Registado
C: PS/PSD/CDS/IL
30.06.2026

Autarcas LIVRE

Assembleia de Freguesia de Alvalade

Moção

Pelo Regresso do Elétrico a Alvalade

Preâmbulo

Em Março de 2026, o novo Presidente do Conselho de Administração da Carris declarou publicamente que **Lisboa está a planear recolocar linhas históricas de eléctrico retiradas da cidade**. É uma oportunidade que Alvalade não pode deixar passar. Esta freguesia guarda na sua história urbanística uma promessa por cumprir — e tem hoje, pela primeira vez em décadas, condições políticas, técnicas e institucionais para a exigir. Esta moção é uma declaração de intenção: Alvalade quer o futuro que lhe foi prometido em 1945.

Considerando que:

1. A Carris está activamente a planear a reativação de linhas históricas de elétrico – uma oportunidade que Alvalade deve reclamar.

Em entrevista ao jornal *Público* a 30 de Março de 2026[1], Rui Lopo – Presidente do Conselho de Administração da Carris – declarou que a empresa está a **avaliar mapas para reativar linhas históricas de elétrico desactivadas nas últimas décadas**. As equipas da Carris estão já a produzir plantas para esse efeito. A estrutura de *light rail* da Carris, disse, "permite entrar pela cidade." O elétrico é, nas suas palavras, "um activo imenso da cidade e do país, um ícone da cidade, um símbolo do país." A prioridade será dada às linhas onde os carris ainda se mantêm no chão – e Rui Lopo lamentou explicitamente a destruição irreversível em curso na Rua Ferreira Borges, onde os carris estão a ser arrancados.

Esta declaração representa uma viragem política. O debate sobre os elétricos de Lisboa não é uma utopia – é política ativa da empresa de transportes da cidade. Alvalade, com a sua história urbanística singular, deve estar na linha da frente desta conversa.

[1] Samuel Alemão, "Carris: 'Estamos já a planear recolocar algumas das linhas de elétrico em Lisboa' " – Público, 30 de Março de 2026. Disponível em: https://www.publico.pt/2026/03/30/local/entrevista/carris-ja-planear-recolocar-linhas-electrico-retiradas-lisboa-2169326

2. O LIVRE tem o trabalho feito — e uma deliberação aprovada por implementar.

Na sua **primeira Oficina de Dados de Lisboa, o LIVRE mapeou a rede histórica de elétricos de Lisboa, desativada nas últimas décadas**, confirmando o potencial de reativação em corredores que serviram Alvalade.



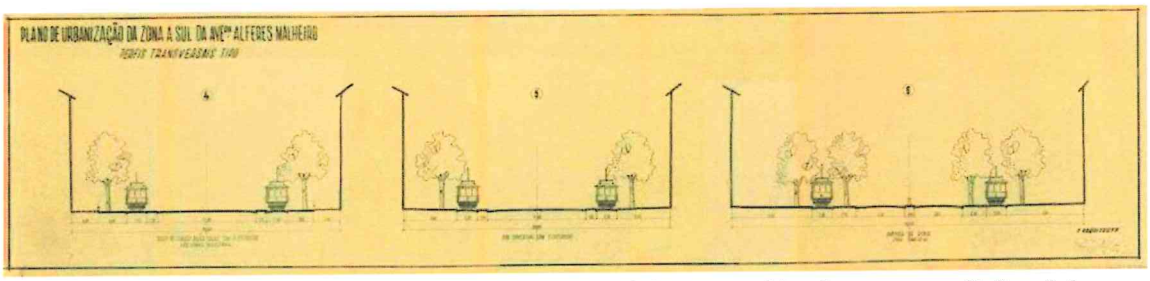
Em julho de 2025, a Proposta n.º 409/2025, **"Programa Corredores Livres – para Expansão imediata e progressiva da Rede de Corredores BUS e Melhoria do Transporte Público na Cidade de Lisboa"**[2], **subscrita pelo vereador do LIVRE à data, Rui Tavares,** foi aprovada por maioria na Câmara Municipal de Lisboa (CML).
Esta deliberação prevê, entre outros pontos, (1) uma rede integrada de transporte público com ligação rápida entre autocarro, metro, elétrico e comboio; (2) o estudo de novas linhas elétricas; e (3) a identificação de todos os arruamentos com condições para corredores dedicados – **onde a Avenida de Roma ou o Eixo Forças Armadas /Estados Unidos da América figuram como eixos de alta prioridade** (anexo I).
Um ano após a sua aprovação, o executivo de Carlos Moedas não implementou nenhum dos seus pontos.

