



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA  
VI CURSO DE COMANDO E DIREÇÃO POLICIAL

Trabalho Individual Final

**Os Veículos de Animação Turística (Tuk -Tuk): Regulamentação e Impactos na  
Cidade de Lisboa**

Auditora

**Sara Ferreira**

Lisboa, 17 de Outubro de 2025

VICTORIA DISCENTIUM

## **Lista de Abreviaturas**

ANCAT: Associação Nacional de Condutores de Animação Turística

CE: Código da Estrada

CLS: Contrato Local de Segurança

CML: Câmara Municipal de Lisboa

CPCJ: Comissão de Proteção de Crianças e Jovens

CRP: Constituição da República Portuguesa

EMEL: Empresa de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa

LSI: Lei de Segurança Interna

OCS: Órgãos de Comunicação Social

PML: Polícia Municipal de Lisboa

PSP: Polícia de Segurança Pública

RNAAT: Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística

RST: Regulamento de Sinalização de Trânsito

## **Resumo**

O turismo consolidou-se como motor económico em Lisboa, trazendo novas dinâmicas urbanas e formas de mobilidade, entre as quais se destacam os tuk-tuk. Embora estes veículos tenham contribuído para diversificar a oferta turística e gerar emprego, a sua proliferação nas zonas históricas da cidade acarretou problemas significativos, como congestionamento do tráfego, ocupação do espaço público, ruído excessivo, degradação da qualidade de vida dos residentes e conflitos com outros transportes.

Face a estes desafios, a Câmara Municipal de Lisboa(CML) iniciou em 2024 um processo de regulamentação específico, que inclui a limitação do número de veículos, a criação de zonas de estacionamento próprias, a interdição de circulação em mais de 300 ruas, o reforço da fiscalização e a obrigatoriedade de formação para condutores.

O trabalho analisa a presença dos tuk-tuks em Lisboa, a evolução do seu enquadramento legal e os impactos sociais, económicos e urbanos associados. Através de uma abordagem documental, baseada em legislação, regulamentos municipais, reportagens jornalísticas e dados estatísticos da Polícia Municipal de Lisboa (PML), procura-se compreender de que forma a regulamentação pode equilibrar o desenvolvimento turístico com a sustentabilidade da vida urbana na capital portuguesa.

**Palavras-chave:** Turismo em Lisboa; Tuk-tuk; Mobilidade urbana; Regulamentação; Sustentabilidade; Impactos sociais e económicos; Espaço público.

## **Abstract**

Tourism has become a consolidated economic driver in Lisbon, bringing new urban dynamics and forms of mobility, among which tuk-tuks stand out. Although these vehicles have contributed to diversifying the tourism offer and generating employment, their proliferation in the city's historic areas has led to significant problems, such as traffic congestion, occupation of public space, excessive noise, deterioration of residents' quality of life, and conflicts with other means of transport.

In response to these challenges, the Lisbon City Council (CML) launched in 2024 a specific regulatory process, which includes limiting the number of vehicles, creating designated parking areas, banning circulation on more than 300 streets, strengthening enforcement, and making driver training mandatory.

This study analyzes the presence of tuk-tuks in Lisbon, the evolution of their legal framework, and the associated social, economic, and urban impacts. Through a documentary approach—based on legislation, municipal regulations, journalistic reports, and statistical data from the Lisbon Municipal Police (PML)—it seeks to understand how regulation can balance tourism development with the sustainability of urban life in the Portuguese capital.

**Keywords:** Tourism in Lisbon; Tuk-tuk; Urban mobility; Regulation; Sustainability; Social and economic impacts; Public space.

## Índice

Introdução	1
Enquadramento Jurídico, Desafios de Mobilidade e Impactos Urbanos	3
Atividades e Poderes Públicos: hierarquia, coordenação, cooperação e <i>governance</i>	8
Avaliação do Impacto do Despacho n.º28/P/2025	11
Apresentação e Discussão de Opinião dos Entrevistados sobre a Problemática	13
Conclusão	18
Bibliografia	20
Apêndice	23
Anexo 1	36

## **Introdução**

Nas últimas duas décadas, Lisboa tem assistido a um crescimento exponencial do turismo, fenómeno que trouxe consigo novas dinâmicas urbanas, económicas e sociais. Entre essas transformações destaca-se a proliferação dos veículos conhecidos como tuck-tucks ou veículos de animação turística, que passaram a integrar a paisagem da cidade e a oferecer aos visitantes uma forma alternativa de mobilidade e de experiência cultural. Este fenómeno suscita, contudo, debates acerca da sua regulamentação, bem como dos impactos que exerce sobre o espaço urbano e sobre a vida quotidiana dos residentes. A delimitação do tema deste trabalho centra-se especificamente nos veículos de animação turística em Lisboa, com particular ênfase nos tuk-tuk. O objetivo é compreender como este meio de transporte se insere no contexto da mobilidade turística, quais os quadros legais e regulamentares que regem a sua atividade e de que forma contribui para a transformação da cidade enquanto destino turístico uma vez que “a mobilidade e turismo aparecem como fatores centrais das transformações urbanas que ocorreram no sul da Europa ao longo das últimas décadas. Em particular, a recente turistificação nas áreas centrais ... está muito ligada aos processos de gentrificação transnacional e turística.” (Baptista, L.V; Nofre, J.; Jorge, M. do R.,2018, p.14).

O objeto do estudo consiste na análise dos tuk-tuk em Lisboa, abordando tanto a sua regulamentação formal (licenciamento, regras de circulação, enquadramento legal) como os impactos sociais, ambientais e urbanos resultantes da sua presença em áreas centrais da cidade.

O crescimento dos tuk-tuk em Lisboa revelou uma fragilidade estrutural na coordenação institucional entre diferentes entidades públicas, nomeadamente o Turismo de Portugal, responsável pelo licenciamento dos veículos de animação turística através do Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT) previsto no Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio e a CML, responsável pela gestão do espaço público de acordo com a Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro. A falta de articulação entre estas duas instâncias gerou uma sobreposição de competências, criando um vazio jurídico que foi explorado por muitos operadores.

Essa ausência de fiscalização e de alinhamento institucional resultou na proliferação desordenada de operadores, na perda de credibilidade das instituições reguladoras e no aumento dos impactos negativos sobre a cidade, tais como ruído, trânsito, ocupação abusiva do espaço público e conflitos com residentes. Por isso, “a

governança da segurança tende a ser cada vez mais multicentrada, exercida em diversos níveis e em rede, sendo a autoridade (e legitimidade) estadual contestada por um conjunto diversificado de atores” (Elias, 2022,p.46).

Neste sentido, o trabalho procurará responder às seguintes perguntas de investigação: O crescimento dos tuk-tuk em Lisboa ocorreu de forma descontrolada devido à falha de atuação das entidades competentes?; De que forma uma regulamentação específica pode contribuir para a melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida em Lisboa?; Qual tem sido o papel da CML na definição de regras para esta atividade?.

O objetivo geral deste trabalho é compreender o papel dos veículos de animação turística (tuk-tuk) na cidade de Lisboa, avaliando o enquadramento da sua regulamentação e os impactos que produzem no tecido urbano, social e ambiental da capital. De forma mais detalhada, os objetivos específicos visam caracterizar a evolução do fenómeno dos tuk-tuks em Lisboa e o seu papel na oferta turística da cidade; analisar o quadro regulamentar que enquadra a atividade destes veículos, identificando limitações e desafios na sua aplicação; avaliar os impactos positivos e negativos da presença dos tuk-tuk na vida urbana, considerando aspetos económicos, sociais, ambientais e de mobilidade.

O trabalho parte da hipótese de que a proliferação dos tuk-tuk em Lisboa reflete falhas estruturais na coordenação entre diferentes níveis de governação, em especial entre o Turismo de Portugal e a CML. Considera-se que, apesar de contribuírem para a diversificação da oferta turística e para a economia local, a ausência de um enquadramento legal eficaz fomentou impactos negativos na mobilidade, na vivência urbana e na perceção dos residentes acerca da gestão do espaço público.

A investigação terá natureza teórica, de carácter qualitativo e exploratório, apoiada em duas dimensões: revisão documental e análise legislativa; e entrevistas exploratórias com representantes de entidades locais e operadores turísticos, a fim de enriquecer a compreensão sobre a aplicação da regulamentação e a perceção dos impactos. Na primeira dimensão é um estudo dedutivo, que recorre à construção de conceitos e posições teóricas, através da força do argumento e da razão, visando encontrar soluções para todos os casos particulares que a vida quotidiana apresenta. Isto é uma “demonstração é a dedução lógica do trabalho; implica o exercício do raciocínio. Demonstra que as proposições, para atingirem o objetivo formal do trabalho e não se afastarem do tema, devem obedecer a uma sequência lógica”(Marconi & Lakatos, 2003, p. 86). Na segunda dimensão, é um estudo indutivo que, recorrendo às posições e experiências particulares de vários

especialistas, visa a construir uma melhor teoria sobre o objeto e problemática do nosso estudo. Uma vez que “o objectivo dos argumentos indutivos é levar a conclusões cujo o conteúdo é muito mais amplo do que o das premissas nas quais se basearam”(Marconi & Lakatos, 2003, p. 236).

A estrutura do presente trabalho organiza-se em diferentes momentos que procuram dar resposta às questões de investigação propostas. Numa primeira fase, é realizada a contextualização teórica do fenómeno dos veículos de animação turística em Lisboa, com destaque para os tuk-tuks, abordando o crescimento do turismo nas últimas décadas e a sua relação com processos de transformação urbana e social. Seguidamente, procede-se à análise do enquadramento legal e regulamentar, explorando o papel do Turismo de Portugal e da CML na gestão e licenciamento destes veículos, bem como os desafios decorrentes da ausência de articulação entre as entidades competentes. Na terceira fase, será avaliada a dimensão dos impactos urbanos, sociais, ambientais e económicos resultantes da proliferação dos tuk-tuks, destacando as tensões entre a oferta turística e a qualidade de vida dos residentes. Posteriormente, a investigação recorrerá a uma metodologia qualitativa e exploratória, baseada na revisão documental e legislativa, assim como em entrevistas a representantes institucionais e operadores turísticos, de modo a articular perspectivas teóricas com experiências práticas.

Por fim, o trabalho concluirá com uma reflexão crítica sobre a governação do fenómeno, avaliando em que medida uma regulamentação mais clara e eficaz poderá contribuir para a melhoria da mobilidade urbana e para uma gestão equilibrada entre turismo, cidade e residentes.

