inserido na atividade laboral, curiosamente aparecem sintonizados outros novos elementos da mobilidade e animação turística em Lisboa. Os drivers apontam os concorrentes de seus serviços como contribuintes para a desorganização do trânsito da cidade. Quando questionado sobre o porquê de existirem tantas opções, o Driver 1 afirma: “*é porque Lisboa está no mapa mundial do turismo, este ano (2019), Lisboa foi considerada pela terceira vez o melhor destino turístico do mundo para uma curta estadia (...) então está vindo pessoal do mundo inteiro!*”. No tocante da discussão sobre o turismo, a Driver 4 traça um paralelo sobre a importância do turismo no sentido que vem sendo um importante vetor que oportuna novas frentes de trabalho, com a recordação de tempos de crise, e a abertura massiva do turismo em Lisboa.

acho que é muito importante termos turistas que venham em grandes quantidades porque é bom para nossa economia, se não fossem eles um monte de pessoas estaria sem trabalho, quer no turismo, quer na restauração, quer mesmo no número de lojas que continuam a abrir e senão fosse o turismo, nada disso era possível sustentar. Por isso eu penso que é importante mantermos o turismo. Que venham os turistas e se criem mais infraestruturas para apoiar o turismo e tudo o que está envolto do turismo em Lisboa, porque na verdade é o ganha pão da maior parte das pessoas que vivem em Lisboa. Mesmo as pessoas dos bairros, senão fossem os turistas a virem não teriam trabalho, quer na limpeza dos hotéis, dos guest house, e do alojamento local, quer nos restaurantes, quer em tudo. Acho que, para além das pessoas falarem que há muitos turistas, é de mais, não queremos que se faça alguma coisa para se travar isso, porque não tem razão e porque é demais, essas pessoas às vezes falam, mas não pensam na miséria que era antes de ter estes turistas. (Driver, 4)

Outro olhar, mas ainda na mesma perspetiva sob efeitos do turismo, procurámos ver percepção dos drivers em relação às semelhanças da atividade, do trabalho e da cidade comparada com um parque de diversões. A pergunta “**Lisboa está-se tornando um parque de diversões?**”, conseguimos argumentos em duas principais frentes, uma a favor outra contrária a esta simbologia. Entretanto, coube a nós verificar um aspecto muito importante sobre a reação dos entrevistados perante o questionamento. Entre as respostas recebidas foram escapando sentimentos sobre a profissão (valores morais e de classe trabalhadora) e sobre a cidade (turismo em crescimento). Contudo, não entrando em méritos conceituais da ideia (parque de diversões – *disneyfication*), os drivers apresentaram as suas ideias, ao ponto de alguns traçarem diálogo e procurarem semelhanças com o parque de diversões e evidenciar relações de consumo muito próximas das que ocorrem no interior de um espaço como o Disney World na Flórida.

O Driver 2 posiciona-se a favor do centro de Lisboa, tornando-se um parque de diversões comparando com áreas mais periféricas da cidade, no sentido de evidenciar a padrão de vida e as características de consumo nessas áreas:

O centro também não é só culpa dos tuk tuks, obviamente que isso parece “Disneylândia”, mas é também a trotinete, o Segway, o Go Car, é tudo né, É verdade que o centro é uma realidade muito diferente do resto do país. Basta apanha um carro e dar uma voltinha a fora de Lisboa, pela linha de Sintra, a margem sul para se ver outra realidade. Obviamente o turista chega ao centro e vê muita polícia, muita segurança, mas às vezes eles estão se a cagar para as pessoas que vivem aqui e só querem levar isso e se dedicar ao turismo para continuar a faturar e as pessoas que vivem aqui é que se “fodem”, essa é que é a verdade, essa é que é a realidade que o gajo vê, não é? e pronto! (Driver, 2)

O Driver 7 afirma que *“turisticamente sim, mas a respeito de tuk tuk acho que não. Não é um parque de diversão para tuk tuk, eu acho que o tuk tuk ajuda muita população “aí”. Para o turista que não conhece, dê de cara com Lisboa cheia de subidas e descidas, colinas, o tuk tuk é uma grande opção, mas é preciso regularizar e limitar talvez esse número de tuk tuk que roda e tal”*. Por outro lado, a Driver 4 discorda e afirma que em Lisboa ou no centro da cidade, apesar de existirem muitas experiências para divertir os turistas na cidade, estas são diferentes das que se realizam no interior de um parque de diversões.

Eu não concordo muito com isso. Eu acho que só estamos a explorar algumas das potencialidades que Lisboa tem. Ok, diverte o turista eu acho que sim, quer no tuk tuk, quer nas trotinetes, agora disso chamar de parque de diversões eu acho um pouco abusado. Porque acho que é banalizar muitos dos serviços que são propostos, é “pá”, parque de diversões eu não concordo, uma pessoa quando quer ir para um parque de diversões vai para uma Isla mágica ou para um Ferrari Land ou Porta Aventura. (Driver, 4)

O público-alvo

Outro aspecto alcançado com as entrevistas, que possui estreita ligação com o turismo, respeita ao consumidor-alvo dos serviços que os tuk tuks oferecem. Com as entrevistas percebe-se que existe uma relação intrínseca entre os valores de serviços e aqueles que vão aderir ao serviço. Segundo os drivers, o principal utilizador dos serviços são turistas que estão dispostos a pagarem por uma experiência que varia normalmente entre 60 e 80 euros por hora de passeio. Assim, refletem sobre os turistas mais suscetíveis a aderirem à experiência. Outra observação coube a apontar que os consumidores acabam por possuir alguns hábitos como regatear e dar gorjetas. De entre tais manifestações sente-se que existe uma relação profunda com a origem e cultura dos consumidores, que determina comportamentos.

O Driver 3 aponta que *“o tuk tuk não é uma coisa para todos, claro que os preços variam de empresa para empresa, mas a média de preço que nós temos às vezes não é para todos os clientes”*. Segundo o Driver 7, os consumidores são *“desde pessoas que não têm dinheiro e querem muito dar uma volta, curtir o carro por si só e há muitas pessoas que têm muito dinheiro e que veem aquele mesmo ânimo”*. O Driver 3 aprecia a experiência sendo ser *“aquela história, às vezes a pessoa não tem muito dinheiro para fazer viagem, mas é uma coisa que “poh” onde ela vai andar de tuk tuk no mundo, aqui e na Tailândia sei lá, “tá ligado”! Então ele acaba vindo por conta disso”*. De acordo com o Driver 2: *“há pessoal de todos os estilos, velhinhos, pessoal alternativo, todas as gentes, às vezes velhotes que não conseguem caminhar. Outras vezes famílias, outras vezes casais”*.

Ajudando a construir um perfil do consumidor, a Driver 4 refere que o público-alvo corresponde aos consumidores dispostos a pagar um valor considerável por uma hora de experiência. No entanto, ela refere que tanto os turistas com menor ou maior poder aquisitivo procuram e realizam os passeios. E subtilmente destaca influências dos eventos em relação ao consumidor em determinada altura do ano.

Há diferentes turistas, há os das sessões altas, que vêm e querem gastar por exemplo num fim-de-semana, ou melhor que têm dinheiro para dois, três dias e querem experienciar ao máximo e que querem gastar o máximo. E depois tem o turista que vem e que só pode gastar um pouquinho. Ok, que recusa todas experiências porque são caras ou algumas das experiências porque são caras e que acaba por não ser esse o nosso público alvo. No entanto, há um bocado de cada. Acho que neste momento vem um pouco de cada, por exemplo a nível dos turistas que vêm num barco de cruzeiros e querem fazer um tour, depende muito se o barco está no início da viagem, se eles ainda estão todos empolgados e com dinheiro para gastar, ou se já está no final do tour do barco e eles já estão a contar o dinheirinho e já não querem gastar, porque já vai fazer falta para outra coisa, então depende um pouco. E também, há o turista que é rico mesmo, que gasta e não tem problema 200 ou 300 euros num tour, assim como aquele que vem e nós pedimos já um preço baixo e eles mesmo assim acaba por regatear porque acha que é imensamente caro. (Driver, 4).

Por sua vez o Driver 1 aponta que mesmo sendo muito variados, a maioria dos clientes são consumidores com poder aquisitivo mais elevado e também alerta que, muitas vezes, o cliente por desconhecer o serviço confunde como um serviço de táxis e por isso procura regatear valores. Nesse sentido, o driver defende a necessidade de apresentar o serviço e as qualidades dos drivers enquanto animador turístico.

Tem vários tipos dependendo do que se passa na cidade. Já tive clientes que eu fiz para fazer um transfers de um ponto A para um ponto B e eu consegui vender um tour porque eles tinham tempo e tinham dinheiro que vinham para Lisboa só para o concerto, mas como tinham poder aquisitivo alto então eles aceitaram

fazer um tour. E tem clientes que vêm para um fim-de-semana, porque alguns fins de semana tem voos “Low Cost”, então os clientes não querem gastar dinheiro nos tuk tuk ou pouco dinheiro nos tuk tuks ou não querem gastar nenhum dinheiro nos tuk tuks porque eles sabem pela internet mais ou menos qual é o preço então eles não estão disponíveis para pagar este preço num tour. Tem esse tipo de cliente, agora tem clientes que têm dinheiro e não querem pagar só querem regatear, não faz mal vamos baixar o preço vamos fazer um tour não faz mal, o essencial é você trabalhar e levar o cliente a ver a cidade de outra maneira e perceber o nosso trabalho, que nós não somos taxistas, que somos guias turísticos, então há clientes que desvalorizam nosso trabalho simplesmente porque pensam só de ir de um lugar A para um lugar B ou de um lugar A para um lugar Z, isso não deve valer esse valor. Nós somos guias turísticos, explicamos os lugares onde a gente vai e tudo mais, uma vez que eles entraram no tuk tuk e acabaram o tour percebem com é o nosso trabalho e agradecem, e isso é bom, isso é o principal. Ai é missão cumprida! (Driver, 1).

Aquilo que acabámos de mencionar remete muito para a temática da turistificação, passando pela oferta de eventos e deslocamentos em via aérea económica. Em termos comportamentais, o Driver 7 discorre sobre as ofertas de gorjetas. Segundo ele, *“tem gente que dá sim, mais tudo depende do seu empenho, do trabalho que você fez, acho que mesmo quando a pessoa não tem a cultura de dar a gorjeta e se você fizer um bom trabalho ele vai fazer o possível para te dar a gorjeta”*. Por outro lado, a Driver 4 consegue diagnosticar uma relação entre comportamentos e enfrentamentos económicos que passam os turistas, sendo talvez este ponto mais relevante a prática das gorjetas.

Os piores ao nível do dinheiro são os brasileiros e os italianos. No caso dos brasileiros tem haver com o câmbio do real para euro que acham que é extremamente caro o euro, depois os italianos acham extremamente caro tudo e estão sempre a regatear imenso o preço ou então desistem logo porque é um preço extremamente caro, então esses dois para mim são os piores. Os americanos na verdade são os mais “fixes” sem dúvida, mas porque têm uma cultura de dar gorjetas, eles no país estão obrigados ou faz parte dar uma gorjeta. Os europeus dão, os alemães, os franceses de vez enquanto, às vezes, os espanhóis também dão aqueles cinco “euritos”... sei lá, eu penso que na verdade os americanos é que dão as melhores gorjetas. (Driver, 4)

Sintonia entre driver e consumidor: a autenticidade do serviço

Dada a variedade entre perfis de turistas, o Driver 3 relata que a experiência tuk tuk é interessante por poder colocar em prática os conhecimentos específicos do driver sobre a cidade e a sintonia gerada no contato de proximidade com o cliente, dando a liberdade de realizar um serviço de forma bem pessoal e liberta na construção dos tours, de forma a propiciar maior autenticidade na experiência com o tuk tuk:

O perfil do turista, cara, não sei, acho que turista não tem um perfil, já peguei os mais diversos tipos. “Cara” que queria fazer o básico do básico, “cara” que queria fazer o inesperado que ninguém queria fazer, até especialista de arte de rua que queria fazer um tour de arte de rua só para ver as artes de Lisboa. Então é muito para todo mundo. Podemos fazer um serviço “Taylor”, tipo “alfaiatado”, o que a pessoa quiser agente vai fazer” (...) Na verdade, é a melhor forma (experimentar a cidade), você tem aí a grande maioria dos drivers de tuk tuk. São poucos drivers de tuk tuk que são guias turísticos. Só que nós aprendemos muito para conseguir exercer a profissão, mas você tem, por exemplo, ótimos drivers aí, que são literais enciclopédias de conhecimento de história e de tudo que você imaginar, que o cara vai saber te dizer o porquê da pedra utilizada no chão. Então é assim, é o que eu falei, a princípio sem conhecer o serviço eu acho que também ficaria com o pé atrás de pagar, mas se eu pagasse e fizesse o serviço e acertasse no final eu sairia extremamente satisfeito, porque é uma maneira de ir num lugar que quase nenhuma operadora turística vai. É uma maneira de conhecer coisas de uma forma bem pessoal, porque você pode fazer quinhentos tours diferentes, pode fazer quinhentos tours iguais, mas no final vão ser diferentes porque cada driver tem ali aspectos próprios, a coisa sua, cada um faz seu toque pessoal, e é o que deixa especial o tuk tuk na verdade. (Driver 3)

Ao ser questionado sobre o passeio de tuk tuk ser uma maneira de experimentar a cidade com autenticidade, o Driver 8 afirma:

Claro que sim meu, claro que sim, aliás eu diria que neste momento os drivers de tuk tuk que fazem o melhor serviço turístico da cidade de Lisboa, e tenho a certeza de onde quer que ele esteja, seja em Lisboa, seja no Porto, seja em Tomar, seja no Alentejo, no Algarve. Tenho a certeza que o melhor serviço turístico da região será o tuk tuk, porque nesse trabalho eu consegui conhecer pessoas que fazem o mesmo trabalho que eu faço que são autênticos profissionais, autênticos sabedores e pessoas que conhecem a sua cidade e que amam Lisboa, e mesmo que não a conheçam gostam da profissão que têm. Portanto, a paixão é notória nessas pessoas e isso é notório também no cliente, ou seja, o cliente não vai ter uma experiência tão boa num bondinho, num autocarro, sightseeing. Isto porque nunca irá ter um guia turístico privado a quem pode perguntar o que quer que seja, e onde vai ouvir uma resposta certamente mais completa possível sobre o monumento. E depois é a relação que se cria, a intimidade que se vai criando, que se tem com o cliente, ou seja, mais que um guia turístico nós vamos ficar amigos dessas pessoas, as pessoas vão levar uma experiência conosco, vão sorrir, vão ter momento de cultura, vão ter momentos de tradição. Portanto, eu acho que sim, um verdadeiro tour turístico da cidade é o tuk tuk. Não há qualquer dúvida. Qualquer outro tipo de meio será um tour mas nunca com essa intimidade que nós criamos, nunca, nunca. Eu já fiz amigos, em alguns clientes que ainda hoje continuamos a falar, portanto, isso não acontece com mais nenhuma rede de turismo. Portanto, eu acho que sim, que o tuk tuk de facto é a verdadeira essência da tour turística, sem dúvida. (Driver, 8).

Mesmo podendo os drivers realizar passeios ou deslocamentos segundo o que os clientes solicitam, de forma geral, existem pacotes estabelecidos de “tours” entre as empresas e os drivers com veículos próprios. A imagem abaixo (Figura 16) procura sinalizar os três principais “tours” pré-estabelecidos na cidade de Lisboa.

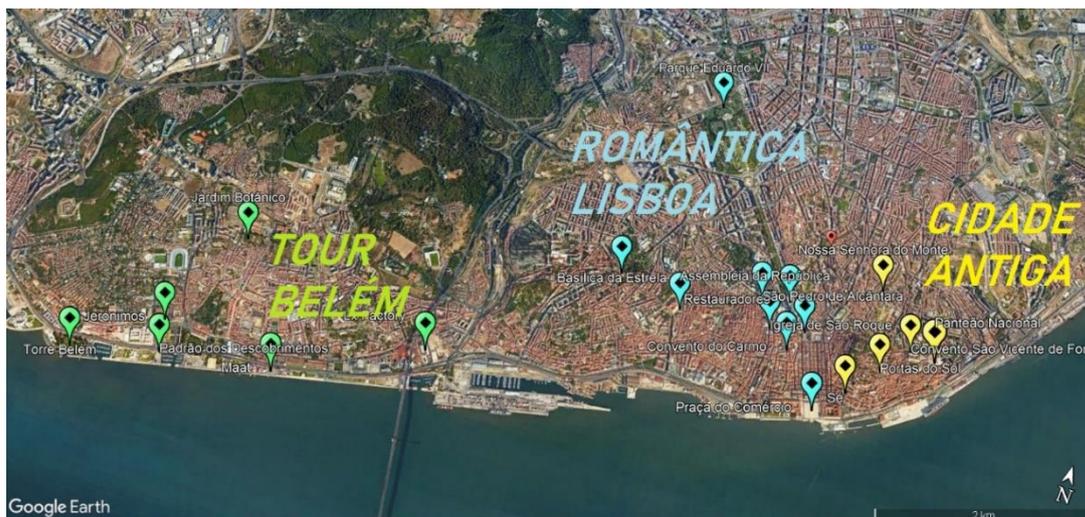


Figura 16: Principais tours concebidos pelas empresas de tuk tuk, seguidos igualmente por drivers autónomos. Elaboração própria a partir de Google Earth.

Vigilância nas proximidades: as relações entre drivers e proprietários de veículos

Além de estarem vulneráveis às diversas situações de stress, alguns drivers de determinadas empresas sofrem com pressões ou vigilância. A Driver 10 comenta que na antiga empresa onde trabalhou, era comum sentir maior pressão e controle por parte dos seus patrões, sendo isso um motivo para sair da empresa e procurar outra. Ela menciona que a empresa onde trabalhou utiliza o WhatsApp para saber da rotina e dos serviços realizados pelos drivers. De acordo com a entrevistada, no início de um “tour” os drivers deveriam comunicar a hora, local e valor do serviço. Além disso, ressalta que a empresa dispõe de um funcionário que usa uma motocicleta para observar a cidade e indicar lugares com maiores potencialidades de serviços, mas ao mesmo tempo também para observar os comportamentos dos drivers e a quantidade de serviços que estão a realizar. A empresa em que atualmente trabalha também utiliza o WhatsApp, porém apenas para controlar o horário de início e fim de atividade. Em relação aos serviços, os drivers dispõem de uma ficha impressa onde apontam os serviços realizados. De acordo com o Driver 1 ao referir uma empresa que já trabalhou:

eles controlavam muito, a razão pela qual eu trabalho na empresa atual, ela me dá uma liberdade, que quase nenhuma empresa me deu antes, eu faço os horários que eu quero eu chego à hora que eu quero e eu volto à garagem quase à hora que eu quero, porque também eles têm que fechar a garagem. Mas se eu chegar mais tarde do que a hora que fecha a garagem, eu ligo e digo que vou chegar vinte minutos mais tarde, ou meia hora mais tarde e como é rara a vez que isso acontece, então tá de boa, agora é isso que eu gosto. A outra a primeira empresa de Limo eles controlavam tudo, controlavam o peso dentro do tuk tuk, sabiam pelo peso do veículo se estava uma pessoa ou duas ou três ou quatro, cinco ou seis (...) Se eu tivesse uma pessoa dentro do tuk eles sabiam, e também se eu parasse no lugar uma hora sem faturar, eles também perguntavam porquê,

pediam satisfações, porque você parou uma hora naquele lugar. É comunicação pelo WhatsApp e todas pessoas da empresa já faturaram e você não consegue faturar, você não está trabalhando o que você está fazendo? Essa coisa não acontece para a empresa que agora eu trabalho, e isso é muito bom até que eu faturar mais hoje em dia por causa de ter essa liberdade, se eu me sentir muito constrangido eu vou faturar menos porque eu não vou ter vontade de trabalhar. (Driver 1).

Continuando o eixo do controle, buscamos verificar junto a um empresário no ramo de animação turística seu posicionamento sobre a utilização de recursos de monitoramento e controle. Conforme o (Empresário, 1):

Encaro bem, porque neste como em qualquer negócio existem pessoas mais sérias e menos sérias e, portanto, esse sistema que nós também temos, enfim permite que haja também maior controle da atividade e quem trabalha na seriedade não tem que ter problemas por as empresas terem essas situações. (Empresário, 1)

Sobre estratégias de controle, a Driver 4 revela que opta em remunerar os drivers com 50% do faturamento, por entender ser uma forma de valorizar e fortalecer maiores relações com os drivers. A driver também frisa, por experiência, que no universo tuk tuk há drivers que praticam irregularidades em seus trabalhos como entregar um faturamento descondizente com o real faturado. Assim, valorizar e estabelecer maiores relações com os drivers atua positivamente em maiores níveis de confiança e consciência do trabalhador. Relata também que recentemente descobriu que uma antiga colaboradora estava-lhe omitindo serviços realizados. A condutora revela que havia crescido uma certa desconfiança por conta do comportamento diferente e de comentários não muito favoráveis realizado por amigos drivers sobre a colaboradora. Então instalou um sistema de monitoramento GPS, que assertivamente levou às provas que comprovaram as condutas imorais praticadas pela colaboradora. Complementando, a driver alerta não descartar instalação de sensores de peso para poder saber com maior detalhe quantas pessoas entram e saem do seu veículo.

Autonomia e rendimento: a motivação para ser proprietário de veículo

Outro questionamento presente nas entrevistas foi verificar junto dos drivers uma compreensão mais ampliada do trabalho e a vontade de prosperar, como dar maiores saltos na atividade ao ponto de ter o desejo em comprar um tuk tuk. Alguns drivers opinaram em comprar e outros em não comprar veículos. Dos argumentos favoráveis à adesão do veículo aparece a justificativa inserida no contexto do projeto pessoal que passa pelo tuk tuk, independentemente de este ser ou não a principal fonte de rendimento. Os drivers que se mostram reticentes à compra do veículo procuram projetos pessoais diferentes da atividade tuk tuk e expõem as adversidades e os pontos

negativos da atividade. A Driver 4 põe na balança o desejo em comprar outro tuk contra a situação financeira atual e maior volume de trabalho:

Na verdade, não está fora de questão. Mas para já não é uma prioridade, para já quero acabar de pagar o meu empréstimo deste. Que hei-de acabar para aí dentro de um ano e meio no máximo. Se for antes ainda melhor. No entanto, ainda não pensei se quero ter mais tuk tuk ou se quero manter esse, ter o meu posto de trabalho e ficar por aqui sem ter grandes preocupações com isso. (Driver, 4).

Já o Driver 3 pontua que optaria por um tuk pequeno porque requer menores investimentos. Contudo o entrevistado frisa certo temor com atividade por conta da questão da sua regulamentação. Também relata se opor a comprar muitos tuks e apenas teria o desejo de um veículo.

“Cara”, hoje não sei se compraria o pequeno, que nós chamamos de micróbio. Porque eu acredito que exista um grande risco de uma bolha dos tuk tuk estourar entre o ano que vem ou o outro porque nós temos o problema que nos tuk tuks não existe um limite de licenças em Lisboa, então nós temos à volta de uns setecentos, setecentos e cinquenta tuk tuks rodando na cidade (...) Eu compraria um pequeno só para eu trabalhar, não faria como muitas pessoas fazem como empresa para tipo sair comprando vinte, trinta e colocar na mão de outras pessoas. Eu compraria um, só para ter meu trabalho diário ou se eu fosse trabalhar com outra coisa teria o final de semana para rodar, mas não investiria muito dinheiro como uma empresa grande por conta disso, a sei lá vou investir duzentos mil euros em dez carros, não, impossível! (Driver, 3)

O Driver 8 relata dizer que já esteve interessado em comprar um tuk. Porém, ao colocar na balança todo o investimento a ser realizado e o risco da atividade tuk tuk não se perpetuar, pelas incertezas da regulamentação, aponta:

Sim! Já pensei em comprar um tuk para mim, mas tenho que ver, não sei até que ponto é rentável. Nesse preciso momento é assim, eu nesse momento trabalho para mim e não tenho um tuk comprado, a minha situação é perfeita porque eu sei que meu senhorio tem que pagar garagem, tem que pagar a manutenção, o seguro, portanto neste momento prefiro alugar do que comprar. Se eu puder escolher eu escolheria na mesma o aluguer, porque não sei como a profissão vai se desenrolar a partir daqui, sei que Lisboa quer regulamentar a atividade, o que vai fazer que haja muitas restrições na atividade, também como é obvio não é? Portanto, até ver a situação onde vai dar eu não compraria um tuk. Até perceber o que vai acontecer à atividade, porque de facto está muito subcarregada e seria um mau investimento para mim fazê-lo, o aluguer para mim é o melhor. É a melhor opção. (Driver, 8).

Quando perguntado ao Driver 1 sobre a vontade de comprar um tuk, o mesmo responde que *“eu já pensei só que o valor por enquanto para mim não compensa”*. Procurando saber porque não compensa o investimento, o driver argumenta um risco elevado ao enfatizar o valor de investimento com a impressibilidade da atividade alegando ser incógnita por conta da regulamentação:

Não compensa porque é caro, o retorno por enquanto não é assim tão rápido, e é preciso você estar preparado, para ficar dois anos e não se sabe até quanto

vai durar essa atividade tuk tuk, não sabemos, até hoje é uma incógnita, quanto tempo vai durar a atividade tuk tuk em Lisboa, da forma que está, não sabemos, um ano dois anos, três anos, não sabemos. (Driver, 1).

Ainda sobre a questão sobre comprar um tuk tuk, o Driver 2 enfatiza *“não é um trabalho para vida toda, dói as costas, muitos dias na rua, estar quinze anos, dez anos num tuk tuk, eu só estou há um ano e meio e tenho as costas todas “fodidas”. Acho que para a saúde de um gajo não é uma cena muito boa”*. Somando ao diálogo, o Driver 7 afirma:

Não! Porque é muita concorrência, há muita manutenção, essas coisas eu não sei às vezes... é a concorrência de fato. Não, não, tem qualidade de vida em relação a isso, o carro é um veículo elétrico fixe, ok, mas quem sobe lá é quem tá lá na condução, nessas ruas aqui com as pedras que não tem nível correto, isso atrapalha um pouco a qualidade de vida do driver por isso que eu não penso em comprar um tuk tuk.

Nesse momento procurámos analisar junto dos drivers que possuem um tuk tuk ou que alugaram um tuk para estabelecermos uma comparação das experiências de trabalho por conta própria e por conta de outrem. Neste contexto, o Driver 8 relata o seguinte:

Quando trabalhas para uma empresa é ingrato os patrões às vezes... há patrões que reconhecem o trabalho e valorizam o capital humano e há outros patrões que não, porque nunca estiveram na rua, nunca tiveram um tuk tuk na rua, o meu ex patrão por exemplo era muito bom gestor, mas ele não sabia o que era um tuk tuk. Estava a gerir cerca de dez tuk tuk e não tinha a noção da dificuldade que às vezes é para gente levar dinheiro ao patrão. Às vezes eles exigem demasiado, pois nem sempre percebem que o mercado está saturado, que há muitos tuk tuk na cidade. Não percebem o quão é difícil às vezes levar o dinheiro que levamos, querem sempre mais. Então o problema das empresas é esse, querem dinheirinho, dinheirinho... é nessa situação que estou a alugar um tuk tuk reparo que não preciso fazer tanto para levar o mesmo para casa, portanto é o que eu reparo, eu não preciso fazer tanto dinheiro como fazia para levar o mesmo ou às vezes mais para casa e ter para mim. Portanto eu estou a gostar mais da experiência do aluguer. (Driver, 8).

Fora a questão da liberdade por estar externo a pressões oriundas dos patrões, alugar um tuk ou ter um tuk amplia possibilidade de gestão do tempo na atividade, e esse foi um dos principais motivos da adesão do veículo para o Driver 11, que ao comentar sua história de vida e indicar ser imigrante vindo de Bangladesh apontou ter encontrado muitas dificuldades para encontrar um emprego que remunerasse e com liberdade. Por meio de indicação de amigos, procurou experimentar o tuk tuk e após três meses de atividade adquiriu o seu tuk tuk a um amigo através de poupanças conseguidas enquanto esteve emigrado em Inglaterra. O driver relata estar bem satisfeito com a escolha, embora ainda não tenha conseguido o faturamento que gostaria, porém faz questão de valorizar a liberdade em poder ele mesmo gerir sua atividade. Somando argumentos, a Driver 4, que é proprietária de um veículo para seis passageiros e condutora, diz encontrar algumas diferenças conforme *“mais autonomia*

da minha parte, eu própria faço meu horário de trabalho, eu própria organizo meu trabalho”, O Driver 8 complementa: “aqui eu tenho meu ritmo de trabalho, se eu quiser ir descansar vou, amanhã se eu quiser descansar eu descanso, portanto, o fato de ter no final do dia essa pressão do patrão querer o dinheiro, porque é sábado e fizeste X e podias ter feito Y, tudo isso desgasta”. A Driver 4 explica alguns gastos extras por ter um veículo:

há uma pequena diferença, mas não é assim tão substancial, não é assim tão enorme. Tem suas manutenções que são caras, qualquer conserto vai sempre para 300, 400, 500 euros, ou é diferencial, ou é balbuina, retentores dos pneus, ou os próprios pneus. (Driver, 4).

No tocante à gestão do trabalho, esta driver destaca dificuldades em encontrar colaboradores que consigam lidar com as adversidades da atividade, sendo isso fator muito relevante a recorrente nas desistências:

“nem todas as pessoas têm capacidade para gerir essas adversidades. Então, ok agora no verão consegue-se drivers, no entanto, para o inverno acaba por ser muito difícil ter alguém que resista a toda pressão, a vir trabalhar sem saber se vai ganhar e querer vir trabalhar ao frio e acaba por não ser fácil encontrar pessoas, que venham e que sejam sérias e que venham frequentemente trabalhar, que queiram vir trabalhar (...) depois as pessoas comprometem-se a vir e não vêm e mesmo para entrevistas de trabalho. Ok, à primeira vista tem muito interesse, depois quando a coisa começa se aprofundar mais acabam por desistir. É uma atividade, o driver para se aguentar, tem de ter, tem que ser bem completo, ser bastante resistente e ter conhecimento em línguas, história e cultura geral. E ter sobretudo a capacidade de comunicabilidade. (Driver, 4).

Em relação aos proprietários de veículos que alugam e/ou empregam drivers, temos o Empresário 2, que nos conta que se inseriu no ramo muito recentemente após ter tido conversa com um amigo que também é proprietário de veículos tuk tuk. Segundo ele, o que o ajudou na tomada de decisão foi já possuir experiência no ramo comercial, por isso está confiante com este novo desafio. Investiu em 4 novos veículos Piaggio Ape Calessino, procura alugar três pelo valor de 30 euros por dia e um tem como colaborador um driver de confiança que recebe 50% do faturamento diário. O empresário salienta que por estar numa idade mais avançada e motivado a escapar de tensões que se estabelecem na relação patrões-trabalhadores, optou por alugar seus veículos. O empresário diz não estar preocupado com a regulamentação que está para vir, ele defende que seus veículos são novos, estão adequados às normas de ruídos e de emissão de gases poluentes, portanto não enxerga nenhum cenário contrário.

6. As espacialidades do universo tuk tuk: locais preferenciais e estratégias dos drivers para negociar a cidade

Neste capítulo começo por elencar os diferentes locais que constituem a espacialidade do universo tuk tuk, isto é, os lugares onde a atividade tem maior recorrência. De seguida, procurarei explicitar algumas causas dessa espacialidade, bem como a forma como o driver de tuk tuk negocia essas espacialidades na sua actividade.

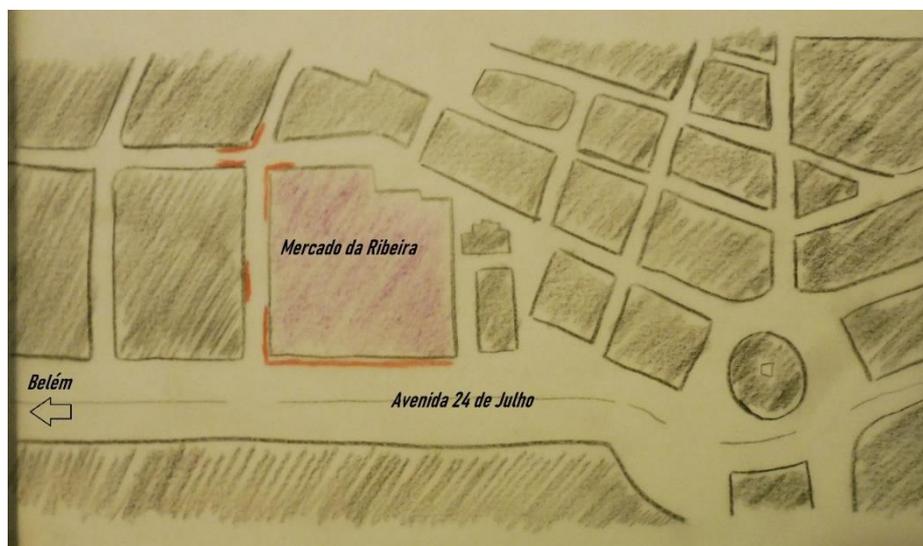
A preferência por determinados espaços: convívio, risco e oportunidade de negócio

A respeito da percepção do espaço e à forma como os drivers experimentam os espaços da cidade, as entrevistas foram importantes para traçar comportamentos singulares em cada espaço vivenciado. Segundo os drivers, existem espaços diferentes na cidade, que de certa forma são experimentados conforme a vocação ou maneira que o próprio driver se identifica com este ou outro espaço e as pessoas que os costumam frequentar. Os drivers reforçam que a construção do convívio em determinado ponto passa por questões de afinidades, de aspectos de paragem legal ou concentração de turistas. Segundo o Driver 3, *“os operadores turísticos de Lisboa, principalmente os drivers de tuk tuk, têm uma visão da cidade que quase ninguém tem, que é aonde cada parte da cidade está funcionando em cada momento do dia”*. Este driver afirma a este respeito:

eu passei do 8 para 80, quer dizer eu não tinha uma noção da minha cidade, eu achava que conhecia Lisboa e não, na realidade não conhecia absolutamente nada, tenho uma ideia também obviamente como a cidade funciona neste momento no turismo, em termos de timings sei quando as pessoas precisam se calhar mais de um tuk tuk. A seguir a um almoço ou querem relaxar um pouco ou vão querer andar, eu já conheço obviamente, acabei por conhecer o timing de Lisboa, mais do que conhecia há dois anos sem dúvida alguma e conheço muito mais a minha cidade, quer dizer hoje sei mais história do que algum dia eu aprendi na escola sobre Lisboa. (Driver 8).

Entre a perspectiva que exalta o driver sobre o timing da cidade, o caderno de campo registrou o peso simbólico do Mercado da Ribeira no tocante da atração do turista em horas mais específicas durante o dia. O mercado atrai turistas interessados na experiência gastronómica e a presença dos drivers passa a ser foco de investidas para vender tours ou deslocamentos para Belém ou Castelo, após suas refeições. Nessa área da cidade não existe paragem legal para os veículos voltados para a animação turística, da mesma forma que também não há para os taxistas (Figuras 17 e 18). Os drivers dos tuks e taxistas costumam estacionar seus veículos em frente e ao redor do mercado, o que faz desse espaço da cidade por vezes um local de conflito

entre drivers de tuk e taxistas por uma boa posição ou um espaço. O croqui elaborado (Croquis 1) procura indicar os pontos onde se fixam tuks e táxis (traços a laranja). Além disso, quando ocorrem manobras de evacuação da polícia de trânsito para dispersão desses veículos nessa área ocorrem também congestionamentos em ruas próximas do mercado.



Croquis 1 - Mercado da Ribeira. Elaboração própria

A fim de compreender melhor as especificidades dentro do espaço onde os tuks mais atuam na cidade procurou-se realizar um recorte entre o imaginário e o concreto, via as relações que se passam em determinadas áreas. Assim, perguntar sobre o quanto o driver frequenta algum espaço específico ou saber a imagem que este ou aquele espaço representa para o driver pode-nos dar pistas sobre características e qualidades das áreas observadas. Sobre frequentar a Praça ou Rua do Comércio, por exemplo, o Driver 1 sinaliza que *“algumas vezes vou para a Praça do Comércio porque tem muito movimento e é bom para faturar. Só que tem polícia, você tem que estar de olho”*. Segundo o Driver 3, a Rua e a Praça do Comércio são lugares muito bons em termos de possibilidades de serviços, porém, alerta, com a presença da polícia nessa área existe maior risco de apanhar multas de trânsito.

a Praça do Comércio é uns dos melhores lugares da cidade, mas infelizmente não tem nenhuma vaga de animador para veículo de atividade turística. Em teoria nós não podemos ir à Praça do Comércio. Onde muita gente pára é na Ribeira (das Naus), mas aí ocorre sempre aquela coisa do risco de vir um polícia e te multar por estares num local indevido (Driver 3).



