



Assembleia de Freguesia de Alvalade

Recomendação

Por uma política de estacionamento em Alvalade ao serviço dos residentes, do comércio local e do espaço público

Considerando que:

1. **Alvalade foi concebida como um exemplo de planeamento urbano** pelo Arquiteto Faria da Costa em 1945, organizado em Células de Vizinhança com caminhos pedonais seguros, espaços verdes e logradouros arborizados, um património urbanístico que deve ser preservado e requalificado,
2. Dados do Relatório do Estado do Ordenamento do Território (REOT) de 2022 mostram que **o rácio entre dísticos de residentes atribuídos pela EMEL e lugares efetivos em espaço público em Alvalade chega a valores entre 1,31 e 1,60 em várias zonas da freguesia (03 - N,O, Q e R) e mesmo superiores a 1,6 (Zona 03I).** E que as zonas EMEL (tarifárias e não tarifadas), Alvalade B,E,F,G,J e P, têm uma **proporção dos 2º e seguintes dísticos (3º e 4º) igual ou superior a 30%, "permitindo concluir que nestas zonas a taxa de motorização das famílias é superior à média da cidade."**
Estes dados revelam que o problema central não é a falta de lugares, mas o **excesso de dísticos atribuídos e a subutilização de mais de 1000 lugares existentes em parques de gestão pública e privada na freguesia e imediações** (supermercados, hotéis, empresas públicas);
3. **A literatura técnica em mobilidade urbana é unânime** em demonstrar o fenómeno da **procura induzida** (*induced demand*)² – criar mais oferta de

¹ Relatório de Estado e Ordenamento do Território 2022 - Julho de 2024

https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/planeamento_urbano/REOT/REOT_2022_julho_2024.pdf

² A literatura sobre procura induzida (*induced demand*) está consolidada há mais de três décadas. Sobre o caso específico da oferta de estacionamento, é incontornável Shoup, D. (2011), **The High Cost of Free Parking** (ed. revista), Routledge, bem como o estudo recente de Millard-Ball, A. et al. (2022), "What Do Residential Lotteries Show Us About Transportation Choices?", *Urban Studies*, 59(2), que demonstra empiricamente a relação entre disponibilidade de estacionamento e maior uso do automóvel. Sobre o efeito mais geral na capacidade rodoviária, ver Durantou, G. & Turner, M. A. (2011),

estacionamento em espaço público – aumenta a utilização e o tráfego automóveis, piora a qualidade do ar e agrava a sinistralidade rodoviária, sem resolver o próprio problema inicial do estacionamento, apenas o desloca no tempo e transfere o impacto;

4. **Os lugares reservados a pessoas com mobilidade reduzida são uma garantia de acessibilidade universal** ao espaço público, protegida pela Lei n.º 38/2004 e pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, não podendo nunca a sua existência ser questionada com base em observações pontuais sobre frequência de utilização. Aliás, a designação correta é "**lugar de estacionamento acessível**" ou "**lugar reservado a pessoa com mobilidade reduzida**" — e não a linguagem capacitista utilizada noutra recomendação submetida a esta Assembleia;
5. Os logradouros interiores das Células de Alvalade, nomeadamente os situados entre as Ruas Eugénio de Castro e Camilo Pessanha, ou entre a Rua Fausto Guedes Teixeira e a Rua Antónia Pusich, **são áreas permeáveis com elevado potencial ecológico**, cuja requalificação deve seguir o caminho já iniciado no mandato do Presidente André Moz Caldas e continuado pelo Presidente José Borges: zonas de estadia, hortas urbanas, micro-florestas (*tiny forests*), caminhos pedonais e plantação de arvoredos. Nestes locais deve ser rejeitada qualquer iniciativa no sentido **da sua impermeabilização** para estacionamento automóvel, que estaria em flagrante contradição com o princípio 3-30-300³;
6. **Do mesmo modo, transformar os logradouros adjacentes à Escola EB1/JI Santo António em parques de estacionamento seria particularmente nefasto**, aumentando o tráfego automóvel junto a uma escola básica, contra os princípios das Ruas Escolares e do programa Brincar de Rua, que visam libertar os arredores das escolas do trânsito automóvel;
7. **O espaço localizado no início da Av. Frei Miguel Contreiras**, junto à paragem do 727 (n.ºs 8 a 16), já foi um jardim com árvores de grande porte, como comprova a cartografia histórica de 1970⁴, e fotografias do Arquivo Municipal de Lisboa de 1968⁵ e encontra-se numa das zonas da freguesia que mais sofre

"The Fundamental Law of Road Congestion", *American Economic Review*, 101(6), e Hansen, M. & Huang, Y. (1997), "Road Supply and Traffic in California Urban Areas", *Transportation Research Part A*, 31(3).