[2] Proposta Corredores LIVRES publicada no 3.º Suplemento ao Boletim Municipal N.º 1639, Páginas 440 a 515, https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/ords/app_bm.download_my_file?p_file=5197

3. O Plano de Alvalade de 1945 previa elétricos que nunca foram construídos.

O Plano de Urbanização da Zona Sul da Avenida Alferes Malheiro[3], elaborado pelo arquitecto-urbanista Faria da Costa em 1945 e conservado no Arquivo Municipal de Lisboa, previa explicitamente nos seus perfis transversais:

- Na Avenida da Igreja (então "Rua Comercial") dois canais segregados para transporte público, especificamente linhas de elétrico;
- Na Avenida de Roma duas linhas de elétrico ladeadas por quatro alinhamentos arbóreos, num perfil de *boulevard* de escala europeia.



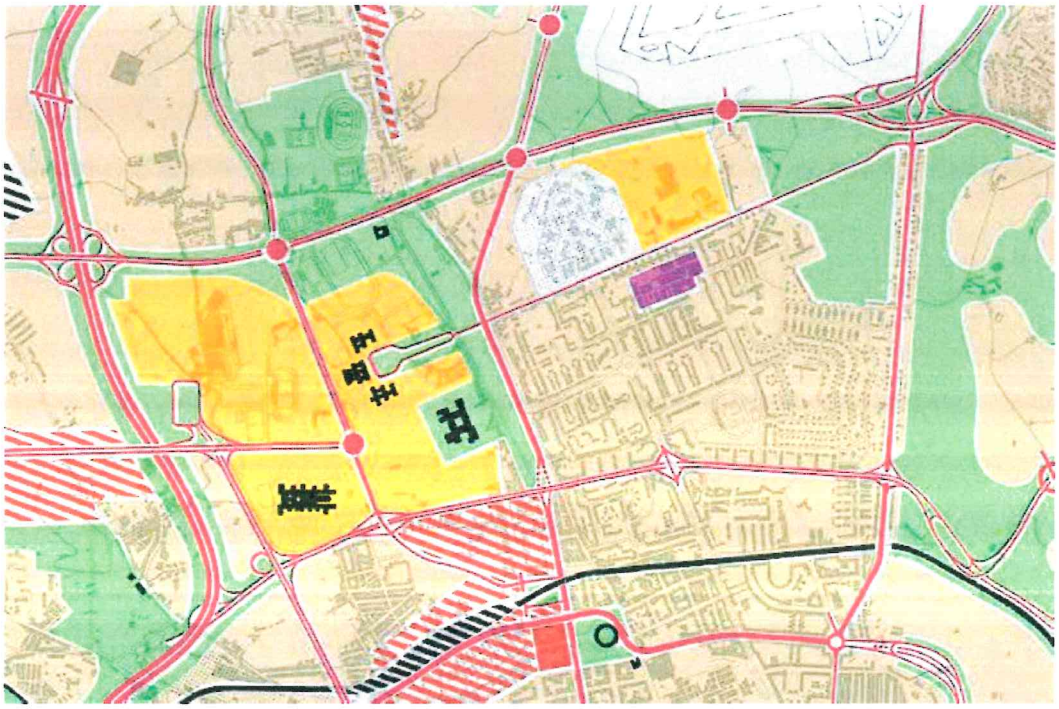
Oitenta anos depois, nenhum destes elementos foi construído. O espaço público foi entregue ao automóvel, que resultou num ambiente mais ruidoso e menos arborizado do que o que Faria da Costa tinha projectado, com os transportes públicos presos no trânsito em hora de ponta.



[3] COSTA, João Guilherme Faria da, *[Plano de urbanização da zona sul da avenida Alferes Malheiro]*, 1945. PT/AMLSB/CMLSBAH/GEGE/035/00491. Arquivo Municipal de Lisboa. https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWeb/Result.aspx?id=1302757&type=PCD

4. O Eixo das Calvanas – a ligação de Alvalade à Alta de Lisboa é um projecto com décadas de história que continua por realizar.