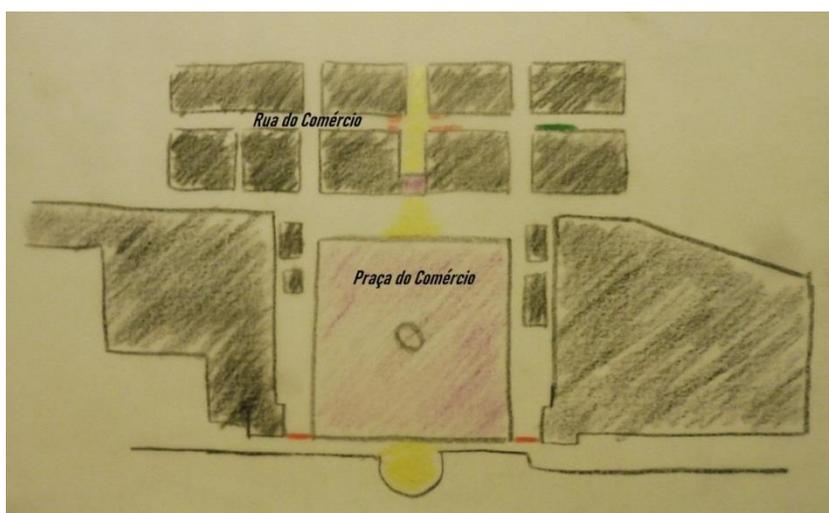
Figura 17: Paragens irregulares no Mercado da Ribeira, entrada da Praça Dom Luís I. Agosto, 2019. Fotografia do autor



Figura 18: Paragens irregulares no Mercado da Ribeira, entrada da Avenida 24 de Julho. Agosto, 2019. Fotografia do autor

Ainda sobre os espaços da cidade em relação à pressão e risco de multas o Driver 7 relata: “*eu evito ao máximo passar e parar em lugares proibidos, às vezes é um risco que a gente tem que correr porque precisa fazer dinheiro, de qualquer forma eu evito*”. Por sua vez, o Driver 9 apresenta o trânsito na Baixa Pombalina como outro empecilho à vontade de frequentar essa área da cidade, o driver afirma: “*é um ponto onde eu não gosto porque passam lá muitos carros, é uma grande confusão às vezes e depois a polícia está sempre atrás de nós porque ali é um espaço onde não podemos parar, então para eu não estar a arriscar de levar uma multa não quero parar lá*”. Em sentido mais amplo e conectado à percepção do espaço, o contato entre driver e polícias de trânsito de certa forma contribui para dar identidade a determinados lugares, como por exemplo vão aparecendo características peculiares nos lugares, de um lado uns mais descontraídos que os outros, com maior efervescência ao nível de turistas, o que logo coloca em evidência a razão económica e a possibilidade de maiores rendimentos devido às maiores chances de efetuar vendas.

Em fragmentos do caderno de campo, pode-se observar particularidades, como as paragens em espaços proibidos na Rua do Comércio e na Praça do Comércio (Croquis 2, traços a vermelho; e Figuras 19-21). As observações de campo também apontam a Praça do Rossio como uma área de muita intensidade em termos de fiscalização por parte da polícia de trânsito e outros órgãos fiscais como a ASAE. Muito próximo aos espaços de paragens irregulares existe uma paragem legal com capacidade máxima de 8 veículos destinados à animação turística.



Croquis 2: Praça e Rua do Comércio, com destaque para as paragens dos tuks e o efeito funil onde as pessoas se concentram. Elaboração própria.



Figura 19: Paragem legal Rua do Comércio. Setembro, 2019. Fotografia do autor.



Figura 20: Paragem irregular, na Rua do Comércio com a Rua Augusta. Agosto, 2019. Fotografia do autor



Figura 21: Paragem irregular de tuk tuks na Praça do Comércio (destacado a vermelho). Setembro, 2019. Fotografia e elaboração do autor

Em relação ao volume de serviços, é sensível uma diferença entre o espaço das paragens irregulares e o da paragem legal. A possibilidade de maiores vendas nas primeiras deve-se ao maior fluxo de turistas que passa por elas. Nesse espaço produz-se um efeito funil entre os pedestres, que afunilam seus deslocamentos atraídos pela Rua do Comércio e o Arco da Rua Augusta (Figura 22, mancha a amarelo). A poucos metros existe a paragem legal, porém com uma dinâmica de fluxo nos volumes das vendas muito mais lenta do que a apresentada na paragem irregular.

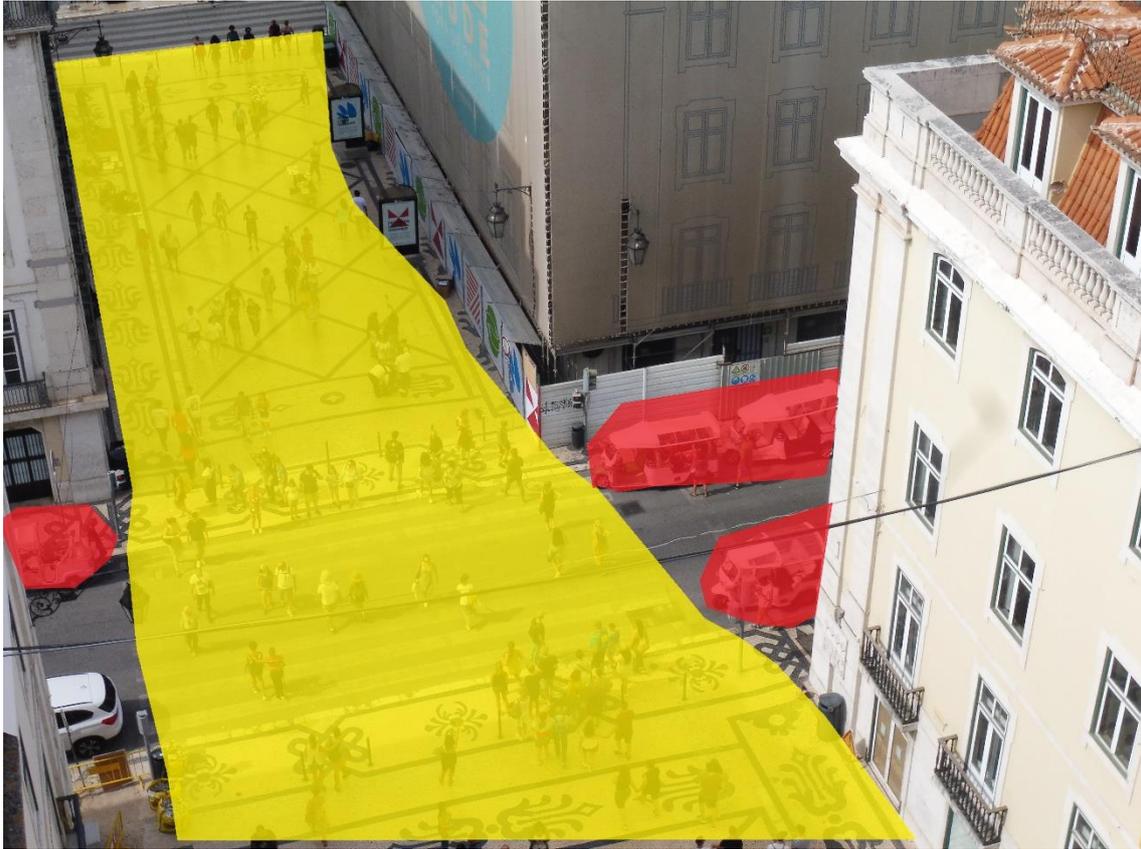


Figura 22: Efeito funil na Rua Augusta com a atração das paragens irregulares dos tuks. Fotografia e elaboração do autor.

Outro elemento que contribui para condensar o tráfego na Rua do Comércio é o aportar nas proximidades do Arco da Augusta, uma paragem legal para autocarros da animação turística, reforçando a ideia do direito de transitividade na cidade, levando a crer que existem privilégios destinados às empresas que administram os autocarros de animação turística. A figura 23 evidencia a formação de paragens ilegais na Rua do Comércio, com a chegada do autocarro de animação turística. Já a figura 24 põe em destaque o tuk tuk como o único veículo da imagem que não é permitido estacionar ou transitar por essa área.

Características das paragens

Outro ponto em destaque é que nesta área da cidade passam a formar-se lugares e territorialidades. Foi percebido que os “drivers” das paragens ilegais têm um perfil mais “aventureiro”, se arriscam mais para conseguir vender seus serviços desafiando a sorte e utilizando estratégias comuns para se desenvencilharem da polícia de trânsito. Uma das estratégias observadas nesse espaço é a comunicação entre os “drivers” que sinalizam quando chegam os policiais, evacuando assim rapidamente o espaço.



Figura 23: Tuk tuk e autocarros de turismo compartilham mesmos espaços na Rua do Comércio. Agosto, 2019. Fotografia do autor



Figura 24: A exclusão dos tuk tuks nalguns espaços nobres: tuk tuk em estacionamento proibido (destacado a vermelho) na Praça do Comércio. Fotografia, Setembro, 2019. Elaboração própria.

Outra observação sentida refere-se à alta frequência de determinados drivers escolherem esses espaços como seu espaço de trabalho, e isso ir construindo um convívio social, conseguindo-se detetar estratégias de poder nesse espaço, como por exemplo um driver novato ou fora desse meio não ser bem recebido para tentar efetuar vendas nesse local, neste sentido favorecendo aqueles pertencentes ao grupo já instalado em detrimento dos novatos, que ficam à margem das estratégias mantidas nesse espaço. Os “drivers” mais residentes estão em constante comunicação entre si e vão-se ajudando uns aos outros, no sentido de provocar um melhor posicionamento para vendas e alertas no caso da presença da polícia de trânsito.

Como já salientado, as paragens ilegais estão a poucos metros das paragens legais. No meu tempo como driver pude observar que existe uma estratégia interessante utilizada por alguns drivers que costumam vender nas paragens ilegais, que constitui em procurar uma boa posição junto ao Arco da Rua Augusta, se há espaço na paragem legal, porém numa posição mais traseira da fila. Muitos drivers passam a observar o funcionamento da cidade e sobretudo da polícia, porque por vezes quando ocorrem as manobras de escoamento pela polícia, estas são resultante de um “flash”: os polícias em motos ou carros muitas vezes evacuam as paragens ilegais da Rua do Comércio mas não se fixam nessas áreas, ou seja, vão embora para outra parte da cidade e ao fim dessa manobra os drivers que não estão numa boa posição na fila legal da rua, arrancam rapidamente e procuram estacionar nos pontos ilegais da Rua do Comércio. Outro deslocamento típico e prático dos drivers que param nas paragens ilegais é que depois da manobra de escoamento da polícia, costumam circundar os quarteirões e voltam para o mesmo espaço sem que a polícia perceba ou esteja presente. Do lado da Praça do Comércio, que é um espaço onde não é permitida a circulação dos tuks, com livre entrada apenas para táxis, veículos da empresa Carris e autocarros de turismo, muitos drivers arriscam e fixam-se ao sentir que naquele momento a polícia de trânsito não está no local ou não tem interesse em fazer manobras de evacuação e multas. Eu observei isso pois costumo fixar-me na Praça do Comércio, embora junto à Ribeira da Naus, que também é uma área proibida, porém com menos intensidade de fiscalização em comparação com o espaço da Praça do Comércio próximo ao Arco da Rua Augusta, mas também engendra menos possibilidade de vender tours. Um detalhe interessante é que quando os drivers passam por essa área proibida, porém com turistas dentro dos veículos, os polícias de trânsito não nos impedem a circulação de modo a não haver constrangimentos com os turistas, porém se o tuk tuk estiver vazio certamente haverá alguma retaliação ou uma multa recebida.

Em relação a outras áreas da cidade, o Driver 1 forneceu a seguinte informação sobre o Chiado e Bairro Alto:

Naquele lugar onde eu costumo ir, que é meu “point”, eu sei que pelo menos ela passa de tal hora a tal hora então já sei mais ou menos se eu quiser fazer um tour eu tenho que ir antes daquela hora, e foi o que aconteceu porque é assim. Você pode conseguir fazer esses tours respeitando digamos essa regra que não é uma regra absoluta, mas, mais ou menos a polícia muito provavelmente vai passar naquele lugar. Porque talvez durante o dia, porque começa a ter bastante trânsito e você vai obstruir ali a fluidez do trânsito, a polícia também tem esse trabalho para fluidificar o trânsito. Ok, então, mas como os clientes não vêm a uma hora certa, podem vir mais ou menos meia hora antes ou depois dessa hora que a polícia costuma vir, mas isso é muito relativo. (Driver 1)

Seguindo com as entrevistas, outro ponto que vem a contribuir para o diálogo sobre a percepção do espaço parte da afirmação do Driver 2, ao referir a praça Martim Moniz e o miradouro das Portas do Sol em Alfama como seu lugar preferido: *“Martim Moniz e Portas do Sol são os lugares onde eu estou mais tempo (...). Nas Portas do Sol, aqui pronto este é meu lugar de trabalho, eu trabalho aqui com os colegas, com muitos amigos do Brasil, outros colegas do tuk tuk e pronto é isso”*. Num sentido mais amplo o Driver 3 explica as razões pela escolha do seu lugar na cidade. Além disso, em seu argumento deixa sinais sobre os porquês da escolha em eleger um bom lugar para se trabalhar:

Aqui onde a gente está é o meu local favorito, Portas do Sol. Noventa por cento do tempo estou aqui e noventa por cento do dinheiro que eu faço, de pagar contas, viajar, de gastar é daqui! Eu gosto de trabalhar aqui! Tem outros lugares que são muito bons, eu não gosto de lugares que tem filas, que você pára e é uma ordem de fila como uma fila de táxis, mas eu não gosto de trabalhar por fila eu sou impaciente, eu gosto de ir atrás do cliente, ir vender de tudo e essa coisa de ficar esperando em fila para mim não dá certo. Tem muitos lugares bons como, por exemplo, a Praça do Comércio é uns dos melhores lugares da cidade, mas infelizmente não tem nenhuma vaga de animador para veículo de atividade turística leve lá, em teoria nós não podemos ir à Praça do Comércio. (Driver, 3)

As afirmações dos drivers correspondem a fragmentos do caderno de campo onde se observa a área da Praça do Martim Moniz como um espaço de alta intensidade nos níveis de relacionamento sociais, que levam à formação de um lugar particular dentro do universo dos drivers, relevante também por possuir um ponto simbólico na atração dos turistas devido à sua posição geográfica e à paragem do elétrico 28. Assim, em relação aos “tuks”, a área do Martim Moniz apresenta muita concentração desses veículos. Legalmente possui espaço para 2 filas, uma situada ao lado do Hotel Mundial, sendo que está capacitada para acolher por volta de 10 veículos, e outra situada ao lado da praça, capacitada para acolher 4 veículos. Além das paragens legais, é um espaço onde vão surgindo inúmeras paragens ilegais, sobretudo nas proximidades da fila do

elétrico 28, sendo este o principal motivador dos “tuks” para esta área – trata-se da lógica já frisada anteriormente de onde houver turistas vai haver tuks (Figuras 25 e 26).



Figura 25: Concentração de tuk tuks no Martim Moniz. Abril, 2018. Fotografia do autor.



Figura 26: Concentração de turistas, na linha do Elétrico nº 28 em frente a Praça Martim Moniz. Abril, 2018. Fotografia do autor.

O espaço preferido

Das relações sociais e convívio laboral os drivers passam a identificar determinados espaços da cidade que contribuem para a sua percepção da cidade. Segundo o Driver 1:

eu tenho o meu lugar, eu costumo ir... cada um tem o seu lugar predileto porque se sente melhor, porque fatura mais, porque quer fugir das filas (...) acabamos

por passar pela Brasileira no bairro do Chiado e esse lugar é bom, do outro lado tem uma praça que é a Praça Luís Vaz de Camões e aí é meu “point”, é onde eu faturava oitenta por cento do meu negócio, mesmo sabendo que tenho que ficar alerta por causa da polícia porque ela tanto passa de manhã (duas vezes), como à tarde (duas vezes talvez). (Driver, 1).

O Driver 3 reconhece que existe a questão da afinidade para se manter no seu local preferido, no entanto frisa que no tuk tuk os espaços são livres para todos os utilizarem:

a maioria das pessoas que eu considero meus amigos ou conhecidos, quem quer que seja com quem me dou bem no universo dos tuks, a grande maioria é dessa área, a grande maioria pára nas Portas do Sol e tudo, mas claro se você tem pessoas que param sempre ali acaba criando uma afinidade. Tem lugares por exemplo que eu não tenho afinidade com ninguém, então acabo não parando lá, mas nada que se eu quiser parar lá vão hostilizar e tudo mais. Não vão mais, mas acho que é bem tranquilo. São as preferências de cada um. (Driver 3).

Somando interpretações sobre os espaços da cidade o Driver 8 sintetiza:

São maneiras, são pontos de vendas diferentes, com drivers específicos e habituais daqueles pontos. Portanto, a técnica de venda difere obviamente de espaços para espaços. As Portas do Sol é um sítio aberto onde há muita liberdade de venda, tem a Praça do Comércio, tem a Rua do Comércio onde a venda se interliga com o facto da polícia dizer que temos de sair e ficarmos atento a mais coisas, ao cliente à polícia. A Praça da Figueira que é um sítio onde já está enraizado uns drivers lá mais ninguém entra, portanto é outro tipo de venda, é mais agressiva, os drivers novos não são tão bem aceites, quer dizer há energias diferentes, sem dúvida. Eu gosto mais da energia das Portas do Sol, onde eu paro muito, mas yah há energias diferentes. Para mim o Martim Moniz é muito difícil estar na fila ali com o cartaz, não é minha maneira de venda, não é isso que eu gosto de fazer e há lá muitos bons drivers que fazem essa venda muito bem, mas se calhar chegar às Portas do Sol, se calhar para ele não é tão fácil como para mim é, há de fato vibes diferentes como é óbvio. (Driver 8).

‘Dropinar’ e espaços antagónicos

Quando referido o espaço da Praça da Figueira, o Driver 1 reforça aquilo que o Driver 8 já havia defendido como um espaço mais “agressivo” em distinção a outros lugares da cidade. Em suas palavras: *“para mim a Praça da Figueira significa confusão com os drivers, significa dropinagem a toda a hora, você não está tranquilo”*. Entre o espaço vivenciado pela atividade, a conduta de dropinar é muito discutida pelos drivers, por ser uma ação ou conduta desrespeitosa interna ao ambiente de trabalho. O Driver 9 explica:

Dropinar é como se fosse você roubar um tour a outra pessoa, é passar por cima, ou seja imagina que estás a falar com os clientes sobre o preço de um tour, é X, e o rapaz vai por trás de ti e diz eu faço mais barato, então o preço dele é Y e vai levar os clientes por cima de ti, se calhar já tinhas tratado junto com eles e já vinhas embora, ou seja vais ficar sem o teu cliente e o outro é que vai levar, roubou-te o cliente. (Driver 9).

O Driver 1 relata seu sentimento em relação a ser dropinado com indignação: “*é tipo você ô, você ganhou dinheiro e alguém te rouba na mão, você acabou de ganhar cem euros e de repente chega alguém e pega nos seus cem euros na mão assim, vai embora e você não consegue pegar ele*”. Num mesmo sentido se expressa o Driver 9, ao dizer seus sentimentos já experimentados em duas ocasiões: “*a pessoa fica um bocado indignada, um bocado chateada, porque ninguém gosta de ser dropinado, tu estás a fazer o teu trabalho, tem que respeitar, tem que dar a tua liberdade, o teu espaço, e nesse caso não aconteceu*”. No seio das relações de convívio o (Driver, 9) desabafa:

Os pontos bons dos drivers ou maus. É quando tu apanhas aqueles drivers que são um bocadinho mais parvos no geral, o que acontece se calhar eles tiveram um dia mau ou têm problemas fora e se tu trazes para o trabalho isso, também influencia depois. Estás aqui e vais levar com eles, entendes? Ou então, por exemplo, alguma coisa que não correu bem no tuk tuk porque perderam um tour ou porque alguém roubou o tour ou dropinou por cima e tu ficas chateado com isso, ou outras questões que se calhar acontecem no dia-a-dia e vais ficar chateado. Há quem não sabe lidar com isso e vais passar para outras pessoas, e sem elas terem culpa acabam levando por tabela também. (Driver 9).

De acordo com as afirmações dos drivers, em cada espaço da cidade aparecem lugares ou territórios antagónicos em termos de convívio social e técnicas de vendas. O caderno de campo aponta a Praça da Figueira como a paragem legal de maior dimensão na cidade. É um espaço de convívio por grande parte dos drivers e está numa posição de grande passagem de turistas. Além disso, dada a grande dimensão da paragem acaba por chamar a atenção dos turistas, que logo associam ser um lugar de vendas de tours, fazendo desta área grande fluidez nos serviços realizados (Figura 27). Porém, do ponto de vista das territorialidades é um ótimo espaço da cidade para explicar como o território se desenvolve de maneira complexa, passando por comportamentos, códigos e condutas. Foi diagnosticado uma alteração de funcionamento impulsionada pela discussão entre os utilizadores em que os drivers substituíram a forma de vendas, alternando entre as vendas por ordem de chegada para vendas aleatórias. O que se verifica é a passagem de um “contrato antigo” para um “contrato novo”, por outras palavras, agora passa a existir uma nova forma de experimentar este espaço.

Multas e outras ilegalidades

Finalmente, existe o encontro com a fiscalização da PSP, em que os drivers estão em posição de prevaricadores, e o testemunho de outras ilegalidades como furtos,

onde os drivers apenas observam. Por exemplo, no miradouro no início da rua de São Tomé muitas vezes os drivers não encontram vagas na paragem legal e acabam sendo obrigados a estacionar seus veículos nessas áreas, aí aguardando o retorno de seus clientes que vão visitar o miradouro. No entanto, nesse intervalo de tempo, por vezes ocorrem manobras da polícia de trânsito que flagram os drivers estacionados irregularmente (Figuras 29 e 30).



Figura 27: Concentração de Tuks na paragem legal da Praça da Figueira. Setembro 2019. Fotografia do autor



Figura 28: Paragens irregulares por falta de espaço na paragem legal. Agosto, 2019. Fotografia do autor.



Figura 29: Operação multas por paragem ilegal, Agosto, 2019. Fotografia do autor.

Nesta área, assim como no vizinho miradouro de Santa Luzia, encontramos algo mais visível do que em outros lugares da cidade, a circulação de grupos de carteiristas que procuram sempre o melhor momento para furtar os visitantes que visitam o local. Dada minha experiência na atividade, presenciei algumas situações constrangedoras envolvendo os carteiristas furtarem turistas. Também com frequência presenciei polícias “à paisana” nesse espaço em dias da alta temporada. Os drivers estão sempre atentos à presença dos carteiristas, sendo a sua postura totalmente contrária à presença dos carteiristas. É uma área onde a todo o momento se exige atenção, criando hábitos como não deixar objetos ou a chave dos veículos no contato de ignição quando os tukks estão estacionados. Outra postura dos drivers nessas áreas é alertarem os turistas e pessoas que utilizam o espaço sobre os riscos de objetos furtados, alertando sobre alguma bolsa aberta. Caso um carteirista tente furtar um cliente ou objetos no interior de algum tuk, e for apanhado em flagrante, ocorrem retaliações ou linchamento por partes dos drivers e de pessoas em redor. No tempo que tenho trabalhado como driver aconteceu um momento desses. O carteirista foi apanhado em flagrante, houve conflito, porém não foi imobilizado com sucesso, pois os carteiristas costumam andar em grupo (de mulheres e homens) e ajudam-se quando ocorrem situações destas. É também uma área onde muitos músicos de ruas realizam espectáculos, tornando-se um espaço bastante cultural e musical. Em aspectos de territorialidades e lugares, a paragem legal do

miradouro é um verdadeiro ponto de encontro entre os drivers, tanto como miradouro utilizado para recreação por drivers que comumente se fixam em outras partes da cidade, como o “escritório de trabalho” para os que ali angariam vendas. A possibilidade de realizar bons serviços nesse espaço é alta, mesmo não chegando ao nível de espaços como a Sé, a Praça do Comércio ou a Rua do Comércio. Dos maiores frequentadores (drivers) desse espaço notoriamente são brasileiros, portugueses e latino-americanos. Esses drivers têm um perfil mais “sossegado” e descontraído.

Em suma, existe uma série de negociações com a cidade que os drivers realizam em função da afluência turistas, da permissão ou interdição de aí parar, da possibilidade de ser multado e do assumir esse risco em face dos potenciais benefícios, até duma afinidade mais afectiva de ‘ser o meu lugar’, tudo por referência a uma geografia que vai da Sé de Lisboa ao Panteão, de Alfama ao Chiado ou de Belém a Santa Apolónia. No Anexo 7 deixo a descrição de modo detalhado, mas porventura menos analítico, destes locais-chave do universo tuk tuk, como que um guia pessoal. De seguida revisito algumas das questões já abordadas nos capítulos 5 e 6, bem como outras novas, a partir da minha experiência.

7. Uma auto-etnografia móvel ou a análise reflexiva do Universo Tuk Tuk.

Neste capítulo descrevo o universo tuk tuk em Lisboa de modo algo fragmentário e a partir da minha própria experiência. Com base em materiais diversos do caderno de campo, começarei por elencar as sensações e sentimentos com o início da atividade, bem como o perfil de competências que ela requiere, de seguida exponho um dia típico dum driver a partir das suas acções de busca de clientes, antes de ir buscar conexões com a teoria e de finalmente destacar alguns elementos relativos à segurança e à saturação da actividade.

Meu início com os tuk tuk: do convívio social aos primeiros aspectos da territorialidade

Lendo os relatos por mim escritos durante a fase inicial de minha atividade laboral nos tuk tuks, primeiramente senti muita “empolgação” por ter algo novo pela frente, tinha muita expectativa por ser um trabalho que à primeira vista poderia ser descontraído e com boas possibilidades financeiras, tal como muitos comentam superior ao salário mínimo português (no meu caso vale lembrar que sempre exerci trabalhos no ramo da restauração com rendimentos insatisfatórios). Para mim, a experiência começou na última semana de março de 2018. Houve uma formação de condução e dos principais percursos dos serviços/tours a serem feitos, com seus respectivos tempos de duração. A proprietária do tuk tuk fez questão de frisar para não realizar tours nem com tempo abaixo ou superior daquilo que ficou acordado com os clientes. Já nos primeiros dias de trabalho, fui-me lentamente inserindo na comunidade dos “drivers” de tuk tuk e por eu trabalhar nos dias de “folga” de uma proprietária mais experiente (está nos tuks desde 2014), foram-me apresentados alguns drivers do círculo de amizade dela. Houve então um dia, no fim do trabalho, em que estive reunido com outros drivers num bar no Largo do Intendente, e como eu era um novato, foram-me dadas algumas “dicas” sobre como conseguir efetuar bons serviços. Foram-me indicados lugares ou pontos da cidade onde os “drivers” costumavam estacionar para conseguir vender os serviços, com ênfase nas áreas da Praça do Comércio, Rua do Comércio, Sé de Lisboa e Praça do Martim Moniz, enquanto locais mais frutíferos. Foram destacados os contatos que ocorreriam com a polícia de trânsito, alertando-me que eles eram muitos incisivos em registar multas se estivesse estacionado em lugares impróprios. Na minha memória ficou uma pergunta que fiz a uma driver, sobre que fazer quando a polícia viesse ao nosso encontro, e ela foi muito efusiva e respondeu: “Deve-se fugir!” Espontaneamente, perguntei: “Então é como um jogo de vídeo, parecido com o PacMan?” Todos à minha volta deram risadas e afirmaram que sim, e que esse é o espírito do trabalho. Nesse mesmo encontro, outra

situação que me chamou atenção foi um termo muito recorrente na conversa quando eles se referiam aos comportamentos de alguns “drivers” através do termo “dropinar”. Durante a conversa percebi alguns sinais de rancor ou descontentamento entre os “drivers” que foram “dropinados” por outros, mas por outro lado alguns davam risadas irónicas e afirmavam que já haviam feito isso, dando a entender que o outro driver havia “merecido”. No decorrer da conversa, alguns drivers deixaram escapar a “má fama” da paragem da Praça da Figueira, como exemplo de um ambiente mais truculento onde, por vezes, podiam ocorrer conflitos entre os próprios drivers, por conta do ato de “dropinar”.

A pesquisa discutiu muito este tema como um indicador de processos de formação de territórios ou de territorialidades, com destaque para os códigos e condutas de convívio. No capítulo anterior procurei descrever algumas particularidades que levam à formação de territórios, vistas por exemplo no convívio de drivers que mais utilizam espaços como a Praça da Figueira, Rua e Praça do Comércio, Miradouro Portas do Sol ou a Praça do Martim Moniz. Devido ao contacto regular, à rotina, vão-se consolidando espaços associados a um convívio social particular para cada área da cidade. Questões de proximidades culturais e estilo de vida contribuem para o sentimento de pertença em relação aos lugares de escolha dos drivers, porém interagem também aspectos relacionados com as amenidades que cada espaço possui, como ter ou não ter uma fila de paragem legal, o fluxo de turistas ou até mesmo o tipo de estratégia de vendas aí praticada.

Conhecimento de línguas e da cidade como elementos-chave da profissão

Conforme fui estando mais envolvido com a atividade, refleti muito sobre minhas qualidades enquanto “driver” e fui percebendo que havia muitos aspectos a serem melhorados, tal como o domínio em idiomas. Quando iniciei a atividade eu mal conseguia fazer uma comunicação na língua inglesa, sendo essa a principal barreira para eu conseguir realizar mais serviços. Estando mais limitado a clientes de língua portuguesa e espanhola, e no caso de clientes de língua espanhola o tour era realizado em “portunhol”, uma mescla de português e espanhol. Nesse sentido, obriguei-me a praticar a língua inglesa com amigos, que me ajudaram com as primeiras palavras e depois a construir frases mais elaboradas, no intuito de desenvolver uma maior qualidade nos serviços que iria oferecer. Como vimos no decorrer das entrevistas, fica evidente que para ser um bom “driver” é primordial dominar idiomas, visto que estamos em contato direto com turistas de todas partes do globo e o inglês, por ser uma língua mais universal, acaba por ser o principal meio de comunicação. Porém, quando o driver

consegue comunicar no idioma materno do cliente, ocorrem uma maior interação e confiança. Se eu me fosse candidatar para uma empresa de tuk tuk na altura que iniciiei o trabalho como driver de tuk tuk, o meu domínio da língua inglesa pesaria muito para a não contratação dos meus serviços. O que me fez entrar nesta atividade foi a amizade com uma proprietária de um tuk tuk, mas no decorrer da pesquisa percebi que iniciiei atividade em modo semelhante a muitos outros drivers, e hoje em dia consigo comunicar em inglês, espanhol, italiano, ou seja, a atividade laboral construiu para mim uma espécie de escola de idiomas.

Outro desafio nesse início de atividade foi estudar os monumentos da cidade, para assim poder explicar e animar melhor o passeio turístico. Em termos de já conhecer as vias, ruas e avenidas, não encontrei dificuldades em locomover-me pela capital portuguesa. Porém destaco que a atividade contribuiu para um maior conhecimento da cidade. Do ponto de vista da fiscalização, eu sentia muito medo de levar multas e desse modo procurava estar junto às paragens legais. Quando detectava a presença da polícia de trânsito e caso eu estivesse estacionado num lugar não permitido, eu arrancava imediatamente, mesmo que a ação da polícia de trânsito não estivesse interessada nos “tuks”. Portanto, posso dizer que com o passar do tempo fui descobrindo alguns atalhos e caminhos, fui entendendo melhor a dinâmica da cidade e comportamento da polícia de trânsito.

Um dia a ser driver: acções no espaço urbano

Por meio da etnografia móvel procurei considerar as múltiplas possibilidades de encontros, deslocamentos e incertezas que a atividade implica. Essas ações são como uma forma de sentir a cidade, de ter uma perspectiva de quanto movimentada ela está em cada dia, para logo ter um panorama sobre a quantidade de turistas que nela se movimentam. Em baixo mostro uma imagem que representa os meus deslocamentos num dia de trabalho, correspondente, grosso modo, a uma “acção” (Figura 39). Estas ações procuram demarcar pontos que correspondem a aspectos estratégicos do trabalho, que envolvem decisões que descrevo depois em registo de caderno de campo.

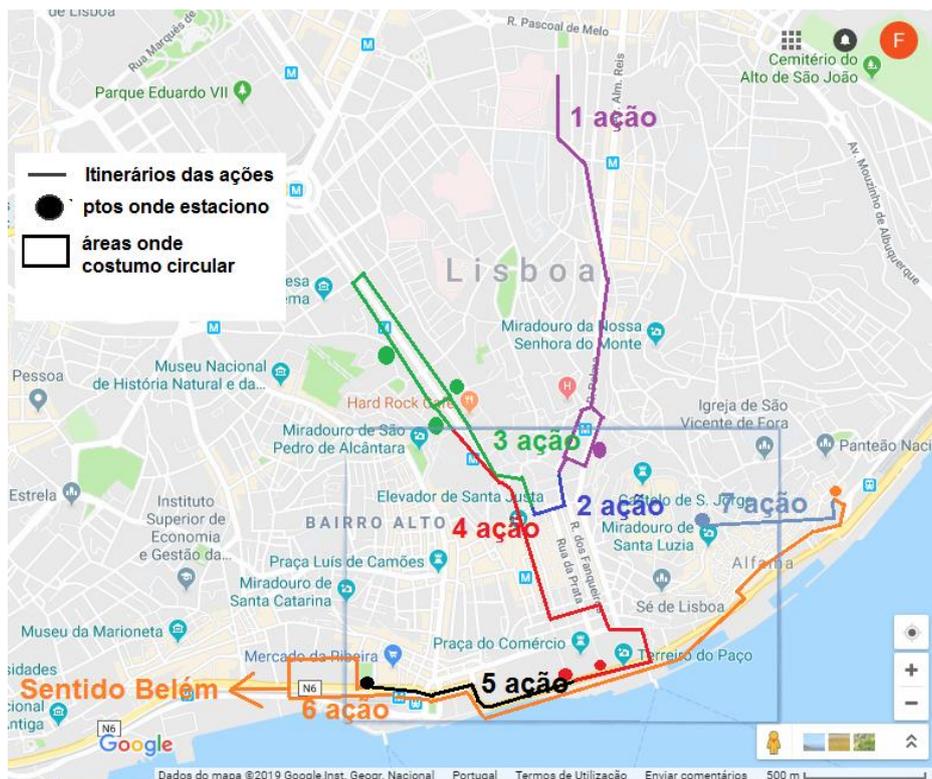


Figura 30: Ações e deslocamentos rotineiros. Elaboração própria a partir de Google Maps.

PRIMEIRA ACÇÃO

A primeira ação inicia-se no bairro da Estefânia onde está localizada a garagem do veículo, e o primeiro deslocamento tem por objetivo ir em direção ao centro da cidade, utilizando a Avenida Almirante Reis como caminho até chegar na Praça Martim Moniz, ótimo espaço para realizar vendas. Caso veja muitos turistas aguardando na paragem do Elétrico 28, reflito se pode ser uma boa opção para estacionar e tentar realizar serviços. Porém, no caso de o espaço apresentar elevada quantidade de “tuks”, reflito sobre as probabilidades em relação à concorrência, e se sentir dificuldades ou estiver numa má posição para estacionar o tuk, procuro iniciar outra acção.

SEGUNDA ACÇÃO

A segunda acção do meu itinerário consiste em observar a área da Praça da Figueira. Difícilmente frequento a paragem na fila da Praça da Figueira, por ser um espaço que apresenta com muita frequência uma saturação de “tuks”. Assim, este deslocamento é mais transitório, não tenho intenção em fixar-me. No entanto, durante esse deslocamento procuro observar como está a paragem do autocarro da “Carristour”, se há muitos turistas a entrar ou aguardar o autocarro e também observar a quantidade

de “tuks” estacionados na fila da Praça da Figueira, para assim conseguir ter uma breve noção sobre a quantidade de “tuks” que estão em atividade na cidade.

TERCEIRA ACÇÃO

A terceira acção do meu itinerário consiste no deslocamento pela Praça do Rossio, Teatro Dona Maria e Estação de Comboios do Rossio. Durante esse deslocamento, procuro estimar a quantidade de pessoas nessa área da cidade para detectar o quanto a cidade está movimentada. Também observo a quantidade de “tuks” estacionados em frente das portas da Estação de Comboios do Rossio e caso haja muitos “tuks” estacionados, associo isso ser um sinal que naquela hora do dia há pouca fiscalização da polícia de trânsito. Em frente da Estação do Rossio não é permitido a paragem de automóveis, e esse é um lugar onde os agentes municipais são mais incisivos em manobras de escoamento e multas passadas. A parte final desse deslocamento tem como foco estacionar em algum ponto interessante para as vendas, assim procuro fixar-me entre o Elevador da Glória e o Cinema São Jorge. Este espaço tem por característica receber grande quantidade de turistas alojados em hotéis nas proximidades e que se deslocam para o centro da cidade a pé. Considero esta área como um lugar de alta probabilidade para realizar serviços. Entretanto coloco na balança a questão da hora do dia, sendo um lugar mais propício para as vendas matinais e até à hora do almoço. Aqui ocorre uma queda significativa de turistas após as 13:00 horas, e nesse sentido acaba ser comum eu não voltar para esse ponto da cidade após esse horário.

QUARTA ACÇÃO

A quarta acção do meu itinerário consiste em descer pela Baixa Pombalina com destino à Ribeira da Naus, por este ser um espaço com muitos turistas. No entanto, é muito comum durante esse deslocamento eu refletir sobre as probabilidades que posso encontrar no Martim Moniz, se observei muitos turistas no ato da minha primeira acção procuro novamente verificar essa área, visto que nela as possibilidades de encontrar uma boa posição em relação às vendas e o risco de multas da polícia de trânsito possui um certo peso nessa decisão. Detectando uma probabilidade remota em efetuar serviços, faço o deslocamento em direção à Ribeira das Naus e, caso não haja uma boa posição, sigo para realizar a quinta acção do meu itinerário.