No contexto europeu e aplicado ao planeamento urbano, ver Comissão Europeia – DG Ambiente (2004), **Reclaiming City Streets for People: Chaos or Quality of Life?**, Luxemburgo, que documenta o fenómeno inverso da "evaporação de tráfego".

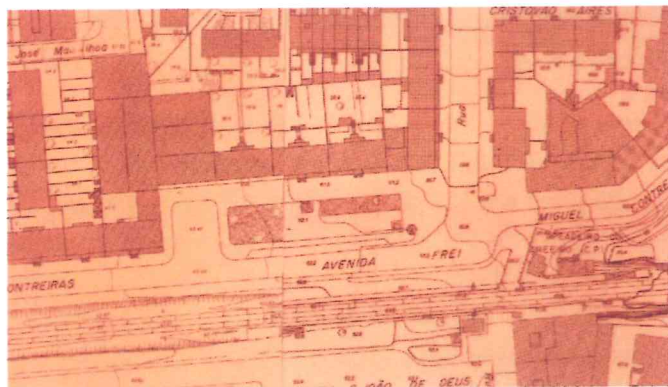
³ 30% de cobertura arbórea e um espaço verde a menos de 300 metros de qualquer residência

⁴ Cartografia Histórica 1970 disponível em Lisboa Interativa:

<https://websiq.cm-lisboa.pt/MuniSIG/visualizador/index.html?viewer=LxInterativa.LXi>

⁵ Bairro de São João de Deus, 1968, fotografia (negativo de gelatina e prata em acetato de celulose, 6 x 6 cm), por Arnaldo Madureira, Arquivo Fotográfico - Arquivo Municipal de Lisboa,, Código de referência

com o efeito das ilhas de calor urbano⁶. Assim, é urgente renaturalizar e arborizar este espaço para devolver à freguesia o jardim que aqui em tempos existiu e assim baixar a temperatura nos picos das ondas de calor. Também as ruas perpendiculares à Rua Guilhermina Suggia devem ter a sua arborização reforçada para combater o efeito de ilha de calor.



PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/006191

<https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWeb/Result.aspx?id=268124&type=PCD>

⁶ Carta da Intensidade da Ilha de Calor Urbana em OC ao Entardecer (Cenário Atual) disponível em Lisboa Interativa:

<https://websiq.cm-lisboa.pt/MuniSIG/visualizador/index.html?viewer=LxInterativa.LXi>



8. **A solução para o problema do estacionamento em Alvalade** está descrita no programa da Coligação Viver Lisboa, no seu ponto **“3.1. Garantir uma política coerente de estacionamento, libertar o espaço público”**:

“108. Reivindicar junto da CML e da Empresa de Mobilidade e Estacionamento (EMEL) uma melhoria da eficiência na gestão do estacionamento:

- **Aproveitar a capacidade já existente dos parques de estacionamento públicos de gestão pública e privada na e nas imediações da Freguesia, libertando os mais de 1000 lugares de estacionamento existentes em parques de supermercados, hotéis, empresas públicas** e outras infra-estruturas para uso preferencial dos moradores. Criar um Dístico de Residentes de Alvalade em parques a preços acessíveis, em alternativa ao dístico de residente em espaço público, como já implementado pela CML noutras freguesias da cidade.*
- **Melhorar a gestão tarifária da EMEL** no espaço público com vista ao aumento da rotatividade do estacionamento de curta duração para proporcionar lugares para residentes e clientes do comércio local.*
- **Implementar pontos de cargas/descargas e de tomada/largada de passageiros** em todos os quarteirões.”*

9. A junta de freguesia no anterior mandato, com executivo liderado pelo PSD/CDS e apoiado pela Iniciativa Liberal, **permitiu a privatização do Parque de Estacionamento do Mercado de Alvalade, anteriormente sob gestão da EMEL, prescindindo de receita importante que revertia para o orçamento da freguesia.**

10. Segundo o Relatório de Gestão de 2025, submetido a esta assembleia de freguesia para aprovação⁷, a Junta de Freguesia de Alvalade abdicou de cerca de 160.000 € anuais em receita de estacionamento. Ficaram também a perder os moradores e comerciantes que utilizavam o parque da EMEL, com a

⁷ RELATÓRIO DE GESTÃO DE 2025 - 2.2.2 Receitas provenientes da CML em 2025:
CML - Estacionamento Mercado de Alvalade -160 000,00 €



redução da tipologia das avenças e o aumento dos preços pelo concessionário privado, e que viram aumento da pressão dos automóveis que antes ficavam no parque e assim passaram a ocupar os lugares existentes na rua, conforme afirmado pelo Senhor Presidente da Junta de Freguesia na última reunião desta Assembleia.⁸

Ou seja, a Junta de Freguesia de Alvalade deixou construir um parque privado para que os carros que antes estacionavam a preços mais acessíveis no parque público, passassem agora a estacionar na rua e aumentassem a pressão sobre os estacionamento que agora entendem ser um problema.