A ligação das Calvanas ao norte da cidade de Lisboa aparece pela primeira vez no Plano Geral de Urbanização de Lisboa – elaborado entre 1963 e 67 e publicado em 1977 (Portaria n.º 274/77 de 19 de Maio)[4].



Desde os anos 1990 que está planeada a conclusão do Eixo Central da cidade de Lisboa – que percorre as avenidas da Liberdade, Fontes Pereira de Melo e da República – através da zona do Campo Grande e das Calvanas até à Alta de Lisboa.

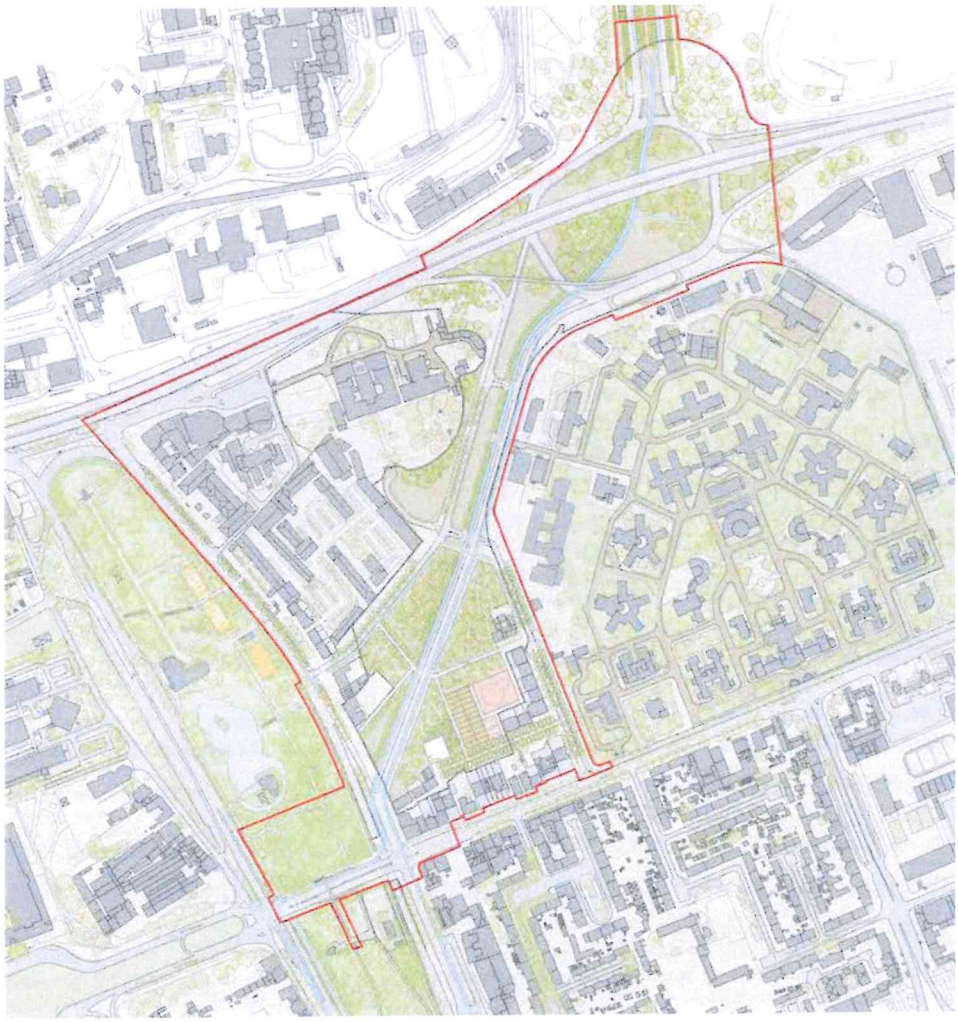
Em 2019, a CML delimitou formalmente uma Área de Reabilitação Urbana (ARU) e uma Operação de Reabilitação Urbana (ORU). Este projecto, que atravessa diretamente o território de Alvalade pela zona do Campo Grande, Bairro das Murtas e ligação à Alta de Lisboa, prevê explicitamente um **canal de Transporte Colectivo em Sítio Próprio (TCSP)**, um elétrico/metro ligeiro de superfície – previsto aliás já no Plano de Urbanização da Alta do Lumiar de 1997[5].