## **1. Enquadramento Jurídico, Desafios de Mobilidade e Impactos Urbanos**

Antes de mais é importante perceber a origem deste tipo de veículos – os tuk-tuks. Trata-se de veículos de animação turística, que terão tido origem em países asiáticos como a Índia e a Tailândia, ainda no séc. XIX, puxados por um homem, transportando uma ou duas pessoas. Evoluíram, dando lugar a tração tipo bicicleta, também dependente da força humana e, mais tarde, a partir de meados do séc. XX, através de tração a motor a combustível, traduzindo-se numa alternativa acessível e eficiente ao transporte público tradicional. À Europa e particularmente a Portugal, é já no séc. XXI que chegam, adotando, precisamente, a mesma designação pela qual são conhecidos nesses países asiáticos, tuk-tuks, onde foram ganhando notoriedade no turismo.

A atividade dos tuk-tuk insere-se no quadro da animação turística, em que os veículos podem ser, de três ou quatro rodas. Se forem de três, ou são triciclos ou ciclomotores de três rodas. Se forem de quatro rodas ou são ligeiros ou quadriciclos, sendo que estes últimos podem ser de acordo com o artigo 107.º n.º4 CE, ligeiros ou pesados.

O CE, enquanto lei geral, estabelece as normas relativas ao transporte rodoviário, à segurança e à circulação, mas não contempla um regime específico para os veículos afetos à animação turística. Esta lacuna levou à necessidade de regulamentação própria a nível municipal, na medida em que a expansão desordenada desta atividade se tornou particularmente visível no centro histórico da cidade.

A regulação tem sido construída de forma progressiva. Em novembro de 2015, a CML deu os primeiros passos ao introduzir sinalização específica e impor restrições à circulação dos tuk-tuk nas freguesias da Misericórdia, de Santo António e de Santa Maria Maior. Nesse contexto, foram criados corredores de circulação, estabelecidos horários fixos (das 9h às 21h) e definidos 116 locais de paragem exclusivos para este tipo de transporte turístico. Mais tarde, no final de 2024, a autarquia lançou um processo de regulamentação mais estruturado, assente na abertura de consulta pública e na introdução de critérios de licenciamento obrigatório, formação específica para condutores e limitação do número de veículos autorizados a operar. Este processo culminou em abril de 2025, com a publicação de um despacho que veio impor medidas mais concretas, incluindo a proibição de circulação em 337 ruas, a criação de zonas específicas de estacionamento sujeitas a dísticos e o reforço da fiscalização. Em maio de 2025, a CML aprovou a proposta de Regulamento de Ordenamento da Paragem e Estacionamento de Veículos Afetos à Animação Turística Não Pesados, submetendo-a a consulta pública. Este regulamento prevê, entre outras disposições, a criação de um regime de atribuição de dísticos (limitado a 400 veículos, num universo estimado de cerca de 1000), a fixação de horários de circulação (09h00–19h00), a aplicação de sanções por infrações reiteradas e a proibição da circulação de tuk-tuk a combustão a partir de 31 de dezembro de 2026.

Do ponto de vista jurídico, este processo encontra enquadramento no artigo 241.º da Constituição República Portuguesa(CRP), que atribui às autarquias locais o poder regulamentar, e na Lei n.º 75/2013,12 de setembro do Regime Jurídico das Autarquias Locais, que consagra as competências municipais em matéria de ordenamento do espaço público e gestão da mobilidade urbana. Estes diplomas conferem legitimidade à CML

para regulamentar a atividade, em articulação com a legislação nacional em matéria de trânsito, segurança rodoviária e ambiente.

A regulação envolve diferentes entidades, com papéis e responsabilidades específicas. A CML assume um papel central na definição de regulamentos, na delimitação de zonas de circulação e proibição, na gestão dos locais de estacionamento e na condução dos processos de licenciamento. A fiscalização é partilhada entre a PML, a Polícia de Segurança Pública (PSP) e a Empresa de Mobilidade e estacionamento de Lisboa (EMEL), cada uma com responsabilidades distintas: enquanto a PSP e a PML asseguram o cumprimento das regras de trânsito e circulação, a EMEL intervém na fiscalização do estacionamento e na aplicação das normas municipais. Paralelamente, o Estado central mantém a competência de legislar sobre matérias estruturantes como o CE, a segurança rodoviária e a política ambiental, estabelecendo o quadro legal geral dentro do qual os municípios podem atuar. Outras entidades, como o Turismo de Portugal, exercem um papel complementar, sobretudo no que respeita ao licenciamento da atividade turística e à promoção de padrões de qualidade, enquanto as autoridades ambientais intervêm em matérias relacionadas com sustentabilidade e impacto ambiental.

Esta regulamentação trouxe avanços significativos. A criação de um regime formal de licenciamento contribuiu para afastar a atividade da informalidade, aumentando a transparência e a segurança rodoviária através da exigência de seguros, inspeções periódicas e requisitos técnicos para os veículos. O ordenamento urbano foi também beneficiado, com a definição de zonas de circulação e paragem que mitigaram parte dos problemas de congestionamento nos bairros históricos. Além disso, o reconhecimento oficial dos tuk-tuks como parte da oferta turística da cidade valorizou a atividade, inserindo-a de forma estruturada no setor do turismo urbano.

Contudo, subsistem fragilidades importantes. O número de veículos licenciados continua excessivo face à capacidade de carga das zonas históricas, gerando pressões sobre a mobilidade urbana. O problema ambiental mantém-se relevante, sobretudo pela presença de veículos a combustão que contribuem para o ruído e a poluição, ainda que exista a previsão de eliminação progressiva destes até 2026. A fiscalização enfrenta também limitações, devido à escassez de recursos humanos das forças policiais e à sobreposição de competências entre entidades centrais e municipais, o que gera insegurança jurídica. Por fim, verifica-se uma ausência de planeamento estratégico de longo prazo, o que dificulta a conciliação entre a atividade turística e a qualidade de vida dos residentes, especialmente nas zonas mais afetadas pela pressão turística.

Assim, a regulação dos tuk-tuk em Lisboa representa um esforço relevante de organização de uma atividade que cresceu de forma acelerada e informal, mas que ainda carece de maior integração numa estratégia de mobilidade e turismo sustentável, capaz de equilibrar os interesses dos operadores, a atratividade turística da cidade e o bem-estar da população residente.

A atividade dos tuk-tuk em Lisboa inscreve-se num contexto regulatório que procura conciliar interesses diversos: a segurança rodoviária, o ordenamento da mobilidade urbana, a valorização turística, a proteção da qualidade de vida dos residentes e a promoção da sustentabilidade ambiental.

No domínio da segurança rodoviária, as normas introduzidas representaram progressos relevantes como por exemplo a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil que reforça a tutela dos direitos dos passageiros e de terceiros, Este instrumento por exemplo reflete princípios constitucionais de proteção da confiança e da segurança dos cidadãos, bem como a obrigação do Estado de assegurar condições adequadas de transporte e mobilidade, artigo 66.º, n.º 2, alínea h) CRP. Todavia, persistem fragilidades significativas: a circulação de veículos em excesso, em áreas pedonais ou em vias estreitas, muitas vezes em violação das regras do CE e das restrições impostas localmente o que tem vindo a comprometer o objetivo de preservação do espaço público e da integridade da circulação.

Relativamente à confiança turística, o impacto é ambivalente. Por um lado, a formalização da atividade, com a exigência de licenciamento e a identificação obrigatória dos operadores, reforça a previsibilidade e a segurança do serviço prestado, contribuindo para consolidar Lisboa como destino turístico atrativo e inovador. Os tuk-tuk oferecem experiências personalizadas e proximidade cultural, valorizando a autenticidade da oferta turística. Por outro lado, a proliferação desregulada de veículos em bairros como Alfama, Castelo e Baixa gera uma perceção de desordem urbana, contrária ao espírito da regulação municipal. Acrescem ainda relatos de práticas abusivas de preços e de deficiente informação ao consumidor, que fragilizam a confiança dos visitantes e colidem com o Regime Jurídico de Defesa do Consumidor (Lei n.º 24/96, de 31 de julho).

No campo da mobilidade urbana, a lei enquadra os tuk-tuk como transporte ocasional, tal como previsto na legislação do setor (nomeadamente o Regime Jurídico do Transporte em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica – Lei n.º 45/2018 de 10 de agosto), que embora não se aplique diretamente, oferece paralelismos quanto à necessidade de regular o transporte turístico). Esta configuração jurídica

reconhece a flexibilidade do serviço e a sua utilidade em zonas onde transportes públicos convencionais não chegam, cumprindo parcialmente os princípios da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei n.º 31/2014 de 30 de Maio), que promovem a diversificação da mobilidade. Contudo, a ausência de um sistema de quotas ou limites rígidos de licenciamento tem conduzido a congestionamento em artérias históricas e a conflitos com elétricos, autocarros e bicicletas. Assim, em vez de complementar a rede de transportes, os tuk-tuk frequentemente prejudicam a fluidez da circulação, afastando-se do objetivo legal de assegurar integração e ordenamento da mobilidade.

Em termos económicos, os tuk-tuk representam uma atividade de impacto relevante, criando emprego direto e indireto e dinamizando setores associados, como o turismo, a restauração e a manutenção automóvel. Porém, a liberalização excessiva do acesso ao mercado fomentou uma concorrência desregulada que ameaça a qualidade global do serviço. Pequenos operadores locais enfrentam dificuldades em competir com empresas de maior dimensão, o que enfraquece a sustentabilidade do setor. Assim, embora o quadro legislativo tenha introduzido regras mínimas de funcionamento, falhou em garantir uma concorrência leal e em criar condições de equilíbrio económico, comprometendo a concretização do interesse público.

No que respeita à qualidade de vida urbana, a questão ambiental é particularmente sensível. A persistência de veículos a combustão traduz-se em níveis elevados de ruído e poluição em bairros residenciais, em contradição com as finalidades da Lei de Bases do Ambiente (Lei n.º 19/2014 de 14 de abril) e com os compromissos assumidos pelo município no âmbito do Plano de Ação para a Energia Sustentável e Clima (PAESC), que estabelece metas de neutralidade carbónica e de redução da poluição sonora. O impacto cumulativo dos tuck-tucks compromete, assim, a habitabilidade dos bairros históricos, contrariando a finalidade expressa de compatibilizar a atividade turística com a qualidade de vida das populações locais.