Com uma promessa eleitoralista de racional financeiro incompreensível, a não ser para o concessionário, agravaram o problema que prometiam resolver.

11. Neste âmbito, compete à assembleia de freguesia a fiscalização e reivindicação junto da Câmara Municipal de Lisboa e da EMEL para que desempenhem as respetivas funções bem como deliberar no sentido de que o Executivo da Junta desenvolva **uma política de mobilidade coerente, rigorosa e alinhada com os compromissos climáticos da Cidade de Lisboa e da União Europeia.**

Assim, o representante do LIVRE na Assembleia de Freguesia de Alvalade propõe que esta assembleia, em reunião ordinária realizada no dia 28 de abril de 2026, determine que a Junta de Freguesia exerça os seus poderes funcionais e cumpra as seguintes diligências:

1. Reivindicar junto da Câmara Municipal de Lisboa (CML) e da EMEL, no prazo de 6 meses, a criação de um **Dístico de Residentes de Alvalade** para utilização, a preços acessíveis, nos parques de estacionamento públicos e privados subutilizados na freguesia e imediações, libertando os mais de 1000 lugares já existentes em parques de supermercados, hotéis, empresas públicas e outras infraestruturas para uso preferencial dos moradores, à semelhança do modelo já implementado pela CML noutras freguesias nos parques de estacionamento do LIDL;

⁸ "Os comerciantes que não quiseram as avenças de 24 horas pediram o dístico de comerciante à EMEL para poderem estacionar no espaço público."

Ata número três (mandato 2025-2029) - Continuação da Sessão Ordinária da Assembleia de Freguesia de Alvalade iniciada no dia dezassete de dezembro de dois mil e vinte e cinco



2. Iniciar negociações formais com os operadores de parques de estacionamento privados na freguesia (supermercados, hotéis, empresas), com vista à disponibilização de lugares para residentes, privilegiando não apenas as horas noturnas mas um regime de utilização prolongada e tarifários acessíveis, integrados num sistema único gerido pela EMEL;

3. Solicitar à EMEL um estudo, e a elaboração de relatório público, sobre:

- O rácio entre dísticos atribuídos (1º, 2º, 3º e 4º dístico de residentes, dísticos de comerciante, e dísticos verdes) e lugares efetivos em cada zona de estacionamento da freguesia de Alvalade;
- A gestão tarifária do estacionamento de curta duração e a presença e permanência de veículos com Dístico Verde na freguesia de Alvalade;
- O número de lugares e taxas de ocupação dos parques públicos e privados da freguesia de Alvalade;

com o objetivo de **aumentar a rotatividade do estacionamento nos eixos comerciais sem aumentar o número de lugares efetivos no espaço público** – garantindo lugares para clientes do comércio local e reduzindo o estacionamento abusivo e de longa duração em espaço público;

4. Continuar e acelerar o programa de requalificação dos logradouros iniciado em mandatos anteriores, nomeadamente naqueles localizados entre a Rua Eugénio de Castro e a Rua Camilo Pessanha e entre a Rua Fausto Guedes Teixeira e a Rua Antónia Pusich, transformando-os em **zonas de estadia, hortas urbanas, micro-florestas e parques infantis**, e **rejeitando expressamente qualquer proposta de impermeabilização destes espaços para estacionamento automóvel**;

5. Reforçar a sinalização, manutenção e fiscalização dos lugares de estacionamento acessível (reservados a pessoas com mobilidade reduzida) existentes na freguesia, rejeitando qualquer proposta de redução do número deste tipo de lugares, que são uma garantia legal da acessibilidade universal;

6. Implementar, em articulação com a CML e a EMEL, pontos de cargas/descargas e de tomada/largada de passageiros em todos os quarteirões para serem usados como pontos de recolha e entrega de TVDE, contribuindo para reduzir o estacionamento abusivo, em segunda fila e em passeios, e libertando lugares de curta duração para o comércio local;

7. Adotar, em todas as comunicações oficiais, a terminologia correta e não discriminatória relativa a lugares reservados de estacionamento, "lugar acessível" ou



"lugar reservado a pessoas com mobilidade reduzida", rejeitando o uso de linguagem capacitista.

Alvalade, 28 de abril de 2026

O Eleito do LIVRE na Assembleia de Freguesia de Alvalade,

Francisco Costa