---

[4] Portaria n.º 274/77, de 19 de maio – Aprova o Regulamento e a planta de síntese das disposições do Plano Geral de Urbanização de Lisboa
https://files.diariodarepublica.pt/1s/1977/05/11600/11281134.pdf

[5] Câmara Municipal de Lisboa, Programa Estratégico da Operação de Reabilitação Urbana Sistemática Campo Grande – Calvanas, aprovado pela Deliberação n.º 121/AML/2019 (investimento público previsto: cerca de 57,1 milhões de euros). Disponível em:
https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/reabilitacao_urbana/operacoes_reabilitacao/campo_grande/aruCGrandeCalvanas_ap_ProgramaEstrategico_out.pdf .

Em 2018, o então Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Fernando Medina, confirmou publicamente a intenção de criar "uma linha de elétricos rápidos a ligar Entrecampos à Alta de Lisboa" – exactamente este corredor.



ESTUDO URBANO DE CALVANAS - PROPOSTA Solução Urbanística
CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA - DMPRGU | DPRU | Divisão de Planeamento Territorial
Outubro de 2018

Ver também Lisboa Para Pessoas, "O projecto para ligar o Campo Grande à Alta de Lisboa e, assim, completar o Eixo Central", 12 de Agosto de 2022, https://lisboaparapessoas.pt/2022/08/12/eixo-central-campo-grande-calvanas-alta-de-lisboa/

5. As linhas históricas que ligavam Alvalade, o Campo Grande e o Lumiar ao centro da cidade foram encerradas por pressão do automóvel, não por falta de procura.

O corredor norte de Lisboa (de que o Campo Grande é a porta de entrada a partir de Alvalade) foi um dos primeiros territórios da cidade a ser servido pelo elétrico. A 25 de abril de 1902[6] a rede chegou ao Areeiro, apenas oito meses após a inauguração do serviço elétrico em Lisboa; a 3 de abril de 1904[7], foi inaugurado o percurso Rossio–Lumiar pela Avenida da República, consolidando o corredor norte como eixo ferroviário de superfície. No apogeu da rede, na década de 1950, cerca de trinta carreiras irradiavam[8] do centro para toda a cidade – entre elas as carreiras 3, 16, 17 e 29, que serviam o Campo Grande, a Avenida da República e o corredor da Alameda das Linhas de Torres até ao Lumiar.



Elétrico junto ao Palácio do Conde de Vimioso no Campo Grande durante a Construção da 2ª Circular[9].

---

[6] Wikipédia, "Elétricos de Lisboa", https://pt.wikipedia.org/wiki/El%C3%A9tricos_de_Lisboa. Ver também: Assembleia Municipal de Lisboa, "Eléctricos de Lisboa começaram a circular há 120 anos" (ref. à extensão da rede ao Lumiar e Benfica no ano seguinte à inauguração em Agosto de 1901), https://www.am-lisboa.pt/101000/1/016866.082021/index.htm. Ver também o documentário "Elétrico de Lisboa – Os primeiros 100 Anos", disponível em: https://youtu.be/cVqywf0GpLs

[7] "Eléctricos de Lisboa no Séc. XX", Restos de Colecção, 2010 (ref. à inauguração da linha da Avenida da República em 1904), https://restosdecoleccao.blogspot.com/2010/05/electricos-de-lisboa-no-sec-xx.html. Ver também Wikipédia, "Elétricos de Lisboa", https://pt.wikipedia.org/wiki/El%C3%A9tricos_de_Lisboa.

[8] Wikipédia, "Elétricos de Lisboa": "No seu apogeu existiram cerca de 30 carreiras", https://pt.wikipedia.org/wiki/El%C3%A9tricos_de_Lisboa

[9] GOULART, Artur João, *Construção da 2ª Circular*, [s.d.]. PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/003770. Arquivo Municipal de Lisboa. https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWeb/SearchResultOnline.aspx?search=_OB%3a%2b_QT%3aMFN_242665_Q%3a_EQ%3aT_D%3aT___&type=PCD&mode=0&page=0&res=1&simple=1&auth=wyV%2fJwhvOsxf5PZjEEVnrrV38pMyr2rHKrkNNOpTgI0%3d

O declínio iniciou-se com a abertura do Metropolitano em 1959[10], que motivou o encerramento das linhas que duplicavam o seu trajecto. Mas nos anos 70 o encerramento alargou-se a Benfica, Carnide e Lumiar – localidades que, à época, não eram servidas pelo Metro.