## **2. Atividades e Poderes Públicos: hierarquia, coordenação, cooperação e *governance***

As políticas públicas são hoje são definidas, segundo a teoria da *governance* (governança), como uma intervenção multinível e multisectorial para afrontar um “problema” que importa resolver e para isso, devemos envolver os respetivos atores. “As estruturas e os instrumentos da *governance* da segurança representam uma nova forma de

intervenção pública, que visa responder a uma nova e mais complexa realidade, materializando uma evolução, significativa, ou até, segundo muitos, uma substituição do modelo tradicional da segurança e da Polícia. É, porém, uma *governance* que não é exclusiva da Polícia ou de outras modalidades de segurança, mas que antes se estende, pelos mesmos motivos, a outros domínios estruturantes da vida colectiva, como ao da Economia ou do Direito”. (Valente, 2017, p.381).

Em Portugal, a ação pública no âmbito da segurança é orientada por políticas públicas enquadradas em normas constitucionais e em leis específicas e são projetadas em planos estratégicos, programas para serem cumpridos pelas forças policiais e autoridades administrativas. Estas políticas não são arbitrárias, estão definidas na CRP no seu artigo n.º 272º e estabelecem os princípios fundamentais do Estado de direito democrático.

“Esta nova segurança, produto da *governance*, tem-se por um bem vital, ligado à afirmação do ser humano e constitui-se como escopo da decisão política, legislativa, administrativa, em especial policial, e jurisdicional. É, contudo, um bem vital e garantia da dignidade da pessoa humana, da justiça e da liberdade e é objecto de construção e reconstrução num quadro de plurinormatividade, muito para além do Estado fronteira e da ordem jurídica fechada” (Valente, 2013,p.131-132).

A complexidade crescente dos problemas de segurança, que vão desde a criminalidade urbana até às questões de exclusão social, radicalização tornou evidente que as respostas tradicionais, baseadas em estruturas hierárquicas e centralizadas, já não eram suficientes.

Foi importante apostar em abordagens do paradigma da *governance*, que se afasta do modelo clássico do Estado como ator único e soberano na condução das políticas públicas, propondo, em vez disso, um modelo mais horizontal, colaborativo e participativo, influenciado por correntes de pensamento europeu e anglo-saxónico. Este novo paradigma promove uma gestão mais horizontal, baseada na partilha de responsabilidades, de respostas e no reconhecimento do saber local como componente essencial da eficácia das políticas públicas. Por isso, “ao nível da descentralização e territorialização da segurança, o Estado deixou de agir de forma isolada e unilateral, passando a contratualizar com os municípios e outras autoridades locais” (Oliveira, 2006, p.70).

A *governance* defende que o Estado deve atuar como coordenador e facilitar o papel dos diversos atores, públicos, privados e comunitários e a segurança deixa de ser

entendida exclusivamente como uma função das forças policiais ou do Estado central e passa a ser concebida como um bem coletivo, cuja construção exige o envolvimento de múltiplos setores da sociedade. Nesse novo contexto, começou a ganhar força a necessidade de um modelo de segurança mais próximo do território, mais articulado com outros domínios da política pública (educação, saúde, habitação, juventude, cultura) e mais participativo, envolvendo os próprios cidadãos na construção das soluções. Por isso, “a governação da segurança tende a ser cada vez mais multicentrada, exercida em diversos níveis e em rede, sendo a autoridade (e legitimidade) estadual contestada por um conjunto diversificado de atores” (Elias, 2022, p.46).

Nesse contexto, surgem instrumentos concretos de política pública que operacionalizam a lógica da *governance*. “Um dos vetores da nova governança da segurança efetiva-se através da adoção de modelos de policiamento de proximidade dinâmicos e multidimensionais, articulados com uma estratégia orientada pelas informações, tendo em vista o estabelecimento de uma relação de confiança e de parceria com a comunidade e a prevenção e repressão dos fenómenos criminais que maior impacto têm no sentimento de insegurança dos cidadãos” (Elias, 2022, p. 166).

Os principais instrumentos atualmente em uso em Portugal são: os contratos locais de segurança (CLS), que são instrumentos de política pública que se desenvolvem através de protocolos e acordos de cooperação entre o Estado central (através do MAI) e os municípios e têm um enquadramento na LSI, Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto; os Planos Municipais de Segurança e Prevenção têm regulamentação específica através da Resolução n.º 25/2008, de 18 de julho e assentam no Regime Jurídico das Autarquias Locais (Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro); também o Policiamento de Proximidade inserido nesta estratégia de políticas públicas com programas específicos, como o “Programa Fábio Guerra”; as Comissões de Proteção de Crianças e Jovens (CPCJ), com o seu fundamento na Lei n.º 147/99, de 1 de setembro; e as estratégias municipais integradas que são exemplos de uma excelente combinação de instrumentos no âmbito das políticas de segurança, no sentido de uma maior territorialização, participação comunitária e abordagem preventiva.

A atividade dos tuk-tuk em Lisboa constitui um exemplo em que o Estado, o Município, as freguesias, as forças de segurança e até os operadores privados atuam em paralelo, sem que exista uma relação de subordinação hierárquica entre eles. O resultado é um campo de atuação partilhado, que exige articulação permanente para garantir a eficácia da regulação, a coesão das medidas e a compatibilização de interesses muitas

vezes divergentes. É neste contexto que surge a noção de *governance*, entendida como um novo modo de ação dos atores públicos, marcado pela integração de múltiplos intervenientes, públicos e privados, pela horizontalidade das relações e pelo trabalho em rede. A *governance* aposta ainda na participação dos cidadãos e dos residentes, na flexibilidade de resposta a contextos complexos e na transparência, através da partilha de informação. Aplicada ao caso dos tuk-tuk a *governance* pode desempenhar um papel relevante na melhoria da regulação. Poderá, por exemplo, promover a criação de plataformas de diálogo entre entidades públicas, operadores turísticos e moradores, favorecendo consensos e prevenindo conflitos. Também pode incentivar acordos de autorregulação que incidam sobre matérias como o ruído, os horários de funcionamento ou as boas práticas no atendimento, permitindo que os próprios operadores se envolvam ativamente na gestão do setor. Acresce a possibilidade de assegurar uma maior participação comunitária nas decisões locais e de fomentar a partilha de dados e informação entre as várias entidades, reforçando a eficácia da fiscalização. Contudo, os limites da *governance* são claros e não podem ser ignorados. Este modelo de atuação não substitui a necessidade de intervenção legislativa ou regulamentar para impor limites objetivos, como o número máximo de licenças ou a obrigatoriedade de transição energética.

Assim, a *governance* deve ser vista como um complemento indispensável da ação pública, mas nunca como substituto da lei. A regulação eficaz dos tuk-tuk requer, em simultâneo, mecanismos flexíveis e participativos de *governance* e reformas legislativas e regulamentares robustas que estabeleçam limites, clarifiquem competências e assegurem mecanismos sancionatórios. Só da combinação equilibrada entre estes dois níveis de intervenção poderá resultar uma resposta adequada aos desafios complexos colocados pela atividade no contexto urbano de Lisboa.

### **3. Avaliação do Impacto do Despacho n.º28/P/2025**

O Despacho n.º 28/P/2025, em vigor desde 1 de abril de 2025, introduziu restrições significativas à circulação, paragem e estacionamento de veículos de animação turística, conhecidos como “tuk-tuk”, na cidade de Lisboa. A medida estabeleceu a proibição da sua presença em 337 arruamentos e delimitou 251 zonas autorizadas, sendo acompanhada por um reforço da sinalização e pelo aumento da fiscalização realizada pela PML e pela EMEL. O principal objetivo do despacho foi reorganizar a atividade e mitigar

os impactos negativos no espaço urbano, nomeadamente no que diz respeito à ocupação do espaço público e às dinâmicas de mobilidade.

O relatório de avaliação do impacto da medida comparou dois períodos distintos: o pré-despacho, correspondente aos meses de janeiro a março de 2025, e o pós-despacho, entre abril e junho do mesmo ano. Adicionalmente, analisou-se a evolução entre os primeiros semestres de 2024 e 2025, de modo a compreender melhor as tendências. Os resultados revelaram um impacto imediato moderado, traduzido numa redução global de 4% no número de autos de contraordenação no trimestre subsequente à entrada em vigor da medida, não existindo, contudo, evidência conclusiva de uma quebra sustentada. Mais relevante do que a redução global foi a reconfiguração do padrão de incumprimento: registou-se uma diminuição das infrações relacionadas com estacionamento indevido e ocupação de zonas de carga e descarga, mas, em contrapartida, observou-se um aumento significativo no desrespeito ao sinal C2 (trânsito proibido) e no excesso de lotação dos veículos. Estas alterações estão associadas ao novo regime de circulação e ao reforço do controlo direcionado.

A análise espacial demonstrou igualmente uma deslocação territorial das infrações. Nas áreas ribeirinhas, onde a fiscalização foi mais intensa, registou-se uma diminuição significativa de ocorrências, enquanto nas zonas centrais, como o Rossio e a Rua 1.º de Dezembro, verificou-se um aumento. Do ponto de vista temporal, o mês de abril apresentou uma queda inicial no número de infrações, interpretada como um efeito de adaptação à nova regulamentação, mas os valores recuperaram em maio e junho, em linha com a sazonalidade turística. Quando comparados os primeiros semestres de 2024 e 2025, observa-se ainda um aumento global de 35,1% no total de autos, explicado sobretudo pela intensidade verificada no primeiro trimestre de 2025.

Em síntese, o despacho não provocou uma redução drástica no número total de infrações, mas produziu alterações qualitativas e geográficas relevantes, deslocando os principais pontos críticos e modificando o perfil das violações. Assim, o efeito imediato da medida deve ser entendido como parte de um processo de ajustamento gradual, sendo recomendável um acompanhamento contínuo e diferenciado, de acordo com as tipologias de infração e as zonas afetadas, de forma a consolidar tendências e reforçar a eficácia da intervenção.

Paralelamente à implementação das restrições, a CML promoveu medidas complementares de formação em Prevenção Rodoviária, destinadas aos condutores afetos à Atividade de Animação Turística. Estas ações foram concebidas com o objetivo de

reforçar a sensibilização e a capacitação dos profissionais, sublinhando a importância da adoção de práticas de condução seguras, responsáveis e ajustadas às exigências da segurança rodoviária. Em 2024 realizaram-se três ações, nos dias 22, 23 e 27 de maio, reunindo 53 participantes. Já em 2025, a adesão aumentou expressivamente, com duas formações realizadas a 24 de março e 7 de abril, envolvendo um total de 127 participantes. Estes números evidenciam um crescimento do interesse e da necessidade de promover, de forma contínua, este tipo de iniciativas junto do setor.