QUINTA ACÇÃO

A quinta acção do meu itinerário tem como foco encontrar uma boa posição nas proximidades do Mercado da Ribeira (“Time Out Market”). Opto sempre em ir para essa

área depois das 14:00 horas no sentido de efetuar vendas aos turistas que querem fazer “tours” após a hora do almoço e geralmente estou nesse espaço até às 15:00 horas. Caso não tenha sucesso na obtenção de serviços desloco-me para outro lugar da cidade, ou Belém ou para zona do Castelo de São Jorge e Alfama.⁵ Se estiver com fome e não tenha preparado nenhuma refeição em casa (para comer junto ao tuk tuk), vou até um restaurante luso-brasileiro ao lado da Estação da Santa Apolónia, onde é oferecido um desconto no valor da refeição para “drivers” de tuks. Esse restaurante passa a ser um ponto de encontro entre os “drivers”, onde conversamos sobre a cidade, a atividade e outros assuntos. Após a refeição procuro-me deslocar para o miradouro das Portas do Sol, a área com cujos “drivers” mais possuo afinidade. Outra razão para escolher esta área é por ser uma zona onde normalmente ocorrem possibilidades de realizar “transfers” de fim de tarde para o centro da cidade ou para os hotéis ou hostels.

SETÍMA ACÇÃO

A sétima acção consiste na última estratégia do meu itinerário e caracteriza-se por deslocamentos mais variados entre os espaços das zonas históricas e o centro da cidade, realizando esse percurso inúmeras vezes a fim de realizar mais serviços.

Superando essa ordem mais pré-estabelecida induzida pelos percursos rotineiros, foram gerados mapas de fluxos por meio da plataforma Google Maps para ilustrar meu comportamento e diagnosticar de forma genérica que área mais frequento durante o trabalho (Figuras 40-43). Estes mapas mostram que conduzo distâncias que somam de 20 km a quase 60 km por dia de trabalho. As áreas que mais concentram os meus deslocamentos coincidem com o centro histórico de Lisboa e, com menor frequência, o centro histórico de Belém.

⁵ Embora se estiver com um veículo com pouca autonomia de bateria acabo por não ir para Belém.



Figura 31: Deslocamentos em um dia de trabalho I. Elaboração própria a partir de Google Earth e dados da linha do tempo de Google Maps.



Figura 32: Deslocamentos em um dia de trabalho II. Elaboração própria a partir de Google Earth e dados da linha do tempo de Google Maps.



Figura 33: Deslocamentos em um dia de trabalho III. Elaboração própria a partir de Google Earth e dados da linha do tempo de Google Maps.



Figura 34: Deslocamentos em um dia de trabalho IV. Elaboração própria a partir de Google Earth e dados da linha do tempo de Google Maps.

Algum tempo depois dos primeiros passos, já com mais experiência e pensando na relação com a pesquisa, comecei a buscar maiores conexões com a abordagem teórica. Vale a pena lembrar que quando iniciei atividade eu não imaginava desenvolver uma pesquisa nesta temática. Esta fase dá-se após seis meses do meu início na atividade e coincide com o fim da época alta em Lisboa. Ao mesmo tempo, procurei alugar um veículo para ter mais dias de trabalho e autonomia para poder conciliar a pesquisa com o trabalho. Assim, de acordo com a evolução da pesquisa, a minha maneira de condução e de experimentação dos lugares e territórios foi-se alterando, no sentido de estar mais atento a captar processos e fenômenos da temática abordada, que no início passavam mais despercebidos.

Dessa maior atenção à teoria, fui constatando em muitos bairros de Lisboa fortíssimos indícios de gentrificação e turistificação. Foram observados muitos edifícios em estado de venda e edifícios em processo de restauro, tal como vias urbanas e espaços públicos também em processo de regeneração. Em bairros históricos como o Bairro Alto, Graça, Mouraria e Alfama, e até em bairros mais afastados do centro histórico como Arroios ou Campo de Ourique, ficava visível um amplo domínio da especulação imobiliária junto com o desenvolvimento do espaço público e privado, formando um edificado mais voltado para acolher as demandas do turismo (por exemplo com a proliferação de imóveis destinados ao alojamento local, à restauração, etc.) e com a revitalização de áreas seguindo o modelo de Barcelona, como visto no Largo do Intendente ou no Campo das Cebolas.

No Miradouro da Nossa Senhora do Monte, constatei em algumas horas do dia a supremacia de uso pelos visitantes. O Miradouro tem por destaque ser um lugar da cidade que compreende os principais destinos das operadoras do ramo da animação turística. Isso observa-se em dias onde o volume de serviços está em alta intensidade, gerando um ambiente caótico (Figuras 31 e 32). A paisagem desse miradouro, assim como a de outras áreas apresentadas na pesquisa, oscila muito de acordo com as horas do dia, com os serviços de animação turística a pautarem os momentos mais caóticos desses lugares da cidade. Os moradores do bairro da Graça não olham com bons olhos a alta intensidade de visitas ou a presença excessiva de veículos de animação turística no miradouro, e alguns drivers relataram-me insultos por parte dos moradores. São reflexos da gentrificação turística, que pode estar pondo em risco a própria autenticidade dos lugares (Figura 33).



Figura 35: Concentração de Tuks no Miradouro Nossa Senhora do Monte: Retrato da gentrificação turística I. Maio, 2019. Fotografia do autor.



Figura 36: Concentração de Tuks no Miradouro Nossa Senhora do Monte: Retrato da gentrificação turística II. Maio, 2019. Fotografia do autor



Figura 37: Lojistas-costureiras com indumentária tradicional. Retrato da disneyficação I. Agosto, 2019. Fotografia do autor.

O centro histórico de Lisboa é a paisagem da cidade onde mais conseguimos encontrar semelhanças às paisagens de um parque de diversões. A Baixa Pombalina é um ótimo exemplo para ilustrar isso, por expor aspectos do comércio e do consumo como a formação de áreas especializadas para um comércio voltado para a restauração, hotéis, vestuário, lojas de souvenirs e de animação turística. Além dos funcionários dos restaurantes, lojas e hotéis e dos serviços, existem inúmeros trabalhadores informais como artistas de rua que vendem experiências e sentimentos que se canalizam na música, pintura, dança, artes circenses e performativas para animar os visitantes da cidade (Figura 34). Também se encontram vendedores ambulantes, pontos de vendas de diferentes empresas do ramo da animação turística, quiosques de informações, lojas que vendem experiências turísticas, chegando até aos condutores de tuk tuk.



Figura 38: Artista na Rua Augusta. Índio Apache. Retrato da disneyficação II. Agosto, 2019. Fotografia do autor.

A pesquisa esteve atenta a questões relacionadas com a atividade laboral, e foi no Inverno que senti na pele como a atividade do tuk tuk é uma atividade sazonal. Os drivers mais experientes procuram poupar no início da época alta, trabalhando o mais que possam, para assim terem economias quando chegarem os “tempos difíceis”. Os drivers menos experientes e de perfil mais jovem, por outro lado, em parte por desconhecerem o funcionamento da actividade e as quedas de volume de serviços na época baixa, acabam por perder mais facilmente o foco durante a época alta, quando é

necessário aproveitar o turismo e fazer dinheiro: acordar cedo, ir trabalhar cedo, dar tudo de si nessa época do ano. Daí muitos drivers acabarem por mudar de trabalho ou associar um outro trabalho à atividade de tuk tuk nos períodos de baixa temporada. Por exemplo, um driver mudou da atividade do tuk para conduzir um veículo da Uber na época baixa, e outro nos fins-de-semana ou em dias com eventos turísticos relevantes trabalhava no tuk e à noite trabalhava na Uber Eats como “estafeta” numa motocicleta.

São estas relações com a *gig economy* que a vice-presidente da Associação Renovar a Mouraria também identificou, ao salientar que a atividade laboral no tuk tuk foi alternativa para muitas pessoas em situação de desemprego, sobretudo trabalhadores mais jovens. Este ponto possui muita importância e mesmo sem dados quantitativos foi possível diagnosticar a existência dum maior número de trabalhadores jovens, embora existam também trabalhadores de idades mais avançadas, com diversidade em termos étnicos, culturais e de naturalidade. Já sobre o recrutamento, a tendência mais forte é a de que o início na atividade se dá maioritariamente por se conhecer alguma pessoa-chave inserida no ramo. A outra forma de recrutamento para as empresas são os anúncios em plataformas web (Figura 36).

Driver tuk tuk (m/f)

São Vicente, Lisboa, Lisboa | Publicado via App às 17:57, 10 Agosto 2019, ID do anúncio: 590260064



Guia/Driver (M/F) TUK-TUK Lisboa

Alcântara, Lisboa, Lisboa | Publicado às 12:50, 2 Julho 2019, ID do anúncio: 537514483



Nome Empresa: MemóriasSobreRodasLDA Tipo de Emprego: Full-time
Salário: 1500€ - 2000€ Tipo de Contrato: A Definir

A Memórias Sobre Rodas - Tuk Your Memories é uma empresa que funciona apenas com veículos eléctricos de 6 Lugares.

Estamos à procura de colaboradores para a vaga de guia/conductor de tuk tuk em Lisboa!!

Quer ganhar dinheiro dando a conhecer a nossa bela cidade? Fácil, basta mandar o seu currículo vitae, e demonstrar a sua paixão e vontade em trabalharmos juntos.

Figura 39: Anúncios de emprego (2019). Fonte: Olx.pt, destaques meus.

Os anúncios valorizam critérios cognitivos e de personalidade do condutor, porém o ponto de maior atenção que vai ao encontro daquilo que se apresenta no domínio da *gig economy* é a difusão de informações que apresentam uma atividade laboral que envolve experiências e rendimentos atrativos.

Retomando a revisão bibliográfica e especificamente Abraham (2018), pude constatar que a atividade laboral típica da *gig economy*, onde existe um grande distanciamento (até físico) entre as partes envolvidas, é algo que não acontece na atividade tuk tuk, onde existe o contato pleno e direto entre driver e proprietários de veículos. A maioria dos drivers recebe à percentagem e no final da jornada de trabalho entrega o montante facturado aos patrões. Nesse momento, existe um contato direto, muitas vezes gerando-se conversas sobre o funcionamento do dia, os porquês do montante facturado e outros assuntos. Além disso, nas entrevistas ficou constatado que muitos drivers se mostram agradecidos por terem recebido apoios dos respectivos patrões, nomeadamente os imigrantes que tiveram ajuda para legalizar a sua residência em Portugal. De fato, a relação driver e patrão constitui-se como um relacionamento de proximidade, o que é uma realidade diferente da apresentada na maior parte dos trabalhos inseridos na lógica da *gig economy*.

Porém, neste aspecto coincidindo com algumas tendências observadas nesta última, alguns drivers queixaram-se de cobranças e pressões realizadas pelos patrões. A atividade laboral nos tuks favorece a autonomia na gestão do tempo de trabalho, sobretudo para aqueles que compram veículos ou alugam. Muitos drivers revelaram que poder gerir o seu tempo é uma mais-valia da atividade. No entanto, também destacaram as duras jornadas de trabalho, num ambiente que apresenta riscos para a saúde, desde o stress induzido pelo trânsito à pressão por maiores rendimentos e o controle pelos patrões. Abraham (2018) discute algumas fissuras nos direitos trabalhistas derivadas do distanciamento patrão-empregado, e neste sentido as minhas observações e entrevistas apontam que muitos drivers, por não possuírem contrato de trabalho, ficam à margem das leis de protecção social e do subsídio de desemprego e acabam por ser obrigados a trabalhar a recibos verdes (Anexo 5). Outro elemento tem a ver com o controle e monitorização remota do trabalho, que passa pela utilização do whatsapp ou de sensores de peso nos veículos para controlar o empregado, como já se mostrou no capítulo 5.

Segurança e saturação

Num domínio mais individual, o processo de reflexividade permitiu-me sublinhar que através do trabalho eu passei a ter contato com pessoas com as mais variadas culturas e histórias de vida, fossem os drivers ou clientes de meus serviços. Passei a achar tudo o que envolvia a atividade do tuks muito interessante e fui-me inserindo na comunidade. A cada dia que passava, eu estava mais conectado com a imagem de um driver de tuk tuk. Lembro-me quando voltava para casa ou quando me reunia com amigos, grande parte dos nossos assuntos e conversas afunilavam para o universo tuk tuk. Porém, aos poucos estava sendo contaminado, e reflexões sobre aspectos como a segurança dos veículos, as áreas de circulação proibidas, o direito da cidade (das paragens ilegais e legais) acabavam de certa maneira banalizadas em defesa dos tuks. Diante disso, precisei de fazer uma introspecção entre atividade e pesquisa, para então colocar na balança os prós e contras da actividade. Busquei na memória algo escondido a primeira vez que passei de tuk tuk na vida, no ano de 2016, entre a estação do Cais do Sodré e o Nos Alive em Algés, quando eu e amigos fomos abordados por um driver que nos oferecia um serviço de deslocamento até o evento. Lembro-me que de imediato pensei se realmente esses veículos eram seguros, e fiquei reticente, porém convencido e desafiado por amigos acabámos por fazer uma viagem diferente e extrovertida, sendo que o medo com a segurança foi vencido pela emoção. Agora, enquanto driver eu posso dizer que esses veículos não são totalmente seguros, e como em qualquer veículo deve-se praticar a condução defensiva para minimizar as hipóteses de acidentes. Tive que me descontaminar também da ligação negativa entre os tuks e o direito da cidade, embora ainda continue a pensar que algumas medidas de proibição em certas áreas da cidade são excessivas. Mas por outro lado consigo entender que os tuks interferem no funcionamento da cidade, seja por questões de poluição do ar e sonora, seja por questões de congestionamento em áreas residenciais. Também percebo que a saturação de tuks na cidade ou os drivers despreparados para conduzir de maneira mais segura são um problema.

O universo tuk tuk em Lisboa é em parte controverso e especulativo. É controverso porque tem uma dimensão de conflito, proveniente ora do lado das condições de trabalho (informalidade, insegurança e recursos), ora do lado da quantidade de tuks em relação com as outras formas de mobilidade e experiência turística. Também é controverso quanto ao uso da própria cidade, visível nas limitações e restrições de circulação impostas pelos poderes públicos. Depois, é especulativo por estar inserido no campo dos desejos e das experiências para indivíduos (drivers; consumidores; micro-

empresários; moradores da cidade) e entidades (empresas; poderes executivo e legislativo), formando uma gama complexa de atores envolvidos.

Mas é igualmente parte duma economia em crescimento baseada no turismo, envolve a vida de muitas pessoas (trabalhadores, moradores locais e turistas), e para um leque variado de pessoas é uma importante fonte de rendimento. Envolve também a qualidade dos espaços e muitos aspectos culturais. Estamos perante um “universo” relativamente ínfimo, mas que se enquadra numa engrenagem económica, cultural, social, laboral e de planeamento urbano muito mais abrangente. Envolve acordos postulados por diferentes atores do poder público e legislativo, e por isso requer efusiva participação e representatividade política, elemento a que volto no fim da conclusão.



Figura 40: Acesso proibido. Outubro, 2018. Fotografia do autor.

8. Conclusão

Esta tese analisou a organização sócio-económica e as espacialidades associadas ao “universo tuk tuk” em Lisboa a partir duma perspectiva êmica, alcançada através duma ‘auto-etnografia móvel’ por parte de quem trabalha no sector. O conhecimento na primeira pessoa da realidade dos tuk tuks em Lisboa pelo autor desta tese permitiu a observação das recentes transformações espaciais, económicas, políticas e culturais relacionadas com o turismo global que Lisboa tem vivido, bem como da vasta gama de relações que constituem o espaço urbano contemporâneo e que envolvem a turistificação, a gentrificação turística, a disneyficação do espaço urbano e a gig economy, de modo micro-situado.

Num primeiro momento, correspondente ao início do Capítulo 4, deu-se conta da história dos tuks tuks em Lisboa e da sua falta de ligação imediata aos tradicionais riquexós asiáticos e seus sucedâneos de locomoção de baixo consumo de combustível, adaptados a vias ou ruas estreitas típicas de algumas cidades do continente asiático. O tuk tuk tem tido usos ou funções diferentes consoante os países, e no caso de Portugal emergiu como uma alternativa inserida na lógica da animação turística, diferentemente daquilo que ocorre na Ásia, onde esses veículos servem na sua maioria como um meio de transporte particular ou coletivo similar a uma frota de táxis. Nesse momento apresentou-se igualmente a fotografia institucional do sector e as suas entidades representativas.

Num segundo momento, reflectido na passagem entre os Capítulos 4 e 5 e reportando à pergunta de partida desta tese, apresentou-se o “Universo tuk tuk” em Lisboa do ponto de vista de uma atividade que, por um lado, é um elemento da gentrificação turística, visto que atua na produção espacial com prejuízos para a qualidade de vida do morador local, sendo também um objeto de consumo de uso mais seletivo, direccionado para o turista; e, por outro, que também pode ser uma válvula de escape económica para produzir e reproduzir capital, além de absorver muitos trabalhadores desempregados, em particular jovens e estudantes. A ligação da atividade dos tuk tuks ao conceito de gentrificação turística é inegável. Anteriormente, porém, houve que entender o conceito de gentrificação e a sua evolução específica em Lisboa, muito associada ao declínio da população local por dificuldades em viver em áreas que apresentam forças que propiciam o consumo turístico, o que por sua vez afeta diretamente a qualidade de vida do morador local, tornando o lugar da cidade onde se habita stressante. A bibliografia aponta uma maior especulação imobiliária em bairros

tradicionais da cidade, com transformações no comércio e áreas especializadas para fins do consumo turístico. Diante disso, produzem-se impactos e interferências no direito à habitação e na coesão social. A relação entre a gentrificação turística e a atividade dos tuk tuks vê-se no processo que atende à demanda de usuários de classe mais abastada e de consumidores transnacionais, sendo que também se co-relaciona com os espaços da cidade que já estão (ou estavam) dominados por práticas de consumo.

Num terceiro momento, a reflexão buscou conexões com o conceito de *dysneyficação*, onde o espaço se transfigura a partir das práticas de consumo, como que vestindo uma roupa nova para cada evento que ocorre em certa altura na cidade. No Capítulo 6 foram apresentadas as áreas da Baixa Pombalina com maior volume de atividade de tuk tuks, e as territorialidades que aí se desenvolvem, e no Capítulo 7 mostrou-se, entre outras coisas, que são espaços cada vez mais *dysneyfificados* por apresentarem um enorme volume de funções voltadas para a ‘experiência’ de animação turística. Uma dimensão que persistiu ao longo dos dois últimos momentos foi a minha atenção persistente e recorrente à territorialidade do sector, seja em termos geográficos (onde ela existe), seja em termos estritamente territoriais (como se disputa o espaço urbano).

Trabalho divertido e bem pago ou precário e imprevisível?

Depois, a observação de terreno diagnosticou muitas proximidades com o conceito (e a realidade) da *gig economy* enquanto forma de descrever a organização laboral do universo tuk tuk, algo avançado no capítulo 2 e visível do Capítulo 4 ao Capítulo 7. Primeiro, por ser uma atividade que procura seduzir muitos trabalhadores, sugerindo um trabalho divertido e com maiores rendimentos do que o salário mínimo português. Segundo, por dar suporte à atividade laboral que pode ocorrer com grande autonomia e uma gestão individualizada do tempo, embora estes aspectos dependam da posição em que o driver se encontra, ou seja, se ele é proprietário ou se trabalha por conta de outrem. Terceiro, é uma atividade que exige jornadas de trabalho com muitas horas, com níveis elevados de exaustão e contatos adversos encontrados no terreno. Quarto, a pesquisa mostrou que existem muitos mecanismos tecnológicos e estratégias que os empresários utilizam para estabelecer um maior controle das ações que os drivers desempenham. Quinto, foi diagnosticada também grande presença de trabalhadores jovens, sem deixar de existir a presença de trabalhadores com idades mais avançadas. Finalmente, deu-se conta de que nem tudo na actividade tuk tuk segue à letra o paradigma da *gig economy* como estabelecida por plataformas como a Uber ou o Airbnb: ao contrário destas, na atividade tuk tuk existe um contato pleno entre

drivers e empresários. Mesmo assim, acaba igualmente por ser um trabalho precarizado por compreender um grande distanciamento entre as práticas laborais e as leis do trabalho e da segurança social.

Entre a aposta temporária e o projeto de vida

Além disso, as entrevistas com trabalhadores e empresários da atividade permitiram densificar a análise provinda do conhecimento êmico e situado. Com particular ênfase nos aspectos da atividade laboral, dos lugares e do espaço da cidade, as entrevistas realizadas atingiram diferentes nacionalidades além da portuguesa, sendo isso indício da multiculturalidade da actividade, bem como histórias de vidas distintas entre os drivers entrevistados. Outro ponto importante foi que se conseguiu descortinar diferentes perspectivas relativamente ao trabalho, sendo uma mais voltada ao cunho temporário e outra mais voltada ao cunho regular. Alguns drivers defendem que a atividade dos tuks tem de ser como um estágio temporário, uma etapa das nossas vidas, pois existem anseios de realizarem seus projetos pessoais fora da atividade dos tuk tuk. Outros encaram a atividade tuk tuk como foco principal do seu projeto pessoal de vida e realizam profundos investimentos para assim estruturarem uma fonte principal de rendimento. No meio, existem drivers que apontam a atividade enquanto função secundária, como um complemento para o rendimento, combinada com outros trabalhos.

A pesquisa registou experiências laborais anteriores de entre os drivers e observou uma panóplia de funções, desde aquelas que envolvem trabalhos mais manuais, como por exemplo artesanato, a pessoas que atuam na prestação de serviços e diferentes ramos do terceiro setor. Além disso, fica constatado que a atividade tuk tuk, para muitos drivers, inclusive para mim, apareceu como uma oportunidade do acaso partindo de indicações de amigos, que facilitaram contatos e indicações para entrevistas de trabalho. Porém, foi também detectado que alguns drivers tiveram iniciativa própria em procurar diretamente proprietários de veículos, por estarem motivados por ser um trabalho diferente dos convencionais. Em ambas as situações, a sugestão da atividade tuk tuk gerar rendimentos superiores ao salário mínimo em Portugal foi um dos aspectos chamativos.

O que é ser driver: descrição e preocupações

Quando questionados sobre o que é ser driver de tuk tuk, os entrevistados deixaram escapar muitos aspectos e particularidades da atividade laboral e da estrutura

política e urbana da cidade, que já abordei no Capítulo 5 mas passo a apresentar de modo sumário:

- Aspectos físicos: os drivers indicaram as adversidades climáticas como importante fator que leva o driver a experimentar situações que exigem maior resistência e que tem impacto negativo na qualidade de vida.
- Aspectos psicológicos: os drivers salientam que é necessário haver equilíbrio emocional em relação aos imprevistos que podem ocorrer num dia de trabalho. Entre os qualificativos citados pelos drivers predominam: paciência; comunicabilidade; concentração; resistência; ansiedade; e “stress”.
- Aspectos econômicos: os drivers salientam a instabilidade proveniente da variação no rendimento, estando este condicionado pela sazonalidade da economia dos tuk tuks.
- Aspectos de trabalho: os drivers enfatizam sentimentos provindos da exigência da atividade. Entre os qualificativos citados pelos drivers predominam: exaustivo; gratificante; divertido; e rentável. Diante disso, revelam uma forma de experimentar o trabalho que está enraizada na forma de experimentar a cidade: os drivers referem muito a beleza icônica de Lisboa, as condições estruturais do trânsito e as pessoas que transitam na cidade. Os drivers apontam as suas múltiplas funções: conduzir; vender; animar; e informar. A proximidade entre a função de animar e informar pode levar a estratégias de formação de alianças entre um driver e um proprietário de algum tipo de comércio, com as sugestões dos drivers para os turistas sobre restaurantes e bares terem em troca ofertas e descontos nas refeições. Além disso, alguns drivers destacam o controle das suas acções por mecanismos tecnológicos que seus patrões instalam no veículo de trabalho.
- Aspectos de conhecimento: os drivers apontam ser determinante no desempenho da atividade possuir conhecimentos de cultura geral, história e história de Lisboa e idiomas. Não foi detectada nenhuma exigência para a atividade tal como a frequência de cursos de capacitação para guia turístico.
- Aspectos da fiscalização/polícia de trânsito: os drivers sugerem que entender a dinâmica da cidade e os limites das áreas onde a circulação de tuk tuks é permitida; saber comunicar com a polícia e encontrar o respeito mútuo; evitar lugares proibidos e risco de levar multas; são capacidades essenciais para o desenvolvimento da actividade.

- Aspectos de conduta e convívio: os drivers apontam que ter respeito para com outros drivers e não os prejudicar em termos de vendas desleais é importante. A esse respeito, a prática de atrapalhar uma venda de determinado driver é concebida como altamente desviante, tendo termo próprio, o dropinar que vem do surf.

Autenticidade do serviço: Multiculturalidade e flexibilidade

A multiculturalidade entre os drivers aparece como importante vetor para a qualificação do serviço e abrir maiores horizontes no tocante à aproximação do público-alvo. Visto que Lisboa recolhe turistas de todas as partes do mundo, o perfil multicultural dos drivers favorece a comunicação e a interação por afinidades culturais e linguísticas. Somado a isso, o elemento proximidade é importante, uma vez que além de conduzirem os drivers estão aptos a informar e interagir de forma muito mais ampla e intimista com os turistas do que outros serviços de animação turística. O elemento flexibilidade surge por acréscimo, quando por exemplo são solicitados para um serviço mais especializado ou ajustado aos desejos dos consumidores. Outro elemento interessante é ser uma atividade que abriga tanto trabalhadores de idade mais baixas como os de idade mais avançadas que ajuda em maior qualidade aos serviços, ao ampliar perfis de drivers mais adequados às necessidades dos clientes, visto que podem optar em realizar um passeio com um condutor de diferentes faixas etárias.

Por uma regulamentação democrática e participativa

Quando drivers e empresários referiram a regulamentação, observou-se que para eles esta passa essencialmente pela substituição de tuk tuks movidos a motores de combustão para motores elétricos, no intuito de contribuir com uma atividade mais ecológica, embora salientassem também aspectos do nível estrutural e funcional da cidade. Admitiram que os tuk tuks, ou a sua saturação, interferem na qualidade do espaço urbano, mas também na qualidade do próprio trabalho, muito marcado pela existência de áreas proibidas à circulação dos tuks e a falta de espaços legais de angariar clientes. A pesquisa não conseguiu ter dados concretos sobre o número de veículos e operadores turísticos na cidade (talvez sejam 750), mas de modo intuitivo percebe-se a necessidade duma gestão integrada e participativa do sector, a construir pelos seus diversos atores. Caso contrário, poderá ocorrer a formação de monopólios de empresas de animação turística. Neste aspecto, a pesquisa traçou paralelos com a forma e como foram desenvolvidas as leis de alojamento local e as novas leis de arrendamento de imóveis, visto que cada vez mais em Lisboa promotores imobiliários e grandes empresários vêm-se beneficiando e rentabilizando em detrimento da população local e do uso do espaço urbano.

Por estas razões a pesquisa que aqui apresento pode ser um passo inicial que, embora modesto e bastante subjectivo fornece uma primeira fotografia do sector e pode contribuir para futuros estudos sobre os tuk tuks, em particular, mas também sobre processos onde predominem fenómenos desenvolvidos pela actuação do turismo massivo. Ao ter posto em evidência o jogo de relações que fez aparecer o “Universo tuk tuk” em Lisboa, esta pesquisa tanto mostrou a lógica da produção espacial à escala global, vista por exemplo nas estratégias delineadas para enfrentar a crise financeira mundial, como à escala local, vista por exemplo no uso do espaço pelos tuks ou nas relações de convívio social internas ao sector, e de conflito com o exterior.

O conhecimento êmico do sector

O principal contributo desta pesquisa é o registo do conhecimento êmico do “Universo tuk tuk” em Lisboa, possível por eu estar inserido e desenvolver uma atividade laboral conduzindo um tuk tuk na cidade. Tal propiciou um contato mais próximo com os drivers e empresários, e desse modo foi possível captar de forma mais detalhada os sentidos e sentimentos que envolvem a atividade. Pude então, de forma reflexiva, desenvolver uma crítica e correlacionar aspectos e fenómenos no espaço, no território e no lugar. No entanto, devo reconhecer algumas limitações da pesquisa, sobretudo em termos da metodologia adotada. Precisamente por estar inserido numa atividade laboral frenética e imprevisível, não pude desenvolver um registo tão frequente e rotineiro de observações como queria. Para remediar essa situação, utilizei a estratégia de fazer um pequeno giro rotineiro sempre que iniciava o trabalho, de manhã, observando fenómenos e comportamentos em determinados espaços da cidade. Desse pequeno giro rotineiro aliado às experiências imprevisíveis que ocorreram, as minhas observações foram vendo as dinâmicas da transformação do espaço da cidade, sem deixar de também experimentá-la e entender a complexidade que faz dela um espaço fragmentado, segregado e com inúmeros campos de conflitos. Isso reforçou a definição do universo tuk tuk em Lisboa, por ser uma pesquisa que mergulhou por dentro dos ambientes externo e interno da atividade e que teve atenção ao contexto que levou à turistificação do espaço urbano e à gentrificação turística, contribuindo também para compreender fenómenos relacionados com o trabalho, a política local, o direito da cidade, do planeamento e da gestão do território, e finalmente reflectir sobre as espacialidades formadas em decorrência da dinâmica que se manifesta neste universo.

BIBLIOGRAFIA

ABRAHAM, K. (2018) Measuring the Gig Economy: Current Knowledge and Open Issues Katharine G. Abraham, John C. Haltiwanger, Kristin Sandusky, and James R. Spletzer NBER Working Paper No. 24950 August 2018 JEL No. J40, J46

ABRAHAM, K.; TAYLOR, S. (1996) "Firms" use of outside contractors: theory and evidence "Journal of labor economics. 394-424

ADAMS, T. E; ELLIS, C.; HOLMAN J., S. (2017). *Autoethnography The International Encyclopedia of Communication Research Methods*. Jörg Matthes (General Editor), Christine S. Davis and Robert F. Potter (Associate Editors).

ALVES, P.; POÇAS, L. E; TOMÉ, R. (2013). *A crise do emprego jovem em Portugal e a negociação colectiva*. Universidade da Beira Interior. Anais do XV Encontro Nacional de Sociologia Industrial, das Organizações e do Trabalho. Relações Sociais em Tempo de Crise: Trabalho, Emprego e Justiça Social. Covilhã.

ANDERSON, L (2006): Analytic Autoethnography Leon Anderson Journal of Contemporary Ethnography Volume 35 Number 4 August 2006 373-395.

APECATE (2018): "Serão os Tuk-Tuk o problema?". Por, António Marques Vidal - Presidente da Direcção da APECATE. Disponível em: <http://apecate.pt/serao-os-tuk-tuk-o-problema/>

APPADURAI, A. (1996). *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis. University of Minnesota Press

ASHWORTH, G.; PAGE, S. J. (2011). *Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes*, Tourism Management, 32.1, 1–15 doi:10.1016/j.tourman.2010.02.002

ATKINSON, R. (2008). *Commentary: gentrification, segregation and the vocabulary of affluent residential choice*, SAGE Publications, Urban Studies Journal Limited, vol. 45, n.º 12, 2626-2636

ATKINSON, R. (2003). Domestication by Cappuccino or a revenge on urban space? Control and empowerment in the management of public spaces. *Urban Studies*, v. 40, n. 9, pp. 1829-1843.

ATKINSON, R E BRIDGE, G (2005). *Gentrification in a global context: the new urban colonialism*. Londres, Routledge

BAPTISTA, L. V; NOFRE, J; JORGE, M. 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, pp. 14-32

BARATA-SALGUEIRO, T; MENDES, L; GUIMARÃES, P. (2017). "Tourism and urban changes: lessons from Lisbon", in M. Gravari-Barbas e S. Guinand (eds), *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises. International Perspectives*, New York, Taylor & Francis, pp. 255-275.

BLOK, A. (2010). "Mapping the super-whale: towards a mobile ethnography of situated globalities". *Mobilities*, vol. 5, no. 4, pp. 507–528.

BOCHNER, A. P.; ELLIS, C. (2016). *Evocative autoethnography: Writing lives and telling stories*. Walnut Creek, CA: Left Coast Press.

BOURDIN, A. (1979). Restauration réhabilitation : l'ordre symbolique de l'espace neo-bourgeois. *Espaces et Sociétés*, n. 30/31, pp. 15-35.

BRITO-HENRIQUES, E. (2003). "A cidade, destino de turismo". *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, XIX (1), 163–172.

BRUNER, E. M., (1996). "Tourism in the Balinese Borderzone, em *Displacement, Diaspora, and Geographies of Identity*". Durham and London, Duke University Press

BRYMAN, A. (2004), *The Disneyization of society*, New York, Sage.

BURGESS, ROBERT G. 1997 (1994). *A Pesquisa de Terreno*. Oeiras: Editora Celta.

CACHINHO, H. (2006) O comércio retalhista: da oferta de bens às experiências de vida. In Medeiros C A (coord.) *Geografia de Portugal: actividades económicas e espaço geográfico*. Círculo dos Leitores, Lisboa, 3: 264-331.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2010). Relatório 4 – "Desenvolvimento Económico. Estratégia para a Reabilitação Urbana em Lisboa 2011-2024", Lisboa

CML. (2012), Programa Estratégico LX-Europa2020 – Lisboa nos Próximos Programas Comunitários, Lisboa, CML

CÓCOLA-GANT, A. (2018). "Tourism gentrification", in L. Lees and M. Phillips (eds.), *Handbook of Gentrification Studies*, Cheltenham and Northampton, UK, Edward Elgar Publishing, pp. 281-293. - (2016), "Holiday rentals: The new gentrification battlefront", *Sociological Research Online*, 21(3), pp.1- 9

CÓCOLA GANT, A. (2015). Tourism and commercial gentrification. RC21 International Conference "The Ideal City: between myth and reality. Representations, policies, contradictions and challenges for tomorrow's urban life" 27-29 August, Urbino.

- COHEN, E. (1979). "A Phenomenology of Tourist Experiences", British Sociological Association, SAGE Publications, Sociology, 13-179
- COHEN, E., (1988). "Authenticity and Commoditization in Tourism", Annals of tourism research, vol.15 (3)
- COSTA, P.; LOPES, R. (2011). "Padrões locativos intrametropolitanos do cluster da cultura: a territorialidade das actividades culturais em Lisboa, Barcelona e São Paulo", REDIGE – Revista de Design, Inovação e Gestão Estratégica, Vol. 2, n. 02, 2011, pp. 196-244.
- COSTA, P; LOPES, R., (2012). "Urban design, public space and the dynamics of creative milieus: a photographic approach to Bairro Alto (Lisboa), Gracia (Barcelona) and Vila Madalena (São Paulo)", AESOP 2012 Conference, 10-14 July 2012, Ankara, Turkey
- CRESSWELL, T (2006) "On the move: mobility in the modern Western world", Routledge, New York.
- CRICK, M. (1989). "Representations of International Tourism in the Social Sciences: Sun, Sex, Sights, Savings and Servility". Annual Review of Anthropology, 18, 307-44
- DAVIES, C. A. (1999). *Reflexive ethnography: A guide to researching selves and others*. London: Routledge.
- DEMO, P. (1995). Metodologia Científica em Ciências Sociais. São Paulo: Atlas.
- DINHEIRO VIVO/LUSA (2017): "Regulamento dos Tuk Tuk em Lisboa só depois das eleições". Por Redação. 11/07/2017. Disponível em: <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/regulamento-dos-tuk-tuk-em-lisboa-so-depois-das-eleicoes/>
- DUBE, A.; KAPLAN, E. (2010). "does outsourcing reduce wages in the loow-wage servisse occupations? Evidence from janitorns and guards" industrial and a labor realtions review. 287 -306
- ELLIS, C. (2004). *The ethnographic I: A methodological novel about autoethnography*. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.
- FEIO, C.; BRITO-HENRIQUES, E. (1991). O turismo nas políticas recentes de desenvolvimento regional: o caso português.
- FERNANDES, J.; CARVALHO, L; CHAMUSCA, P.; GAGO, A; MENDES, T. (2019). Lisboa e Airbnb. Porto, Book Cover.
- FERRELL, J. (2001). Tearing Down the Streets: Adventures in Urban Anarchy. New York, Palgrave.

FINCH, J. (1984). "It's great to have someone to talk to" ethics and politics of interviewing in Bell C, and Roberts, H (ed) *Social Researching: politics, problems, practice*. London Routledge

FORT, T. (2017). "Technology and production fragmentations: domestic versus foreign sourcing" *review of economic studies*. 650-687

FÜLLER, H; MICHEL, B. (2014). "*Stop Being A Tourist! New dynamics of urban tourism in Berlin*" - Kreuzberg. *International Journal for Urban and Regional Research*, 38(4), 1304–1318.

FULLER, L.; SMITH, V. (1991) Consumers' reports: management by customers in a changing economy. *Work, Employment and Society* 5(1): 1–16.