A causa foi explícita: o aumento do tráfego automóvel tornava os elétricos incapazes de cumprir horários, e essa incapacidade – induzida pelo próprio congestionamento – foi usada para justificar o encerramento. Não foi a falta de procura que matou estas linhas: foi uma opção política deliberada, em favor do automóvel individual, que deixou o corredor norte de Lisboa sem transporte ferroviário de superfície durante mais de meio século.



Carris de Elétrico em frente ao Palácio Pimenta, atual Museu da Cidade, em 1975[11].

[10] Wikipédia, "Elétricos de Lisboa" (sobre o encerramento nos anos 1970 das carreiras para Benfica, Carnide e Lumiar "apesar destas localidades não serem, à época, servidas pelo metropolitano"), https://pt.wikipedia.org/wiki/El%C3%A9tricos_de_Lisboa

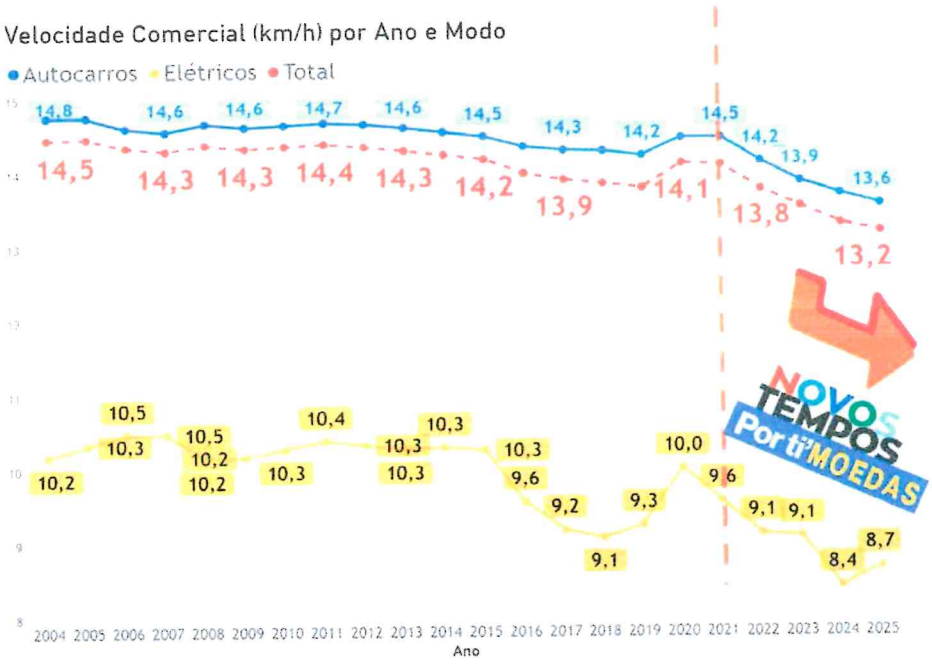
[11] SERÔDIO, Armando Maia, *[Palácio Pimenta e muro]*, 1975. PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/012443. Arquivo Municipal de Lisboa. https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWeb/SearchResultOnline.aspx?search=_OB%3a%2b_QT%3aMFN_285110_Q%3a_EQ%3aT_D%3aT___&type=PCD&mode=0&page=0&res=1&simple=1&auth=ZE27mcQ%2bzasTB332wvmUXZ95tHiD29GKdk392vOHjPg%3d

6. A degradação do transporte público e as obras em curso tornam esta oportunidade inadiável.

O Relatório de Gestão da Carris para o ano 2025 documenta o colapso do serviço:

- A velocidade comercial caiu para **13,20 km/h – o pior registo desde 2004**, numa queda ininterrupta ao longo de todo o mandato de Carlos Moedas;
- O trabalho suplementar dos motoristas atingiu as 481.000 horas em 2025, **custando 7,813 milhões de euros à empresa** – 5,5 vezes mais do que em 2021, **valor suficiente para comprar 26 autocarros novos;**
- A Carris terminou 2025 com menos tripulantes do que tinha em 2021.