Segundo a PML os objetivos específicos da formação centraram-se na sensibilização para a condução consciente, responsável e alinhada com os princípios da segurança rodoviária, incentivando igualmente uma interação eficaz e colaborativa com as entidades fiscalizadoras do trânsito. As competências desenvolvidas permitiram aos participantes adquirir uma visão global sobre os princípios que orientam a segurança rodoviária e compreender o papel essencial que os condutores desempenham no exercício da sua atividade profissional. Além disso, a formação proporcionou maior conhecimento das obrigações legais previstas no CE e na legislação complementar, assegurando melhor preparação para o cumprimento das normas em vigor.

Deste modo, e de acordo com a opinião do Entrevistado da PML (entrevista nº. 3), na sua competência de Formador, a ação formativa revelou-se uma oportunidade estratégica para promover uma consciência coletiva mais sólida relativamente à prevenção rodoviária, reforçando não apenas a segurança individual e coletiva, mas também a responsabilidade profissional dos condutores. Em conjunto, o despacho e as medidas formativas demonstram que a regulação da atividade de animação turística em Lisboa exige não só restrições normativas e fiscalização, mas também investimento na capacitação dos agentes envolvidos, constituindo assim um processo de mudança gradual e sustentada.

#### **4. Apresentação e Discussão da Opinião dos Entrevistados sobre a Problemática**

A realização das entrevistas teve como objetivo central compreender em profundidade o fenómeno dos tuk-tuk em Lisboa, identificando não apenas a sua evolução e relevância no contexto turístico da cidade, mas também os desafios e impactos que a sua atividade gera no espaço urbano e na vida quotidiana dos residentes. Pretendeu-se recolher perspetivas diversas, de responsáveis municipais, forças de segurança,

operadores e outros intervenientes, de forma a construir uma visão plural e fundamentada sobre o tema, permitindo analisar as potencialidades e fragilidades do setor.

No que diz respeito à evolução do fenómeno e papel dos tuk-tuk na oferta turística os testemunhos apontam para uma proliferação rápida e pouco controlada dos tuk-tuk em Lisboa, explicada pela crescente atratividade turística da cidade, pela flexibilidade destes veículos nas zonas históricas e pela ausência inicial de um quadro legal adequado (Entrevista n.º1). Essa expansão espontânea permitiu diversificar a oferta turística e criar experiências personalizadas, aproximando os visitantes da cultura local. Tanto responsáveis municipais como operadores reconhecem a relevância desta atividade no dinamismo turístico, mas salientam a necessidade de harmonizar a sua presença com a vida quotidiana dos residentes e com a mobilidade urbana.

No que diz respeito ao enquadramento regulamentar houve avanços e fragilidades a regulamentação recentes, especialmente a partir de 2024 com a aprovação de novos despachos municipais (ex. Despacho 28/P/2025), procurou ordenar o espaço público, criar lugares de estacionamento específicos e interditar a circulação em mais de 300 ruas (Entrevista n.º1 e n.º4). Foram dados passos relevantes na formalização da atividade, comunicação prévia no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT), seguro de responsabilidade civil obrigatório, regras de circulação e estacionamentos dedicados. Contudo, subsistem fragilidades importantes. A Entrevista n.º2 destaca a desarticulação entre poder local e central na atribuição de licenças, sugerindo que o número de veículos ultrapassa largamente a capacidade da cidade. Além disso, os valores das coimas são considerados baixos face à rentabilidade da atividade, criando incentivos à infração. Também formadores e agentes de fiscalização (Entrevistas n.º3 e n.º4) sublinham a dificuldade de aplicação efetiva das normas, pela reincidência de condutores em estacionamento ilegal e pela resistência, muitas vezes agressiva, à fiscalização.

Quanto aos impactos urbanos, sociais e ambientais as entrevistas revelam impactos contraditórios. Do ponto de vista económico, os tuk-tuk geraram oportunidades de emprego direto e indireto, atraindo trabalhadores nacionais e estrangeiros. Contudo, operadores locais denunciam a pressão da concorrência desregulada e a substituição progressiva de condutores portugueses por estrangeiros (Entrevista n.º5).

No plano da mobilidade urbana, há consenso de que os tuk-tuk contribuem para o congestionamento em zonas históricas, prejudicando a circulação de residentes e transportes públicos, além de poluírem visualmente a cidade (Entrevistas n.º1, n.º2 e n.º4).

Os impactos ambientais surgem ligados ao ruído e à persistência de veículos a combustão, em contradição com as metas municipais de sustentabilidade.

Socialmente, verifica-se um clima de tensão: residentes e juntas de freguesia apresentam numerosas queixas, nomeadamente de estacionamento abusivo e ruído (Entrevistas n.º2 e n.º4), enquanto operadores reconhecem falhas no setor, incluindo uso de documentos inválidos e ausência de licenças regulares (Entrevista n.º5).

Do ponto de vista das reações dos operadores e desafios à fiscalização, as autoridades relatam resistência frequente dos condutores à fiscalização, por vezes com comportamentos agressivos. Alguns operadores assumem reincidência nas infrações, justificando que os lucros compensam as coimas aplicadas (Entrevista n.º3). Por outro lado, há também operadores que defendem a separação entre profissionais sérios e ilegais, apelando a uma atuação mais firme contra práticas irregulares (Entrevista n.º5).

A PML, apoiada pela EMEL e PSP, dedica recursos significativos à fiscalização diária (Entrevistas n.º2, n.º3 e n.º4), mas identifica limitações ligadas ao reduzido efetivo, à necessidade de formação contínua e ao baixo efeito dissuasor das sanções.

Quanto às perspetivas futuras e propostas de melhoria As entrevistas convergem na perceção de que o futuro da atividade dependerá de maior profissionalização e sustentabilidade. Entre as medidas sugeridas destacam-se a limitação do número de licenças para evitar sobrecarga da cidade; reforço do valor das coimas e penas acessórias para aumentar o efeito dissuasor; certificação obrigatória dos operadores, incluindo domínio da língua portuguesa e conhecimentos de história local; substituição gradual da frota a combustão por veículos elétricos, alinhando a atividade com as metas ambientais da cidade; maior articulação entre entidades locais e nacionais, evitando duplicação ou contradição nas regras de licenciamento.

O crescimento dos tuk-tuk em Lisboa ocorreu de forma rápida e descontrolada, sobretudo devido à ausência prolongada de uma regulamentação específica e à falta de articulação entre diferentes entidades com competências na gestão do espaço urbano e do turismo. Conforme salientado por representantes da CML, a procura turística crescente, associada à flexibilidade destes veículos em zonas históricas de difícil acesso, favoreceu a sua proliferação espontânea. Contudo, esta expansão não foi acompanhada de medidas eficazes de ordenamento, o que gerou impactos negativos como congestionamento, poluição sonora, conflitos com residentes e ocupação abusiva do espaço público. A PML confirma esta perceção, apontando que a atribuição excessiva de licenças pelo Governo

central, sem articulação com a realidade local, potenciou a sobrecarga da cidade e dificultou a capacidade de fiscalização.

A regulamentação recente surge, assim, como resposta a um problema acumulado, procurando reequilibrar os interesses turísticos com a qualidade de vida urbana. A definição de zonas interditas, a limitação do estacionamento e a introdução de critérios mais claros para a atividade representam um primeiro passo no ordenamento. A formação ministrada a operadores e a agentes da fiscalização reforça esta tentativa de estruturar a atividade de forma mais profissional e sustentável, com destaque para o incentivo ao uso de veículos elétricos, a exigência de maior conhecimento histórico e a implementação de zonas de emissões reduzidas. Apesar destas medidas, tanto os entrevistados ligados às forças de segurança como os próprios operadores reconhecem que as coimas ainda são insuficientes face à elevada rentabilidade da atividade, perpetuando comportamentos de incumprimento.

No que respeita ao papel da CML, fica patente que esta assumiu, sobretudo a partir de 2024, um papel mais ativo na definição de regras e no diálogo com os operadores. A criação de lugares específicos de estacionamento, a interdição de centenas de ruas à circulação e o reforço da fiscalização constituem exemplos concretos da sua intervenção. Contudo, os testemunhos da PML evidenciam que persistem fragilidades, nomeadamente no número de efetivos disponíveis para fiscalizar e na resistência frequente por parte dos condutores. A própria Câmara reconhece que as medidas implementadas representam apenas um primeiro passo e que será necessário ajustar o regulamento à evolução do setor, com possíveis revisões nas licenças, nas sanções aplicáveis e na certificação profissional dos condutores.

A governação, entendida como o processo pelo qual diferentes atores — Estado, setor privado, sociedade civil e cidadãos — interagem e coordenam esforços para gerir bens comuns e interesses coletivos, oferece um quadro teórico fértil para interpretar o fenómeno da proliferação dos tuk-tuk em Lisboa. Este quadro assenta em princípios como a participação, a regulação equilibrada, a transparência, a eficácia e a responsabilização.

As entrevistas realizadas permitem observar como os vários atores institucionais e operacionais (CML, PML, agentes de fiscalização e operadores) se posicionam perante este fenómeno, revelando tensões e complementaridades que corroboram em parte a teoria da governação, mas também evidenciam as suas fragilidades quando aplicada ao contexto urbano e turístico.

A principal causa identificada para a rápida expansão dos tuk-tuk é a ausência de regulamentação inicial (Entrevista n.º1), que abriu espaço a um crescimento espontâneo e desordenado. Esse vazio normativo criou um efeito cascata: sobrecarga em áreas históricas, aumento de infrações, sensação de impunidade e conflitos com moradores (Entrevistas n.º1, n.º2 e n.º4). O fenómeno mostra como, na ausência de regulação eficaz, a lógica do mercado tende a sobrepor-se ao interesse coletivo.

Outro fator causal refere-se ao desencontro entre níveis de governação. A Entrevista n.º2 denuncia a atribuição de licenças acima da capacidade da cidade, fruto da falta de articulação entre o Governo central e o poder local. Essa fragmentação institucional é um exemplo claro de falha de governação multinível, em que os vários escalões decisórios não alinham objetivos e medidas, produzindo sobreposição de competências e lacunas na eficácia regulatória.

O efeito mais evidente é a degradação do espaço público e da qualidade de vida dos residentes (Entrevistas n.º1 e n.º 4). Este efeito secundário expõe a tensão intrínseca entre turismo e sustentabilidade urbana: enquanto o setor turístico busca expandir-se, a cidade como espaço de habitação exige equilíbrio.