GAGO, A & COCOLA-GANT, A. (2019). O alojamento local e a gentrificação turística em Alfama, Lisboa. In: Santos, Ana Cordeiro (org.). *A nova questão da habitação em Portugal: uma abordagem de economia política*. Lisboa: Actual, pp. 143-170

GOLDSCHMIDT, D.; SCHMIEDRE, J, F. (2017). "The rise of domestic outsourcing and evolution of german wage structure" *Quarterly Journal of economics*. N 123, 1165-1217.

GONÇALVES, C. (2005). "*Evoluções recentes do desemprego em Portugal*", *Sociologia*, 15, pp. 125-163.

GOTHAM, K. F. (2005). "*Tourism gentrification: the case of New Orleans*" *Vieux carre (French Quarter)*. *Urban Studies*, 42(7), 1099–1121.

GREEN, J.L.; DIXON, C.N.; ZAHARLICK, A. (2005) "*A Etnografia como uma lógica de investigação*". Trad. Adail Sebastião Rodrigues Júnior e Maria Lúcia Castanheira. Revisão técnica de Marcos Bagno. *EducaçãoemRevista*, v. 42, p.13-79.

HALL, T. (1998). *Urban geography*. Londres, Routledge.

HALL, J.; KRUEGER, A. (2018) "An analysis of the labor market for uber's drivers-partners in the United States" *ILR Review*, n 71, 705-732.

HARVEY, D. (2011). "*O enigma do capital: e as crises do capitalismo*"; tradução de Joao Alexandre Peschanski. - Sao Paulo, SP: Boitempo.

_____ (2012). *Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution*. Londres, Verso.

_____ (2014). *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Oxford, Oxford University Press.

_____ (2005). El arte de la renta: la globalización y la mercantilización de la cultura. In D. Harvey, & N. Smith, *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura* (pp. 29-57). Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona e Museu d'Art Contemporani de Barcelona.

HURST, E.; PUGSLEY, B. (2011) "what do small businesses do?" *Brooking papers an economic actvity fall*.

INE (2017) - *Estatísticas do Turismo 2017*. Editor: Instituto Nacional de Estatística, I. P., Lisboa.

JANSEN-VERBEKE, M. (1995). "*A regional analysis of tourist flows within Europe*". *Tourism Management*, 16, pp. 73-82.

JENKS, C; NEVES, T (2000). "*A walk on the wild side: urban ethnography meets the Flâneur*", *Cultural Values*, vol. 4, no. 1, pp. 1–17.

JORNAL I SAPO (2018): "Tuk Tuks. A regulação que tarda a chegar". Por: Ricardo Cabral Fernande.01/04/2018. Disponível em: <https://ionline.sapo.pt/artigo/606390/tuk-tuks-a-regulacao-que-tarda-em-chegar?seccao=Portugal>

JORNAL PÚBLICO (2012): "*Descobrir cidades à boleia de um "tuk-tuk". Estes veículos motorizados de três rodas chegaram este Verão a Lisboa e ao Porto. São uma alternativa versátil e ecológica*". 7 de Outubro de 2012. Disponível em: <https://www.publico.pt/2012/10/07/p3/noticia/descobrir-cidades-a-boleia-de-um-tuktuk-1814807>

JORNAL NEGÓCIOS (2019a), "Tuk tuks em Lisboa sem lei nem roque há seis anos" Por, Salomé Pinto. 29/03/2019. Disponível em: https://www.jornaldenegocios.pt/economia//detalhe/tuk-tuks-em-lisboa-sem-lei-nem-roque-ha-seis-anos?ref=salome-pinto_BlocoArtigos

JORNAL NEGÓCIOS (2019b): "Condutores de tuk tuks em luta por um selo de qualidade". Salomé Pinto. 21/05/2019. Disponível em: <https://www.jornaldenegocios.pt/economia/detalhe/condutores-de-tuk-tuks-em-luta-por-um-selo-de-qualidade>

KEHOE, A. (1991). "Christian Contradictions and the World Revolution: Letters to my Son.", Irlanda, Glendale publishing.

LAURIER, E (2004). "*Doing office work on the motorway*", *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no. 4–5, pp. 261–277.

LAURIER, E.; LORIMER, H (2012). "*Other ways: landscapes of commuting*", *Landscape Research*, vol. 37, no. 2, pp. 207–224.

LAW, C. (2002). *“Urban tourism: The visitor economy and the growth of large cities”*. London: Continuum.

LEES, L. (2008). *“Gentrification and Social Mixing: Towards an Inclusive Urban Renaissance?”*. *Urban Studies*, 45 (12), pp. 2449-2470.

LE FEVRE, J. (2010): “Thailand’s never-die tuk-tuks now a global export”. Cnn Travel. 14 October, 2010. Disponível em: <http://travel.cnn.com/bangkok/play/thailands-never-die-tuk-tuks-now-global-export-928391/>

MACCANNELL, D. (1999). *“The tourist, a new theory of the leisure class”*. Berkeley, Los Angeles, London, University of California Press

MALHEIROS, J; CARVALHO, R; MENDES, L. (2012). *“Etnicização residencial e nobilitação urbana marginal: processo de ajustamento ou prática emancipatória num bairro do centro histórico de Lisboa?”*, *Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, (1), pp. 97-128.

MAYER, M. (2007). “Contesting the neoliberalization of urban governance”. In: LEITNER, H. et al. (eds.). *Contesting neoliberalism urban frontiers*. Londres, Guilford Press.

MENDES, L (2011). *“Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado”*, *Cadernos Metrópole* 26, pp. 473-495. - (2014a), “Da gentrificação marginal enquanto movimento urbano crítico: Evidências empíricas de um bairro histórico de Lisboa, Bairro Alto”, *Revista Iberoamericana de Urbanismo* 9, pp. 29-46.

MENDES, L (2014). *“Gentrificação e políticas de reabilitação urbana em Portugal: uma análise crítica à luz da tese rent gap de Neil Smith”*, *Cadernos Metrópole* 32, pp. 487-511. doi: 10.1590/2236-9996.2014-3209.

MENDES, L. (2018) *“The Panacea of Touristification as a Scenario of Post-Capitalist Crisis”*, in I. David (ed.), *Crisis, Austerity, and Transformation: How Disciplinary Neoliberalism Is Changing Portugal*, Lanham, MA, Lexington Books, pp. 25-48.

_____ (2017). Gentrificação, financeirização e produção capitalista do espaço urbano. *Cadernos Poder Local*, n. 8, pp. 56-86.

_____ (2016). “What can be done to resist or mitigate tourism gentrification in Lisbon? Some Policy Findings & Recommendations”. In: GLAUDEMANS, M. e MARKO, I. (eds.). *City making & tourism gentrification*. Tilburg, Stadslab, pp. 34-41.

MORAN, J. (2007), *“Early Cultures of Gentrification in London, 1955-1980”*, SAGE Publications, The Urban history Association, *Journal of Urban History*, 34-101

- MULLINS, P. (1991). "Tourism urbanization. *International Journal for urban and regional Research*", 15(3), 326–342.
- NOVOA, A. (2015). Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*. Vol. 9, No. 1.
- OAKLEY ANN IN ROBERTS, H. (1981). "Doing feminist research" London. Routledge
- PECK, J. e WHITESIDE, H. (2016). "Financializing the entrepreneurial city". In: SCHÖNING, B. e SCHIPPER, S. (eds.). *Urban austerity: impacts of the global financial crisis on cities in Europe*. Berlim, Theater der Zeit, pp. 21-39.
- PECK, J.; THEODORE, N. e BRENNER, N. (2013). Neoliberal urbanism redux? *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 37, n. 3, pp. 1091-1099.
- PETRONILLI, F. (2016). *Em breve estarás aqui* [VHS, DVD]. Disponível em: <https://vimeo.com/182015533>.
- PECK, J. (2013). Explaining (with) neoliberalism. *Territory, Politics, Governance*, v. 1, n. 2, pp. 132-157.
- PT JORNAL (2015): "Lisboa está a favor, ou contra, os tuk tuk?". Por Bruno Neves. 29 Outubro 2015. Disponível em: <https://ptjornal.com/lisboa-esta-a-favor-ou-contra-os-tuk-tuk-54904>
- QUIVY, R., & CAMPENHOUDT, L. V. (2008) Manual de Investigação em Ciências Sociais. Trajectos 17. Editora Gradiva Publicações S.A.
- REIS, J (2013) A anatomia da crise: indentificar os problemas para construir as alternativas – 1º relatório preliminar do observatório sobre crises e alternativas. Centro de estudos sociais. Universidade de Coimbra.
- ROBERTS. P; SYKES. H; GRANGER. R. (2016). *Urban regeneration*, New York, Sage.
- RODRIGUES, D; SALGUEIRO, T.B (2002). "Lisboa e a Nova Economia: Desafios para a Gestão", comunicação apresentada ao IX Encontro da APDR, "Nova Economia e Desenvolvimento Regional", Lisboa, FCSH-UNL, 27-29 Junho 2002
- RODRIGUES, W. (2010). "Cidade em Transição, nobilitação urbana, estilos de vida e reurbanização em Lisboa". Lisboa, Celta Editora
- RODRIGUES, W. (1992a). Urbanidade e novos estilos de vida. *Sociologia, Problemas e Práticas*, n. 12, pp. 91-107.

_____ (1992b). *Retorno à cidade e emergência de novos estilos de vida. O fenômeno “gentrification” como exemplificação*. Lisboa, ISCTE.

RTP (2019): “Os 700 Tuk tuks que circulam em Lisboa vão ter novas regras em setembro”. Por Arlinda Brandão. 26/06/ 2019. Disponível em: https://www.rtp.pt/noticias/reportagem/os-700-tuk-tuks-que-circulam-em-lisboa-va-ter-novas-regras-em-setembro_a1162929

SANTOS, L. (2014). *“Desenvolvimento de Soluções Mobile para o Banco de Portugal”*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Informática. Universidade de Lisboa.

SANTOS, M. (1996) *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.

SANTOS, N. (2014). *“Turismo e cidades: conhecer o turista para valorizar a oferta do turismo cultural urbano”*. In Cunha, L. & Jacinto, R. (Coord.), *Paisagens e dinâmicas territoriais em Portugal e no Brasil. As novas geografias dos países de língua portuguesa* (451-477). Iberografias, 26, 451-477.

SASSEN, S. (2009). *“Intervenciones públicas en ciudades masivas hoy”*. Obtido em 2013, de madridabierto: <http://madridabierto.com/es/textos/2009/realizarintervenciones-publicas-las-grandes-ciudades-hoy.html>

SEIXAS, J. TULUMELLO, S.; CORVELO, S.; DRAGO, A. (2015) “Dinâmicas sociogeográficas e políticas na Área Metropolitana de Lisboa em tempos de crise e de austeridade” *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 17, n. 34, pp. 371-399.

SHARPLEY, R.; (1994). *“Tourism, Tourists and Society”*. Huntington, Elm publications

SIMONI, V. (2011). *“Touristic encounters and relationships: anthropological perspectives”*. Lisbon, Centre for Research in Anthropology (CRIAUIUL)

SMITH, N. (1996). *“The new urban frontier, Gentrification and the revanchist city”*. London and New York, Routledge

SMITH, N. (2009). “Ciudades después del neoliberalismo?”. In: SMITH, N.; OBSERVATORIO METROPOLITANO; ROLNIK, R.; ROSS, A. e DAVIS, M. (eds.). *Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico*. Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 9-30.

_____ (2005). “El redimensionamiento de las ciudades: la globalización y el urbanismo neoliberal”. In: HARVEY, D. e SMITH, N. (eds.). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 59-78.

SOJA, E. (1989) – *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso, London.

- SPIROU, C. (2011). *“Urban Tourism and urban change, cities in a Global Economy”*. New York and London, Routledge, Taylor and Francis Group
- THOMAS MØLLER PEDERSEN – Ape History. Disponível em: <https://www.ape50.se/>
- URRY, J (2002), *“The tourist gaze ”*. London, Thousand Oaks, New Delhi, Second Edition, SAGE Publications
- URRY, J. (1995). *“Consuming Places”*. London: Routledge.
- WACQUANT L (2008) Relocating Gentrification: The Working Class, Science and the State in Recent Urban Research. *International Journal of Urban and Regional Research* 32(1): 198–205.
- WACQUANT, L. (2012). Three steps to a historical anthropology of actually existing neoliberalism. *Social Anthropology*, v. 20, n. 1, pp. 66-79.
- WATTS, L (2008). *“The art and craft of train travel”*, *Social & Cultural Geography*, vol. 9, no. 6, pp. 711–726.
- WATTS, L; LYONS, G (2011). *“Travel Remedy Kit: interventions into train lines and passenger times”*, in M, Büscher, J, Urry, & K Witchger (eds), *Mobile Methods*, Routledge, London.
- WILLIAMS, A.; SHAW, G. (2002). *“Critical Issues in Tourism: a geographical perspective”* (2.^a edição). Oxford: Blackwell Publishing.
- WOOD, A, J.; GRAHAM, M; LEHDONVIRTA, V.; HJORTH, I. (2018) Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy, *Work, Employment and Society* ,1– 20
- ZUKIN, S. (1996) *The Cultures of Cities*. Blackwell Publishing.
- ZUKIN, S. (2009). *“Naked city: The death and life of authentic urban places”*. New York, Oxford University Press.

WEBGRAFIA

- <https://www.museopiaggio.it/en/history/>
- <https://www.tuktukfactory.com/about>
- <http://www.tfactoryecotuk.com/about>
- <https://www.worldtravelawards.com>

ANEXO 1 – Algumas características sobre os drivers entrevistados

Quadro 1 - Quadro algumas características dos drivers entrevistados. Elaboração própria

	Descrição	Recolha de informações
Driver 1	Condutor de 40 anos, com formação superior (area não revelada) com experiencia de 2 anos na atividade, filho de portugueses imigrantes em França possui nacionalidade portuguesa e francesa. Em França estudou e trabalhou por grande periodo de sua vida. Apos visitar Lisboa durante o apice do boom turistico refletiu sobre alternativas de trabalho e apostou mudar-se para Lisboa. Encontrou dificuldade de alojamento devido o preço elevado em areas proxima ao centro de Lisboa. Iniciou atividade tuk tuk por meio de indicação de um conhecido que falou para um empresario que procurava alguem que falasse Francês. Desde então já trabalhou por três empresas na atividade tuk tuk. Suas motivações com atividade é poder ter condições melhores daquelas encontradas em trabalhos como a restauração, atividade qual exerceu antes de iniciar nos tuks e nos periodos de baixa oferta de turismo.	Captação de vídeo.
Driver 2	Condutor com idade inferior a 35 anos, em uniao estável, sem filhos, com experiencia em 1 ano e meio na atividade. De nacionalidade venezuelana. Possui ensino médio mas tem como vocação pintura e artesanato. Teve experiencia como imigrante em Espanha por 5 anos e vive 5 anos em Portugal. Relata que na europa já trabalhou um pouco de tudo, concentro mais em consertos e produção de pranchas de surf, restauração e obras na construção civil. Procurou-se inserir na atividade tuk tuk no sentido de conseguir ter um remuneração para economizar e abrir uma loja de tatuagem. Relata que o sonho ainda parece distante.	Captação de vídeo.
Driver 3	Condutor com idade inferior a 35 anos, solteiro, sem filhos, com experiencia em 1 ano e meio na atividade. De nacionalidade brasileira. Possui formação técnica em comunicação e vendas. Imigrou do Brasil para Portugal cerca de 2 anos e meio afim de buscar maiores experiencias de trabalho na Europa. Relata estar gostando do país porém aponta dificuldades em arrumar empregos com salarios decentes. Anteriormente a ser driver tuk tuk desenpenhou atividades no ramo da restauração e de condutor de motocicleta uber eats.	Captação de vídeo.
Driver 4	Condutora de 38 anos, casada, com dois filhos, com experiência a 3 anos e meio na atividade. De nacionalidade portuguesa. Com formação superior em Artes. Teve experiencia como imigrante em França onde desenvolveu atividades na area da restauração e limpeza de casa. Quando regressa a Lisboa encontrou dificuldades em encontrar atividades mais valorizadas e acabou trabalhando em restaurantes. Do contato com uma amiga que apresentou um empresario na atividade tuk tuk inseriu-se na atividade. Apos recorrer financiamento bancario há 2 anos, hoje em dia é proprietaria de um tuk tuk Limo para 6 passageiros e 1 condutor.	Captação de vídeo.
Driver 5	Condutor com idade inferior a 35 anos, solteiro, sem filhos, com experiencia a 2 anos e meio na atividade. De nacionalidade italiana, sem dados sobre formação. Está em Portugal por mais de 10 anos. Já desenvolveu atividade na area de arte e musica. Porem anteriormente atividade tuk tuk trabalhou por um ano numa pizzeria. Do contato com um empresario de também de origem italiana inciou trabalho na atividade.	Captação de vídeo.
Driver 6	Condutor com idade inferior a 35 anos, com experiencia na atividade 2 anos. De nacionalidade portuguesa. Recém formado no curso de arquitetura. Procurou a atividade dos tuk tuk como uma forma de rentabilizar algum dinheiro e conhecer pessoas novas. Anterior atividade tuk tuk estava estudante. Possui experiencia em trabalhar para empresas que oferecem salario e outra por porcentagem do faturamento.	Anotações
Driver 7	Condutor com idade inferior a 35 anos, solteiro, sem filhos, com experiencia de 1 ano e meio na atividade. De nacionalidade brasileira e portuguesa. Com formação superior em odontologia. Anterior a Portugal esteve imigrante nos EUA onde viveu dois anos. No Brasil e nos EUA chegou a trabalhar em atividades desenvolvidas em sua area de formação e quando chegou a Portugal conseguiu encontrar empregos na area da restauração onde trabalhou por cerca de 6 meses. Igressou na atividade por ter uma amiga que relatou como funcionava o trabalho nos tuks e que apresentou um empresario onde o contratou.	Captação de vídeo.
Driver 8	Condutor de 40 anos, casado, com duas filhas. Com experiencia a dois anos e meio na atividade. De nacionalidade portuguesa. Com curso tecnico em vendas. Teve experiencia como imigrante em Inglaterra onde esteve por cerca de 6 anos. Ele relata que no periodo que esteve fora foi essencial para conseguir rendimentos para sustentar com qualidade suas filhas, porém quando decidem retornar a Portugal para fica mais proximo a sua familia e de sua esposa não haviam conseguido fazer um reserva em dinheiro o que acabou dificultando muito todo o processo de instalação e adaptação. Em Portugal conseguiu só encontrar trabalhos na hotelaria e restauração. Na busca de uma atividade com melhores rendimentos teve uma conversa com amigo	Captação de vídeo.

	que trabalhava na atividade tuk tuk que apresentou um empresário e assim iniciou na atividade.	
Driver 9	Condutor de 28 anos, solteiro, sem filhos. Com experiência de um ano e meio na atividade. De nacionalidade portuguesa. Com formação média. Anterior atividade tuk tuk desempenhou atividade na área de recreação e animação infantil. Inicia atividade tuk tuk em busca de rendimentos e fugir de um trabalho monotono e que possa apresentar a sua cidade as pessoas. Neste período na atividade tuk tuk trabalhou para duas empresas.	Captação de vídeo.
Driver 10	Condutora de 23 anos, solteira, sem filhos. Com experiência a 2 anos e meio na atividade. Filha de mãe ucraniana e pai português, possui dupla-nacionalidade. Estudante em jornalismo. Anterior a atividade tuk tuk trabalhou como operador de caixa numa rede de supermercados. Desde então diz estar satisfeita com a atividade pois consegue apreciar a paisagem, as pessoas e os acontecimentos da cidade. Trabalhou sempre na mesma empresa.	Anotações
Driver 11	Condutor de 31 anos, solteiro, sem filhos. Com experiência de quase 1 ano na atividade. De nacionalidade bengali. Com curso superior em história. Foi imigrante na Inglaterra por cerca de 6 anos, casado da vida estressante e depressiva, com apenas possibilidade de desempenhar trabalhos bastante arduos, procura Portugal ao saber de facilidades sobre meios de legislação a residência. Assim em contato com amigos da mesma nacionalidade que estavam imigrante em Portugal buscou organizar e planejar sua vinda. Chegando em Lisboa foi-lhe oferecido trabalho numa frutaria onde ficou por cerca de um ano e meio. Após ter toda sua documentação pronta e conseguir o título de residência temporária tratou dos documentos para conduzir, daí então em contato com um amigo que possuía um tuk tuk começou a trabalhar para ele. Depois de experimentar atividade com os rendimentos em reserva conseguidos enquanto vivia na Inglaterra adquiriu um tuk tuk Piaggio Ape Calessino.	Anotações
Ex-driver	Auxiliar de gestão numa empresa de tuk tuk, possui idade inferior a 35 anos. Trabalhou como condutor por quatro anos e meio. De nacionalidade portuguesa. Com curso superior incompleto em economia. Diz ter da boa relação com seu patrão desde tempos que trabalhava como condutor somado toda sua experiência adquirida foi recebida a proposta de desempenhar uma nova atividade na empresa. Ele diz ter aceitado porque esteve muito tempo como condutor e se sentiu cansado, além do mais acredita com essa nova função uma grande oportunidade de crescimento visto que aprende muito com seus patrões. Segundo ele, sua função é organizar tudo que envolve os tours e a estratégia diária da empresa.	Anotações
Empresário 1	Empresário com idade aproximada aos 50 anos. De nacionalidade portuguesa. Com formação superior (não quis revelar área). Iniciou atividade no ano de 2014. Revela que após de um plano estratégico ele e mais um sócio escolheram a área do turismo, mais precisamente a animação turística para realizar investimento, visto que possuíam baixo volume de capital. Atualmente possui uma loja que vende variados pacotes no ramo da animação turística.	Captação de áudio.
Empresário 2	Empresário com idade aproximada de 60 anos ou mais. De nacionalidade italiana. Com experiência no ramo comercial e residente em Lisboa por volta de 2 anos. Procurou investir na atividade com início em Abril/2019 ao comprar 4 novos veículos Piaggio Ape Calessino com foco em alugar os veículos.	Anotações

ANEXO 2 - Entrevistas

1.

- (Driver, 4)

Sobre história de vida

- Tenho 38 anos, vim trabalhar para o tuk tuk acerca de 3 anos e meio, outubro de 2015. Eu tinha vindo de imigração em França e regressei a Portugal com o meu marido e queria encontrar um trabalho. Todos os trabalhos que eu encontrei não era bem pago e eram super mal pagos e na verdade esse foi o único trabalho em que tive algumas condições quer em trabalho, quer em ganhar um bom salário e pronto e trabalhar.

O que é ser driver tuk tuk?

- É sobretudo, ter uma grande resistência, quer ao frio quer ao calor, quer o stresse. Por exemplo, o trânsito em Lisboa não é fácil, é um trabalho que estamos sempre expostos e acaba por não ser fácil. Mas é super gratificante, pelo fato de estarmos em contato com diferentes pessoas diferentes culturas, o fato de estarmos a conhecer nossa cidade nossa cultura, hábitos, o que de Lisboa tem mais de interessante. O fato de ser todos os dias diferentes, as experiências, os tours, as ruas é tudo diferentes, todos os dias são diferentes, e isso é ótimo porque não é aquela monotonia de um trabalho, num interior, num trabalho num escritório, ou numa loja ou num restaurante, etc.

Quando você iniciou o trabalho no tuk tuk. você trabalhava com que? Trabalha para alguém?

- De fato, comecei... eu tinha uma amiga minha que estudou na universidade comigo e ao ver que eu não estava conseguindo encontrar trabalho e ela já trabalhava nos tuk tuks, já algum tempo e ela propôs. Me convidou para trabalhar nos tuk tuks e disse que me apresentaria o melhor patrão que ela conhecia. E de fato assim foi. Ela me apresentou o Rui, e na verdade ele foi excelente e fiquei a trabalhar com ele cerca de 2 anos e meio, até que surgiu a oportunidade de eu comprar meu próprio tuk tuk, e começar a trabalhar por conta própria.

E você vê muita diferença de quando você trabalhava para alguém e agora que você trabalha por conta própria?

- Não há assim tanta diferença, as responsabilidades nesse momento são outras, há sempre aqueles encargos quer de financiamento de tuk tuk, quer de todas as despesas, ok, alguma diferença, mais autonomia da minha parte, eu própria faço meu horário de trabalho, eu própria organizo meu trabalho e no entanto, ok, à uma pequena diferença mais não é assim tão substancial, não é assim tão enorme.

É muito custoso para manter um tuk?

- Sim tem suas manutenções que são caras, qualquer conserto vai sempre para 300, 400, 500 euros, ou é diferencial, ou é balbuina, retentores dos pneus, ou os próprios pneus...

Você está virando uma mecânica?

- Sim, sim, para manter a saúde do meu tuk afinal é minha máquina de trabalho.

Você tem intenção de comprar outros tuks?

- Na verdade não está fora de questão. Mas para já não é uma prioridade, para já quero acabar de pagar o meu empréstimo deste. Que-ei de acabar para ai dentro de um ano e meio no máximo. Se for antes ainda melhor. No entanto penso que, se ainda não pensei se quero ter ainda mais tuk tuk ou se quero manter esse, ter o meu posto de trabalho e ficar por aqui sem ter grandes preocupações com isso.

A experiência fora de Portugal foi determinante para você iniciar na atividade?

- Deu algumas experiências, a níveis de línguas, para falar outras línguas, como o francês e como o inglês. E na verdade foi um instrumento importante que serviu portanto para eu conseguir hoje fazer esse trabalho cá em Lisboa.

Ossos do ofício?

- Na verdade é estar exposto ao clima. Por exemplo hoje estava um calor terrível e é duro estar bastante tempo no sol, exposto ao calor. Ou por exemplo, no inverno quando está imenso frio, vento, chuva acaba por ser bastante duro. Mas na verdade temos que vir. Vir trabalhar porque precisamos de fazer algum dinheiro para nos mantermos no inverno. Essas duas eu penso que são duas adversidades grandes. No entanto também há adversidade do trânsito e conduzir sobre o stress e pela quantidade de carro que há todos os dias na cidade de Lisboa, e, sobretudo aqui na zona da parte antiga que é sempre infernal. E depois temos a polícia que não nos deixam tranquilos ta sempre a ver se pega no nosso pé.

Sobre a polícia e pontos da cidade?

- Sinto que a qualquer sítio que seja de interesse dos tuks eles estão lá para nos, para nos impedir, para nos dificultar a vida. Porque por exemplo, na baixa não nos deixam para nos principais pontos quer seja na praça do Rossio, quer seja na praça do Comércio, pela rua do Comércio não nos querem deixar parar junto a rua Augusta, ou seja, a certos pontos estratégicos que eles não nos querem deixar parar, porque tem ou porque são mandados para nos não pegarmos os clientes que a partida seriam ou serão para Red bus, Yellow bus, taxis, elétricos, tudo que é publico. Ou seja fazem uma espécie de perseguição para na verdade os turistas ficarem só para as coisas do Estado.

Os valores das multas?

- Na verdade eles não são tão rigorosos em nível de multas, porque eles mesmo fazem uma espécie de caça a multa, então eles aplicam valores mais ligeiros, do tipo 20 ou 30 euros só numa de fazer a entrada de dinheiro, depois aquelas de 120 que são outras multas aplicadas por exemplo, em situação de entrada na praça do Comércio, e de usar a faixa de Bus para entrar porque não há outra maneira de entrar há não ser pela faixa de bus, pronto ai a coisa fica mais salgada.

Parque de diversões?

- Eu não concordo muito com isso. Eu acho que só estamos a explorar algumas das potencialidades que Lisboa tem. Ok, diverte o turista eu acho que sim, quer no tuk tuk, quer nos trotinetes, agora disso chamar de parque de diversões eu acho um pouco abuso. Porque acho que é banalizar muitos dos serviços que são propostos, e pá, parque de diversões eu não concordo, uma pessoa quando quer ir para uma parque de diversões vai para uma Isla mágica ou para um Ferrari Land ou Port Aventura.

Quantidade x Concorrência

- Na verdade penso que já há um número exagerado de tuk tuks na cidade. No entanto é o mercado livre é como me perguntar sobre os restaurantes e lojas. Ok, há imensos no entanto, é o mercado livre do gênero, continuam sempre abrir novas lojas, novos restaurantes como continua a chegar novos tuk tuks, depois não se fatura tanto, no entanto um dia se fatura outros dias não, mas mesmo assim vai dando para tirar algum ordenado.

Acha que existe uma fantasia em torno do trabalho?

- Não sei, pensei, segundo a conversa que tive com ele, ele acha bem possível ficar a trabalhar o inverno. No entanto obvio que no verão da mais todos os dias, da para faturar alguma coisa, enquanto que no inverno temos vários dias a zero, e é sempre uma incógnita, nunca nada é certo, temos que sempre vir a luta, para conseguir faturar e fazer nosso salário, e depois depende da cabeça das pessoas e se tem essa tal fantasia essa tal ilusão de ganhar muito e já lhe disse que isso já não existe, dá para tirar algum ordenado, dá para tirar algum dinheiro, mas nada de riqueza.

Enquanto proprietária, dificuldades de encontrar driver, enquanto patrão quais são os maiores desafios?

- Bem, esta atividade como já referi não é um trabalho fácil. É bom porque até é bem remunerado, se trabalharmos obvio, mas é um trabalho com varias adversidades, nem todas as pessoas tem capacidade para gerir essas adversidades. Então, ok agora no verão consegue-se até drivers, no entanto para inverno acaba por ser muito difícil ter alguém que resista a toda pressão a vir trabalhar sem saber se vai ganhar e querer vir trabalhar ao frio e acaba por não ser fácil encontrar pessoas, que venham e que sejam serias e que venham frequentemente trabalhar, que queiram vir trabalhar, ou melhor que depois acabam por inventar desculpas, como por exemplo hoje estou com baixa energia então não consigo trabalhar e então acaba por não ser fácil.

Então é difícil gerir essa situação?

- Pois depois as pessoas comprometem vir e não veem e mesmo para entrevistas de trabalho, acabam... no primeiro impacto. Ok, a primeira vista tem muito interesse, depois quando coisa começa se aprofundar mais acabam por desistir. É uma atividade, o driver para se aguentar, tem que ter, tem que ser bem completo, ser bastante resistente e ter conhecimento em línguas, história e cultura geral. E ter sobretudo a capacidade de comunicabilidade.

Acabamos por fazer muitos serviços dentro de um só?

- Não é só a competência de conduzir, tem que ser bom condutor, tem que ser bom falante, tem que saber falar outras línguas...

O elétrico 28 atrapalha os serviços do tuk tuk?

- Não, eu acho que ele tem sua piada, tem seu encanto. O elétrico faz parte do trânsito de Lisboa, e obvio que ele provoca trânsito, sobretudo na parte antiga quando ele para e ficamos ali, um quarto de hora a espera para que os passageiros entrem e saem e tudo isso. No entanto, faz parte de Lisboa e temos de saber lidar e ter paciência para lidar com isso.

O que você pensa das pessoas que falam os tuk tuk tem que acabar? Eles só atrapalham a vida da cidade, do morador local?

- Eu acho que essas pessoas só pensam no umbigo delas e não pensam nos posto de trabalho que os tuk tuks vieram a criar e a quantidade de famílias que esse trabalho veio alimentar, e que na verdade só pensam nelas... Eu penso também que os tuk tuks não fazem assim tanto incomodo as pessoas, pelo menos não deveriam fazer, as pessoas até podem se sentirem incomodadas, penso que isso é pura inveja. Inveja porque, não sei para eles odiarem tanto os tuks é porque devam ter inveja de nos verem a trabalhar ou de nos verem a circular, de verem nos prestar alguns serviços e das pessoas não terem mais do que se ocuparem da vida delas e se calhar elas se preocupam tanto com os tuks porque não tem uma ocupação na vida.

Rotina dos tuks?

- Todos os dias vir, ou grande parte dos dias das semanas vir por volta das dez, dez e meia na garagem, pegar no tuk, andar pela cidade ver se encontra ainda um lugar legal livre, que é mentira, porque se a pessoa quiser um lugar legal tem que vir as sete da manhã, oito da manhã, senão não encontra. Depois continuando para ver se apanha o primeiro tour que da aquela energia. Ao menos um tour pela manhã, para ver se a tarde outro tour e assim fica mais ou menos uma "faturação" bacana.

Sentimento do fim do dia de trabalho?

- Eu hoje não faturei nada de jeito, porque tive com outras coisas mais importantes, como levar o tuk para garagem para fazer manutenção, tive de fazer test-driver e entrevista de trabalho, porque eu estou a procura de driver, para trabalhar nas minhas folgas. Então hoje foi um dia a nível de "faturação" foi tranquilo, foi fraquinho. Mas porque tive também a fazer outras coisas que também são importante fazer.

Como é o sentimento com dia com ótimo faturamento?

- É desses dias que eu preciso (risos), aquela sensação... bem é muito cansativo um dia desse que se faz, que agora já são raros, que se faz tipo, quatro, cinco tours num dia e que tais estafado, tais mesmo cansado no gênero a chegar ao carro e ficar meia hora para arrancar, porque está ali a recuperar forças.

Experiência?

- A conduzir, no total a 3 anos e meio. Hoje em dia, tem muito mais tuk e é muito mais difícil, não se fatura, por exemplo nem de perto nem de longe do que se faturava em 2017. No entanto 2017 foi um ano muito bom a nível de turismo, porque isso, não podemos comparar, porque não basta... a "faturação" total tem haver com o número de turistas que visitam Lisboa. Então não é só comparar um ano ou outro, porque "faturação" em quantidade de tuk. Também tem haver com o sucesso da cidade e dos turistas que vêm. E depois, também com agora assim também não é tão novidade para alguns dos turistas que voltam uma, segunda ou terceira vez. Será que ele vão experienciar, gastar o dinheiro, numa segunda experiência de tuk tuk. Ok, alguns sim, mas outros que se calhar não, já experimentamos, já vou experimentar outras coisas, coisas novas tipo a trotinete, ou por exemplo, quando vierem as motos da água (risos) ou Hippotrip ou sei lá, outras novas experiências.

Em termos de estrutura, Lisboa está preparada?

- Vai se preparando pouco a pouco, acho que é muito importante termos os turistas que venham mesmo em grandes quantidades porque isso traz muito, é bom para nossa economia, se não fosse eles à virem, um monte de pessoas estariam sem trabalho, quer nos trabalhamos no turismo, quer quem trabalha na restauração, quer mesmo o número de lojas que continuam a abrir e senão fosse o turismo, nada disso era possível se sustentar. Digamos por isso eu, na minha visão, penso que é importante, manter-mos o turismo e que venham e que se criem mais infra-estruturas para apoiar os portos de turismo e do tudo que está envolto do turismo em Lisboa porque na verdade é o ganha pão da maior parte das pessoas que vivem em Lisboa, mesmo as pessoas dos bairros, senão fosse os turistas a virem não teriam trabalho, quer na limpeza dos hotéis, dos guest house, e do alojamento local, quer no restaurantes, quer em tudo. Acho que, para além das pessoas falarem que há muitos turistas, é de mais, não queremos e que se faça alguma coisa para se travar isso, porque não tem razão e porque é demais, essas pessoas as vezes falam mas não pensam na miséria que era antes de ter esses turistas que viam.

Perfil do turista.

- Há diferentes turistas, aos que das sessões altas, o turistas que vem e que quer gastar por exemplo num fim de semana, ou melhor que em ali o dinheiro para dois, três dias e quer experienciar ao máximo e que quer gastar o ,máximo, ou que gasta. E depois tem o turista que vem e que só pode gastar um pouquinho. Ok, que recusa todas experiências porque são caras ou algumas das experiências porque são caras e que acaba por não ser esse o nosso publico alvo. No entanto há um bocado de cada. Acho que nesse momento vem um pouco de cada, por exemplo a nível dos turistas que vem num barco de cruzeiros depende muito se aderência deles de fazerem um tour, depende muito se o barco está no início da viagem, se eles ainda estão todos empolgados e com dinheiro para gastar, ou se já está no final do tour do barco e eles já estão contar os dinheirinhos e já não querem gastar, porque já vão fazer falta para outra coisa, então depende um pouco. E também, há o turista que é rico mesmo, que gasta e não tem problema 200 ou 300 euros num tour, assim como aquele que vem e nos pedimos já um preço baixo e eles mesmo assim acabam por regatear porque acham que é imensamente caro.

Gorjetas?

- Os piores são mais difíceis a níveis de dinheiro são os brasileiros e os italianos. E tem haver com, no caso dos brasileiros, tem haver com câmbio do real para euro que acham que é extremamente caro o

euro, depois os italianos eles acham extremamente caro tudo e estão sempre a regatear imenso o preço ou então desistem logo porque é um preço extremamente caro, então esses dois para mim são os dois piores. Os americanos na verdade são os mais “fixe” sem duvida, mas porque tem uma cultura de dar gorjetas, eles no país estão obrigados ou faz parte de dar uma gorjeta. Os europeus dão, os alemães, os franceses de vez enquanto, as vezes, os espanhóis também dão aqueles cinco “eurito”... sei lá, eu penso que na verdade os americanos que dão as melhores gorjetas.

2.

- **(Driver, 3)**

Apresentação

- Tenho 25 anos sou driver de tuk tuk há um ano mais ou menos e um ano e meio que estou aqui em Portugal e trabalhando com isso com turismo e tem muito da área comercial que eu trabalhei e comunicação com pessoas “to” em casa!

O que é ser driver tuk tuk ?