Nos principais eixos de Alvalade (Avenida do Brasil, Avenida de Roma, Avenida das Forças Armadas, Avenida dos Estados Unidos da América, Campo Grande) os autocarros estão presos nas mesmas vias congestionadas que os carros quando facilmente seriam libertados por vias segregadas.





7. O Programa da Coligação Viver Lisboa, que enquadra o mandato dos eleitos do LIVRE, tem no seu *"Eixo 1: Transportes Públicos para Todos"*:

"4.ª Missão: VIVER LISBOA: facilitar a mobilidade, melhorar o ambiente", dizia o seguinte:

"3. Trazer o Elétrico de volta
Lisboa precisa de uma rede de transporte coletivo mais moderna e abrangente. Expandir os elétricos, criar novos corredores dedicados e apostar em soluções inovadoras (...) ***Estudar a expansão da rede de elétricos para novas zonas da cidade, reativando linhas históricas e criando novas ligações onde faça sentido*** *(...)"*[12]

Em Alvalade a medida 102. do programa da Coligação Viver Lisboa para a Junta de Freguesia de Alvalade[13] afirmava:

"Reivindicar junto da CML a implementação do ***Programa Corredores Livres em Alvalade****, criando novos corredores BUS em vias com duas ou mais faixas no mesmo sentido, com grande frequência de autocarros da Carris / Carris Metropolitana e elevado número de passageiros.*

Estes corredores terão ***prioridade semafórica em todos os cruzamentos,*** *para melhorar a acessibilidade da população à rede de transportes da cidade e aumentar a velocidade e frequência do transporte público nas horas de ponta.* ***As artérias prioritárias incluem a Av. do Brasil, Campo Grande, Av. de Roma, Av. das Forças Armadas, Av. Estados Unidos da América e Av. Egas Moniz."*** (anexo I)

O representante do LIVRE na Assembleia de Freguesia de Alvalade, no uso das suas competências de representação dos interesses dos moradores e de fiscalização política do executivo, e no exercício do seu direito de recomendação e instância junto dos órgãos municipais competentes, **propõe que esta Assembleia, em reunião ordinária do dia 28 de abril de 2026, delibere:**

1. **Saudar o novo Conselho de Administração da Carris desejando-lhe um excelente mandato e manifestar o seu apoio** à intenção vertida nas declarações do Presidente do Conselho de Administração da Carris, Rui Lopo, em março de 2026, sobre o **planeamento para a reativação de linhas históricas do elétrico em Lisboa,** e exortar a Carris a considerar os eixos de Alvalade como prioritários neste planeamento.
2. **Reconhecer que o eixo Avenida de Roma/Avenida da Igreja** foi concebido no Plano de Urbanização de Alvalade de 1945 **com linhas de elétrico segregadas,** que esta visão que privilegiava o transporte público nunca foi concretizada, e que a cidade tem uma dívida histórica para com esta freguesia que deve agora ser honrada.

---

[12] Viver Lisboa 2025-2029 | Programa de Governo da Cidade
https://viverlisboa2025.pt/wp-content/uploads/2025/09/Programa_ViverLisboa-v14set-23h38.pdf
[13] Viver Lisboa Alvalade - ASSEMBLEIA DE FREGUESIA DE ALVALADE - Programa Eleitoral
https://data.viver-lisboa.org/AF_210x297_Programa_ViverLisboa%20Alvalade.pdf

3. **Instar a Câmara Municipal de Lisboa** a concretizar neste mandato a Operação de Reabilitação Urbana do **Eixo das Calvanas, incluindo o corredor multimodal segregado para transporte público ferroviário ligeiro (metro de superfície) e ciclovia,** ligando Alvalade ao eixo central e à Alta de Lisboa, cumprindo assim um compromisso urbanístico assumido há mais de três décadas.

4. **Instar a Câmara Municipal de Lisboa e a Carris** a estudar **novas linhas de elétrico ou corredores BUS segregados de alta capacidade nas vias em que o Plano de Alvalade de 1945 previa o elétrico**, nomeadamente na Avenida de Roma e na Avenida da Igreja, garantindo que todas as obras de requalificação em curso nestes eixos preservam o espaço físico necessário para a futura implementação dessas linhas.