As entrevistas também permitem identificar correlações que, embora não determinem diretamente o fenómeno, mas moldam-no. Um exemplo é a correlação entre o baixo valor das coimas e a persistência de infrações (Entrevista n.º3) não sendo um fator causal direto, cria o ambiente propício para que operadores arrisquem incumprir as regras, já que o lucro compensa a sanção. Outro exemplo é a correlação entre a formação dos condutores e a qualidade do serviço. A Entrevista n.º 3 revela que a formação incide sobretudo na relação com a fiscalização, e não no atendimento turístico. Ainda que não cause diretamente a desordem urbana, essa orientação formativa influencia a profissionalização do setor e a perceção pública sobre a legitimidade da atividade. Há também correlações socioculturais: a Entrevista n.º5 denuncia a substituição progressiva de trabalhadores locais por estrangeiros, o que, embora não determine a proliferação dos veículos, influencia o ambiente competitivo e a imagem do setor junto da sociedade.

À luz da teoria, a governação eficaz exige coordenação interinstitucional, mecanismos de regulação claros e participação dos atores envolvidos. As entrevistas confirmam avanços nesse sentido, como a consulta pública do regulamento (Entrevista n.º1) e a inclusão de associações setoriais no processo decisório (Entrevista n.º2). Contudo, evidenciam também contradições de défice de responsabilização: a reincidência de infrações (Entrevista n.º3) mostra falhas de “enforcement”, que enfraquecem a

legitimidade da regulação; participação limitada uma vez que os operadores sentem que nem sempre as suas preocupações são atendidas (Entrevista n.º5), o que fragiliza a dimensão participativa da governação; fragmentação institucional visto que a falta de articulação entre Estado central e poder local (Entrevista n.º 2) contraria o princípio da coerência regulatória.

No meu ponto de vista, o que o caso dos tuk-tuk em Lisboa ilustra um modelo de governação reativo em que a regulação surge apenas após a explosão do fenómeno, em vez de antecipar os problemas. Esta abordagem gera custos elevados em termos de conflitos sociais, sobrecarga das forças de fiscalização e desgaste da imagem da cidade. Uma governação mais proativa teria passado por definir previamente limites claros (número de veículos, zonas de circulação), requisitos profissionais mínimos e mecanismos de coordenação entre Governo central e município. Além disso, considero que as medidas corretivas não devem incidir apenas sobre restrições e sanções, mas também sobre incentivos positivos, como apoiar a transição para veículos elétricos, criar programas de certificação turística e reforçar a cooperação entre operadores e residentes.

Em suma, as entrevistas confirmam que a governação da atividade dos tuk-tuk em Lisboa é um processo em construção, que já apresenta avanços (regulação, fiscalização, formação), mas ainda sofre de lacunas significativas, nomeadamente na articulação multinível e na responsabilização eficaz dos operadores.

As relações de causa e efeito (ausência inicial de regulação; proliferação desordenada; impactos negativos) determinam a natureza do problema. Já as correlações (baixo valor das coimas, fraca articulação institucional, fragilidades formativas) não causam diretamente o fenómeno, mas criam um ambiente propício à sua perpetuação.

Em termos de governação, o desafio não é apenas controlar os excessos, mas transformar o setor dos tuk tuk numa atividade sustentável, regulada e profissionalizada, capaz de contribuir para o turismo sem sacrificar a qualidade de vida urbana.

### **Conclusão**

O trabalho desenvolvido sobre os tuk-tuk em Lisboa permitiu compreender a complexidade de um fenómeno que, embora se tenha afirmado como parte integrante da oferta turística da cidade, gerou igualmente impactos profundos no espaço urbano, na mobilidade e na qualidade de vida dos residentes. A análise demonstrou que a proliferação acelerada destes veículos esteve diretamente associada à ausência inicial de um quadro regulamentar eficaz e à falta de coordenação entre diferentes níveis de

governança, em particular entre o Turismo de Portugal e a CML. Esta falha estrutural de articulação deu origem a um crescimento desordenado, marcado por sobreposição de competências, dificuldades de fiscalização e uma perceção generalizada de perda de controlo sobre a gestão do espaço público.

A regulamentação municipal, sobretudo a partir de 2024, representou um esforço significativo de resposta a este cenário. A imposição de restrições de circulação, a criação de lugares específicos de estacionamento, a introdução de licenciamento obrigatório e a realização de ações de formação constituem passos importantes na tentativa de formalizar e profissionalizar a atividade. Apesar destes progressos, subsistem fragilidades evidentes: o número de veículos autorizados continua a exceder a capacidade de carga das zonas históricas, as coimas mantêm-se pouco dissuasoras face à elevada rentabilidade do setor e a fiscalização revela-se limitada perante a resistência de alguns operadores e a escassez de recursos humanos.

No plano dos impactos, o estudo evidenciou uma dualidade difícil de conciliar. Por um lado, os tuk-tuk contribuem para a diversificação da mobilidade turística, oferecem experiências culturais personalizadas e dinamizam a economia local, criando emprego e atraindo visitantes. Por outro, acentuam problemas de congestionamento, ruído e poluição, geram conflitos com residentes e fragilizam a perceção de ordem e habitabilidade nas zonas mais pressionadas pelo turismo.

O papel da CML surge, neste contexto, como central. A autarquia assumiu a liderança do processo de regulamentação, mas enfrenta o desafio permanente de equilibrar os interesses do turismo com os direitos dos residentes e as exigências da sustentabilidade ambiental. A experiência recente mostra que, embora a regulamentação seja indispensável, ela só será eficaz se acompanhada de mecanismos de fiscalização robustos, de uma maior coordenação entre entidades nacionais e locais e de uma aposta clara na profissionalização do setor, incluindo a certificação obrigatória dos operadores, a limitação rigorosa do número de licenças e a transição energética para veículos elétricos.

Em termos teóricos, a aplicação do paradigma da *governance* mostrou-se pertinente: o caso dos tuk-tuk evidencia que os problemas urbanos contemporâneos exigem soluções partilhadas e horizontais, envolvendo Estado, município, forças de segurança, operadores privados e comunidades locais. A regulação legal é condição necessária, mas não suficiente; a cooperação, o diálogo com os diferentes atores revelam-se igualmente determinantes para alcançar soluções equilibradas e duradouras.

Os tuk-tuk representam simultaneamente uma oportunidade e um desafio para Lisboa. O futuro da atividade dependerá, assim, da capacidade de Lisboa em consolidar uma governação integrada, que combine regras firmes, fiscalização eficiente e mecanismos de participação comunitária, garantindo que o turismo se desenvolve como fator de valorização da cidade e não como ameaça ao seu equilíbrio social e ambiental.

## Bibliografia

A viver o incrível! (2015, 10 de julho). *Afinal, de onde vêm os tuk tuk?*  
<https://aviveroincrivel.blogspot.com/2015/07/afinal-de-onde-vem-os-tuk-tuk.html>

Baptista, L. V., Nofre, J., & Jorge, M. do R. (2018). *Mobilidade, cidade e Turismo: pistas para analisar as transformações em curso no centro histórico de Lisboa*. Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Câmara Municipal de Lisboa. (s.d.). *Despacho n.º 28/P/2015*.  
[https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/ords/app\\_bm.download\\_my\\_file?p\\_file=5027](https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/ords/app_bm.download_my_file?p_file=5027)

Câmara Municipal de Lisboa. (2025). Aviso n.º17/2025:consulta pública do projeto de regulamento de ordenamento da paragem e estacionamento de veículos afetos à animação turística não pesados. Diário da República. [https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/ords/app\\_bm.download\\_my\\_file?p\\_file=5144](https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/ords/app_bm.download_my_file?p_file=5144).

Comunicação à Conferência: *The Street and the city, A Rua e a Cidade despertares*, FLUL, Abril, 2019.  
[https://fliphtml5.com/umkuy/xtcg/Cultuktainment\\_cultura\\_e\\_entretenimento\\_num\\_tuk-tuk/?utm\\_source](https://fliphtml5.com/umkuy/xtcg/Cultuktainment_cultura_e_entretenimento_num_tuk-tuk/?utm_source)

Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio. (2009). Estabelece o regime jurídico aplicável à classificação de veículos e à emissão de certificados de aptidão profissional para motoristas de transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias. Diário da República, 1.ª série, n.º 93. <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2009-66384284>.

Diário de Notícias. (2024). Lisboa aprova início da elaboração do regulamento dos tuck-tucks. Diário de Notícias. <https://www.dn.pt/sociedade/lisboa-aprova-inicio-da-elaboracao-do-regulamento-dos-tuk-tuk-dando-20-dias-para-participacao-de-interessados>.

Dias, H. V. (2017). *A polícia líquida: Uma tarefa administrativa em debate e em reconstrução* [Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa]. Repositório da Universidade de Lisboa. <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/31284>

ECO. (2025). *Câmara de Lisboa quer criar dísticos para estacionamento de tuck-tucks*. Eco. <https://eco.sapo.pt/2025/05/30/camara-de-lisboa-quer-criar-distico-para-estacionamento-de-tuk-tuks/>.

Elias, L. M. A. (2022). *Ciências policiais e segurança interna: Desafios e prospectiva* (2.ª ed., rev. e atualizada). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Expresso. (2025). *Câmara de Lisboa vai proibir tuck-tucks de circular em mais de 300 ruas*. Expresso. <https://expresso.pt/politica/autarquias/2025-02-11-camara-de-lisboa-vai-proibir-tuk-tuk-de-circular-em-mais-de-300-ruas-para-proteger-os-residentes-da-cidade-655f023c>.

Generalitat de Catalunya. (s.d.). *European Forum for Urban Security (EFUS)*. [https://interior.gencat.cat/en/el\\_departament/accio\\_exterior\\_i\\_ue/cooperacio\\_internacio\\_nal/efus/](https://interior.gencat.cat/en/el_departament/accio_exterior_i_ue/cooperacio_internacio_nal/efus/).

Hill, M., & Hupe, P. (2022). *Implementing public policy: An introduction to the study of operational governance* (4th ed.). SAGE Publications Ltd.

*History of Tuk Tuks: From Asia to Madrid*, Fevereiro, 2025. [https://madridtuktuk.com/2025/02/14/the-history-of-tuk-tuks-from-asia-to-madrid/?utm\\_source](https://madridtuktuk.com/2025/02/14/the-history-of-tuk-tuks-from-asia-to-madrid/?utm_source)

Lei n.º 24/96, de 31 de julho. (1996). *Estabelece o regime legal aplicável à defesa dos consumidores*. Diário da República, 1.ª série-A, n.º 176. [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=726&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=726&tabela=leis).

Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto. (2008). *Aprova o regime jurídico do licenciamento das atividades de animação turística e das empresas de animação turística, revogando o Decreto-Lei n.º 204/2000, de 1 de setembro*. Diário da República, 1.ª série, n.º 166. [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=1990&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1990&tabela=leis).

Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro. (2013). *Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais e estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais*. Diário da República, 1.ª série, n.º 176. [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=1990&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1990&tabela=leis).

Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro. (2013). *Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais e estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais*. Diário da República, 1.ª série, n.º 176. [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=1990&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1990&tabela=leis).

Lei n.º 19/2014, de 14 de abril. (2014). *Procede à primeira alteração à Lei n.º 37/2011, de 22 de junho, que estabelece o regime jurídico do ruído ambiental*. Diário da República, 1.ª série, n.º 73. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/19-2014-25344037>.

Lei n.º 31/2014, de 30 de maio. (2014). *Estabelece as bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo*. Diário da República, 1.ª série, n.º 105. [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=2123&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=2123&tabela=leis).

Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto. (2018). *Estabelece o regime jurídico da atividade de animação turística e altera o Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio*. Diário da República, 1.ª série, n.º 154. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/45-2018-115991688>.

Lourenço, N., Cabral, C. C., Duque, J. J., & Machado, P. (2006). *Estudo para a reforma do modelo de organização do sistema de segurança interna: Relatório final* –

*Modelo e cenários* (Relatório para o Ministério da Administração Interna). Instituto Português de Relações Internacionais, Universidade Nova de Lisboa.

Marconi, M. de A., & Lakatos, E. M. (2003). *Fundamentos de Metodologia científica* (8ª ed.). Atlas.

Público. (2015). *Lisboa introduz restrições à circulação de tuck-tucks no centro histórico*. Público. <https://www.publico.pt/2015/10/27/local/noticia/triciclos-e-outros-veiculos-turisticos-proibidos-de-entrar-no-bairro-alto-alfama-e-castelo-1712554>.

Público. (2024). *Lisboa vai finalmente preparar regulamento para pôr ordem no caos dos tuck-tucks*. Público. <https://www.publico.pt/2024/07/29/local/noticia/lisboa-finalmente-preparar-regulamento-ordem-caos-tuktuks-2099159>.

Melhores Dicas de Viagens. (s.d.). O que é tuk-tuk. <https://melhoresdicasdeviagens.com/o-que-e-tuk-tuk/>

Miranda, A. P. M. de, & Gama Lima, L. L. da. (2008). *Políticas públicas de segurança, informação e análise criminal* (1.ª ed.). Editora da Universidade Federal Fluminense.

Observador. (2024). *Lisboa vai limitar estacionamento de tuck-tucks e tornar licenciamento obrigatório*. Observador. <https://observador.pt/2024/07/31/lisboa-vai-limitar-estacionamento-de-tuk-tuks-e-tornar-licenciamento-obrigatorio/>.

Oliveira, J. F. (2006). *As políticas de segurança e os modelos de policiamento: A emergência do policiamento de proximidade*. Almedina.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2023. (2023, 9 de agosto). *Diário da República*, 1.ª série, n.º 154.

Sábado. (2015, 4 de agosto). *Tuk-tuks em Lisboa: Uma selva sobre rodas*. <https://www.sabado.pt/vida/detalhe/tuk-tuks-em-lisboa-uma-selva-sobre-rodas>

Secretária-geral do Ministério da Administração Interna. (s.d.). *Portugal protege*. <https://portugalprotege.sg.mai.gov.pt/pt/Pages/default.aspx>

Turismo de Portugal. (s.d.). *Registo nacional de turismo* (RNT). <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNT/HomePage.aspx>

União Europeia. (2021). *Regulamento (UE) 2021/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho*, de 7 de julho de 2021. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/LSU/?uri=CELEX%3A32021R1149>

vLex. (s.d.). *Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2023*. <https://vlex.pt/vid/resolucao-do-conselho-ministros-951217091>

## Apêndice

### Entrevista n.º1

Data:18.09.2025

Trabalha: Câmara Municipal de Lisboa

Idade: 53anos

#### **1) Quais fatores contribuíram para a rápida proliferação dos veículos de animação turística na cidade?**

A proliferação dos tuk-tuk em Lisboa deveu-se à atratividade turística da cidade, à flexibilidade deste tipo de transporte em zonas históricas e à ausência, durante anos, de uma regulamentação específica. A atividade cresceu de forma espontânea, respondendo à procura dos visitantes, mas sem o devido enquadramento legal, o que gerou desequilíbrios no espaço público.

#### **2) Como avalia o papel dos tuk-tuk na oferta turística de Lisboa?**

Reconhecemos que os tuk-tuk têm um papel relevante na diversificação da oferta turística, proporcionando experiências únicas aos visitantes. No entanto, essa atividade deve coexistir de forma harmoniosa com os residentes e com a mobilidade urbana. O nosso objetivo não é inviabilizar a atividade, mas sim criar condições para uma convivência equilibrada com a cidade.

#### **3) Que impactos os tuk-tuk têm gerado no dia-a-dia da cidade de Lisboa?**

Infelizmente, a presença desregulada dos tuk-tuk tem causado impactos significativos: ocupação indevida do espaço público, congestionamento em zonas históricas, poluição sonora e conflitos com moradores. Em 2024, o número de infrações mais do que duplicou face ao ano anterior, o que demonstra a necessidade urgente de intervenção.

#### **4) Como os operadores de tuk-tuk têm reagido à regulamentação imposta pela Câmara Municipal?**

Temos mantido um diálogo constante com os operadores e associações que os representam. Embora haja alguma tensão natural face às limitações impostas, muitos reconhecem a necessidade de regras claras. Fomos ao encontro do setor em várias preocupações, como a escassez de estacionamento, mas exigimos maior observância das normas. Acreditamos que é um modelo equilibrado e desejável para o futuro da atividade.

#### **5) Qual foi o objetivo principal da regulamentação iniciada em 2024?**

O principal objetivo foi ordenar o espaço público que a atividade dos veículos de animação turística tem ocupado, garantindo a sua qualidade, a segurança dos cidadãos e a sustentabilidade da mobilidade urbana. Pretendemos que esta regulamentação leve a uma redução do número de veículos, mais bem estacionados e com algumas limitações à sua circulação em zonas mais críticas da cidade.

**6) As medidas implementadas (limitação de veículos, proibição em certas ruas) têm sido eficazes e será que são suficientes?**

As medidas são um primeiro passo importante. A criação de 251 lugares de estacionamento e a proibição de circulação em 337 ruas já estão a produzir efeitos positivos. No entanto, estamos atentos à evolução e preparados para ajustar as regras conforme necessário. A fiscalização foi reforçada com mais agentes da EMEL que darão apoio à PM.

**7) Que critérios foram usados para definir as áreas interditas à circulação dos tuk-tuk?**

As zonas interditas foram definidas com base em critérios de pressão turística, densidade populacional, acessibilidade urbana e número de queixas recebidas. Freguesias como Santa Maria Maior, Penha de França e São Vicente foram particularmente afetadas e, por isso, alvo de restrições mais apertadas.

**8) Que melhorias ou alterações ainda considera necessárias à regulamentação atual?**

Estamos abertos a acertos no regulamento, que será discutido em reunião de câmara a sua aprovação muito brevemente, lembrando que o mesmo já foi submetido a consulta pública. A nossa prioridade é garantir que a atividade turística seja compatível com a vida urbana. A regulamentação poderá incluir zonas de emissões reduzidas, formação obrigatória dos operadores e restrições adicionais para veículos não elétricos.

**9) Qual é o balanço geral da presença dos tuk-tuk na cidade?**

Por um lado, os tuk-tuk contribuíram para dinamizar o turismo; por outro, geraram conflitos e desordem no espaço público. Com as novas regras, estamos a iniciar uma nova etapa, mais equilibrada e sustentável. Uma atividade que não convive bem com a comunidade não tem futuro, e é isso que queremos evitar.

Profissão: Comandante da Polícia Municipal

Idade: 54 anos

**1) Como é que a Polícia organiza e coordena as operações de fiscalização dos tuk-tuk na cidade de Lisboa?**

As operações de fiscalização de trânsito, de uma forma genérica, resultam de uma análise cuidada da informação que é recolhida pelo nosso Núcleo de Operações e Informações, pelas informações de serviço produzidas pelos nossos agentes resultantes da observação direta, pelas reclamações e toda a informação que nos é enviada pelos cidadãos e pelos diversos serviços da Câmara Municipal de Lisboa. Nesta linha, são identificados os locais onde realizar as operações bem como os horários e o efetivo a empenhar. Sendo os tuk-tuk uma atividade do setor turístico que carece, no meu ponto de vista, de uma regulação mais rigorosa, pelo impacto negativo que têm na cidade, a Polícia Municipal dedica a esta área da fiscalização uma especial atenção que se materializa em ações de fiscalização dedicadas.

**2) De que forma a Polícia Municipal colabora com a Câmara Municipal de Lisboa e outras entidades na regulamentação e controlo da atividade dos tuk-tuk?**

O pelouro da mobilidade está delegado pelo Presidente da Câmara Municipal no seu Vice-Presidente que coordena diretamente a Direção Municipal da Mobilidade. O processo de produção da regulamentação conta com contributos de várias entidades, entre as quais associações do setor são consultadas com o objetivo de se encontrarem soluções de equilíbrio para que todos os operadores possam trabalhar em harmonia. A PML, por seu turno, tem um papel fundamental no apoio à CML na regulamentação da atividade dos veículos de animação turística, pelo seu conhecimento e experiência do terreno. Os processos de produção da regulamentação obrigam a várias reuniões nas quais é sempre requerida a presença da PM.

**3) Considera que existe uma articulação eficaz entre os diferentes organismos responsáveis pela gestão do turismo?**

O setor do turismo é regulado pelo Governo através da sua Secretaria de Estado do Turismo, Comércio e Serviços. A impressão que tenho é que há uma atribuição de licenças de tuk-tuk muito acima daquilo que é a capacidade da cidade de Lisboa. Este simples facto pode indiciar que poderá haver uma falta de articulação entre o poder local e o poder central.

**4) Em termos de regulamentação, quais são os maiores desafios enfrentados pela Polícia Municipal ao tentar aplicar as normas em vigor?**

As normas em vigor são vantajosas para os infratores considerando que o valor das coimas é relativamente baixo para um setor de atividade altamente lucrativo. Sem dúvida que a redução do efetivo também nos coloca limitações na aplicação das normas em vigor.

**5)A fiscalização dos tuk-tuk representa um esforço significativo em termos de recursos humanos e logísticos?**

Os tuk-tuk afetam de forma significativa a mobilidade na cidade de Lisboa, motivo pelo qual considero que muitos dos nossos recursos humanos e materiais são alocados à fiscalização deste fenómeno.