- É ser um guia turístico maluco que é divertido. Assim, o trabalho em si é um trabalho exaustivo mentalmente falando da profissão em si, é um trabalho exaustivo mentalmente, mas ainda eu acho que é menos cansativo que qualquer outra profissão que você possa ter por aqui. Porque é maneiro, assim se você olhar como todos os drivers de tuk tuk trabalham, é mano, todo mundo trabalha bem “chill”, é saca é um ambiente bem tranquilo assim a galera trabalha bem de boa, é claro tem os dia, dia que ocorre uma coisinha ou outra mas no geral é bem tranquilo assim, eu gosto pra “caralho” é como eu falei é comunicação com pessoas vendas da um role pela cidade . Eu ganho dinheiro para ser turista! (Risos)

Primeiro trabalho em Portugal?

- Não, eu cheguei a Portugal comecei a trabalhar de “motoboy”, entregador. A maioria das pessoas os brasileiros que chegam em Portugal vai fazer isso né! Para Uber Eats! E ai estava trabalhando, um dia eu tomei um tombo de moto me ferrei lá. Ai eu vi um cara dirigindo um “desse” e parei ele, no semáforo e falei “mano” como é que eu faço para dirigir um desse. Ele o que você sabe fazer? Ah eu sei falar inglês espanhol um pouco de italiano um pouco de francês, vender e contar mentira. (risos). Ai ele, então vai nesse endereço amanhã. Daí fui lá no endereço e fui, ele me ensinou deu o carro e comecei a trabalhar com isso. Eu trabalhei basicamente como “motoboy”, trabalhei uns dias num restaurante, mas foi coisa de uma semana daí eu vim para isso, desde quando estou aqui é minha vida basicamente.

E na primeira entrevista você já conseguiu emprego?

- É sim, basicamente. E desde a empresa onde comecei estou até hoje.

Porque?

- A “cara” ai já entra muito a questão burocrática e documentação em Portugal, mas resumidamente o meu patrão me ajudou muito aqui e enquanto eu tiver trabalhando com isso eu acho justo continuar com meu patrão.

Tuk tuk, atividade sazonal?

- Então é aquela história como qualquer local de trabalho assim com o turismo é extremamente sazonal principalmente em Portugal. Porque, por exemplo, hoje é um dia de começo de verão a temperatura agora está boa, mas um tempo atrás estava uns trinta e poucos graus no verão chega a quarenta e cinco. No inverno já da uma caída violenta principalmente no turismo em geral não só no tuk tuk, Portugal inteiro! Você vim Portugal no inverno é completamente diferente do verão, tanto que ano passado eu acabei não trabalhando porque estava muito ruim tinha dias que agente vinha para rua e não conseguia fazer dinheiro e eu decidi tirar umas férias umas folgas para ir viajar, parar tudo porque no inverno estava meio ruim é sazonal, mas o que eu queria dizer no começo como qualquer emprego

sazonal no verão você ganha muito dinheiro “pro” restante do ano então não é um emprego ruim não é um dinheiro ruim que se ganha mas tem que ter controle de cabeça por que se a pessoa vir aqui no verão e fazer dinheiro no verão e gastar a noite, no inverno ela vai passar dificuldades. Ou vai ter que arrumar um outro emprego em alguma coisa.

Compraria um tuk tuk?

- “Cara”, hoje não sei eu acho que compraria o pequeno, que nos chamamos de micróbio. Porque eu acredito que exista um grande risco de uma bolha dos tuk tuk estourarem entre o ano que vem ou o outro porque nos temos o problema que os tuk tuks não existe um limite de licença em Lisboa, então nos temos ai no entorno uns setecentos, setecentos e cinquenta tuk tuks rodando na cidade. Se você colocar esse setecentos e cinquenta tuk tuk rodando na cidade não verão porque no inverno nem todos trabalham, acaba caindo um pouco o rendimento de cada um. Não tem uma média vamos colocar ai em todos, mas é uma média relativamente baixa se formos compararmos no geral. Eu compraria um pequeno só para mim trabalhar não faria como muitas pessoas fazem como empresa para tipo sair comprando vinte, trinta e colocar na mão de outras pessoas. Eu compraria um, ali tal só para ter meu trabalho diário ou se eu fosse trabalhar com outra coisa teria o final de semana para rodar, mas não investiria muito dinheiro como uma empresa grande por conta disso, a sei lá vou investir duzentos mil euros em dez carros, não impossível!

O fim das atividade tuk tuk está próxima?

- Acho que não, o fim da atividade dos tuk tuk eu acho que talvez possa ter uma regulamentação maior. O turismo nunca vai acabar, na minha opinião o turismo nunca vai acabar, Portugal hoje sobrevive praticamente de turismo e de algumas outras coisas mas eu acho que o turismo nunca vai acabar e o tuk tuk é basicamente oitenta por cento do turismo de Portugal, de Portugal hoje. Pelo menos em Lisboa é oitenta por cento do turismo da atividade turística. Claro tem muita coisa, tem bar, tem restaurante, mas diário a renda que o tuk tuk gera diariamente durante o dia nada se compara, então é extremamente alto, acho que não acaba pelo menos por ai uns anos.

Sobre os espaços da cidade?

- Aqui onde agente está é meu local favorito, Portas do Sol. Noventa por cento do tempo estou aqui e noventa por cento do dinheiro que eu faço, de pagar contas, viajar, de gastar é daqui! Eu gosto de trabalhar aqui! Tem outros lugares que são muito bons, eu não gosto de lugares que tem filas, que você para e é uma ordem de fila como uma fila de táxis mas eu não gosto de trabalhar por fila eu sou impaciente eu gosto de ir atrás do cliente ir vender de tudo e essa coisa de ficar esperando em fila para mim não da certo. Tem muitos lugares bons como, por exemplo, a Praça do Comércio é uns dos melhores lugares da cidade mas infelizmente não tem nenhuma vaga de animador para veículo de atividade turística leve lá, em teoria nos não podemos ir na Praça do Comércio. Onde muita gente para é na ribeira (Naus), mas ai ocorre sempre aquela coisa do risco de vir uma policia e te multar por estar num local indevido. Os operadores turístico de Lisboa, principalmente os drivers de tuk tuk, eles têm uma visão da cidade que quase ninguém têm que é o que aonde cada parte da cidade esta funcionando em cada momento do dia, nos sabemos que por exemplo tem lugares que de manhã, não vai ser e que outros lugares está extremamente cheios e nesses lugares vão estar extremamente vazios. Nós sabemos que meio dia tem lugares que começa a trabalhar porque é o local tipo que de almoço, lugares que as pessoas querem ir, ou pós três horas da tarde ou pós almoço tem aí essa coisa. Então agente acaba tendo essa noção da cidade, mas é preferência, tem espaço ai para todo mundo e cada um prefere trabalhar em cada local da cidade eu por exemplo não gosto de trabalhar do outro lado eu prefiro o lado de cá mesmo.

A questão de afetividade?

- É exato! Por exemplo, a maioria das pessoas que eu considero meus amigos ou conhecido quem quer que seja, que me dou bem no universo dos tuks, a grande maioria é dessa área, a grande maioria parada nas Portas do Sol e tudo, mas claro se você tem pessoas que param sempre ali acaba criando um afinidade que vai sendo que você acaba parando ali. Tem lugares por exemplo que eu não tenho afinidade com ninguém então acabo não parando lá, mas nada que se eu quiser parar lá vão hostilizar e tudo mais. Não vão mais, mas acho que é bem tranquilo. Só preferência de cada um.

Perfil do consumidor

- Noventa e cinco por cento turista e cinco por cento portugueses que são daqui de Lisboa e precisam de um “transfer” que seria um serviço de táxis. É perfil de consumidor. É eu assim não acho que seja ruim por que agente acaba ganhando dinheiro com isso mas eu acredito que o tuk tuk não é uma coisa para todos, claro que os preços variam de empresa para empresa, mas a média de preço que nos temos as vezes não é para todos os clientes. Eu reconheço que as vezes um serviço num táxis seria mais barato, doutro nos temos o preço mínimo a ser cobrado. Então perfil de consumidores, eu amo alemão e americano, porque eles têm dinheiro e estão dispostos a pagar. Mas “cara” tem de tudo, tem de tudo. É aquela historia tem, as vezes a pessoa não tem muito dinheiro para fazer viagem mas é uma coisa que “poh” onde ela vai andar de tuk tuk no mundo, aqui e na Tailândia sei lá, “tá ligado”! Então ele acaba vindo por conta disso, mas o perfil eu acho que para todos mas todos que tenha um pouco de dinheiro, aqueles que não vieram com dinheiro contado. Que nem eu que só viajo de mochila, “bag pack”, eu vou sempre com o mínimo de custo de dinheiro, eu como turista não faria uma coisa dessa sem conhecer o serviço e depois que eu conhecesse o serviço eu iria mais pelo conhecimento da cidade da história e tudo, mas em primeira impressão sempre rola que os turistas ficam meio chocados.

Preço?

- Às vezes com o preço, na maioria das vezes com o preço e às vezes tem muitos drivers que às vezes têm inexperiência então a inexperiência do driver talvez na parte de vender de falar de negociar fica... ele. Muita gente acaba perdendo cliente por culpa disso. O perfil do turista cara, não sei, acho que turista não tem um perfil, cada um já peguei os mais diversos tipos. “Cara” que queria fazer o básico do básico, “cara” que queria fazer o inesperado que ninguém queria fazer, até especialista de arte de rua que queria fazer um tour de arte de rua só para ver as artes de Lisboa. Então é muito para todo mundo, porque meio que nos fazemos um serviço “Taylor” tipo “alfaitado” o que a pessoa quiser agente vai fazer.

Já andou de tuk tuk antes de ser driver?

- (Risos). A primeira, quer dizer o primeiro dia que eu fui lá na empresa que eu fui ser treinado eu andei aqui atrás, depois nunca mais andei aqui atrás, sempre lá dirigindo.

Quando você andou atrás?

- Eu tenho um medo do “caralho” eu não fico aqui atrás as vezes eu pego carona com alguns amigos eu acho que aqui atrás parece que eu vou morrer (risos). Mas é tranquilo é cem por cento seguro.

Acidentes na cidade?

- Eu reconheço que tem muito driver que é muito inconsequente, tem muita gente que é inconsequente, o trânsito de Lisboa é caótico, nos temos ai mais dez tipos diferentes de veículos no trânsito, desde patinetes elétricos, bicicleta elétrica, até, sei lá capaz de ter um avião andando aqui daqui a pouco. Então é muito assim, tem essa de. Dessa variedade do trânsito. Acidentes acontecem em qualquer lugar, todo mundo está disposto a causar acidentes, pode estar saindo de casa escorregar e cair, foi um acidente e pronto! Mas claro se os drivers tivesse um pouquinho mais de consciência, eu não digo nem só os drivers de tuk tuk, tem muito taxista, muito Uber que acaba prejudicando o trânsito de Lisboa, hoje há, como se diz, a “big wave”, uma onda gigantesca de Urber que tem aqui, atrapalha o trânsito

inteiro, porque muitos deles tem que parar no meio da rua e não tem onde parar, onde acaba travando tudo, eu acho que na verdade o pior parte do trabalho é o trânsito principalmente nesse horário das cinco horas, seis horas, fica bem complicado.

Situação curiosa ou constrangedora

- Curiosa que agente sabe de tudo, de diversas histórias de Lisboa que ninguém sabe, sei lá desde o fato do porque das estátuas tem cada pata de cavalo levantada e que cada pata significa alguma coisa.... até.... Agora uma coisa estranha é fazer tour com chinês ou com coreano porque eles não se comunicam com nada, porque você tem que com eles ...(gestos apontar) você dez euros, você dez euros! E ai fazer dessa forma sem se comunicar você aprende de tudo, a realidade é que a água bate na bunda se tem que aprender nadar e aqui é isso mesmo.

Vender para um coreano ou chinês

- É “nihal” e fazer o coraçãozinho no dedo, mímica e rezar para ele entender o mínimo de inglês, porque senão é “fudido”! Quando eu comecei a trabalhar os franceses, “vixe”... não falava nada de francês só enrolava os caras. Era numa tem que fazer dinheiro agente tem que fazer dinheiro, agora já está melhor.

Eles gostavam mesmo assim do serviço?

- É o serviço é excelência, só a comunicação as vezes que falha. Mas o serviço é sempre excelência.

Passear de tuk tuk é uma forma de conhecer Lisboa autentica?

- Na verdade é a melhor forma, você tem ai a grande maioria dos drivers de tuk tuk, são poucos drivers de tuk tuk que são guias turísticos. Só que nos aprendemos muito para conseguir exercer a profissão, mas você tem, por exemplo, ótimos drivers ai, que são literais enciclopédias de conhecimento de história e de tudo que você imaginar, que o cara vai saber te dizer o porque a pedra utilizada no chão é aquela, é então é assim, é o que eu falei, a princípio sem conhecer o serviço eu acho que eu também ficaria com o pé atrás de pagar mas se eu pagasse e fizesse o serviço e acertasse no final eu sairia extremamente satisfeito, porque é uma maneira de ir num lugar que quase nenhuma operadora turística vai. É uma maneira de conhecer coisas de uma forma bem pessoal, porque você pode fazer quinhentos tours diferentes, pode fazer quinhentos tours iguais, mas no final vão ser diferentes porque cada driver tem ali o aspecto próprio, a coisa própria sua, cada um faz seu toque pessoal, e é o que deixa especial o tuk tuk na verdade.

Da para ganhar um bom dinheiro com o tuk tuk?

- Eu acho que aqui em Lisboa seja talvez o melhor emprego que se tem principalmente no verão, o grande problema que nos temos aqui em Portugal são os salários mínimos e a grande maioria dos drivers que eu conheço, cem por cento dos drivers com exceção da “Boost”, mas a grande maioria trabalha por comissão, o dia que você trabalha é o dia que você ganha, vai muito também da sua motivação do seu desempenho do seu dia, claro que tem dia que nos estamos afim de trabalhar e fazemos duzentos, trezentos euros e tem dia que leva dez euros para casa, mas é um dia pelo outro.

O trabalho

- Então, normalmente a grande maioria das empresas trabalham com três sistemas de percentagem, é trinta e cinco, quarenta e cinquenta por cento. Algumas só trabalham com quarenta e cinquenta, outras só com cinquenta, outras trabalham até com sessenta por cento dependendo, mas normalmente funciona chutando assim por alto. Assim é as empresas que eu conheço que eu trabalho, nos temos quarenta por cento do valor que nos fazemos, se eu fizer cem euros num dia levo quarenta para mim e acima de um certo valor passa ser cinquenta por cento. Então se for um dia muito bom eu levo mais dinheiro para casa, por culpa da percentagem é porém, se for ruim também eu posso levar nada como já tive uns dois, três dias de vir trabalhar oito, dez horas e voltar para casa sem dinheiro, mas é tranquilo, da para fazer um dinheiro se a pessoa tiver cabeça e focada da para levantar uma “grana”.

Sentimento de voltar zerado?

- No começo eu ficava bem abalado é né, do tipo, “caralho” que bosta vou parar com essa “porra” não estou ganhando dinheiro nenhum, mas depois agente começa ver que é aquela história, vamos colocar, falando um pouquinho de números, salário mínimo em Portugal, vai estar em torno de seiscentos euros, se eu não me engano quinhentos e oitenta ou seiscentos euros, isso dividido por um mês de trabalho daria vinte euros por dia, se você vir aqui e trabalhar fazer quarenta euros por dia você já vai estar ganhando o dobro do salário mínimo, então eu procuro trabalhar sempre com essa media do salário mínimo, eu procuro colocar por exemplo se eu tiver conseguindo levar cinquenta euros por dia para casa é um valor aceitável, claro que no verão nos fazemos muito mais do que isso, mais ai tem lá com o inverno da aquela quebrada, e tem a média, mas é bacana!

3.

(Driver, 2)

Sou nato na Venezuela na cidade de Caracas já faz dez anos que estou na Europa cinco anos cá em Portugal, não só na cidade de Lisboa em Almada e pronto. É eu trabalho aqui nos tuks e “pá” espero bem que seja uma coisa temporária na minha vida e começar a fazer outros projetos pessoais diferente a este das áreas que estou mais interessado.

Porque outros projetos não o tuk tuk?

- É pronto, da minha parte pessoal eu sempre desenhei sempre pintei eu estou mais afim de fazer um trabalho mais no futuro relacionado com isso ganhar dinheiro com isso e não com esse serviço. Pronto eu gosto, mas não é, eu não nasci para isso.

Pontos negativos da atividade?

- A instabilidade econômica, a psicologia tem que ser forte, para todos os dias saber que nada é certo, não é um dia igual ao outro, não é tipo não há dias iguais. É uma cena que tem que ser forte de espírito de cabeça para não ficar maluco. Acho que isso é o principal e ter paciência na rua, não ligar a nada taxistas a pessoal que está chateado porque também sei eu. Mas porque trazer problemas para o trabalho, ter um enfrentamento com alguém na rua, afinal estamos aqui na rua e mas porque isso mais que seja Europa é uma “chunga” na mesma.

Profissão anterior

- Eu aqui em Portugal já, antes deste, trabalhava de carpinteiro, como ajudante de carpintaria. Antes deste estava trabalhando com pranchas de surf e eu trabalhava numa fábrica de pranchas cá em Portugal perto da Costa da Caparica e antes disso estava na Espanha também trabalhava com pranchas de surf arranjando pranchas e fazendo pranchas e pronto já tive muitos outros trabalhos. Já trabalhei na obra, muito tempo trabalhei na restauração, empregado de mesa, trabalhei na cozinha, trabalhei a fazer pizza e pronto um gajo vai se safando com as oportunidades que vai encontrando. Por acaso, essa foi uma oportunidade que me apareceu tuk tuk e pronto e não é uma má oportunidade não é.

Porquê?

- Por que o gajo consegue às vezes ter um ordenado um bocadinho melhor que por exemplo, nos meses de verão, turismo, o gajo consegue ter um ordenado um bocadinho melhor que como empregado de mesa ou trabalhando na obra.

Inverno?

- Eu estou aqui no tuk o ano todo, mas no inverno não é para qualquer um, o inverno tem que ser forte ter que vir aqui todos os dias, com a cabeça fria e pensa que te vais safar tipo, há turismo o ano todo, todo ano há pessoas com dinheiro e que pode andar de tuk tuk e pronto, só estar no lugar certo na hora certa, ter a sorte de eles querem andar com um gajo e pronto né, esperança não é.

Semelhanças do jogo PAC Man com atividade?

- Então o gajo tem que estar esperto fugindo da polícia o gajo tem saber quando parar no lugar errado, onde há clientes tem que andar sempre com cautela. Eu acho que tem que ser regularizado também, ele (polícia) só ta a fazer o seu trabalho e o gajo está a fazer a do gajo.

Alguns sentimentos.

- Eu acho que quando o gajo estar tranqüilo que mais aparecem os serviços, se um gajo que quer fazer dinheiro às vezes não corre bem e o gajo quando querem muito, muito de dinheiro não corre bem. Melhor ir sempre na calma e deixar o que o universo queira.

Quantas empresas de tuk tuk já trabalhou?

- “Mano” só duas, eu só trabalhei micróbio numa outra empresa agora estou com essa Limo e já tenho mais de um ano com meu patrão e pronto está bem “tá” tranqüilo.

Relação tranqüila?

- É suave, às vezes “stressa” como todos os patrões, mas é normal eu percebo a cena dele ele percebeu minha cena e por agora esta tranqüilo. Eu sou um bom trabalhador sempre faço o meu horário chego cedo no trabalho, bem também acho que não sou os melhores drivers da cidade mas também não sou o pior, “tô” ai na media um bocadinho mais em cima se calhar também.

Quantos dias e horas de trabalho?

- Eu trabalho cinco dias pelo menos umas dez horas no dia mais ou menos é isso tipo, às vezes um bocadinho mais outras um bocadinho menos, mas cinco dias da semana para mim eu não consigo mais do que isso e no inverno só são três dias

Stress tráfego

- Lisboa não está preparada, isso tem de ser regularizado, penso que proibir as viaturas privadas do centro histórico pelo menos na colina de Alfama e a colina da Mouraria, tinha de proibir viaturas privadas, só residentes e turismo porque, isso é como uma “Disneylândia”. Mano como as ruas não aguenta tanto trânsito, muito trânsito muito caos isso atrapalha para quem vive em casa também, eles ficam fartos do gajo também é complicado. Eu acho que aqui ninguém pensa no cidadão, aos que estão a pé as pessoas que não usam carros, e isso é uma tristeza as pessoas com idade não conseguem andar com essa calçada do “caralho”, que escorrega e é um perigo para todas as pessoas não é, eu acho que a tradição é muito linda, mas até que terminam para serem prática e termina por ser uma cena que não facilita a vida das pessoas.

Hoje está um dia tranqüilo um dia fraco, o trânsito também está aqui sempre assim e as pessoas que vivem cá tem que levar com isso e eu acho uma tristeza ninguém ligam para o cidadão que as ruas de Lisboa o gajo vê turistas dinheiro a entrar em tudo, mas as ruas estão muito mal os carros se estragam e isto está muito mal, por algum lugar o dinheiro está fugindo. Não sei eu não tenho voz para falar de política de nada não participo disso que se chama democracia, mas minha opinião como trabalhador é que isto está uma “beca” difícil.

Estamos aqui nas Portas do Sol, aqui pronto este é meu lugar de trabalho, eu trabalho aqui com os colegas, com muitos amigos do Brasil, outros colegas do tuk tuk e pronto é isso.

Aqui seria seu escritório ou sua sala de estar?

- Mais ou menos, é Martim Moniz é aqui os lugares que eu estou mais tempo.

Porquê?

- A malta também e claro onde eu comecei a trabalhar que eu me habituei também e pronto é mais ou menos assim o gajo.

Sobre o dia de trabalho

(Driver, 5)

- Larga esse trabalho!(risos) Porque nada é pior de não saber quanto que ganhas por dia. Pelo resto é o melhor trabalho do mundo. Mas quando esta com zero não sabe o que vai fazer.

- Ansiedade?

Mais isso pode equilibrar talvez pelo fato do dia seguinte ser melhor. Qual é a dica do tuk, amanhã vai ser melhor. “Amanha tem mais”.

- Está em tour?

Não estou com zero também agora.

- O dia está mal?

Não é que eu perdi tempo, a recuperar os erros que fizeram nas finanças e também com que me fizeram com o seguro então o dia foi tudo atrás deles, na verdade, hoje não trabalhei, não concentrei mesmo a trabalhar... vamos ver vai sair um tour.

Fiscalização

(Driver, 7)

A polícia está sempre aí no pé, às vezes ela fecha os olhos para os outros automóveis e olha só no tuk, muitas vezes também faz corpo mole. Tem dias eu acho que há instruções superiores para eles apertarem ou não.

(Driver, 2)

O gajo tem que estar esperto o gajo tem que fugir o gajo não sabe. Tem policiais que são muito, não é franca a palavra mas eles são fazem a vista gorda e não ligam de nada, mas tem outros policia que são mais espertos ou “ta” e querem reportar e pronto já sabem o que tem para fazer para multar.

(Driver, 7)

Dias para multar?

- Sim!

Eu acho que tem uma meta para bater agente não sabe como é o trabalho deles mas, as vezes eles apertam as vezes eles aliviam, muitas vezes aliviam mais do que apertam.

Na verdade é uma vida tranquila com relação a policia com quanto você não falte o respeito com nenhum deles e eles mantêm também esse respeito.

Mas existe pessoas que abusam também então não da boa vontade do próprio policia.

(Driver, 2)

- E há outros que já vieram de falar de um jeito mal porque já viram que muitos tuk tuk , drivers do tuk tuk fazem mal então já tem uma má imagem de um gajo como um driver de tuk tuk e pronto e como tudo.

Lugares mais propícios

- Não há lugares para estacionar os tuk tuks e há seiscentos tuks tuks e “pá” é uma cena que não tem lógica a culpa não é nossa a culpa é da cidade das pessoas que estão lá em cima no governo.

(Driver, 7)

- A verdade é que a maior número de veículos do que vagas ou seja obrigatoriamente alguém vai ficar ilegal estacionado e isso vem a ocasião que vai fazer a policia te multar então.

(Driver, 2)

- Para eles só convém que as cidades fiquem desorganizada para eles fazer mais dinheiro e os patrões continuarem a comprar motos a toa e pronto a cidade esta cheia de pessoas que não sabem andar de tuk tuk.

(Driver, 7)

- Não vejo Lisboa como uma fábrica de multas.

Estaciona na Praça do comercio?

(Driver, 7)

- Não, eu evito ao máximo passar e parar em lugares proibidos, as vezes é um risco que agente tem que correr porque precisa fazer dinheiro, de qualquer forma eu evito.

(Driver, 2)

- Se queres faturar tem que arriscar, as vezes é preciso fazer dinheiro.

Parque de diversões

(Driver, 7)

- Turisticamente sim, mas a respeito de tuk tuk acho que não. Não é um parque de diversão para tuk tuk eu acho que o tuk tuk ajuda muito população "ai", que vem turista que não conhece vê de cara com Lisboa cheia de subidas e descidas, montanhas e é uma grande opção é preciso regularizar e limitar talvez esse número de tuk tuk que roda e tal.

(Driver, 2)

- O centro também não é só culpa dos tuk tuks, obviamente que isso parece "Disneylândia", mas é a trotinete, segway, go-car, é tudo né. Na verdade que aqui no centro tem uma realidade muito diferente do que é o país. Não é, só faz falta ai apanha um carro dar uma voltinha a fora de Lisboa, linha de Sintra, margem sul que a muitas pessoas cá que tem outra realidade. Obviamente o turista chega cá no centro é muita policia, muita segurança mas as vezes eles estão se cagar para as pessoas que vivem aqui e só querem levar isso e se dedicar ao turismo para continuar a faturar e as pessoas que vivem aqui é que se "fodem", essa que é a verdade e essa que é a realidade que o gajo ver não é e pronto!

Motivação para atividade

(Driver, 7)

- Na verdade não tive motivação, porque não tive vontade para vir para o tuk tuk, mas aconteceu pelo fato de ter perdido um trabalho e vindo para aqui. Mas a minha motivação que eu adquiri e o fato da cidade ser agradável por ser uma cidade linda e isso não me cansa, sabe isso é uma atividade que eu faço e hoje aprendi a ver a vida fora daquela rotina ida do trabalho escritório e volta para casa, escritório e volta para casa, só ir para restaurantes. Hoje eu vivo a vida normalmente na rua e ver a vida da rua de Lisboa "day life" é muito, muito bom eu gosto "pra caralho".

Você compraria um tuk?

(Driver, 7)

- Não, porque é muita concorrência, há muita manutenção, essas coisas eu não sei as vezes... é a concorrência de fato. Não, não, tem qualidade de vida em relação a isso, o carro é um veiculo elétrico fixe, ok, mas quem sobe lá é quem ta lá na condução, nessas ruas aqui com as pedras que não tem nível correto, isso atrapalha um pouco a qualidade de vida do driver por isso que eu não penso em comprar um tuk tuk.

(Driver, 2)

- Não é um trabalho para vida toda, dói as costas, muitos dias na rua, a instabilidade só se conseguir trabalhar só com marcações mesmo assim, estar quinze anos, dez anos num tuk tuk eu já estou, eu só estou a um ano e meio e tenho as cotas todas "fodidas". Acho que para saúde de um gajo não é uma cena muito boa.

Consumidor

(Driver, 7)

- Há de tudo, desde pessoas que não tem dinheiro e querem muito fazer uma volta, muito curtir o carro por si só e há muitas pessoas que tem muito dinheiro e que vem aquele mesmo animo.

(Driver, 2)

- A pessoal de todos os estilos, todos os estilos, velhinhos, pessoal alternativo, todas as gentes, as vezes velhotes que não conseguem caminhar. Outras vezes famílias, outras vezes casais. Às vezes mariotariamente que mais vem cá são franceses, alemães e outra malta da Europa. Depois americanos gringos, canadianos, a de tudo a tudo aqui no tuk tuk a pessoal. Mesmo aqui os drivers a pessoal de

todas partes do mundo é um trabalho que qualquer um que não fala português consegue fazer porque dá para falar o inglês, ou francês é uma cidade internacional, aqui o centro não é dos portugueses o centro é internacional, aqui tem pessoas de todas as partes, aqui não há localismo porque o centro é comunidade europeia “Disneylândia”.

Consumidor e gorjetas

(Driver, 7)

- Tem gente que dá sim mais tudo vale do seu empenho, do teu trabalho que você fez, acho que mesmo quando a pessoa não tem a cultura de dar a gorjeta e se você faz um bom trabalho ele vai fazer o possível para te dar a gorjeta se ele quiser. Mas “yah”, americano da boa gorjeta, “yah”, americano, alemão.

Alemão também?

- É as vezes.

Brasileiros?

- Às vezes, muitas poucas vezes (risos).

4.

(Driver, 9)

- Aqui tu tem que ter competências para trabalhar se não tiver competência você esquece, está a passar o nome do teu país para fora, ou seja se não fizer um bom trabalho as pessoas lá fora não vão reconhecer que nosso país é grande e sim é uma porcaria. Tenho 29 anos e minha profissão no momento driver de tuk tuk ou animador turístico.

Anterior a isso o que você fazia?

- Eu trabalhava com crianças em colônia de férias

Qual foi as motivações suas para vir trabalhar como driver de tuk tuk ?

- Foi mais por um amigo meu que já trabalhava aqui e porque também conheço muito bem a minha cidade, um modo de representar ou demonstrar minha cidade para pessoas que vem de fora para os turistas.

Pontos positivos e pontos negativos?

- Os pontos positivos de ser driver é tu poder demonstrar aquilo que é teu, ou seja da tua cidade os pontos mais fortes e mais bonitos, para as pessoas que vêm, não só de fora dos outros países, mas também como de Portugal noutras cidades, e ter haver de fazer aquilo que tu gostas, ou seja, se tu gostas de trabalhar nessa área tais a sentir te realizado por estar a fazer alguma coisa que tu gosta. Os pontos mais fracos. É como todos os trabalhos a dias que são bons a dias que são maus, se calhar esses dias que estão maus, vais estar um bocadinho mais em baixo não vais estar com aquela “pica” toda com aquela “estica” para agora vou fazer um tour, agora vou fazer um transfer e “pá” não vai estar com aquela energia tais a ver. Não vai se passar se calhar seu lado positivo para outras pessoas e se calhar é um ponto fraco. E depois se calhar é alguns drivers que se exaltam assim porque também não estão a ter um dia bom e tu levas por tabela por causa disso, fora isso.

Como é essa questão de conflito driver - driver?

- Os pontos bons dos drivers ou maus. É quando tu apanhas aqueles drivers que são um bocadinho mais parvos no geral o que acontece se calhar eles tiveram um dia mau ou tem problemas fora e se tu trazes para dentro do trabalho isso também influencia depois. O teu estar aqui vai estar a levar com eles entendes, ou então, por exemplo alguma coisa que não ocorreu bem no tuk tuk porque perderam um tour ou porque alguém roubou o tour ou droppinou por cima e tu fica chateado com isso ou outra questões que se calhar acontece no dia a dia e vai ficar chateado e quem não lhe sabe lidar com isso e vais passar para outras pessoas e sem elas terem culpa acabam levando por tabela também.

Dropinar?

- Dropinar, é como se fosse você roubar um tour a outra pessoa é passar por cima de, ou seja imaginas tais a falar com os clientes o preço de um tour é X e o rapaz vai por trás de ti e diz eu faço mais barato, então o preço dele é Y e vai levar os clientes por cima de ti, se calhar já tinhas tratado junto com eles e já tinha embora, ou seja vai ficar sem o seu cliente e o outro que vai levar, roubou-te o cliente.

Já foi dropinado

- Sim duas vezes.

Sentimento com atitude?

- A pessoa fica um bocado indignado um bocado chateado que ninguém gosta ser dropinado, tu tais a fazer teu trabalho tem que respeitar tem que dar a tua liberdade o teu espaço e nesse caso não aconteceu.

Sentimentos da “dropinação”?

- É assim se calhar pode ocorrer em outros sentidos mais nessa, nesse contexto de roubar os clientes é o que acontece mais aqui.

Conflito driver x driver

- Nunca vi, sei que já houve dropinações, já dropinaram drivers uns aos outros, agora ver com meus próprios olhos não.

Aos lugares sentimentos diferentes.

- É assim, depende do sítio onde estais as pessoas também variam entende, por exemplo tu tais aqui nas Portas do Sol teu ambiente é mais de convívio com os outros drivers, as pessoas estão aqui paradas, estão a tentar a fazer aqui o seu dinheiro, mas, no entanto estão aqui numa de estarem na conversa, confraternizar umas com as outras, então o espírito aqui é melhor. Se calhar for para uma Sé lá é tudo mais calmo, não tem esse tipo convívio, não tem esse espaço de harmonia entre todos tais a ver. Se for para uma Praça da Figueira se calhar o ambiente lá é mais agressivo porque lá as pessoas querem só fazer os preços mais altos e tentar fazer um tour logo e vamos embora, já temos o dia feito e pronto, e se calhar lá a abordagem é diferente então cada sítio tem sua maneira de estar.

Você costuma parar na Rua do Comércio na Praça do Comércio?

- Não, porque é um ponto onde eu não gosto porque passam lá muitos carros é uma grande confusão as vezes e depois a policia esta sempre atrás de nos porque, ali é um espaço onde não podemos lá parar então para eu não estar a arriscar a minha pessoa de levar uma multa não quero parar lá.

5.

(Driver, 1)

- Eu estou aqui há dois anos basicamente e na verdade eu cheguei em maio de 2016. Eu venho de Paris, nasci lá, cresci lá estudei lá e trabalhei lá e apenas em 2017, após ter falado, após ter ficado um ano anterior em 2016, estive num “airbnb” em casa de uma fulana e ela trabalhou no turismo a vender passagens para os ônibus de dois andares, aqueles ingleses aqui na cidade de Lisboa e agente ficou em contato, que ela disse assim: você quer viver em Lisboa, quer viver em Portugal? - tenha a certeza eu falei sim, porque não! Eu gostaria de mudar de vida, o stress de Paris já não quero mais, estou um pouco cansado, encontrar aquele trabalho que eu gostaria e tal com os salários que eu gostaria então ela falou então “ta” bom agente fica em contato e agente se comunicava por email, mais tarde por whatsapp e então chegou um dia que ela falou assim para mim: - José você gostaria de trabalhar nos tuk tuk? Gostaria de dirigir um tuk tuk? E eu como é que faz para dirigir esse tuk tuk, é preciso de uma carta de condução especial, como é que é tem contrato, como é que funciona? Ai ela não fica de boa, é fácil, tu vais, eu preciso pessoas que falem francês e como você é francês e português, então eu conheço pessoas eu conheço uma empresa que eu

vou te falar dessa empresa se você quiser eu avanço mando seu currículo e tudo mais e você vem cá fazer a entrevista. Eu falei a é, eu vou pensar, passado uma semana eu mandei o meu currículo depois falei, depois é como meu salário, agente consegue viver com isso, ela sim claro você vai se dar bem você tem bom contato com as pessoas você fala francês na garagem não tem ninguém que fala francês, mentira isso foi mentira, isso não era assim eu vim naquela ilusão de mudar radicalmente queria ganhar bem eu nunca imagina que teria problema de alojamento, então já que eu nunca tive problema de alojamento eu falei assim bom eu vou ficar alguns meses alugar um quarto dessa moça e ai eu vou encontrar uma casa e ai começou a história. Então quando eu cheguei aqui essa ilusão virou uma desilusão “prá” já o apartamento além de ser limpo e tudo mais eu não tinha a liberdade que tinha sido sugerido quando eu chegar lá naquela casa, além do mais demorava mais tempo daquilo que eu tinha previsto do qual me tinham contado na verdade. É que na verdade aqui varias vezes em Portugal contam várias coisas e na real é um pouco diferente para pior não é, então durante esses dois anos tem sido sempre uma luta, luta para encontrar algum apartamento que até hoje eu ainda não encontrei, que é muito caro em Lisboa e simplesmente uma luta para encontrar um lugar tranquilo com pessoas que você não conhece que tenha que partilhar a casa. Agora de tuk tuk eu trabalhei para três empresas diferentes, com dois tipos de veículos uma que estou conduzindo agora a que se chama Limo que é para seis lugares que é tipo dois sofás que fazem frente e o outro que é tipo o buggy.

Quais são as diferenças fundamentais desses dois tipos de veículos?

- O Buggy além de, ter quatro rodas ele tem rodas mais largas do que a Limo e é mais estável e é mais confortável tanto para o motorista como para os clientes como os turistas. Enquanto a Limo tem mais espaço para ficar sentada mais no entanto, já que tem três rodas é uma moto na verdade melhorada que vem lá da Tailândia, estamos passando em frente a brasileira no bairro do Chiado. Então é assim a Limo tem essa diferença que é mais maneável da para manobrar mais facilmente já que é tipo uma moto só que ela não é tão confortável e também é mais larga do que um Buggy, então para você aprender a dirigir você tem que olhar em que direção que você vai, tem que ter uma noção do espaço que ocupa a Limo ao contrario do buggy. O buggy é quase a largura de um carro a Limo é pouquinho mais larga que alguns carros então você tem que ter essa noção. Então você tem que manobra com a Limo de maneira mais larga ter ângulos maiores isso as vezes não é fácil no inicio.

Em termos de faturamento?

- Em termos de faturamento a Limo já que ela leva 6 pessoas e você consegue faturar mais, porque no Buggy você leva no máximo 5 pessoas.

Você acha que esse é fator determinante para faturar mais?