5. **Instar a Câmara Municipal de Lisboa e a Carris** a avaliar a **reativação das linhas históricas de elétrico que serviam o Campo Grande,** a Avenida da República e o corredor da Alameda das Linhas de Torres até ao Lumiar — encerradas nos anos 1970-80 por pressão do automóvel, não por falta de procura —, restabelecendo uma ligação ferroviária de superfície entre Alvalade, o eixo central da cidade e o norte de Lisboa.

6. **Instar a Câmara Municipal de Lisboa e a Carris** a estudar **uma nova linha de elétrico rápido no eixo Avenida das Forças Armadas/Avenida dos Estados Unidos da América/Avenida Marechal Spínola**, ligando Sete-Rios, o maior centro hospitalar do país (Hospital de Santa Maria), e o Novo Hospital de Todos os Santos em construção em Marvila, com extensão ao futuro empreendimento urbano da Matinha onde poderá articular-se com o prolongamento da linha 16 planeado para o Parque das Nações, criando um eixo de saúde pública e mobilidade que serviria diariamente milhares de utentes, trabalhadores e residentes.

7. **Instar a Câmara Municipal de Lisboa e a Carris** a avaliar a articulação desta nova linha com o prolongamento da linha 16 planeado para o Parque das Nações e a Matinha, estudando a viabilidade operacional de uma ligação entre os dois corredores.

8. **Instar a Câmara Municipal de Lisboa** a dar cumprimento imediato à Deliberação.º 409/CM/2025, **"Programa Corredores Livres",** aprovada por maioria em julho de 2025, com a **implementação prioritária nos eixos de Alvalade: Avenida do Brasil, Avenida de Roma, Avenida da Igreja, Avenida dos Estados Unidos da América e Avenida das Forças Armadas.**

9. **Solicitar à Junta de Freguesia de Alvalade** que promova, em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa, a Carris e as universidades da freguesia, uma sessão pública de debate sobre o futuro da mobilidade em Alvalade, envolvendo moradores, especialistas e as empresas de transporte público, com o objectivo de construir uma visão partilhada para estes eixos para os próximos vinte anos.

10. Determinar que esta moção seja comunicada às seguintes entidades:

- Carris – Companhia de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.;
- Câmara Municipal de Lisboa e à Direcção Municipal de Mobilidade;

- Transportes Metropolitanos de Lisboa;
- e ao Ministro das Infra-estruturas, membro do Governo responsável pelos transportes, para conhecimento e consideração nas respectivas decisões de planeamento.

11. **Dedicar esta moção à memória de João Guerreiro**, freguês de Alvalade e autor da página e petição «Pela reposição integral da linha do Eléctrico 24, em Lisboa»[14], que sempre defendeu a manutenção e a reposição das antigas linhas históricas de elétrico de Lisboa e que foi um dos cidadãos que mais se bateu pelo regresso do Eléctrico 24 — linha que ainda hoje, também graças ao seu esforço, transporta diariamente centenas de pessoas pela cidade — remetendo cópia esta moção aos seus familiares, também eles fregueses de Alvalade.

Alvalade, 30 de Junho de 2026

O Eleito do LIVRE na Assembleia de Freguesia de Alvalade,

Francisco Costa

[14] Pela reactivação do Eléctrico 24, em Lisboa.
https://peticaopublica.com/pview.aspx?pi=PT76734 & https://www.facebook.com/electrico24/

Anexo I

Simulações 3D:



Avenida de Roma em 2020[15]



Simulação de um corredor multimodal na Avenida de Roma gerada por Inteligência Artificial

[15] Créditos: FTX Fabio Teixeira, in **LOPES, Diogo**, "Moradores do Areeiro concordam com a ciclovia na Avenida de Roma", *Público*, 17 de julho de 2020. Disponível em: https://www.publico.pt/2020/07/17/local/noticia/moradores-areeiro-concordam-ciclovia-avenida-roma-1924820. Acedido em: 23 de abril de 2026



À esquerda:
Avenida das Forças Armadas em 2025

à Direita:
Fotomontagem do corredor multimodal no Eixo Av. das Forças Armadas/Av. Estados Unidos da América
[LIVRE, 2025]



Simulação de um corredor multimodal no Eixo da Avenida das Forças Armadas/Avenida Estados Unidos da América gerado por Inteligência Artificial