**6)Há formação específica para os agentes que atuam na fiscalização destes veículos turísticos?**

A atual dinâmica da PML e os elevados padrões de performance estabelecidos pelos seus oficiais fazem da PML uma força de referência nacional. As áreas da fiscalização e regularização de trânsito são competências específicas da nossa PML pelo que a formação nestas matérias é fundamental tendo em vista o reforço das capacitações dos agentes no terreno. A PML promove diversas ações de formação sobre estas matérias aos nossos agentes. Além dos planos de formação anuais para o público interno, foram desenhadas diversas ações de formação dedicadas aos operadores turísticos do ramo da animação turística.

**7)Na sua perspetiva de comando, quais são os principais impactos dos tuk-tuk na mobilidade urbana e no ordenamento do espaço público em Lisboa?**

Os tuk-tuk, para além de afetarem a mobilidade da cidade poluem visualmente a mesma e causam uma sensação de “caos e stress turístico”, o que não é bom para a cidade.

**8)A Polícia Municipal tem recebido muitas queixas da população sobre os condutores de tuk-tuk?**

Recebemos bastantes reclamações dos residentes, das pessoas que reclamam uma melhor mobilidade na cidade, dos fregueses, mas acima de tudo dos Presidentes das Juntas de Freguesia que em representação dos seus territórios, identificam estacionamento e paragens abusivas destes operadores. Claro que com uma especial incidência nas Juntas de Freguesia de Santa Maria Maior e em São Vicente.

**9)Considera que a legislação atual é suficiente para regular eficazmente a atividade dos tuk-tuk ou seriam necessárias medidas adicionais?**

A regulamentação deverá ser revista em dois pontos que para mim são prioritários: revisão dos valores das coimas e penas acessórias e revisão dos critérios de atribuição dos alvarás/licenças /número de licenciamento de veículos.

**Entrevista n.º3**

Data: 05.09.25

Profissão: Polícia Municipal - Formador

Idade: 59

**1)Quais são os principais aspetos legais e regulamentares que os condutores de tuk-tuk devem conhecer antes de iniciar a atividade?**

Antes de iniciarem a atividade, os condutores (uma parte significativa são empresários) devem conhecer quatro áreas fundamentais: Licenciamento: a exploração só pode ser feita mediante a comunicação prévia efetuada no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT) do Registo Nacional de Turismo,incluindo seguros obrigatórios e inspeções periódicas, para além de terem que cumprir com as suas obrigações tributárias. - No futuro, prevê-se que os tuk-tuk estarão também sujeitos ao licenciamento municipal; Regras de circulação e estacionamento: existem zonas com restrições de circulação específicas e locais de estacionamento e paragem definidos pela CML, conforme despacho 28/P/2025; Segurança rodoviária e responsabilidade profissional: o CE, o Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) e demais legislação rodoviária, aplica-se integralmente, seguros adequados e cumprimento de normas ambientais; Conhecimentos de história e animação turística: a profissão de condutor de animação turística exigirá, no futuro formação certificada (i.e. em animação, condução defensiva e primeiros socorros), apesar de já existirem empresas que oferecem serviços com condutores com essa formação e um ou outro com nível de licenciatura em turismo. Isto é deveras importante para evitar que os turistas sejam enganados por condutores que desconhecem totalmente a história do País e de Lisboa em particular.

**2) Como a formação aborda as recentes alterações à circulação e estacionamento, incluindo as zonas de tolerância zero?**

O Despacho 28/P/2025 da CML entrou em vigor 1 de abril e veio acrescentar novas vias e arruamentos cuja circulação, a paragem e o estacionamento se encontravam proibidos aos tuk-tuk; Acrescentar novas vias e arruamentos cuja circulação, a paragem e o estacionamento se encontram proibidos aos tuk-tuk somente no período das 19h às 9h; Ampliar o número de lugares de paragem e estacionamento disponíveis para os veículos afetos à animação turística, que passou para 251 (nunca consegui perceber ao certo quantos existiam antes, mas pelo despacho da anterior gestão da CML, seriam 116 lugares - Despacho n.º 123/P/2015 Condições de circulação dos veículos afetos à atividade de Animação Turística, mas terá passado para 80, mas nunca vi tal escrito em documento oficial e terei lido nos meios de comunicação social e a ANCAT( Associação Nacional de Condutores de Animação Turística)também falava disso; Acrescentar 62 novas vias e

arruamentos àqueles em que a circulação, a paragem e o estacionamento deste tipo de veículos já se encontravam interditos; Na formação, trabalhamos com casos práticos e mapas das zonas de Lisboa. Explicamos onde é permitido circular, parar e estacionar (entretanto é feito um refrescamento destes dois conceitos), em que horários, quais são as zonas de tolerância zero – sobretudo áreas residenciais sensíveis e zonas de grande pressão turística – e quais as sanções aplicáveis em caso de incumprimento. O conhecimento dos sinais do RST adequados a cada circunstância têm um peso fundamental, durante toda a formação, sendo identificados, e interpretados de acordo com o espírito do Despacho nº. 28/P/2025 da CML. Além disso, simulamos situações de fiscalização e reforçamos a importância do respeito pelas regras para evitar contraordenações.

### **3) Quais são as infrações mais comuns cometidas pelos tuk-tuk e como a formação procura preveni-las?**

As infrações mais comuns são estacionamento fora dos arruamentos e vias autorizadas; circulação em zonas de tolerância zero; falta de licenciamento ou documentação em ordem ou em falta; excesso de ruído quer por megafones ou sistemas de som; na formação, usamos exemplos reais de contraordenações e das suas consequências. O objetivo é consciencializar os formandos de que a prevenção é mais barata que a contraordenação e que a imagem profissional depende do cumprimento rigoroso da lei.

### **4) Como é feita a articulação entre formação e fiscalização no terreno?**

A formação fornece as ferramentas teóricas e práticas, mas só ganha força se houver fiscalização efetiva. A articulação faz-se através de: reuniões entre formadores, a PML, PSP e EMEL, para alinhar critérios; partilha de feedback: os problemas mais detetados nas ruas são integrados de imediato nos módulos de formação; acompanhamento em contexto real: em alguns casos, os formandos observam operações de fiscalização para compreenderem como as regras são aplicadas no terreno; ação de sensibilização/informação aos elementos de fiscalização da PML, PSP e EMEL, em razão da novidade do Despacho 28/P/2025, e, por haver dúvidas relativamente aos painéis adicionais colocados nos sinais verticais de proibição, e também no transporte de pessoas menores de 7 anos de idade em tuk-tuk, tanto dos condutores como dos fiscalizadores.

### **5) Na sua opinião, qual é o futuro dos tuk-tuk em Lisboa perante as novas restrições?**

O futuro passa por uma maior profissionalização e sustentabilidade. Lisboa quer reduzir o impacto negativo no trânsito e no ruído, mas reconhece que os tuk-tuk são parte da oferta turística e deverá dar emprego a cerca de 1000 condutores, para além dos empregos indiretos. Estamos a caminhar para uma maior incidência de preocupação ecológica, a redução progressiva de viaturas a combustão (aposta nos elétricos); melhor ordenamento da circulação paragem e estacionamento; integração na estratégia turística sustentável da cidade e estaremos a caminhar para Limitação de licenças (de estacionamento, visto que não se prevê restringir a comunicação prévia efetuada no RNAAT, o que é próprio de uma política liberal de autorregulação); mais profissionalização; quem se adaptar a estas regras e apostar na qualidade terá futuro garantido.

#### **6) De que forma a formação prepara os condutores para lidar com turistas e oferecer um serviço de qualidade?**

A formação dada pela PM (e apenas por esta Instituição) incluiu um módulo de interação com o polícia e não com o cidadão. Porquê? Porque partimos do pressuposto que os empresários do setor preparam os seus condutores para lidar da maneira mais educada e profissional com os turistas, a começar pelo aprumo (claro têm todo o interesse em fazê-lo e que funcione). Se não o fizerem as leis do mercado vão revelar-se. Ou seja, a formação não tinha como preocupação alavancar competências para os condutores de tuk-tuk apresentarem um serviço de qualidade para os turistas, mas sim que estes, mais pacientes e conscientes das matérias que devem dominar no âmbito estradal, quando fiscalizados, soubessem gerir algum conflito com os fiscalizadores, pelos vistos muito frequentes.

#### **7) Quantas formações já ministrou? Que tipo de dúvidas e inquietações são mais frequentemente expostas pelos formandos?**

Desde 2024, já ministrei seis formações, a cerca de 250 condutores de tuk-tuk. Indico as dúvidas do menos para o mais, ou seja, das matérias ou itens em que menos condutores manifestaram dúvidas (mas têm) para os que mais dúvidas suscitaram: - Qual a categoria de veículo que conduzem? (importante saber para não cometerem contraordenações se passarem na faixa BUS (circulação nas vias reservadas com a Lei 24\_2025, de 12 de março que altera o artigo n.º 71º, 72º e 77º CE), cerca de 1/3 teve dúvidas); - Interpretar corretamente os painéis adicionais colocados nos sinais verticais de paragem e

estacionamentos proibidos de acordo com o espírito do despacho 28/P/2025 (quase todos tiveram dúvidas); - Transporte de crianças com menos de 7 anos de idade (todos tiveram dúvidas).As inquietações tiveram que ver com: a entrada em campo da EMEL que passou a ter competências para fiscalizar tuk-tuk em circulação; com o futuro da atividade de condutor de animação turística, sobretudo relativo aos condutores de tuk-tuk, mas, no que tange a uma certificação profissional, todos entenderam que seria muito útil que a atividade fosse só desenvolvida para quem tivesse essa certificação; por outro lado, a grande inquietude teve sempre que ver com as notícias veiculadas pelos OCS ( Órgãos de Comunicação Social), onde se narrava que a CML pretendia licenciar os lugares de estacionamento e que nunca seriam superiores a 500, levando que cerca de mais 500 ficassem sem poderem operar (não se sabe o número ao certo de tuk-tuk existentes a operar na Cidade de Lisboa, mas estimam-se que sejam cerca de 1000); Paradoxalmente também se queixam do excesso de tuk-tuk a operar na Cidade e queixam-se de não poderem passar em certos sítios turísticos, indicando frequentemente a Praça do Comércio junto ao Arco da Rua Augusta.

#### **Entrevista n.º4**

Data: 28.08.25

Profissão: Polícia

Idade:43anos

#### **1)Quais são as principais normas que regulamentam a circulação de tuk-tuk em Lisboa?**

As principais normas que regulamentam a circulação de tuk-tuk em Lisboa são nomeadamente o CE e o RST em conjugação com o regulamento municipal.