- É porque a imagem da Limo é a imagem do tuk tuk, o Buggy quando as pessoas vê o Buggy elas não pensam que é um tuk tuk, elas perguntam, a mais que veículo é esse, para que serve esse veículo? Enquanto elas já estão acostumada com o tuk tuk a Limo já anda a uns quatro anos o Buggy a talvez a 2 anos e meio, então elas já sabem a maioria já sabem, então mais ainda com aqueles pequenininhos os “Piaggios” para três lugares, quatro no máximo que agente chama de micróbio então a pessoas que faturam tanto em comparação com uns drivers de Limo com um micróbio, porque os clientes adoram o micróbio uma coisa bem típica para eles, agora comparando “faturação” o Buggy e uma Limo a Limo ganha mais, fatura mais.

Tem ai um acidente! Estamos a chegar no Miradouro de São Pedro de Alcântara.

Esse lugar onde estamos você costuma vender aqui?

- Algumas vezes, de vez em quando, quando tem muita oportunidade ou porque temos que fugir da polícia porque muita das vezes acontece que fugimos, perdemos tours por causa da polícia por estar mal-estacionados.

Tem muito mais tuks do que lugares para os tuks, então temos que encontrar alguma maneira, a maioria dos tuks tuks estão estacionados de maneira ilegal porque não há espaço para tanto tuk tuk, deve circular por dia uns quatrocentos tuk tuk e a cidade talvez deva ter uns quarenta lugares para tuk tuk. Então nos temos que estacionar em lugares ilegais como é obvio e lugares onde tem muito turistas, aqui por exemplo, São Pedro de Alcântara.

Mas eu tenho o meu lugar, eu costumo a ir, cada um tem o seu lugar predileto porque se sente melhor, porque fatura mais, porque quer fugir das filas. As filas são aqueles lugares que como os táxis que tem que estar ali e quem que vai ganhar um tour vai ser o primeiro da fila a não ser que o primeiro não queria e passa para os segundo etc, etc e tal. Aqui é um lugar que não é mal, mas agente passou acabamos por passar pela brasileira no bairro do Chiado e nesse lugar é bom, do outro lado tem uma praça que é a Praça Luis Vaz de Camões e aí é meu “point” e eu faturava oitenta por cento do meu faturamento é lá, sabendo que eu tenho que ficar alerta por causa da policia porque ela tanto passa de manha, de manha duas vezes, a tarde duas vezes talvez.

Então a bocado por exemplo eu acabei de perder um tour só porque os clientes tinham que decidir entre o meu tuk ou o micróbio eram três meninas então elas estavam indecisas... mas já que a policia chegou em cima de mim e no outro então tivemos que sair daquela praça que eu perdi o tour porque elas estavam mais próxima daquele tuk tuk e o driver chamou elas para entrar dentro do tuk tuk já que elas queriam fazer um tour e elas estavam com aquela confusão de vamos para Limo ou vamos para aquela e foi assim muitas das vezes, algumas das vezes agente perde tours porque a policia manda agente ir embora do lugar como é obvio não estamos permitidos de estacionar.

Rotina da polícia?

- Naquele lugar onde eu costumo ir que é meu “point” eu sei que pelo menos ela passa de tal hora a tal hora então já sei mais ou menos se eu quiser fazer um tour eu tenho que ir antes daquela hora e foi o que aconteceu porque é assim isso você pode conseguir fazer esses tours respeitando digamos essa regra que não é uma regra absoluta, mas, mais ou menos a policia muito provavelmente vai passar naquele lugar. Porque talvez durante o dia, porque começa a ter bastante trânsito e você vai criar ali, obstruir ali a fluidez do trânsito, a policia também tem esse trabalho para fluidificar o trânsito. Ok, então mas como os clientes não vêem uma hora certa podem vir mais ou menos meia hora antes dessa hora que a policia costuma vir ou depois dessa policia vir, mas isso é muito relativo.

Aliais o nosso trabalho é muito relativo, ok, em termos, tanto em termos de “faturação” como de dia e de rotina, alguns tem uma rotina bem estabelecidas, começa em a tal hora e acabam com mais ou menos a tal hora, e eu mais ou menos respeito essa regra e as vezes desrespeito de propósito até porque as vezes eu faturava mais não respeitando essa regra. Porque a ideia da regra é se eu começar até tal hora e acabar a tal hora então eu vou faturar mais. Não! isso é mentira porque essa realidade não corresponde a realidade, é muito relativo você pode fazer vinte euros um dia e no dia seguinte faz duzentos e você foi nos mesmos lugares fez do mesmo jeito, então isso quer dizer que você tem que fazer um trabalho.

O que é ser driver de tuk tuk?

- Acho que ser driver de tuk tuk é uma mini lição de vida porque nos lidamos com vários tipos de pessoas a começar pelos drivers de várias empresas, ou mesmo diferentes drivers dentro da mesma empresa. Algumas vezes então são perfis diferentes de pessoas que ou são estudantes ou tem outra profissão que tem nada haver com driver pode ser desde cozinheiro, arquitetos, ok, então fotógrafos também temos ok, então são vários perfis de pessoas que encontrar uma maneira de viver de outra maneira durante alguns meses do ano talvez a grande parte do ano porque a parte onde funcionam os tuk tuks melhor é desde o mês de março até o mês de outubro. Vamos dizer mais ou menos assim, de novembro a fevereiro basicamente exceto em dezembro para o natal e para passagem do ano novo, então não se passa grande coisa no mundo dos tuk tuks em Lisboa.

Mas mesmo assim se agente trabalhar corretamente se faturar razoavelmente bem eu acho que dá para viver o ano todo fazer outra coisa ou não fazendo nada, mais isso também é difícil, mas pelo menos dá para se safar como agente diz aqui em Lisboa, agente se safar-se, agente consegue viver razoavelmente bem, então isso é basicamente o que acontece nos tuk tuks, são vários perfis dentro da mesma empresa ainda mais com outras empresas que deve ter algumas quarentas empresas de tuk tuks cada empresa de tuk tuk tem entre um tuk tuk e mais do que quinze tuk tuk, algumas tem trinta tuk tuk umas tem um ou dois tuk tuk. Ok, então depois tem aqueles que tem a sorte ou que trabalharam para isso que tem o seu próprio tuk tuk. Ok, então basicamente nos temos umas quarenta empresas com esses perfis de pessoas de número de tuk tuks mais os particulares que tem o seus próprios tuk tuks, ok.

Bem o que se pode dizer mais sobre esse mundo dos tuk tuks, o que quer ser um driver, um driver é poder se adaptar à várias situações, a bocado falei um dia é muito mal vinte euros, à zero de “faturação” aí você vai para casa chorando porque você pagou a percentagem, porque todos os drivers são pagos a percentagens. Se você não faturar nada vai com nada para casa então é isso que acontece, todos os dias temos que lutar pelo nosso salário, isso também requer uma dinâmica uma energia uma vontade que não existe em outros empregos que tem o seu salário fixo, se você trabalhar mais ou menos bem o seu salário vai estar garantido no fim do mês. Aqui não você todos os dias tem que lutar pelo seu salário, então já é uma certa lição de vida não é, o que não acontece em outras situações. Além disso, você tem que lidar com o tempo se adaptar com o tempo se vai chover, você vai ter menos clientes provavelmente, muito provavelmente se estiver vento, se tiver vento frio você vai ter menos clientes. Ok, e se tiver eventos ter uma corrida na cidade vão fechar várias ruas, o trânsito vai estar bloqueado então você vai perder tours vai ficar parado no trânsito, em vez de você fazer três tour por dia você vai fazer um tour por dia por causa disso. Então, você tem que tomar conhecimento desses elementos e depois tem o fatores de sorte, você é a pessoa certa no lugar certo na hora certa, mas de repente você não olhou na direção certa e essa pessoa os turistas olharam durante um segundo e chega o segundo para eles olharem os drivers que estão ao lado, já que para eles que tem timidez por não falarem consigo mesmo se eles escolheram o seu tuk tuk porque você está distraído apenas um segundo eles vão olhar para a pessoa que está a olhar para eles por timidez vamos dizer, por outro vários motivos então tem vários perfis de turistas, então para isso você tem que trabalhar a sua atenção é um trabalho que requer muita atenção você tem que ficar focado tanto na sua mente quando acordar a dizer eu hoje vou trabalhar vou fazer, você tem que ser positivo, positivo atrai positivo, energia positiva atrai energia positiva, você abraça um colega driver, você dá um olá para seu colega driver, aí vem turistas e cara.

Um dia, há pouco tempo há uma semana tinha eu fazia mais ou menos, não era bem fila mas estavam uns tuk tuks atrás dos outros numa praça que chama a Praça Martim Moniz, tem um lugar que chama muitos turistas porque tem o elétrico o bondinho número 28 que é o mais famoso, que vai a maior volta em Lisboa e tem filas imensas as vezes uma hora espera e tal então um dos turistas que estava lá dentro da fila olhou para mim porque eu estava só cumprimentando só falando com outras colegas e ele escolheu a mim pelo o jeito que eu era do jeito que eu sou e ele falou para mim depois, com tanto tuk veio falar comigo, agente achou você desse jeito e tal e foi com você que nos queremos ir e fizemos o tour de uma hora com eles e foi muito bom.

Então é isso pessoal você tem que ser positivo de manhã quando sai, eu vou trabalhar bem eu vou fazer um bom trabalho e eu vou pronto eu vou fazer um bom trabalho eu vou fazer X tours e pronto! Eu tenho a minha meta, tem que ter uma meta na cabeça, hoje eu quero faturar X tem sempre que ter uma meta, porque se você não tiver meta você vai se contentar com um tourzinho e pronto isso talvez não de para pagar suas faturas no final do mês todo os dias tem que se superar eu quando vou para trabalhar eu não tenho o meu limite é quando parar o tuk tuk e quando estiver cansado por causa do trânsito por causa da policia que anda a correr a atrás de nos é outra coisa, hoje estou sempre focando para fazer melhor, cada

dia melhor sempre me ultrapassar, já tive um período que a eu vou fazer que eu quero faturar mais com aquela empresa mas isso de repente acabou porque você perde energia com os outros e você tem que se foca em você mesmo essa é outra lição você tem que se focar em você, você vai fazer o melhor que você pode e se outro faturar mais, mas você não sabe, tenta o melhor, mas se for uma pessoa má é mau né, mas se for uma pessoa boa a faturar bem, você até fica feliz para ele, agora você não pode perder energia com as pessoas negativas que te tiram energia você tem que focar nas pessoas, da um abraço num driver, uma pessoa que você conhece da um olá, então tudo bem e tal, isso sem se você se dar conta que atrai clientes você simplesmente está falando com pessoas e não fez nada com eles, eles vão embora e outros turistas estão a volta e eles viram você, com esses turistas eles não sabem se você acabou de fazer um tour ou não, mas eles gostaram do contato que vocês teve com eles e eles vão pedir para fazer um tour com vocês e isso já me aconteceu.

Então é isso ser driver, é lidar com as advertências com as adversidades quer dizer, desculpa um pouco cansado meio gripado. Mas é isso, lidar com as adversidades, ficar focado, ficar focado no positivo, ok, e ter metas para cumprir é isso ser driver eu acho um bom driver e pronto. O que se pode dizer mais, e também improvisar você tem os seus tours tem a sua rotina, mas você tem que improvisar e sair dos seus padrões tem o seu lugar onde você fatura, mas não funciona, então não faz mal você tem que encontrar outra solução, mudar, tem que aceitar que não funciona, se a policia cai em cima de você três quatro vezes por dia não esta a funcionar como você quer então não faz mal você tem que encontrar outra solução tem que se adaptar, focar, adaptar, ser positivo.

Coisas mais desagradáveis

- Vento, frio, você não pode parar para ir no banheiro, trânsito e polícia, você não pode estacionar não sei o que. A coisa mais desagradável eu acho que é a polícia mesmo, a polícia e também drivers de outras empresas que transmitem energia má. Energia má não é só para aquele momento pode ser energia má sem se você se dar conta pode ser para o resto do seu dia.

Lisboa parque de diversões

- Espero que não mas está sendo uma grande bagunça por causa de veículos, o trânsito está muito congestionado pelo menos nos fins de semana "ta" congestionadíssimo, então esse prazer de você parar ... ai aumenta essa dificuldade ai fica menos prazeroso. Por causa disso. Basicamente é isso.

No fim de ano outra atividade?

- Eu já fiz, eu já trabalhei dentro de uma cozinha, ajudante de cozinha, eu antes, a bocado eu comecei a falar e disse que eu trabalhei noutras áreas e trabalhei para três empresas de tuk tuk diferentes duas com Limo e uma com Buggy, então entre a primeira com Limo e a segunda para qual eu trabalhei de Limo eu trabalhei num Call Center, então não tem nada haver né, são pessoas que fazem outras coisas que não tem nada haver é isso que eu fiz, mas o que fiz eu não sei como é que eu vou vivendo aqui até o fim de outubro e vamos ver como é que vai dar e vamos ver, por enquanto não tenho plano nenhum preciso.

Quantos anos no tuk tuk

- Comecei em 2017 fiz três meses parei trabalhei, no Call Center onze meses parei e voltei de novo para os tuk tuks na empresa de Buggy. Mais ou menos uns três meses, fui para trabalhar numa cozinha parei e voltei agora em março desse ano de 2019, voltei de novo nos tuk tuks.

Em termos de remuneração

- É graças a Deus tenho trabalhado bem e tenho uma média boa por semana que eu sou pago por quinze dias por quinzenas, então isso me dá animo porque eu "tu" chegando a minha meta e isso é bom.

Perfil do consumidor

- É tem vários tipos dependendo o que se passa na cidade, tem um concerto, já tive clientes que eu fiz para fazer um transfers de um ponto A para um ponto B e eu consegui vender um tour porque eles tinham tempo e tinham dinheiro que vinham para Lisboa só para o concerto mas como tinham poder aquisitivo alto então

eles aceitaram fazer um tour e tem esse tipo de cliente, que vem para um evento da cidade e tem clientes que vem para um fim de semana, que alguns fins de semana tem vôos “Low Cost” então os clientes não querem gastar dinheiro nos tuk tuk ou pouco dinheiro nos tuk tuks ou não querem gastar nenhum dinheiro nos tuk tuks porque eles sabem pela internet mais ou menos qual é o preço então eles não estão preste a pagar este preço num tour. Tem esse tipo de cliente, agora tem clientes que tem dinheiro e tem muito dinheiro mas não querem pagar só querem a regatear, não faz mal vamos baixar o preço vamos fazer um tour não faz mal, o essencial é você trabalhar e fazer, o cliente para ele ver também a cidade de outra maneira e também perceber o nosso trabalho que nos não somos taxistas e que nos somos guias turístico então há clientes que desvalorizam nosso trabalho simplesmente porque pensa a só de ir de um lugar A para um lugar B ou de um lugar A para um lugar Z, isso não deve valer esse valor não, nos somos guias turísticos nos explicamos os lugares onde agente vai e tudo mais, uma vez que eles entrarem no tuk tuk e acabaram ai eles entenderam com é o nosso trabalho e agradecem e isso é bom isso é o principal. Ai é missão cumprida!

Gorjetas

- Tem basicamente os nortes americanos que por lei por cultura eles dão entre dez e vinte por cento senão me engano de gorjeta já é da cultura deles, se você for num restaurante nos EUA vai ter que dar uma gorjeta para o garçom entre dez e vinte por cento dependendo do lugar da compra. Então aqui eles dão por vontade própria ou por cultura já vão dar. Então vai ser provavelmente noventa por cento se tiver americanos vai ter a certeza que vai ter uma gorjeta. Ok. Agora a pessoas também que dão gorjetas, brasileiros também dão alguns brasileiros, a maioria regateiam porque talvez seja da cultura e mesmo se eles tem dinheiro não querem dar gorjeta, mas há alguns brasileiros que dão gorjetas. Há outros tipos de turistas, eu tive uma vez que dão muito boas gorjetas que são raros o caso das pessoas que vem de países que não tem assim muito turista desses pais é tipo o México a maior gorjeta que eu tive foi uma casal de mexicano por exemplo sabendo que os nortes americanos são os que dão sempre gorjeta mas eles foram para mim até o hoje o que deram maior gorjeta. É tem franceses que dão gorjetas mais que raramente eles são “mãos de vaca”, eu sou Frances e eu sei.

Eu trabalhei para três empresas de tuk tuk, comecei em 2017 e estamos em 2019. Eu trabalhei uma empresa cujo o nome é “██████████” e posso dizer que são uns “filhos da putas”, desculpem lá pessoal, mas tem que ser dito, é “pra” já tiraram duzentos euros do meu salário porque eu não fui trabalhar um dia e eles disseram que no meu contrato tem lá uma clausura que dizia que se eu não fosse trabalha eu tinha que dar o valor da média diária então tirar do meu salário, ok.

Outra coisa eles também, eu ano vou contar tudo mas pronto, essa empresa, eles controlavam muito, a razão pela qual eu trabalho na empresa atual, ela me dá uma liberdade, quase nenhuma empresa me deu antes, eu faço os horários que eu quero eu chego a hora que eu quero e eu volto a garagem quase a hora que eu quero, porque também eles tem que fechar a garagem, mas se eu chegar mais tarde a hora que fecha a garagem eu ligo e digo o vou chegar vinte minutos mais tarde, ou meia hora mais tarde e como é rara a vez que isso acontece, então ta de boa, agora isso que eu gosto a outra é a primeira empresa de Limo ela controlava tudo, controlava o peso dentro do tuk tuk, sabiam pelo peso do veículo se estavam uma pessoa ou duas ou três ou quatro, cinco ou seis, então chegou um determinado momento que eu estava acabando um tour, mas eu tinha que acabar a tal hora demorei um pouquinho e dei dez ou quinze minutos a mais para os turistas de graça, ai eles me alertaram, então você não acabou o tour, o que se passa, você tem alguém no tuk? A eu estava acabando o tour, a é porque você falou que não vinha ninguém, a desculpe lá estou acabando o tour, a “tá” bom, é porque isso não pode acontecer, eles controlavam tudo o peso, então é isso! Se eu tivesse uma pessoa dentro do tuk eles sabiam, e também se eu parasse no lugar uma

⁶ Ao fim da entrevista o driver, solicitou para não expor nomes de empresas que a referiu.

hora sem faturar, eles também perguntavam porque, pediam satisfações, porque você parou uma hora naquele lugar, já que as outras pessoas da empresa, é comunicação pelo whatsapp e todas pessoas da empresa já faturaram e você não consegue faturar, você não está trabalhando o que você está fazendo? Essa coisa não acontece para empresa qual eu trabalho, e isso é muito bom até que eu faturar mais hoje em dia por causa de ter essa liberdade, se eu me sentir muito constrangido eu vou faturar menos porque eu não vou ter vontade de trabalhar.

O Urber faz manobra irregulares?

- Isso é um favor, ele é capaz de parar aqui e no trânsito, deixam os turistas descerem, tranquilo, na maior tranqüillidade.

Costuma ir para Praça do Comércio, Rua do Comércio.

- Algumas vezes vou para Praça do Comércio porque a Praça do Comércio tem muito movimento e é bom de "faturação". Só que tem policia, você tem que estar de olho.

Você costuma levar multa?

- Às vezes, algumas vezes, graças a Deus não muitas.

O trânsito de Lisboa o que significa para você?

- Significa uma condicionante do meu trabalho, do nosso trabalho, você tem que se adaptar como eu falei a bocado, você tem que ter uma capacidade de abnegação de concentração, focar-se no principal, está transito então está bom, então você tem que integrar isso, hoje tem trânsito, mas vai trabalhar na mesma.

Já pensou em comprar um tuk?

- Eu já pensei só que o valor por enquanto para mim não compensa, por enquanto para mim não compensa.

Porque?

- É porque, não compensa porque é caro, o retorno por enquanto não é assim tão rápido, e é preciso você estar preparado, para ficar dois anos e não se sabe até quanto vai durar essa atividade tuk tuk, não sabemos, até hoje é uma incógnita, quanto tempo vai durar a atividade tuk tuk em Lisboa, da forma que está, não sabemos, um ano dois anos, três anos, não sabemos.

Ta vendo o cara para aqui, viu. Aqui o cara tem que andar, para aqui, onde agente, não da para ultrapassar o cara, não é de quem não sabe dirigir, Uber, fala Urber.

Não, ele está olhando o celular dele onde é que tem os pontos que provavelmente ele vai ter clientes, e ele fica olhando toda a hora no seu celular.

Eu acho que vou devolver o tuk tuk são quase oito eu vou voltar para garagem.

Quantidade vs concorrência

- Tem cada vez mais concorrência para já tem cada vez mais drivers mais tuk tuk na cidade. Primeiro e depois tem outros veículos que fazem concorrência direta em que nos fazíamos pequenos trajetos que as pessoas já não fazem desde esse ano, são as trotinetes, tem outros veículos elétricos desde bicicletas elétricas, temos segways, temos scooters elétricas, temos carros elétricos de aluguer, então temos uma "porrada". Uma quantidade cada vez maior de veículos que vem pegando uma parte grande do nosso trabalho.

E o cara "oh", esse é tipo Uber para, "oh" para, no meio da rua.

Já porque tem toda essa quantidade opções em Lisboa porque você acha que está acontecendo tudo isso?

- É porque Lisboa está no mapa mundial do turismo, esse ano Lisboa 2019, Lisboa foi considerada pela terceira vez o melhor destino turístico do mundo para uma curta estadia, curta estadia significa entre três e quatro dias, então está vindo pessoal do mundo inteiro.

Eu talvez queria faturar mais com aquela regra que você tem que falar onde você está e está mexendo ali e o "cara" fala, a "ta" mexendo ali então você vai lá naquele lugar poxa e você também vai poder faturar.

Mas não é certeza não é, ai eles estão sempre puxando por você, mas não deixa você em paz. Eu não consigo trabalhar assim.

Tem mais autonomia agora no tempo?

- Eu posso acabar agora, como eu posso acabar duas horas atrás, mas ninguém vai me encher o "saco". É porque você acabou agora, você não tem que estar no tuk faturando. Eu trabalho melhor assim.

Já voltou à zero?

- Claro!

Qual é o sentimento?

- Voltar à zero é tipo assim! Porque você saiu de casa. Porque você andou em toda a cidade, ando em todo lado, parou em todos os lugares, onde você costuma a faturar, só que cada vez que fazia o tour os clientes fazia com o tuk tuk que estava a sua frente ou atrás do seu tuk tuk, mas nunca olhavam para você, ou que achavam qualquer desculpa qualquer e nunca entrava no seu tuk tuk e isso é muito frustrante. E você não está mal, você está um dia normal para você, você até está com aquela energia, não sei, faz parte, você tem que aceitar isso. Porque o dia que a seguir vai ser melhor, e as vezes é muito melhor ou até pode ser o melhor dia do seu mês ou melhor dia da sua semana. Então você tem que ter isso em mente.

E quando você volta com grande faturamento?

- Ah que bom, já foi recompensado, aquele dia voltei a zero, hoje graça a Deus é todo mundo vinham para o meu tuk tuk então ai sim da vontade de lutar de novo.

Quantos tours num dia com bom faturamento?

- Quatro, cinco!

Volta para casa vai tomar uma cervejinha, mas você nem fica cansado?

- É diferente na verdade, o cansaço é diferente quando você tem um bom dia parece que tem menos cansaço.

Mas na verdade é cansaço igual?

- Heheh é claro, o corpo sabe a mente engana.

Esse elétrico ai gosta dele na cidade?

- É legal, não é o mais confortável o que eu dirigir até hoje é Buggy.

Praça da figueira?

- Para mim Praça da Figueira significa confusão com os drivers, significa dropinagem a toda hora, você não está tranqüilo, além de ter ladroagem, porque tem ladrões.

Já foi dropinado?

- É por isso que estou falando. É tipo você ô, você ganhou dinheiro e alguém te rouba na mão, você acabou de ganhar cem euros e de repente chega alguém e pega no seus cem euros na mão assim, vai embora e você não consegue pegar ele.

Vai embora com os clientes?

- É isso!

Já viu conflito driver com drive, agressões físicas?

- Não, não.

Isso não ocorre?

- Já ocorreu já, eu não vi.

Paragem da Sé?

- A Sé significa paragem automática, obrigatória para quem é sem escrúpulo a fazer tours, se aproveitar de tours em frente à um lugar religioso. Ok, é monumento é, mas também é lugar religioso. Você não quer saber nada de religião é um bom lugar para você fazer tours que conseguir.

Para mim a Sé como ponto de passagem.

- Eu não me lembro de ter vendido qualquer coisa na Sé, eu não me lembro. Eu quando vou não Sé é para eu deixar o cliente dentro da Sé.

Martim Moniz, você vende no Martim Moniz?

- Pouco ou nada, porque é preciso chegar cedo.

6.

(Driver, 8)

História de vida, percurso até chegar na atividade tuk tuk

- Tenho 40 anos, tenho uma filha, já estou junto com minha mulher a 13 anos e meu percurso de vida eu acabei por estudar, fiz o 12, fiz um cursos de marketing e publicidade técnico profissional, mas já trabalhei em “bueda” setores, restauração, recepção de hotel, vendedor, escritórios, já tive de factos alguns trabalhos, já fui pizzeiro numa rede muito conhecida de pizza, pronto entretanto a pouco tempo estive em Londres, tive lá 6 anos foi uma experiência “bueda” boa gostei “bue” de estar lá deu para melhorar meu inglês, minha mulher também esteve lá fui muito bom para ela, minha filha que esteve lá a estudar a fazer a primaria, segunda, terceira e quarta classe, foi “bueda” bacano para o desenvolvimento do cérebro dela foi maravilhoso e agora voltei outra vez regresssei a Portugal, estava com saudades da família também, o tempo porque em Londres é tudo muito cinzento e a vida social é muito diferente daquela que nos estamos habituados aqui pá entretanto acabei por voltar a cerca de dois anos, a Portugal outra vezes, estou super feliz e quando voltei fui para um hotel trabalhar foi a primeira coisa que me apareceu, mas depois na minha rede de amigos, tinha um colega meu que já estava aqui nos tuk tuks e eu disse estar um bocado farto da hotelaria, então ele disse olha vou te apresentar ai o meu patrão vais... eu nem sequer conhecia a realidade dos tuks quando voltei para cá, quer dizer quando fui para Londres não havia pelo menos eu não tinha a noção que havia um ou outro tuk, mas quando voltei de fato não conhecia essa realidade não havia percebido e pronto foi na realidade na qual eu entrei e mantenho até agora porque é uma profissão que eu adoro neste momento eu gosto de fazer é guia turístico cada vez gosto mais da minha cidade, cada vez eu conheço mais de Lisboa eu sou natural daqui e foi a melhor coisa que me aconteceu nesse momento ter entrado nesta área ai, é bacano meu “tou” a gostar “bue” mesmo.

Motivações para o tuk, dinheiro?

- Claro, claro, assim num país como Portugal onde o salário mínimo médio são cerca de 800 euros, quer dizer para uma família de três como eu, eu acabei por vir aqui de ter uma oportunidade de facto de ganhar mais do que a media dos portugueses e vou ser muito franco acabei por descobrir que por aqui consegue-se fazer muito dinheiro meu muito dinheiro, hoje em dia se calhar não tanto, mas quando entrei nos tuks acerca de dois anos fiz de facto algum dinheiro agora me maravilhei na altura e o gastei-o mas a verdade é que o dinheiro é um dos motivos pelo qual eu continuo a trabalhar aqui. Ou seja trabalho muito chego a casa estafado, eu falo quatro línguas acabo por chegar a casa com a cabeça feita emtais a ver, mas é uma coisa pela qual eu gosto muito em fazer e como quem corre por gosto não cansa eu não paro, eu não paro meu, mas sim o dinheiro foi uma das coisas, o dinheiro o gosto que tenho pela cidade pela paixão que tenho e o gosto que tenho pela venda faz parte, este trabalho atua acerca da venda não é e eu sou vendedor sempre fui é o que eu gosto de fazer, se eu gosto muito do povo, do publico e de interagir com ele portanto eu posso juntar o útil ao agradável, mas é uma coisa maravilhosa eu adoro.

O que seria ser driver tuk tuk em Lisboa?

- Eu diria que é ser é pá é ser livre tais a ver, no meu caso que trabalho para mim próprio neste momento foi um passo novo que eu dei na minha vida e eu também trabalhava para uma companhia antes que dava uma percentagem a meu patrão neste momento estou a fazer uma experiência nova e neste momento tuk tuk significa para mim a minha profissão é o que eu faço é, significa ser livre, ter livre horários, significa ter por trabalhar para poder levar dinheiro, não é mesma coisa de estar num escritório se eu trabalhar ou se fizer depois vou ganhar o mesmo, significa procurar uma qualidade de vida de estável para mim e para

minha família e aqui estou conseguindo encontrar isso, apesar de tudo estou conseguindo encontrar excesso de estabilidade que me fazia falta porque eu regresssei de Londres a pouco tempo ou seja eu deixei tudo aqui para ir para lá e depois deixei lá tudo para voltar para cá, então voltei para cá outra vez com as mãos a abanar, portanto agora outra vez estou arranjar um balanço e o tuk tuk está me ajudar imenso e se estivesse a trabalhar num café, ou num hotel, numa loja de roupas, mesmo na minha área seria difícil ganhar mais que eu recebo aqui eu tenho certeza absoluta. Não teria o nível de vida que tenho aqui, portanto é um gosto estar nos tuk tuks e conheci melhor ainda porque faz parte da profissão é o facto de nos termos amigos estarmos rodeados de amigos trabalharmos com pessoas com qual gostamos e nos ajudam num momentos não tão fáceis não é, portanto a oportunidade de nos termos boa gente em nossa volta é magnífico.

As diferencias por ter alugado um tuk.

- Primeiro de tudo eu não preciso. Quando trabalhas para uma empresa é ingrato os patrões as vezes... a patrões que reconhecem o trabalho e valorizam o capital humano e há outros patrões que não, porque nunca tiveram na rua, nunca tiveram um tuk tuk na rua, o meu ex-patrão por exemplo era muito bom gestor mas ele não sabia o que era um tuk tuk isto estava a gerir cerca de dez tuk tuk as vezes não tinha a noção da dificuldade que as vezes é para gente levar dinheiro ao patrão e as vezes eles exigem demasiado que dizer quando as vezes não percebem que o mercado está saturado porque há muitos tuk tuk na cidade e eles como não tem essa noção, nunca tiveram, acabam por perceber as vezes o qual difícil as vezes é levar o dinheiro que levamos, portanto querem sempre mais, então o problema das empresas é esse, querem dinheirinho, dinheirinho... e nessa situação que estou alugar um tuk tuk reparo que não preciso fazer tanto para levar o mesmo para casa, portanto é o que eu reparo, eu não preciso fazer tanto dinheiro como eu fazia para levar o mesmo ou as vezes mais para casa e ter para mim. Portanto eu estou a gostar mais da experiência do aluguer, tais a ver, claro eu também estou a sentir um bocado, porque antigamente eu tinha uma Limousine para seis pessoas e neste momento tenho um pequeno para duas, o target agora é diferente, a maneira de venda é diferente, mas eu sou adaptável a situações. Eu estou a gostar muito acho que está a ser mais rentável este por ter que trabalhar para outrem, sem dúvida.

Você colocaria a questão física a exaustão?

- Claro, sem duvida, eu aqui eu tenho meu ritmo de trabalho, se eu quiser ir descansar vou, amanha se eu quiser descansar eu descanso portanto o fato de ter essa pressão no final do dia o patrão em cima, o patrão a quere o dinheiro no final do dia porque é sábado e fizeste X e podias ter feito Y tudo isso desgasta, obviamente.

Você já pensou em comprar um tuk?

- Sim, já pensei em comprar um tuk para mim mas tenho que verão sei até que ponto que é rentável nesse preciso momento. É assim, eu nesse momento trabalho para mim e não tenho um tuk comprado para minha situação é perfeita porque eu sei que meu senhorio tem que pagar garagem, tem que pagar a manutenção o seguro, portanto neste momento eu prefiro alugar do que comprar, portanto se eu poder escolher eu escolheria na mesma nesse momento o aluguer nesse momento, porque eu não sei como a profissão vai se desenrolar a partir daqui, sei que a regulamentação, Lisboa quer regulamentar a atividade o que vai fazer que aja muitas restrições, na atividade também como é obvio não é portanto até ver a situação vai dar eu não compraria um tuk. Até perceber o que vai acontecer a atividade, porque de facto esta muito subcarregada e seria um mal investimento para mim faze-lo, o aluguel para mim é o melhor é a melhor opção.

A experiência tuk tuk é uma forma de conhecer Lisboa autentica?

- Claro que sim meu, claro que sim, alias eu diria que neste momento os drivers de tuk tuk que fazem o melhor serviço turístico da cidade de Lisboa, e tenho a certeza da onde estiver que ele esteja, seja em Lisboa, seja no Porto, seja em Tomar, seja no Alentejo, no algarve tenho a certeza que é o melhor serviço

turístico da região será o tuk tuk, porque nesse trabalho eu consegui conhecer pessoas a minha volta que fazem o mesmo trabalho que eu faço que são autênticos profissionais, autênticos sabedores e pessoas que conhecem a sua cidade e que amam Lisboa e mesmo que não a conheçam gostam da profissão que tem portanto a paixão é notória nessas pessoas e isso é notório também no cliente, ou seja o cliente não vai ter uma experiência tão boa num bondinho, num autocarro, Sightseeing, porque nunca ira ter um guia turístico privado a quem pode perguntar seja aquilo que for e onde vai ouvir uma resposta certamente mais inteira possível sobre o monumento e depois é a relação que se cria a intimidade que vai se criando, que se tem com o cliente, ou seja, além mais que um guia turístico nos vamos ficar amigo dessas pessoas, as pessoas vão levar uma experiência connosco, vão sorrir, vão rir, vão ter momento de cultura, vão ter momentos de tradição. Portanto eu acho que sim, essa é a verdadeira um tour turístico da cidade é o tuk tuk. Não há qualquer dúvida. Qualquer outro tipo de meio será um tour mais nunca com essa intimidade que nos criamos, nunca, nunca. Eu já fiquei amigos de alguns clientes que ainda hoje continuamos a falar portanto, isso não acontece com mais nenhuma rede de turismo, portanto eu acho que sim, que o tuk tuk de facto é a verdadeira essência da tour turística sem duvida.

Questão de acidente é segurança total?

- Sem duvida, sem duvida, eu estou aqui a dois anos e nunca tive acidente. As coisas acontecem mais também, em qualquer outro transporte. Seja no elétrico, bondinho que a tempos virou e magoaram-se quase 40 pessoas, portanto obviamente temos nosso percalços mas a maioria dos tuk tuk que de drivers são pessoas conscientes seguras e eu não vejo acidentes de tuk tuk todos os dias e vejo acidentes de carros por exemplo todos os dias. Portanto, sem dúvida, é super seguro.

A atividade possibilita ter uma noção do funcionamento da cidade?

- Isso é qualquer coisa eu passei do 8 para 80, quer dizer eu não tinha uma noção da minha cidade eu não tinha uma noção, eu achava que conhecia Lisboa e não realidade não conhecia absolutamente nada, tenho uma realidade também obviamente como a cidade funciona neste momento no turismo, em termos de timings sei quando as pessoas precisam se calhar mais num tuk tuk ou a seguir de um almoço ou querem relaxar um pouco ou não quere andar, eu já conheço obviamente acabei por conhecer o timing de Lisboa, mais doque conhecia há dois anos atrás sem duvida alguma e conheço muito mais a minha cidade quer dizer hoje sei mais historia do que algum dia eu aprendi na escola sobre Lisboa, portanto sem duvida.

Sobre os espaços da cidade?

- São maneiras, são pontos de vendas diferentes os drivers específicos e habituais daqueles pontos, portanto a técnica de venda difere obviamente dos espaços para espaços. A portas do sol é um sitio aberto onde há muita liberdade de venda, tem a praça do comercio, tem a rua do comercio onde a venda se interliga com o facto da policia que temos de sair e ficarmos atento a mais coisas ao cliente a policia, a praça da figueira que é um sitio aonde que já está enraizado uns drivers lá mais ninguém entram lá, tais a perceber portanto é outro tipo de venda é agressiva é mais agressiva os drivers novos não são tão bem aceitos, quer dizer há energias diferentes sem duvida. Eu gosto mais da energia das portas do sol onde eu paro muito, mas "yaah" há energias diferentes. tudo lá que só param são drivers, é específicos trabalhar naquele ponto, é as vezes eu posso dizer que há pontos da cidade que eu não sei trabalhar, para mim o Martim Moniz é muito difícil estar na fila ali com o cartaz, não é minha maneira de venda não é isso que eu gosto de fazer portanto e há lá muitos bons drivers que fazem essa venda muito bem, mas se calhar chegar as portas do sol, se calhar para ele não é tao fácil que para mim é, há de fato vibes diferentes como é obvio.

Pontos positivos e pontos negativos da atividade

- Os pontos positivos eu já os disse é estar numa profissão maravilhosa com pessoas muito bacanas mesmo pessoas de bom coração muito cultas formadas de facto sabem o que dizem e o que fazem. Os pontos negativos que eu vejo, nem será tanto o fato de haver muitos indianos porque toda gente tem direito ao trabalho o fato é há muitos tuk tuks já, isso também não quer dizer que isso seja mal porque só os fortes

resistem, portanto mesmo este as pessoas novas que aparecem que fazem encher um bocado mais a cidade de tuk tuks, um dia mais tarde sena forem bravos, porque concorrência é tanta que vão ter mesmo que mostrar o seu valor, portanto a única cena é haver muitos tuk tuks, as vezes dificultam o transito e depois a camara que não nos dá lugares para estacionarem o suficientes, e depois a policia municipal que por não estar regulamentado também anda sempre a nos martelar o facto de nos não podermos entrar em certas ruas, onde os autocarros enormes de 10 toneladas passam mas nos não podemos quer dizer essas restrições são pontos muitos negativos e limita constante a atividade. Ah de resto não tenho mais nada a dizer porque é uma atividade maravilhosa se tivermos os bons drivers a nossa volta e boas pessoas a nossa profissão é trabalhar meu, do resto os pontos negativos é só mesmo as vezes a porcaria que o pessoal faz, ou é novo ou não sabe, as contra ordenações que as vezes acontecem, mas do resto não há muita coisa a dizer.

O número de tuk tuk na cidade que também acaba por desaparecer no verão e pronto, mas no verão a atividade, parece uma atividade totalmente profissional, muito organizada. O verão que acaba por trazer aquele pessoal que novo que só querem a vir aqui e fazer dinheiro e, ou estão a estudar, ou estão fazer isto ou aquilo e acabam por não sentir de facto o tuk tuk, o pessoal vem para dois meses e depois vão para outras áreas, os pontos positivos são mais do que os pontos negativos sem duvida, por isso que ainda continuo senão tinha procurado outra coisa. Só que há mais pontos positivos para mim do que pontos negativos.

Perfil do turista

- O perfil do turista eu acho cada vez o turista está mais pobre, lamento dizer mais a Europa está cada vez mais pobre e isso não é só sentido em Portugal, é sentido nos espanhóis, nos franceses, os italianos tem cada vez menos dinheiro pra gastar nas suas férias está a ver, são pessoas de classe média, hoje em dia são demasiadas para o tipo de qualidade de turista que agente gostava de ter, e vamos ver como se passa em agosto se o turista começa ser um pouco mais com poder de compra porque neste momento o poder de compra está muito limitado, eles vem aqui muitos organizados, tem, compram o seu bilhete, pré-compram tudo ou seja tem o seu destino o se programa e não fogem muito e dificultam obviamente o trabalho do driver no tuk tuk é porque eles não querem sair da linha que delinearão e não tem mais dinheiro daquilo que eles delinearão a gastar, portanto eu acho já que cada vez menos se faz aquele turismo de qualidade que de fato com pessoas que gostam de gastar não há muito cada vez há menos, eu sinto que cada vez há menos e pronto cada vez a mais gente a fazer um turismo limitado com plafons muito limitados e tais a perceber então é o que eu acho. É mais o perfil do turista é um perfil bacano eu gosto é são turista na maior parte deles já jovens, muitas famílias obviamente e Lisboa como está na moda, nos temos nesse momento o prazer e a vantagem de utilizar isso a nosso favor que é fazer o crescimento da cidade que já faltava também não é e o turismo ajuda muito a isso apesar de tudo.

Entre os drivers encontramos gente de tudo mundo?

- Sem duvida sem duvida, e isso também é uma coisa maravilhosa meu é poder encontrar pessoal a trabalhar connosco de experiência daqui dali e "pá" é impressionante é bom é bom é muito bom, eu gosto muito das pessoas que tenha trabalhado comigo, há uma outra que o gajo fica mais coisa, mas não, mas eu passo ao lado, a vida me ensinou a me passar ao lado.

7.

(Empresário, 1)

O que é ser empresário tuk tuk em Lisboa?

- Então é, Portugal não é um pais industrial como você sabe, e nos trabalhamos para que oportunidade nos considerávamos interessante num pais como nosso, consideramos que o turismo era realmente uma das maiores oportunidades a nível de negócios para podermos avançar e sair com o negocio eu e outro sócio e dentro do turismo quando nos pensamos nisso foi em 2013 tinha começado uma empresa operar em

Lisboa em 2012 com tuk tuks, nos gostamos muito do conceito e de alguma maneira fizemos um seguimento do que já estava a ser feito. E esse foi o fator que nos levou a entrar no negocio, ou seja foi termos visto um negocio que gostávamos dentro do setor que já tínhamos elegido como setor em que queríamos que a empresa atuasse com o turismo em animação turística e também tendo em conta que nos não tínhamos muitos recursos financeiros, o investimento inicial se adaptava ao capital que nos tínhamos.

Os pontos positivos e os pontos negativos

- Como pontos positivos eu diria a própria atividade ou seja a atividade é bonita, trabalhar com o turismo, mostrar as cidades, explicar a historia da cidade eu diria que são os principais pontos positivos. Depois tem sido também uma atividade do ponto de vista econômico interessante. Dos ponto de vista negativo, talvez colocava o acréscimo de tuks que tem havido em Lisboa nos últimos anos, tem havido uma entrada muito significativa de novas viaturas com gente a trabalhar que consideramos que não é mais adequada, portanto não, agente não tem o conhecimento ideal sobre a historia de Lisboa, portanto faz mais um serviço de X tempo e preço Y dá uma volta com o cliente e dá pouca informação, portanto, resumindo alguma concorrência de má qualidade.

Regulamentação

- Portanto em Lisboa sempre se falou que algum dia os veículos passariam para elétricos a nível que esse era um dos pontos que a camara queria mudar na cidade, era torna esse negócio 100% elétrico, sem emissões de CO2 para o ambiente. Quando a camara lançou esta intenção na verdade é que a maior parte das empresas mesmo sem a legislação ter saído começou adaptar-se a essa possibilidade e hoje em dia consideramos que em Lisboa praticamente, entre 70 e 80% dos veículos que circulam em Lisboa são elétricos dentro da nossa atividade de animação turística, portanto esse é um passo importante para tornar o negocio mais amigo do ambiente. E depois existe outro tipo de regulamentação que são as paragens dos veículos, a camara disponibilizou algumas paragens, foi um passo importante que foi dado de maneira que nos pudéssemos ter um espaço para parar o veiculo e fazer nossa atividade, mas como também houve um aumento significativo de viatura os espaços agora são nitidamente insuficiente e portanto estamos aqui neste binômio porque muitos veículos não tendo um espaço suficiente para parar e portanto acaba-se por alguns veículos estacionarem em locais, locais adequados ou concebível pela camara municipal.

Transformar todos os veículos elétricos é um sonho fora da realidade?

- Não, penso que seja bastante real já o numero que aponte cerca de 70 -80% dos veículos já são elétricos prova que mais um passo e praticamente estaremos nos 100%. E o problema aqui é a utopia dos veículos, qualquer das maneiras os veículos disponíveis são ou representa uma autonomia principalmente quando as baterias estão no primeiro ano que ainda tem sido suficiente para exercer um dia de trabalho normal. Não possibilita ir para sei lá de Lisboa para cascais, ou Lisboa para Sintra mas dentro de Lisboa daquilo que é grande Lisboa possibilita fazer o número de tours que consideramos ser suficientes para ter trabalhado durante o dia.

Buscando um perfil dos drivers, qual é o perfil dos drivers da sua empresa?

- Eu acho que isso é um dos pontos mais interessantes da atividade é que não há um perfil, é uma multiculturalidade que faz desde portugueses, espanhóis, franceses, italianos, belgas, sul-americanos

praticamente todos os países, asiáticos, já tivemos aqui um exemplo de infinidade numero de nacionalidades a trabalhar aqui na nossa empresa o que consideremos isso um fator positivo muito interessante, as pessoas se respeitam, trabalham, gostam e desenvolve um trabalho interessante para o turista, tanto que o turista ainda volta e repete normalmente esse serviço.

Em conversa com outros drivers foi relatado o controle por rastreamento

- Encaro bem porque neste em qualquer negócio existem pessoas mais serias e menos serias e portanto esse sistema, que nos também temos, enfim permite que aja também maior controle da atividade e quem trabalha na seriedade não tem que ter problemas por as empresas terem essas situações.

Enquanto empresário utilizando esta estratégia você vê benefícios.

- Principalmente por ter pessoas onde a seriedade não era o ponto forte.

Como vocês escolheram as formas de pagamento?

- Nos temos modificado desde que começamos até agora, inicialmente eram pagamento variado com prêmios por objetivos em determinados valores e depois passamos para contratos, cada vez mais colaboradores com contratos e com ordenados part- time ou tempo inteiro e depois com variado.

Você poderia diz os valores desse contrato?

- Eu diria que de uma maneira geral o ordenado fixo de uma pessoa a tempo inteiro é baseado no ordenado mínimo mais uma comissão, se for uma pessoa aqui que não possa despender dos pelo menos 5 dias, essas pessoas tem contratos part-time mais o variado e há pessoas que só tem o variado. Díganos que no variável acaba por ser uns 40%.

E como você avalia o tamanho da sua empresa?

- É uma mini empresa uma pequena empresa no universo que possa ser considerada pelos números de faturamento, números de pessoas a trabalhar, consideramos que é uma PME uma micro empresa, mas a nível do que aqui a realidade de Lisboa até somos considerados vai lá acima da média, acima da média pela dimensão que crescemos e principalmente nos três primeiros anos e agora temos mantido mais ou menos o numero de veículos mas evoluímos para outras áreas de negócios também dentro da animação turística e temos também uma loja na baixa da cidade onde fazemos aluguer de bicicleta, motas, trotinetes, segways, fazemos passeios a pé, fazemos tours praticamente para todo país mais que sai mais é para Sintra, Fátima, Porto, mas enfim o nosso objetivo foi ter uma oferta completa dentro que nos consideramos ser animação turística.

Estratégia de vendas, sobre os meios?

- Nos utilizamos plataformas que já estão criadas que são utilizadas para vender nossos produtos temos um site, tentamos ter também uma maior visualização existe o Google words, que oferece palavras chaves para criar melhor posicionamento quando o nosso potencial cliente consulta um tour em Lisboa ou a

possibilidade de fazer algo diferente em Lisboa e nos aparecermos de maneira mais visual, portanto ser umas das primeiras opções a aparecer na primeira página do Google e essencialmente é isso, portanto o nosso trabalho é baseado para além do trabalho que é feito na rua é baseado em plataformas que já e são criadas e o nosso trabalho com o site.

Tem gerado efeitos positivos?

- É um trabalho lento mas que tem gerado efeitos positivos e vendemos muito mais hoje em dia devido a plataformas e através do nosso site que vendíamos nos primeiros anos. Tem tido assim um grande aumento.

Como você avalia o risco da atividade?

- Eu acho que o negócio está, já atingiu uma maturação e nesse momento está a reduzir, pode ser pelo aumento significativo de veículos em Lisboa nos últimos anos, nota-se uma ligeira redução nos volumes que se consegue fazer hoje em dia ao comparar 2, 3 anos atrás. Portanto obriga as empresas reavaliar-se, repensar-se e tentar encontrar as suas funções para se manter no mercado. E é isso que temos feito, essa situação que eu falei da loja é precisamente um tentar encontrar alternativas para manter níveis satisfatórios de faturamento para empresa que permite a empresa crescer e investir e com isso tornar-se mais sustentável.

ANEXO 3 – Exemplos de anotações e caderno de campo

- **NOVEMBRO**

Sobre potencial turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz: Foi observado uma queda em relação ao mês anterior.

Exemplo de quantificação visual.

Início [REDACTED]Fim (dias da semana)

Início [REDACTED]Fim (dias de fim de semana)

1.b Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Sentida uma ligeira queda em relação ao mês anterior.

1.c Serviços Realizados. Houve alternância no volume dos serviços realizados, com dias variados passando pela esfera de 0, 1, 2, 3, 4 e 5 estrelas. Nos fins de semana a tendência alternou para 2, 3, 4 e 5. O principal responsável por dias mais rentáveis foi os dias que se realizou a Web Summit .

1.d Mensagens no Grupo do “Whatsapp”. O ponto que me atenção no mês foi uma mensagem exposta no grupo do whatsapp por um companheiro “driver” conhecido por ser um “driver” antigo e muito bom vendedor. Estando ele inquieto, para não desanimar-mos, alertando que por conhecimento próprio novembro é um mês muito difícil. Relatou que com que muitos outros “drivers” assim como ele teve dias “a zero”⁷. Motivando-nos a “guardar energias” para aproveitarmos o início do mês de dezembro que haveria feriados nas Espanha e por seguinte muitos turistas oriundos da Espanha estariam a visitar Lisboa. Sem deixando de enfatizar as festas de fim de ano, natal e ano novo como um boa oportunidade de faturar no trabalho.

1.e Eventos Esporádicos. Por meio de consulta de dados obtidos no portal dos cruzeiros, constata que houve uma queda de 24 para 17 atracagem de Navios e Cruzeiros com capacidade superior a 900 tripulantes. Por outro lado em novembro houve a Web Summit evento que recolheu grande quantidade de visitantes, estimado a mais de 70 mil. Este evento foi interessante para elevar os serviços realizados entre os dias 5 a 10 de Novembro.

Sobre a Quantidade de Tuks

2.a Filas Legais: Ficou constatada presença relativa ao mês anterior, com a peculiaridade da área do Martim Moniz que apresentou menor presença de tuks em relação anterior.

2.b Paragens em pontos proibidos: Ficou constatado que houve maior presença dos tuks em áreas como a ribeira das Naus, Mercado da Ribeira e Sé. Enquanto a área do Martim Moniz o movimento ao contrario.

Fiscalização:

Não apresentou alternância em relação ao mês anterior. Porém um detalhe curioso.

No dia 15 de Novembro por volta das 17 horas à procura de clientes estive estacionado por um tempo e quando um agente de trânsito se aproxima e instruir-me para eu prosseguir e sair do local, no entanto em menos de um minuto de conversa ocorre um dialogo onde é me explicado que não é permitido ficar naquele espaço, o policial pergunta-me se eu havia conhecimento disso. Eu respondo que sim, além desculpar-me para não levar alguma multa. Sabendo que era um dia com pouco movimentado para as atividades tuks, o policial ironicamente indaga se hoje estaria com muito dinheiro por isso era melhor eu me retirar do espaço o mais rápido possível, sinalizando a possibilidade de multa. A postura dessa abordagem foi branda e se

⁷ Expressão que utilizamos quando passamos o dia todo a trabalhar e não faturamos nada.

fosse em outra época do ano ele me passaria uma multa. Pode-se dizer que os policiais de trânsito estavam menos rigorosos e ou mais brandos conosco em relação a outra altura do ano.

3. a Alertas: Alto.

3. b Práticas: Alto.

Consumidores: Menor presença em relação ao mês anterior. Porém observados com maior frequência franceses e asiáticos, geralmente em grupos vindos por pacotes coletivos (excursões) vendidos pelas empresas de turismo. Nos dias da Web Summit surgiu um perfil mais jovem e grupos de amigos.

+++Uma nota importante em relação a mim: No mês de Novembro terminou meu contrato de aluguer do “tuk” assim optei em não renova-lo para os meses seguintes. Visto que, o mês de novembro foi muito ruim, assim entre conversas com outros “drivers” mais experientes foi me alertado que os meses de dezembro teriam poucos dias rentáveis e os meses de janeiro e fevereiro seriam horríveis como as piores semanas dos meses de novembro. Assim conversei com o locador do veículo e foi me oferecido uma vaga de trabalho na empresa CityTuk, onde trabalho até os dias atuais. No balanço econômico fiquei em prejuízo de 200 euros, pois as duas últimas semanas do contrato não obtive o montante para pagar o aluguer, assim foi descontado no valor do caução que havia destinado no início do contrato da viatura.

- **DEZEMBRO**

Sobre potencial turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz: Em conseqüências de datas comemorativas e festas de fins de ano houve um auge em relação ao mês anterior.

Exemplo de quantificação visual.

Início [REDACTED]Fim (dias da semana)

Início [REDACTED]Fim (dias de fim de semana)

1. b Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Em decorrência as datas comemorativas e as festas de finais de ano este indicador apresentou um considerável aumento.

1. c Serviços Realizados. Nas datas comemorativas e festas de finais de ano houve um ganho no volume do serviços ficando na ordem do nível de 5 e 6 estrelas. Porém nos dias fora as datas comemorativas e das festas de finais de ano seguiu a mesma lógica parecida dos dias de novembro numa variação de 0, 1, 2, 3 e 4 estrelas.

1. d Mensagens no Grupo do “Whatsapp”. Em relação esse indicador houve maiores mensagens no campo dos serviços e das afetividades. Em relação aos serviços haviam alertas sobre clientes interessados em pontos da baixa pombalina e no miradouro Nossa Senhora do Monte. Os alertas viam de drivers que já estavam em serviços e eram abordados por turistas interessados. Houve também alertas sobre possíveis fiscalizações na praça do comércio. No campo da afetividade condiziam as mensagens de felicitações ao natal e ao ano novo que se aproximava

1. e Eventos Esporádicos. Estiveram atracados 18 cruzeiros com capacidade superior a 900 tripulantes. Houve feriados espanhóis no início do mês que interferiram diretamente no Potencial Turista (dia da constituição e da Festa Imaculada da Conceição). Houve as datas festivas e final do ano. Outro acontecimento relatado foi a visita do imperador Chinês Xi Jinping no início do mês (04/12) que repercutiu em alguns bloqueios em ruas e avenidas do centro da cidade de forma a refletir no condicionamento do tráfego nessas áreas por um período curto de tempo.

Sobre a Quantidade de Tuks

2.a Filas Legais: Nos dias normais constatou mesma predominância comparada ao mês anterior, porém com aumento na Praça da Figueira e Martim Moniz nas datas comemorativas e festivas.

2.b Paragens em pontos proibidos: constatou-se que maior procura para Praça do Martim Moniz e aos arredores do Parque Eduardo VII.

Já em relação à **Fiscalização** no mês de dezembro foi o mês onde a policia de trânsitos e a "Asae" estiveram mais rigorosos, muitos "drivers" foram multados por paragem ilegal, maior quantidade de operação "stop" para os "tuks" e veículos individuais.

Fiscalização:

Houve maior pressão da policia de trânsito aos lugares de paragem irregular e fiscalização dos serviços tributários.

3. a Alertas: Alto.

3.b Práticas: Alto.

Consumidores:

Sobre os **Consumidores** no mês de Dezembro houve dois momentos distintos, o primeiro no início do mês quando vieram os espanhóis motivados pelo feriado em seu país, haviam muitos reunidos em famílias, com idosos, jovens e adultos. Em relação aos preços dos nossos serviços grande maioria dos turistas abordados mostrava-se reticentes quando eram avisados os valores e buscavam regatear para conseguir descontos.

Na semana de natal e réveillon, ficou constatado um perfil mais familiar dos turistas, tanto para portugueses não residentes em Lisboa, em especial muitos que vivem na França por razão de trabalho e que vieram visitar a família e estrangeiros como os franceses, ingleses, italianos, brasileiros e norte americanos. Tratando dessa altura do ano foi percebido que turistas de origem de país como Portugal, Brasil, Espanha, Italia e França costumam mais a regatear os valores do serviço e quando satisfeitos do passeio oferecem gorjetas pouco expressiva. Norte Americanos, Canadenses, Ingleses, Australianos não costumam regatear valores e quando satisfeitos oferecem gorjetas mais expressivas (acima de 20 euros).

Outro ponto que me chamou atenção nesses dias de fim de ano foi uma prática mais recorrente na época alta (meses da primavera e verão) que é a abordagem direta do turista. Uma forma simples de ilustrar essa situação é como pedimos um taxis, a partir da sinalização gestual, ou seja estava com o "tuk-tuk" em circulação e o turista sinalizava para fazer um serviço.

- **JANEIRO**

Sobre potencial turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz: Após o dia 5 de Janeiro houve uma abrupta queda na dimensão da fila.

Exemplo de quantificação visual.

Início []Fim (dias da semana)

Início []Fim (dias de fim de semana)

Início []Fim (dias iniciais de janeiro)

1.b Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Apresentou queda em relação ao mês anterior.

1.c Serviços Realizados. Após o dia 5 do mês, o volume dos serviços caíram significadamente com muita frequência de dias com 0 e 1 estrela, e poucos dias com 2 e 3 estrelas.

1.d Mensagens no Grupo do "Whatsapp". Maiores mensagens relacionadas à ausência de turista e pelas condições climáticas com muitos dias em chuva e frio.

1.e Eventos Esporádicos. Houve queda na quantidade de cruzeiros atracados foram 12 cruzeiros com capacidade superior a 900 tripulantes.

Sobre a Quantidade de Tuks

Após o dia 5 de janeiro constatou-se, uma queda abrupta na quantidade dos tuks em circulação por exemplo a fila da Praça da Figueira apresentava apenas uma linha de "tuks". Foi constatado muitos tuks em operação dos próprios donos dos veículos que utilizam como fonte principal de renda. Em relação os tuks de empresa muitos drivers abandonam essa atividade nessa altura do ano assim tuks em abundância nas garagens. Na empresa onde trabalho nesse mês deixou de trabalhar cinco "drivers". Geralmente os "drivers" aproveitam os meses de janeiro e fevereiro para realizar suas férias. Tem o caso de uma colega (que posso futuramente entrevistar), que recentemente comprou um "tuk" ela viaja ao Brasil para visitar a família e economizar algum dinheiro visto que viver em Lisboa está muito caro e acaba ser mais difícil manter-se sem obter uma fonte de renda fixa. Mesmo ocorre com outro driver de origem italiana, diz ele, que só volta para Lisboa em março quando a economia dos "tuks" estiver a melhorar. Em relação aos donos das empresas uma sensação sentida, que nessa época baixa é de pouca importância ter todos os seus veículos circulando na cidade, pois eles já sabem que os serviços dos "tuks" são mais rentáveis em outra altura do ano como no verão, assim economizam em relação aos desgastes mecânicos, riscos de colisões ou multas.

2.a Filas Legais: Após 5 de janeiro constata que abrupta em todos os pontos de paragem.

2.b Paragens em pontos proibidos: Após 5 de janeiro constata que abrupta em todos os pontos de paragem.

Fiscalização:

Foi constatado menores abordagens e manobras devido os menores índices de tuks em atividade.

3. a Alertas: Baixo.

3. b Práticas: Baixo.

Consumidores:

Apresentou perfil mais visíveis sendo as famílias de origem estrangeira com maior notoriedade asiáticas e brasileiros. Foram observados jovens casais e estudantes muitos reticentes a aderirem um passeio. Outra questão que observo revela-se sobre o clima frio de inverno que dificulta muito na propensão de nossos serviços, por não serem veículos confortáveis num passeio com condições climáticas adversas.

- **FEVEREIRO**

Sobre potencial turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz: Foi observado que fila sem grande quantidade de turistas. Nos dias da semana muito fraco, com melhora suave aos fins de semana. **Exemplo de quantificação visual.**

Início [REDACTED]Fim (dias da semana)

Início [REDACTED]Fim (dias de fim de semana)

1.b Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Seguiu a mesma lógica apresentada pelo indicador anterior. Durante os dias da semana com pouca lotação e nos fins de semana apresentava maiores lotações.

1.c Serviços Realizados. Apresentou para os dias da semana maiores incidência de níveis de 1 e 2 estrelas. Durante os fins de semana maiores incidência de níveis de 2 e 3 estrelas, nenhum dia do mês houve foi atingida a 4 estrela.

1.d Mensagens no Grupo do “Whatsapp”. Houve maior incidência de mensagens relacionada as dinâmicas de trânsito e de eventuais operações fiscalizadoras.

1.e Eventos Esporádicos. Não houve contribuições sigficativas desse indicador para o Potencial Turista. Em termos da chegada de cruzeiros este mês apresentou-se baixo, com apenas 5.

Sobre a Quantidade de Tuks

Nesses termos apresentou ser igual ao mês anterior sem grandes alterações significativa.

2.a Filas Legais: Em todas as filas observadas apresentou semelhanças daquilo verificado no mês anterior.

2.b Paragens em pontos proibidos: Apresentou as mesmas semelhanças verificadas no mês anterior.

Fiscalização:

Houve um sensível abrandamento em relação ao mês anterior. Pode ser explicado pelo menor nível de Potencial Turista e porque nas semana inicial de Janeiro houve as festividades de fim de ano, onde houve um maior nível de turista na cidade, respectivamente maior “caos” no transito.

3. a Alertas: Muito baixo.

3.b Práticas: Muito baixo.

Consumidores: Foi observado maior incidência de turista com o perfil jovem e estudantes e turismo da terceira idade.

- MARÇO

Sobre potencial turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz: Foi observado um sensível aumento em relação ao mês anterior.

Exemplo de quantificação visual.

Início [REDACTED]Fim (dias da semana)

Início [REDACTED]Fim (dias de fim de semana)

1.b Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Como observado no indicador anterior, este indicador apresentou um sensível aumento, tanto nos dias de semana como nos fins de semanas.

1.c Serviços Realizados. Apresentou para os dias da semana uma incidência regular do nível 2 estrelas. Durante os fins de semana maiores incidência de níveis de 3 com poucos dias a 4 estrelas, nenhum dia do mês houve foi atingida a 5 estrela.

1.d Mensagens no Grupo do "Whatsapp". Mesmo perfil de mensagens enviadas no mês anterior.

1.e Eventos Esporádicos. Houve aumento nesse sentido, um ponto em destaque foi o Jogo de Futebol entre Benfica e Frankfurt, onde foi sentida um grande aumento de turistas alemães durante dias anteriores e posteriores ao evento. Outra contribuição positiva foi o aumento na chegada de cruzeiros em relação ao mês anterior. Em Março esteve atracados 12 cruzeiros com capacidade superior a 900 passageiros.

Sobre a Quantidade de Tuks

Sutilmente o mês de março apresentou maior quantidade de tuks em relação ao mês anterior.

2.a Filas Legais: Em todas as filas observadas apresentou sutilmente aumento de tuks quando comparado ao mês anterior.

2.b Paragens em pontos proibidos: Observou um ligeiro aumento de tuks parados em lugares proibidos quando comparado com o mês anterior.

Fiscalização:

Esteve muito semelhante ao mês anterior porém com certo aumento.

3. a Alertas: médio.

3.b Práticas: médio.

+++NOTA: em março foi percebida uma manobra de escoamento que é muito corriqueira na área que envolve o Mercado da Ribeira. Os tuks e taxis costumam estacionar em frente da entrada do mercado e em suas laterais, afim de realizar serviços as pessoas que passam pelo mercado e pessoas consumidoras do mercado. No entanto quando a policia de trânsito ordena a retirada dos veículos nessas áreas, ocorrem por gerar efeitos negativos no transito ao arredores do mercado e em areas vizinha. Como por exemplo maior congestionamento no trafego. Este mesmo efeito é diagnosticado em areas como a da praça do Martim Moniz. (ver ilustração).

Consumidores: Foi observado uma significativa incidência de turista com o perfil jovem e estudantes e turismo da terceira idade. Porém também notou-se muito turistas vindo do norte da Europa em consequência das baixas temperaturas apresentadas nesses países e do bom tempo apresentado em Lisboa em março de 2019. Outro fator curioso foram os turistas alemães vindo prestigiar o jogo de futebol entre Benfica e Frankfurt. O perfil desse turista foi visivelmente sentido pelo comportamento, buscavam saber sobre os lugares de festas, bons bares e ambientes de convívio. Curiosamente realizei um tour para jovens torcedores do Frankfurt (5 pessoas) eles procuravam saber onde encontrar mulheres e substancias proibidas. Então foi-se sugerido sites de acompanhantes, bares do cais Sodré (Pink Street) e ruas interiores do Bairro da Mouraria.

- **ABRIL**

Sobre potencial turista:

Fila do Elétrico 28 no Martim Moniz: Foi observado um considerável aumento em relação ao mês anterior. Sobretudo na semana do feriado da páscoa e em dias posteriores o feriado.

Exemplo de quantificação visual.

Início [REDACTED]Fim (dias da semana)

Início [REDACTED]Fim (dias de fim de semana)

Início [REDACTED]Fim (páscoa)

1.b Lotação de Passageiros nos Autocarros da Carristours e GrayLine. Foi observado ligeiro aumento em relação ao mês anterior.

1.c Serviços Realizados. Apresentou para os dias da semana uma incidência regular variável entre o nível de 3 e 4 estrelas. Durante os fins de semana maiores incidência de níveis de 4 com dias em 5 estrelas. No domingo de páscoa foi atingido o nível 6 estrelas.

1.d Mensagens no Grupo do “Whatsapp”. Mesmo perfil de mensagens enviadas no mês anterior, porém houve muitas mensagens em relação aos cuidados com o trânsito. No mês de abril ocorreram muitos acidentes de trânsito envolvendo os tuks, o consenso no grupo foi que haviam muitos “drivers” novatos, assim com pouca experiências numa condução dos tuks maiores ocorrências nos acidentes. Outro fato discutido foi a pista molhada, assim oferecendo mais riscos de acidentes.

1.e Eventos Esporádicos. Houve aumento nesse sentido, em relação ao mês anterior, a semana da páscoa atraiu para Lisboa muitas famílias e casais, vindo de países como a Espanha, Itália, França e Brasil. Outro ponto positivo ao Potencial Turista foram 14 cruzeiros com capacidade maiores a 900 passageiros nos portos de Lisboa.

Sobre a Quantidade de Tuks

O mês de Abril apresentou maior quantidade de Tuk em relação ao mês anterior.

2.a Filas Legais: Em todas as filas observadas apresentou grande aumento de tuks quando comparado ao mês anterior.

2.b Paragens em pontos proibidos: Observou um grande aumento de tuks parados em lugares proibidos quando comparado com o mês anterior.

+++Nota: um aspecto curioso foi maiores quantidades de drivers novatos na atividade. Isto observado na rua e também na empresa onde trabalho, sendo que entraram por volta de 5 drivers novos. Curiosamente houve um dia que fui ao trabalho depois das 10h30min e já não havia tuks para eu trabalhar. Isto ocorreu na quinta-feira anterior ao domingo de páscoa.

Fiscalização:

Esteve muito efusiva em relação ao mês anterior.

3. a Alertas: Alto.

3.b Práticas: Alto.

+++NOTA: Foi percebida uma prática nova adotada pela polícia de trânsito. Na semana de páscoa, na paragem legal do Miradouro Portas do Sol em Alfama, os policiais de trânsitos entre períodos da manhã e tarde estavam ordenando aos “drivers” um limite de tempo de 30min para os tuks que estacionavam naquele local. Para controle eles anotavam a matrículas dos tuks e geriam o tempo que ali estavam estacionados, eventualmente um tuk que estivessem estacionados afim de vender seus serviços teriam este tempo para efetua-lo caso contrário teria de ser deslocado para outra área da cidade. A ideia que ficamos, que essa manobra tem como interesse oferecer mais espaços aos tuks em serviços efetuados que sobem da baixa pombalina para alta alfama. Assim liberando mais espaços para eles descarregar seus clientes.

Consumidores: Com a semana de páscoa foram notados um número maior de turista com perfil familiar, sobretudo vindo de países católicos do sul da Europa e do Brasil.

ANEXO 4 – Mapas de deslocamento diário

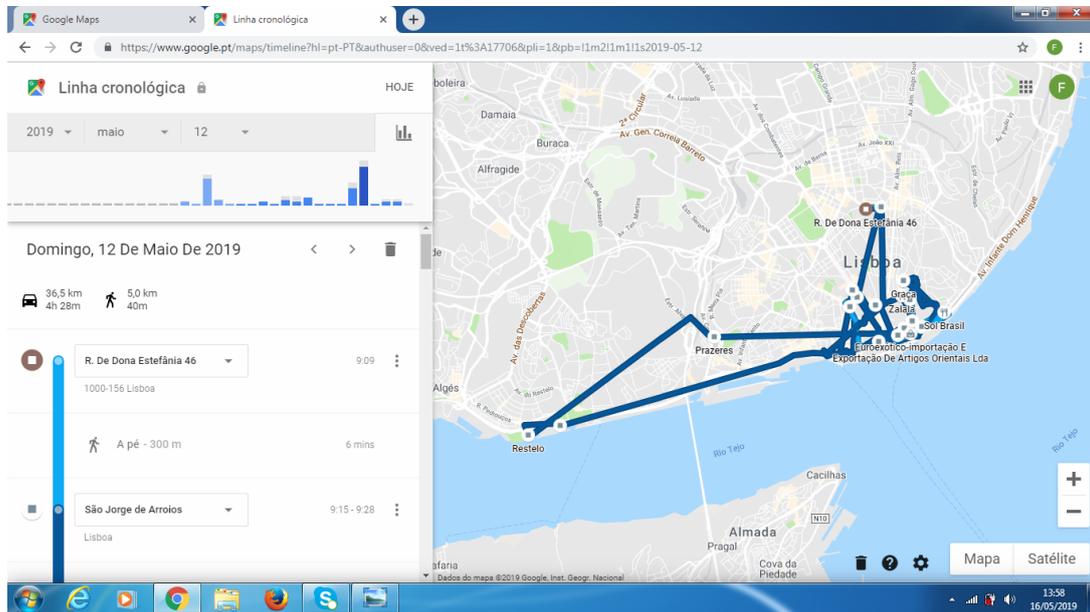


Figura 4. 1: Deslocamentos típicos de um dia de trabalho I. Fonte: Linha Cronológica, Google Maps. Elaborado pelo autor

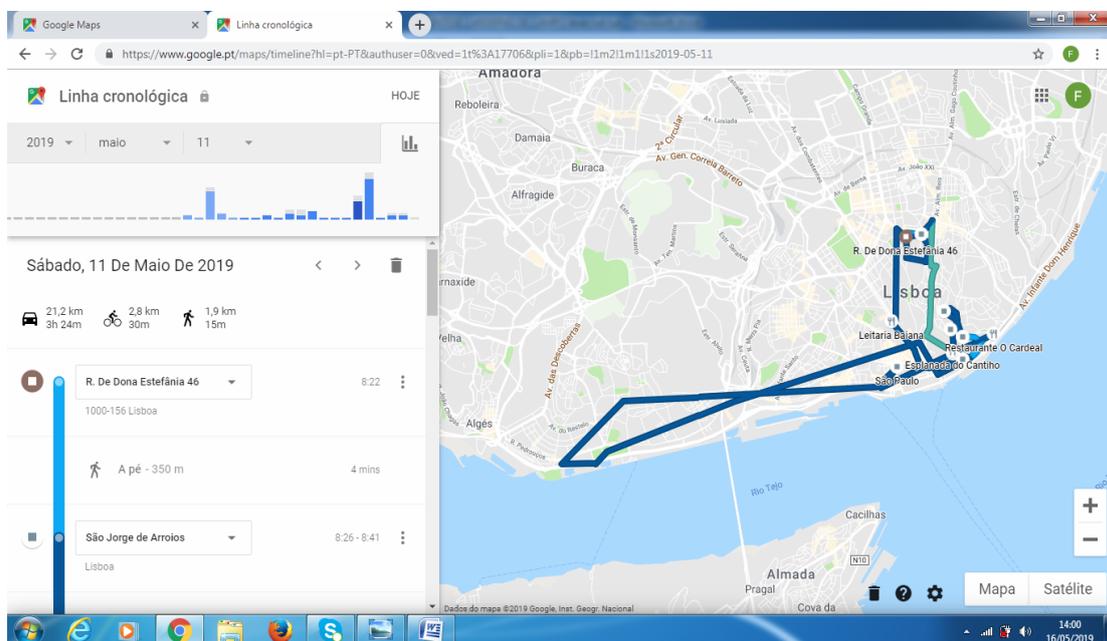


Figura 4. 2: Deslocamentos típicos de um dia de trabalho II. Fonte: Linha Cronológica, Google Maps. Elaborado pelo autor

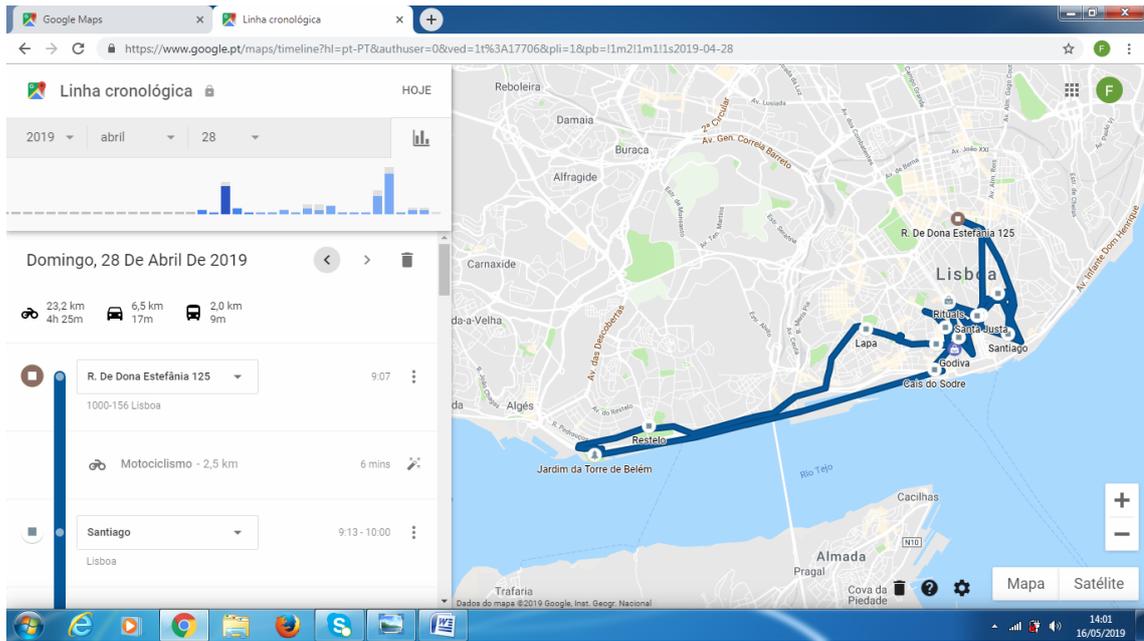


Figura 4. 3: Deslocamentos típicos de um dia de trabalho III. Fonte: Linha Cronológica, Google Maps. Elaborado pelo autor

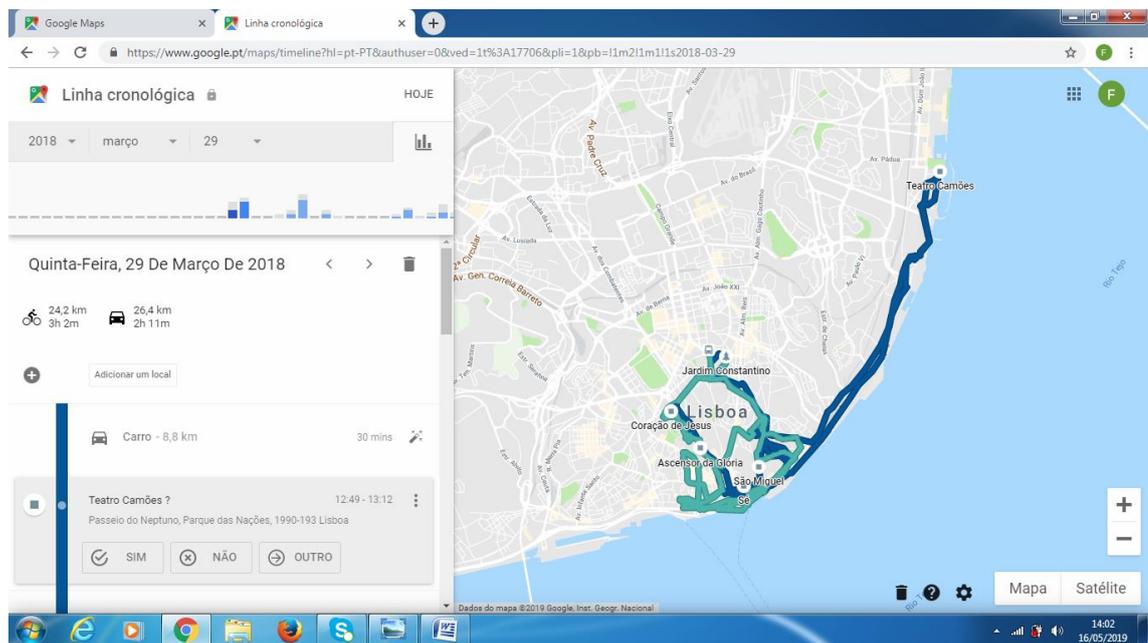


Figura 4. 4: Deslocamentos típicos de um dia de trabalho IV. Fonte: Linha Cronológica, Google Maps. Elaborado pelo autor

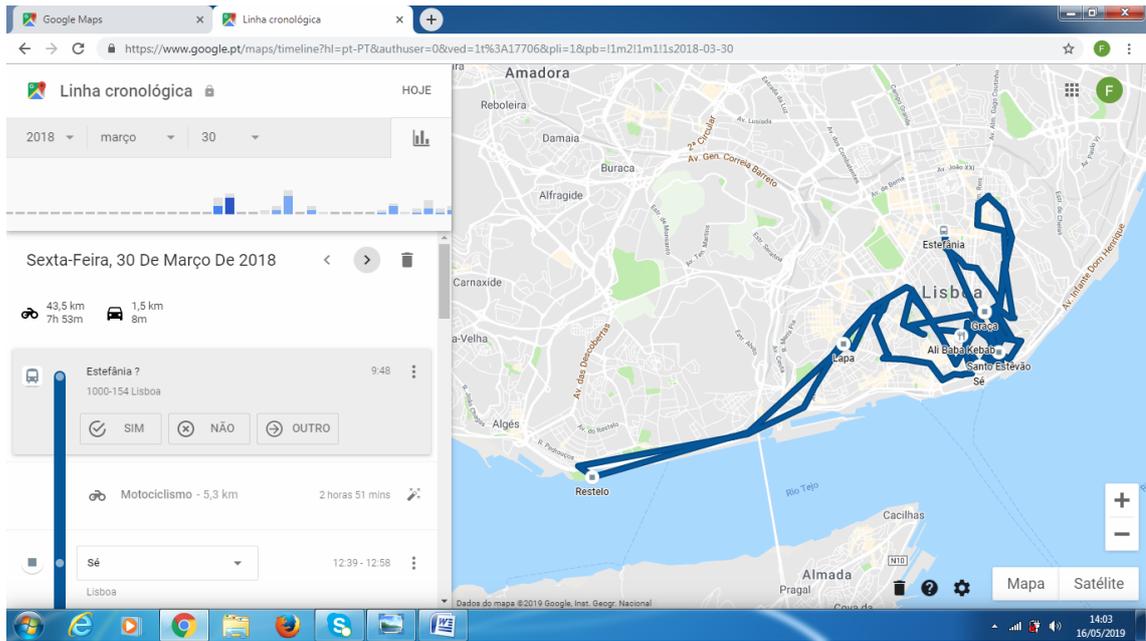


Figura 4. 5: Deslocamentos típicos de um dia de trabalho V. Fonte: Linha Cronológica, Google Maps. Elaborado pelo autor.