#### **2)Existem horários ou zonas restritas para a circulação dos tuk-tuk? Se sim, como são fiscalizados?**

Sim. Existem horários e zonas restritas para a circulação dos tuk-tuks em lisboa. Nomeadamente está proibida a circulação em 337 ruas , abrangendo sete freguesias como Santa Maria Maior, Penha de França, São Vicente, Arroios, Baixa Pombalina , Belém e Costa do Castelo. Estas zonas são fiscalizados diariamente pela PML, EMEL e PSP.

#### **3) Com que frequência são realizadas ações de fiscalização específicas para os tuk-tuk?**

As ações de fiscalização específica para tuk-tuk são efetuadas diariamente. Fiscalizações essas programadas, rotina ou no seguimento de denúncia .

**4) Tem havido alterações recentes na legislação aplicável aos tuk-tuk? Se sim, quais foram as principais mudanças?**

Recentemente houve alterações na legislação aplicável aos tuk-tuk, nomeadamente proibição da circulação e estacionamento em certas arterias desta cidade e autorização para poderem circular nas vias reservadas a circulação dos transportes públicos.

**5)O tráfego de tuk-tuk tem causado impactos significativos em zonas históricas ou de difícil acesso?**

O trafego de tuk-tuk tem causado impactos significativos na circulação, nomeadamente causando mais congestionamento e prejudicando a mobilidade. Também existem relatos de agressões físicas entre operadores e confrontos verbais entre operadores e residentes.

**6) Os operadores de tuk-tuk colaboram geralmente com as autoridades ou existem muitos casos de resistência à fiscalização?**

Os operadores de tuk-tuk nem sempre colaboram com as autoridades, existindo muitos casos de resistência a fiscalização e agressividade verbal para com os agentes fiscalizadores.

**7)Considera que a atual regulamentação é suficiente para lidar com o crescimento deste tipo de transporte?**

Entendo que já foram dados passos importantes na regulamentação desta atividade, mas será necessário fazer mais. Pois ainda existe um sentimento de impunidade no meio dos operadores.

**8)Quais seriam, na sua opinião, medidas eficazes para melhorar a gestão dos tuk-tuk em Lisboa?**

Na minha opinião, para melhorar a gestão dos tuk-tuk em Lisboa, deveria ser criada mais regulamentação. Nomeadamente ser estabelecido número máximo de veículos em circulação. Os mesmos obedecerem a um licenciamento. Obrigatoriedade dos veículos serem submetidos a uma inspeção periódica obrigatória. Em relação aos operadores ter uma certificação própria. Domínio fluente da língua portuguesa. Ter o mínimo de conhecimentos históricos da nossa cidade. Os valor das contra ordenações serem superiores em função da sua reincidência e conseqüente retirada a licença do operador..etc...

## **Entrevista n.º5**

Data:15.09.25

Profissão: Operadora de tuk-tuk

Idade:45 anos

### **1)Há quanto tempo trabalha como operador de tuk-tuk em Lisboa?**

Trabalho há 8 anos.

### **2)O que o motivou a entrar nesta área?**

Na altura o meu trabalho como baby sitter tinha terminado, as crianças já se mostravam autónomas e entendi que já não fazia sentido ali continuar, este trabalho como condutora de tuk-tuk apareceu numa oferta de emprego e eu arrisquei.

### **3)Conhece bem a regulamentação que se aplica aos tuk-tuk em Lisboa?**

Sim

### **4)Acha que as regras atuais são justas e claras para os operadores?**

Penso que são claras sim.

### **5)Quais são, na sua opinião, as regras mais difíceis de cumprir?**

Diria que são os 15 minutos de paragem em locais que são fundamentais para a venda directa, especialmente em alturas em que a cidade tem ruas condicionadas.

### **6)Considera que a fiscalização é adequada ou excessiva?**

Não, eu considero que não é excessiva, mas tenho que ressaltar a importância dos agentes se focarem em pontos que são importantes para manter a qualidade de vida dos residentes, um exemplo será a passeadeira (Ribeira das Naus), praças que por vezes se encontram com tuks estacionados como o Largo da Graça em que reina a impunidade...

### **7)Já teve problemas ou multas relacionados com o cumprimento das regras?**

Sim já tive que pagar multa por estar fora dos lugares legais.

### **8)Se pudesse, o que mudaria na regulamentação atual?**

Para efectivamente a minha actividade poder prosperar seria importante primeiro definir um determinado número de licenças por empresa, seguidamente garantir que a cidade seria apresentada por legítimos locais/ Portugueses ( sendo que esta é a sua história e o seu país) logo, o número de tuks diminuiria. E claro sem alguma fazer um levantamento de cartas falsas, posteriormente apreendidas, que usam uma guia expirada no geral cartas não válidas para operar um veículo o caso das cartas Brasileiras por exemplo. E desta forma quem sentisse que tinha impunidade passaria a respeitar mais as regras.

### **9)Acha que a atividade dos tuk-tuk vai continuar a crescer ou já atingiu um limite em Lisboa?**

Atingiu o limite, e hoje sente-se já a substituição dos locais por estrangeiros. Penso que no futuro os Portugueses irão abandonar esta actividade.

**10)Que sugestões daria à Câmara Municipal ou à Polícia para melhorar o funcionamento desta actividade?**

Mas basicamente seria fazer uma “separação do trigo e do Joio”, procurar limpar de forma efectiva todos os tuk-tuk e drivers que não apresentem condições para operar um veículo turístico. Recentemente usando a plataforma do turismo de Portugal e colocando alguns RNAAT encontrámos (nós colegas) uma quantidade de tuk sem licença válida a operar diariamente. Portanto, este seria um bom caminho no meu ponto de vista. Mas estão de parabéns pelo excelente trabalho existe um bom número de drivers de tuk-tuk que admira o vosso trabalho e que vos está grata!

## Anexo 1

### Avaliação do Impacto do Despacho n.º 28/P/2025 sobre infrações associadas a tuk-tuk (SCOT)

---

O Despacho n.º 28/P/2025 (11.fev.2025), em vigor a 1 de abril de 2025, determina a proibição de circulação, paragem e estacionamento de veículos afetos à animação turística (“tuk-tuk”) em 337 vias/arruamentos e fixa 251 zonas autorizadas de paragem/estacionamento. O Despacho prevê o reforço de sinalização e de fiscalização, tendo havido reforço de equipas e ações no terreno, por parte da PM e da EMEL.

O presente relatório pretende medir o impacto imediato do Despacho, comparando o período prévio à medida (1.jan–31.mar.2025) e o período de tempo similar pós medida (1.abr–30.jun.2025).

Apresenta-se, ainda, uma leitura comparativa entre o primeiro semestre de 2025 e o período homólogo, relativo ao ano de 2024.

#### Análise Global

---

Antes (Jan–Mar/2025): 1 302 autos (média mensal 434).

- Depois (Abr–Jun/2025): 1 250 autos (média mensal 416,7).

Variação: -52 autos (-4,0%) no total do trimestre pós-medida.

***Redução modesta e não conclusiva a 5% no horizonte de 3 meses pós-medida.***

#### Composição tipológica (Abr–Jun vs. Jan–Mar 2025)

##### Aumentos

---

- Não cumprimento do sinal C2 (trânsito proibido): +83 (de 13→96; +638%).
- Excesso de lotação do veículo: +32 (22→54; +145%).
- Não se fazer acompanhar dos documentos: +26 (93→119; +28%). Corredor
- BUS: +10 (38→48; +26%).

##### Diminuições

- Desobediência ao Sinal C16 (cargas/descargas, etc.): -58 (212→154; -27%).
- Estacionamento em local não destinado: -30 (311→281; -9,6%).
- Nos passeios/locais de peões: -23 (78→55; -29%).  
Impedindo o trânsito de veículos.

***O Despacho reconfigura o padrão de incumprimento. Diminui a “paragem/estacionamento indevido” e cresce o acesso a zonas proibidas (C2) e a lotação excedida, compatível com sinalização e controlo direcionado. Mudança por artéria (TOP variações absolutas Abr–Jun vs. Jan–Mar 2025):***

#### Aumentos

---

Praça D. Pedro IV (Rossio): +76 (50→126; +152%).

- Rua do Arco do Marquês de Alegrete.
- Praça Dom João da Câmara
- Rua 1.º de Dezembro: +40 (49→89; +81,6%).
- Largo do Corpo Santo.

#### Diminuições

- Rua do Comércio: -96 (124→28; -77%).
- Av. da Ribeira das Naus: -73 (144→71; -51%).
- Rua de São Julião.
- Praça de Dom Luís I. Largo da Sé.

***Deslocação territorial de hotspots ribeirinhos (fortemente controlados após o Despacho) para a zona do Rossio. O impacto espacial é claro e operacionalmente relevante.***



Dinâmica temporal (curto prazo)

- Abril baixa (efeito de adaptação e nova
- Maio/Junho recuperam (estacionalidade turística e adaptação dos operadores), mantendo porém a mudança de perfil (mais C2/lotação).

#### Análise comparativa de infrações (jan–jun/2024 vs. jan–jun/2025)

- 2024: 1 889 autos.
- 2025: 2 552 autos.
- Variação: +663 (+35,1%).

*O aumento no ano 2025 decorre sobretudo de um 1.º trimestre 2025 elevado.*

#### Análise comparativa de infrações por artérias (jan–jun/2024 vs. jan–jun/2025)

- Praça do Comércio → -121
- Av. da Ribeira das Naus → -182
- Rua 1.º de Dezembro → +45
- Praça D. Pedro IV (Rossio) → +118
- 
-

Largo da Sé —> -21

Praça Dom João da Câmara —> +9

***Os dados evidenciam que o impacto mais visível do despacho é geográfico: verificasse uma deslocação dos focos de infrações da frente ribeirinha para a zona do Rossio.***

### **Interpretação**

---

O Despacho, reforçado por sinalização e fiscalização, reduz infrações de estacionamento/paragem nas zonas nucleares e desloca a pressão para acessos proibidos (C2) e para artérias adjacentes com menor tolerância operacional.

O impacto não é uma quebra dramática do volume total em 3 meses, mas sim uma transformação do padrão (tipologia + geografia).

Produz impacto visível: altera o mapa (desloca hotspots) e muda o perfil tipológico (menos estacionamento/C16; mais C2/lotação).

Em síntese e globalmente, o efeito imediato (-4%) é moderado e não conclusivo em 3 meses; a orientação operacional deve privilegiar controlo direcionado por zonas e tipologias e um seguimento trimestral para consolidar tendências.