ANEXO 5 – Modelo de contrato de prestação de serviços

Contrato prestação de serviços. (Por pequeno empresário, 1 veículo)

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

1° Outorgante –

2° Outorgante –

Celebram entre si um contrato de prestação de serviços: Condução de veículos de apoios à actividade de animação turística.

Clausura 1 °: O outorgante 2°, prestará ao 1° outorgante os seguintes serviços: Condução de veículos de apoio à actividade de animação turística.

Clausura 2 °: Os serviços são prestado pelo outorgante 2° de forma autónoma e independente.

Clausura 3 °: O resultado da actividade pelo outorgante 2° em benefício do 1° outorgante, será compensado pelo 1° outorgante mediante o pagamento de 40% do volume de vendas, contra entrega do respectivo recibo.

Clausura 4 °: O presente contrato de prestação de serviços entre em vigo no dia ___ de mês ___ de ano ___ e tem duração de um mês renovável por sucessivos períodos, podendo no entanto ser denunciado ou alterado por qualquer das partes mediante a comunicação escrita dirigida à outra desde que faça com 8 dias de antecedência.

Clausura 5 °: Os impostos decorrentes do pagamento referido na cláusula terceira, são integralmente suportados pelo 2° outorgante. Lido, ratificado, achado conforme e reciprocamente aceite vai o contrato, feito em duplicado, ser assinado pelos outorgantes.

Lisboa, _____, 201_.

Contrato prestação de serviços. (Por grande empresário)

Contrato de Prestação de Serviços

1º Outorgante:

2º Outorgante:

Celebram entre si um contrato de prestação de serviços ao abrigo do disposto no artigo 1154º do Código Civil, que, reciprocamente, subordinam às cláusulas seguintes:

Cláusulas do Contrato

Considerando que o primeiro contraente desenvolve a atividade de organização de circuitos turísticos, que é proprietário de vários modelos de viaturas adaptadas ao exercício da atividade e que é detentor do registo [REDACTED] emitido pelo Turismo de Portugal.

Considerando que o segundo outorgante demonstrou ter as valências necessárias e apropriadas para a concretização dos circuitos, no âmbito da atividade do primeiro outorgante nomeadamente para a utilização e exploração das suas viaturas, atendendo ainda que os referidos circuitos e as visitas dependem da capacidade e do seu conhecimento próprios, exigindo-se-lhe por isso grande autonomia.

É livremente celebrado e reciprocamente aceite o presente contrato de prestação de serviços, nos termos do artigo 1154º do Código Civil, o qual se rege pelo disposto nas cláusulas seguintes:

Primeira

1. O Segundo contraente obriga-se a prestar a sua atividade, por conta própria, em regime de não dependência e com total autonomia, não lhe conferindo este contrato a qualidade de trabalhador do primeiro contraente.
2. A sua atividade de será desempenhada através de "Tours Turísticos" com a utilização de um veiculo do primeiro contraente.
3. A organização dos referidos Tours é da responsabilidade do Segundo contraente, mas devendo este dar deles conhecimento ao primeiro contraente.
4. O Segundo contraente compromete-se ainda, sob risco de penalização nas comissões a receber, previstas na tabela em vigor, e da qual foi dado o devido conhecimento ao Segundo contraente, a comunicar com uma antecedência mínima de 24 horas que não pretende utilizar, nos termos do presente contrato, uma viatura do primeiro contraente.

Figura 5. 1: Contrato de trabalho, página 1. Fotografia do autor

5. No desempenho da atividade mencionada o segundo contraente compromete-se a utilizar, com zelo e urbanidade, em regime de exclusividade, os veículos propriedade da primeira contraente.

Segunda

O Segundo contraente realizará a sua prestação de serviços, assegurando na sua execução, o zelo, a dedicação e a boa colaboração com o primeiro contraente, de modo a serem atingidos os resultados pretendidos pelo primeiro contraente, através do presente contrato.

Terceira

1. O Segundo contraente assume total responsabilidade pela boa conservação do veículo da primeira contraente, sendo da sua inteira responsabilidade as anomalias que o mesmo apresente, que não sejam as decorrentes do seu uso normal e específico.
2. Caso o veículo não seja entregue nas condições em que foi levantado o primeiro contraente reserve-se desde logo o direito de reter 50% das importâncias a pagar pelo arranjo do estrago verificado ao Segundo contraente, sem prejuízo de poder exigir valor superior em função das anomalias e dos estragos efetivamente verificados.

Quarta

Todas as penalidades, coimas, multas, contraordenações e infrações graves ou muito graves aplicadas pela utilização indevida do veículo, nomeadamente as previstas no Código da Estrada e/ou em regimes camarários, são da responsabilidade do Segundo contraente, sem prejuízo de outros regulamentos internos que a Primeira contraente venha a aplicar.

Quinta

Por imposição de licenciamento no Turismo de Portugal, e nos exatos termos exigidos para o efeito, são da responsabilidade do primeiro contraente a subscrição de seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais.

Sexta

São da responsabilidade do Segundo contraente o cumprimento de todas as obrigações decorrentes do exercício da sua atividade de prestação de serviços, nomeadamente as de natureza fiscal e de contribuições para a segurança social bem como os de seguros a que possam estar obrigados.

Sétima

O primeiro contraente obriga-se a pagar ao segundo contraente, pelos serviços por ele prestados no âmbito do presente contrato, os valores de comissões calculados nos termos da tabela em vigor e da qual foi dado devido

Figura 5. 2: Contrato de trabalho, página 2. Fotografia do autor

conhecimento ao Segundo contraente.

Oitava

O presente contrato não confere ao Segundo contraente direito a quaisquer outras importâncias, seja a que título for, com exceção das nele expressamente previstas.

Nona

Das importâncias recebidas ao abrigo do presente contrato, o Segundo contraente dará sempre quitação nos termos legais.

Décima

1. O presente contrato pode cessar em qualquer momento por mutuo acordo.
2. A denúncia unilateral do presente contrato obriga ao cumprimento de um aviso prévio de 8 dias
3. É justa causa de resolução imediata do contrato a verificação, por parte do primeiro contraente, de que o Segundo contraente não assegura, com competência profissional e nas condições previstas no presente contrato, a obtenção dos objetivos referidos na clausula Terceira e que não utiliza o veiculo de forma zelosa e urbana, de modo a mantê-lo operacional e utilizável para o exercício da atividade a que se destina e a não afetar a imagem e reputação do primeiro contraente.
4. É igualmente justa causa de resolução imediata o consumo, por parte do Segundo contraente, de bebidas alcoólicas, psicotrópicos ou estupefacientes durante a sua prestação de serviços no âmbito do presente contrato.

Décima primeira

Em caso de litígio emergente do presente contrato será competente o Tribunal da Comarca de Lisboa, com renuncia de qualquer outra

Lido, ratificado, achado conforme e reciprocamente aceite vai o ¹¹¹¹Contrato, feito em duplicado, ser assinado pelos Outorgantes e entregue uma cópia a cada uma das partes.

Lisboa, 01 de Setembro de 2018

Assinaturas ¹¹¹¹

1º Outorgante:

2º Outorgante:

Figura 5. 3: Contrato de trabalho, página 3. Fotografia do autor

ANEXO 6 – Uma breve cronologia da regulamentação (segundo Jornal de Negócios 2019)

Regulamento demorado:

Um ano depois de chegarem à capital, os tuk tuks começaram a incomodar os moradores. A assembleia municipal alertou a câmara para a necessidade de um regulamento que tarda em sair.

(2012-2013)

O início

Os tuk tuks chegaram à cidade de Lisboa no final de 2012, inícios de 2013, atraindo turistas e residentes fascinados com este transporte exótico, muito utilizado no sul e no sudeste da Ásia, sobretudo em Bangucoque, na Tailândia.

(11.2014)

Assembleia alerta

A Assembleia Municipal de Lisboa aprova uma recomendação, pedindo à câmara que regule "com urgência" a atividade dos tuk-tuks, alvo de muitas queixas dos taxistas e moradores das zonas históricas da capital.

(10.2015)

Despacho

Câmara publica um despacho relativo às "condições de circulação" dos "veículos ligeiros, motociclos, quadriciclos, triciclos ou ciclomotores que exerçam atividade de animação turística". O documento restringe ao período entre as 9h e as 21h a possibilidade de estes circularem nalgumas freguesias e fixa locais de paragem.

12.2016

regulamento

Os vereadores da autarquia aprovam, em reunião de câmara, o "Regulamento Municipal Respeitante à Circulação de Veículos Afetos à Atividade de Animação Turística", como os tuk tuks. Para entrar em vigor, o documento precisa ainda de ser discutido e votado pela assembleia municipal.

12.2017

consulta pública

"Regulamento Municipal Respeitante à Circulação de Veículos Afetos à Atividade de Animação Turística" é submetido a consulta pública, durante 30 dias úteis, para depois ser discutido em assembleia municipal, o que ainda não aconteceu.

ANEXO 7 – Os principais locais de paragem do Universo Tuk Tuk

SÉ DE LISBOA

A Sé de Lisboa localiza-se numa posição importante na cidade, um ponto de ligação



Figura 7.1: A Sé como lugar de encontro. Em destaque a paragem legal e pontos comuns de paragem ilegal. Elaboração própria com base no Google Earth.

entre a baixa pombalina e bairros históricos como Alfama e Castelo e vice e versa. A Sé é um expressivo monumento que possui fortíssima atração turística da cidade, e logo possibilita maiores probabilidades em efetuar vendas. Além disso, a Sé de Lisboa pela sua posição geográfica favorável também faz parte de rotas de destino de outros serviços de animação turística que queiram explorar o topo da colina de Alfama. Na área que circunda a catedral, existe uma paragem legal para veículos de animação turística que devem comportar por volta de 6 veículos (marcador em verde, na figura). No entanto essa paragem comporta demanda insuficiente à quantidade de tuks que passam por esse espaço, assim como de regra afloram as paragens ilegais ou irregulares nesse espaço, demarcando discrepância entre a quantidade de tuks estacionados irregularmente e tuks em posição legal. Transforma-se nesse “frame” da cidade em uma verdadeira zona de stress no tráfego urbano (faixa em amarelo, destaca na figura) fermentando mudanças repentinas na paisagem urbana via o compartilhamento e uso desse espaço por múltiplos atores desde cidadãos, turistas, veículos de diversas companhias de animação turística, etc. A área da Sé as 8 da manhã, ao meio dia, no fim de tarde ou começo da noite registra um movimento bem peculiar em relação as dinâmicas da paisagem, passando por momentos suaves a de caos extremo (concentração de pessoas, automóveis e tuks). Dada a incidência e procura elevada dos tuks para essa área. Faz-se da fiscalização da polícia de trânsito um foco mais rigoroso para controlar o lugar, com a sua presença a dificultar a procura de uma boa posição (fora paragem legal) para efetuar vendas, tal como dificuldades para descarregar clientes a visitar o monumento. Disso os drivers são obrigados a descarregar

rapidamente e circular repetidamente entre as ruas da Sé e costa da Igreja de Santo Antonio, contudo muitos drivers conseguem estacionar nas ruas traseiras da igreja e aguardar o retorno dos clientes, porém fora o campo de visão da polícia de trânsito. Tal como observados em outros lugares da cidade onde há filas legais e pontos propícios a realização de serviços originam-se aspectos construtivos as territorialidades e lugares, sendo os pontos e as filas legais, elementos que facilitam criar uma rotina de trabalho, interessantes por repercutirem formas de convívios atreladas pela frequência de encontros, a nível de reunir sentidos e sentimentos de afetividade à datar formas específicas de apropriação do espaço, estratégias e comportamentos entre os “drivers”. A respeito da paragem legal da Sé existe a peculiaridade de ser uma paragem por venda aleatória sem a condição de ordem de chegada.

MIRADOURO PORTAS DO SOL

O miradouro Portas do Sol é uma área da cidade também com fortíssima expressividade em atrair turistas, dado sua posição e geografia exuberante em termos de beleza paisagística e restaurantes a sua voltas. Os visitantes procuram esse miradouro para visualizar as ruas históricas da Alfama e se deslocarem para o Castelo, realizar refeições ou descansar. Outro fato que contribui em maior peculiaridade ao miradouro é por existir uma paragem do elétrico nº 28 e nº 24 que atrai muitos turistas para esse local. Todo deslocamento ao redor do Castelo, nas colinas de Alfama, Mouraria e Graça é complicado seja á pé ou por veículos, devido as instabilidades dos passeios e pela estrutura viária que acompanha as curvas de níveis encontradas no relevo. Outro fator que complica o transito é a concentração dos veículos em uma única artéria principal como é o caso da artéria que passa desde a catedral até as calçadas de Santo André e calçadas da Graça.



Figura 7.2: Paragens irregulares por falta de espaço na paragem legal. Agosto, 2019. Fotografia do autor.

A imagem acima demonstra algo que é muito comum ocorre no miradouro no início da rua de São Tomé. Por muitas vezes os drivers em tours, não encontram vagas na paragem legal e acabam sendo obrigados a estacionar seus veículos nessas áreas, daí aguardam o retorno de seus clientes, que vão visitar o miradouro. No entanto, nesse intervalo por vezes ocorrem manobras da polícia de trânsito que flagram os drivers estacionados irregularmente à espera do retorno de seus clientes (imagem abaixo).



Figura 7.3: Operação multas por paragem ilegal, Agosto, 2019. Fotografia do autor.

Outro ponto observado, nesta área, assim como no miradouro vizinho (Santa Luzia) encontramos algo mais visível que em outros lugares da cidade, como a circulação de grupos de carteiristas que ávidos procuram sempre o melhor momento para furtar os visitantes que visitam o local. Dada minha experiência na atividade, presenciei algumas situações constrangedoras envolvendo os carteiristas onde eles furtavam turistas. Também com frequência presenciei policiais “a paisanas” nesse espaço em dias da alta temporada. Ainda em questão dos carteiristas os drivers estão sempre atentos à sua presença, sendo a postura dos drivers totalmente contrária a presenças dos carteiristas, assim é uma área onde a todo momento exige-se atenção, criando costumes como não deixar objetos ou a chave dos veículos no contato de ignição quando os tuks estão estacionados. Outra postura dos drivers nessas áreas é alertarem os turistas e pessoas que utilizam o espaço sobre os riscos de objetos furtados, por conta disso alertam sobre alguma bolsa aberta e quando em tour costuma estar próximo dos clientes. Caso um carteirista tentar furtar um cliente ou objetos no interior de algum tuk e for pego em flagrante ocorrem retaliações ou linchamento por partes dos drivers e pessoas aos redores. Nesse tempo que tenho estado como drivers foi diagnosticado um momento como esse, onde o carteirista foi

pego em flagrante, houve conflito, porém não foi imobilizado com sucesso, pois eles sempre andam em grupos (mulheres e homens reunidos) que oferecem ajudas quando ocorrem situações como essas. É também uma área onde muitos músicos de ruas realizam espetáculos tornando-se um espaço bastante cultural e musical. Em aspectos de territorialidades e lugares, a paragem legal do miradouro é um verdadeiro ponto de encontro entre os drivers, é um miradouro utilizado por vezes na finalidade de recreação por drivers que comumente fixam em outras partes da cidade e drivers que utilizam o miradouro como seu “escritório de trabalho”. A possibilidade de realizar bons serviços nesse espaço é alta, porém não chega ao nível por exemplo de espaços como a Sé, Praça do Comércio ou Rua do Comércio. Dos maiores frequentadores (drivers) desse espaço notoriamente são brasileiros, portugueses e latinos americanos. Os perfis desses drivers conotam uma forma mais “sossegada” e descontraída. As paragens ilegais nesses espaços costumam aparecer ao lado da paragem do elétrico e na entrada do Parque de Estacionamento, essas manobras irregulares repercutem negativamente na fluidez do tráfego. Em relação a um aspecto mais técnico urbanístico, foi sentido que a rampa da paragem legal dos tuks possuiu um ângulo intenso entre a distancia da rua ao topo do passeio e com alta frequência de veículos que estacionam nessa área, a rampa vai absorvendo a borracha dos pneus em desgaste, assim vai criando uma superfície escorregadia que leva muito perigo aos pedestres, eu enquanto observante presenciei muitas quedas de pessoas, que escorregam ou pisam em “falso” nesta calçada.

IGREJA SÃO VICENTE DE FORA e LARGO DE SANTA CLARA



Figura 7.4: Igreja de São Vicente de Fora com tráfego fluente, Agosto, 2019. Fotografia do autor.

A igreja de São Vicente de Fora e Largo de Santa Clara possui maior destaque em dias de terça-feira e sábado, pois é quando ocorre a famosa Feira da Ladra. Nos dias de feira é muito comum ocorrer em demasia aglomerações dos tuks nessa área repercutindo num espaço mais caótico e desorganizado. De tal forma nesses dias observa-se maiores fiscalização da polícia de trânsito que fixam nesse local a fim de tentar organizar e escoar as paragens dos tuks. Foi observado que existem dias e dias em relação ao nível de multas, normalmente os policiais pedem para os drivers ir circulando e não parar nesse espaço, porém a dias que eles costumam a oferecer com maior intensidade as multas. A imagem abaixo procura demonstrar o nível de lentidão em ruas paralelas a igreja.

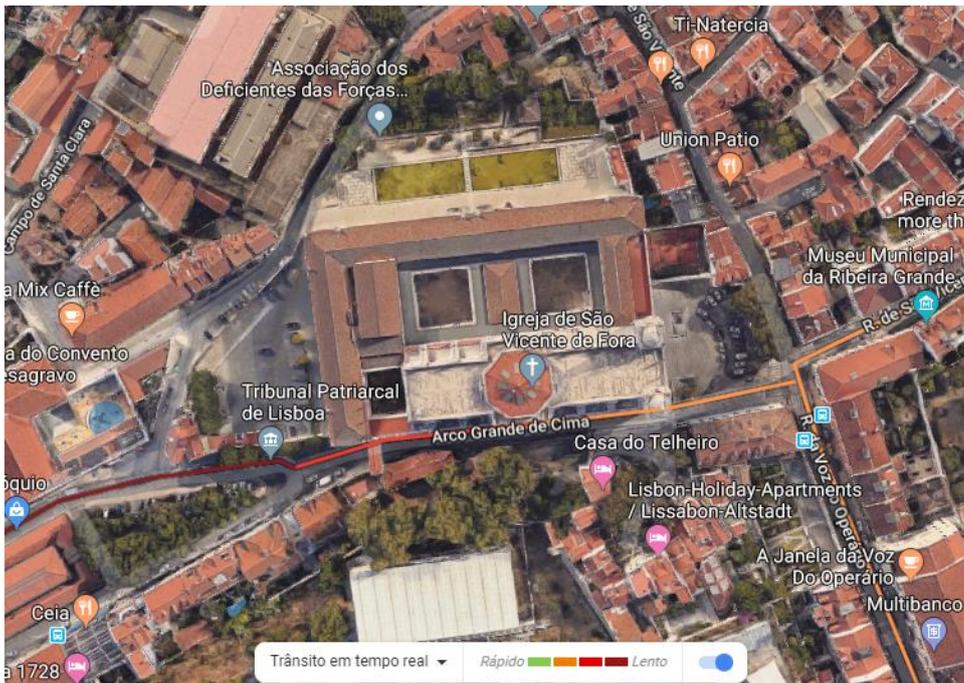


Figura 7.5: Tráfego em dia de Feira da Ladra. Fonte Google Maps, 7/09/2019 - 11:00 horas.

PANTEÃO

O Panteão é um monumento na cidade que possui grande magnitude em relação atração dos turistas, além disso, as vias que fazem ligação ao monumento fazem parte de muitas rotas de veículos de animação turística, que faz por vezes congestionar o local em horários de ponta. A imagem abaixo procurou apontar espaços onde os tuks costumam estacionar para angariar suas vendas.



Figura 7.6: Paragens ao redor do Panteão Nacional. Setembro de 2019. Fotografia do autor

ALFAMA, TERREIRO DO TRIGO E MUSEU DO FADO

É um espaço da cidade que recebe diariamente grande quantidade de turistas por ter características peculiares na cidade, é uma área onde encontramos uma grande variedade de restaurantes e alojamentos locais, além de fazer parte da história do nascimento da cidade, com ruas estreitas e a cultura do fado. A imagem abaixo procura enfatizar as paragens legais (em verde) e as ilegais que se forma nesse espaço (em vermelho).

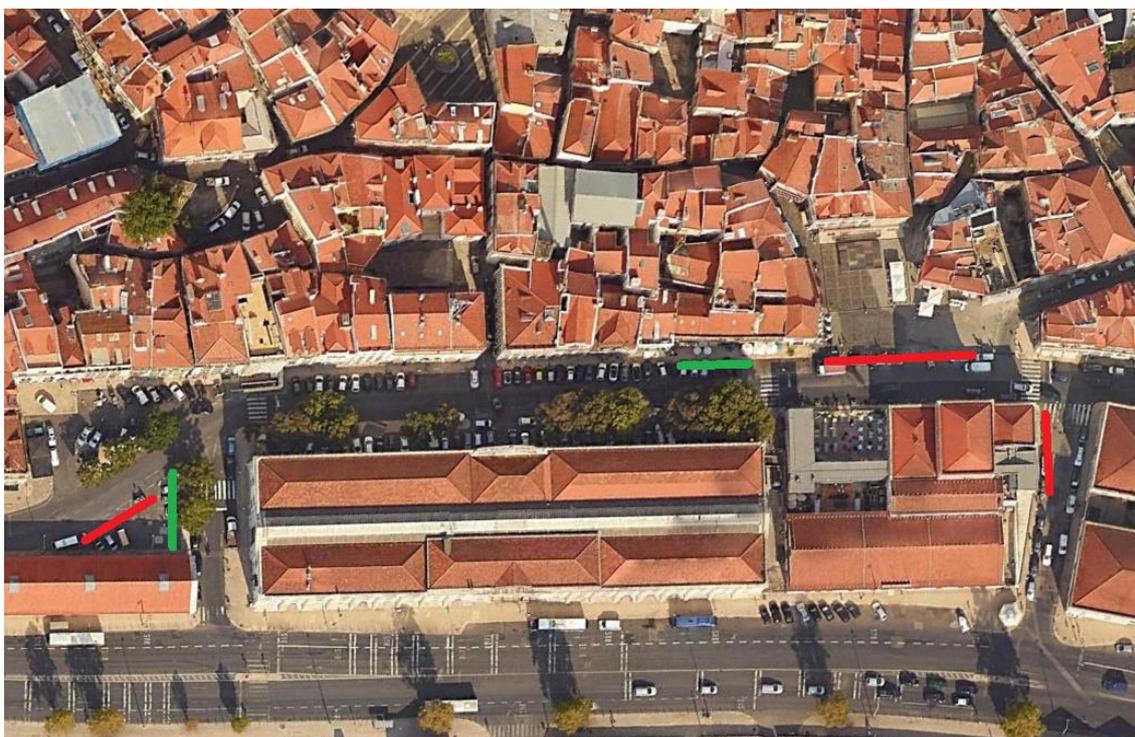


Figura 7.7: Paragens no Terreiro do Trigo e Museu do Fado - Alfama. Fonte: Google Earth. Elaboração própria.



Figura 7.8: Paragem Legal para três veículos. Agosto, 2019. Fotografia do autor.



Figura 7.9: Paragem legal no Terreiro do Trigo. Agosto de 2019. Fotografia do autor.



Figura 7.10: Paragem irregular em frente ao Museu do Fado. Agosto, 2019. Fotografia do autor

CHIADO – PRAÇA CAMÕES- SÃO PEDRO DE ALCANTARA

As seguintes imagens possuem enfoque nas paragens legais e paragem irregulares dos tuks. Nessa área observa-se também, lentidão na fluidez do tráfego em horários de “ponta”. Em relação à atratividade que essa área possui para os tuks remonta a quantidade de turistas que passa pelo local, interessados em visitar monumentos históricos, desde museus e igrejas, ou usufruir do vasto requinte gastronómico que bares.



Figura 7.11: Paragens legais, Rua Garret, a esquerda montante e a direita jusante. Setembro, 2019. Fotografias do autor.



Figura 7.12: Paragem irregular na topo da Rua Garret, junto ao café A Brasileira. Setembro, 2019. Fotografia do autor.



Figura 7.13: Paragem irregular na Praça Camões. Setembro, 2019. Fotografia do autor.



Figura 7.14: Paragem Legal no Bairro Alto, junto ao Arco da Rua da Rosa, ocupada. Setembro, 2019. Fotografia do autor.

PRAÇA DOS RESTAURADORES E AVENIDA DA LIBERDADE

A do Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade são áreas interessantes do ponto de vista das vendas, não são os melhores lugares da cidade e não possuem nenhum monumento de grande expressividade em respeito da atração turística. Em contrapartida absorvem grande parte dos turistas por meio de sua expressiva cadeia de hotéis e alojamento local que está ao seu redor. Em particular destaca a Avenida da Liberdade por ser uma faixa comercial voltada ao consumo de artigos de luxo que atrai turistas com alto poder aquisitivo e outros turistas mais interessados em observar as chamativas vitrines da avenida. Na praça dos Restauradores junto ao Hard Rock Café existe uma paragem legal que por regra funciona em respeito a ordem de chegada para assim poder efetuar as vendas. Em termos de dinâmicas ao volume e fluidez dessa paragem legal apresenta estar em nível inferior quando comparada a paragem da Praça da Figueira e da Praça do Martim Moniz. Curiosamente, do outro lado da praça, junto o elevador da Gloria costumam formar uma faixa de tuks estacionados irregularmente que arriscam suas vendas e a 20 metros do elevador da Glória existe outra paragem legal de tuks para no máximo 4 veículos.

No elevador da gloria é um bom lugar para efetuar vendas, devido o símbolo que esse elevador possui para cidade e turismo. Formam-se filas de turistas que desejam desfrutar da experiência do elevador. Porém é observado com certa frequência que muitos turistas confunde o passeio no elevador com um passeio do tipo do elétrico 28. Diante disso quando alguns turistas tomam conhecimento da experiência e do tamanho do deslocamento do passeio do elevador da gloria acabam por desistir do passeio. Nessa área circundam muitas lojas, cafeterias, restaurantes e museus, porém um ponto em destaque para as vendas dos serviços dos tuks, são as paragens dos autocarros de turismo e pelas bancas de jornais que vendem seus respectivos serviços, alguns dos turistas observam os “folders” dessas empresas e juntamente observam os tuks ao redor. Da consulta do preçário dos tours oferecidos pelos autocarros e da observação dos tuks, muitos turistas procuram consultar os serviços oferecidos pelos tuks, para assim depois escolherem qual serviço adquirir. Na área do elevador da Gloria e da Avenida da Liberdade é observada com frequência os mesmos “drivers” que fixam nesse local para tentar vender. Mas em termos de quantidade de tuks, nesta área apresenta menores quantidades quando comparada com a Sé, Praça e Rua do Comércio e Martim Moniz.

Ao redor da Avenida da Liberdade, em espaços oportunos também fixam tuks, no sentido de tentar vendas a turistas que estão alocados em hotéis nas proximidades. Sobre a dinâmica de vendas nessas áreas foi observado que ocorre uma maior suscetibilidade em períodos da manhã até a hora do almoço, tendo para outras horas do dia menor quantidade de turistas circulando nessas áreas. Em termos de fiscalização da polícia de trânsito, foi percebido que nesse espaço ocorre maior diálogo e menos ocorrências de multas, pois geralmente onde os tuks fixam nesse espaço não oferecem tantos problemas a questão de fluidez do trânsito.



Figura 7.15: Entre turistas e trotinetes na Praça do Restauradores. Abril, 2019. Fotografia do autor.



Figura 7.16: Concentração de turistas no Elavador da Glória. Abril, 2019. Fotografia do autor.

MARQUES DE POMBAL E PARQUE EDUARDO VII

São áreas com forte atração turística na cidade, embora destacam-se por serem pontos onde os drivers não costumam parar para realizar as vendas dos serviços exceto na época das festas de fins de ano quando a Wonderland passa atuar para uma maior concentração e destino de muitos visitantes

RIBEIRA DAS NAUS – E CAIS DO SODRÉ

Esse espaço tem por maior destaque a formação das paragens irregulares. E seria interessante a criação de uma paragem legal nessa área, visto que é uma área ampla e que possui muitas potencialidades, por estar próxima a Praça do Comércio e não interferir tanto na circulação pedonal e do tráfego. A fiscalização nessas áreas é muito intensa e geralmente acompanhada de multas.



Figura 7.17: Paragem irregular, na Ribeira da Naus, Setembro 2019. Fotografia do Autor.



Figura 7.18: Paragens irregulares formadas pela atratividade da Estação Cais do Sodré e Ribeira da Naus. Setembro, 2019. Fotografia do autor.

TERMINAL CRUZEIROS SANTA APOLONIA

Esta área observada apresenta algumas particularidades pois é um espaço mais frequentado pelos drivers de tuk tuk quando chegam os cruzeiros. Contribuindo para formar um intenso aglomerado de tuks nesse espaço, visto que os clientes dos cruzeiros possuem geralmente poucos dias ou horas de visitação na cidade, assim gera-se a possibilidade de vender tours com maior quantidade de tempo. Além disso, vale destacar que o terminal de cruzeiros de Santa Apolônia localiza-se numa via rápida da cidade, embora ainda não observado, pode oferecer uma probabilidade de acidentes como maior intensidade e níveis mais graves. Em sentido de fiscalização é uma área onde a polícia de trânsito costuma atuar intensamente e oferecer muitas multas de trânsito por paragem irregular. No entanto, existe um detalhe importante nesse espaço não existem nenhuma paragem legal de veículos voltados a animação turística, logo todos os veículos que se encontram estarão de estacionados ilegalmente. Porém outro aspecto curioso observado refere-se a nível de segregação do espaço para os tuks, junto ao terminal dos cruzeiros existe um estacionamento de veículos e autocarros, no entanto para esse espaço não é permitida a entrada dos tuks exceto para descarregar clientes, mas do outro lado nesse espaço é permitido a entrada dos autocarros voltados ao turismo e a empresas de tuks que possuem autorização para entrada nesse local. Certamente essa proibição ou prática contribui para um espaço menos organizado e maior saturação dos tuks ao redor do terminal.

RESTAURANTE SOL BRASIL EM SANTA APOLONIA

Em destaque o restaurante Sol Brasil que oferece desconto nas refeições dos “drivers” e refeições gratuitas mediante um “driver” levar clientes para esse espaço. Assim, por conta disso esse restaurante passa ser um ponto de encontro entre os “drivers”, onde então forma-se um ponto convívio e ótimo meio para relacionarmos. Interessantemente que muitos drivers que aí se alocam são drivers que frequentam os mais variados pontos de paragem da cidade, sendo então espaço um importante meio para entender melhor a dinâmica que a cidade oferece a cada dia além de sutilmente pode ser observada as territorialidades e lugares motivada pelos pontos de encontro que esse local oferece. Além disso, é um bom exemplo para referirmos sobre aspectos sub-economicos em torno da atividade do tuks, pois esse restaurante não é o único da cidade que utiliza dessa estratégia para fazer um *upgrade* em suas vendas e comercio.

BELÉM

Em Belém os principais pontos onde os drivers dos tuks costumam estacionar situa-se em frente dos Pasteis de Belém, Mosteiro dos Jerónimos, Torre de Belém e Padrão dos Descobrimentos. Sobre as filas Legais em Belém encontra-se três paragens uma ao lado do mosteiro, outra na Torre e outra no Padrão dos Descobrimentos. Um problema apresentado no espaço da Torre de Belém é impossibilidade de paragem quando a fila já está completa, assim geralmente os drivers devem deixar os clientes em tour para visitar a torre e ficar circulando em volta dessa área até os clientes voltarem. Na área do Padrão do Descobrimentos existe a paragem legal, porém como acontece na área da Torre ela é insuficiente à demanda dos tuks, sendo assim formam-se as paragens ilegais. Este ponto é interessante por apresentar uma boa probabilidade de vendas mediante a grande atração que o monumento possui para os turistas. Vale ressaltar que esse espaço de paragem ilegal é compartilhado com os taxistas que também param ilegalmente.

* * *