pesquisa de Gabriel Lino

EXPANSÃO DO SISTEMA VLT NO RIO DE JANEIRO

Apresentação

Vendo uma reportagem na Revista Ferroviária de julho/agosto de 2026, bateu uma curiosidade sobre o tema, e comecei a pesquisa a existência do assunto, no Governo da Prefeitura do Rio de Janeiro. O projeto de expansão do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) para a Zona Sul do Rio de Janeiro é uma ideia debatida e reelaborada pela Prefeitura em diferentes gestões (com traçados estudados desde meados da década passada e retomados recentemente com apoio de estudos do BNDES e da CCPAR). Abaixo estão os detalhes consolidados sobre orçamento, traçado e a situação do início das obras:

1. Orçamento e Financiamento

- **Estimativa de Custo:** Os estudos técnicos e de viabilidade econômico-financeira apontam um investimento estimado em cerca de **R$ 1,5 bilhão** para tirar o projeto do papel;

- **Modelo de Execução:** A prefeitura planeja viabilizar a implantação por meio de uma **PPP (Parceria Público-Privada) Patrocinada**, buscando atrair capital e operação privada em conjunto com recursos ou diretrizes estruturadas junto a órgãos de desenvolvimento (como o BNDES).



2. Traçado e Escopo

Embora o projeto tenha sofrido ajustes de escopo ao longo dos anos, variando desde propostas mais amplas de 23 km até traçados mais focados, as diretrizes atuais mapeadas pela prefeitura e parceiros preveem:

- **Extensão:** Cerca de **10 a 12 quilômetros** de vias dedicadas;

- **Estações:** Prevê-se algo em torno de **20 estações**;

- **Bairros Atendidos:** O eixo principal conecta a região de **Botafogo até a Gávea e o Leblon** (passando por vias importantes e tradicionais como as ruas São Clemente e Voluntários da Pátria, além de conexões previstas para o Jardim Botânico). O plano original mais antigo também ventilava ligações com a Glória e o Flamengo, integrando-se futuramente com a malha central e estações de metrô estratégicas (como Botafogo e a futura/estagnada estação da Gávea).

3. Data para Começar a Obra

- **Cronograma em Aberto / Sem Data Fixa:** Embora tenha entrado no radar de planejamento estratégico da Companhia de Concessões e Parcerias (CCPAR) e ganhado novos estudos de viabilidade, não há uma data de início de obras ou um cronograma de entrega cravado e consolidado;

- O projeto ainda transita pelas fases de estruturação de modelo de negócio, debates públicos, modelagem de licitação por PPP e análises de impacto viário. o que costuma gerar debates intensos entre urbanistas e associações de moradores locais sobre a viabilidade de fechar faixas de rolamento em vias estranguladas da Zona Sul (como São Clemente e Voluntários da Pátria).



Aprofundando mais nos debates urbanísticos ou as críticas levantadas por associações de moradores da Zona Sul em relação a este modal, e o projeto suscita debates acalorados entre urbanistas, engenheiros e associações de moradores da Zona Sul. Abaixo estão os detalhes sobre o traçado, a tecnologia de alimentação e as principais críticas levantadas:

A. Traçado Definido?

- **Traçado Conceitual Estudo por Eixos:** Sim, há um traçado funcional base desenhado nos estudos técnicos (frequentemente associado a parcerias com o BNDES e a prefeitura), mas ele **não está fixado de forma definitiva** em termos de projeto executivo;

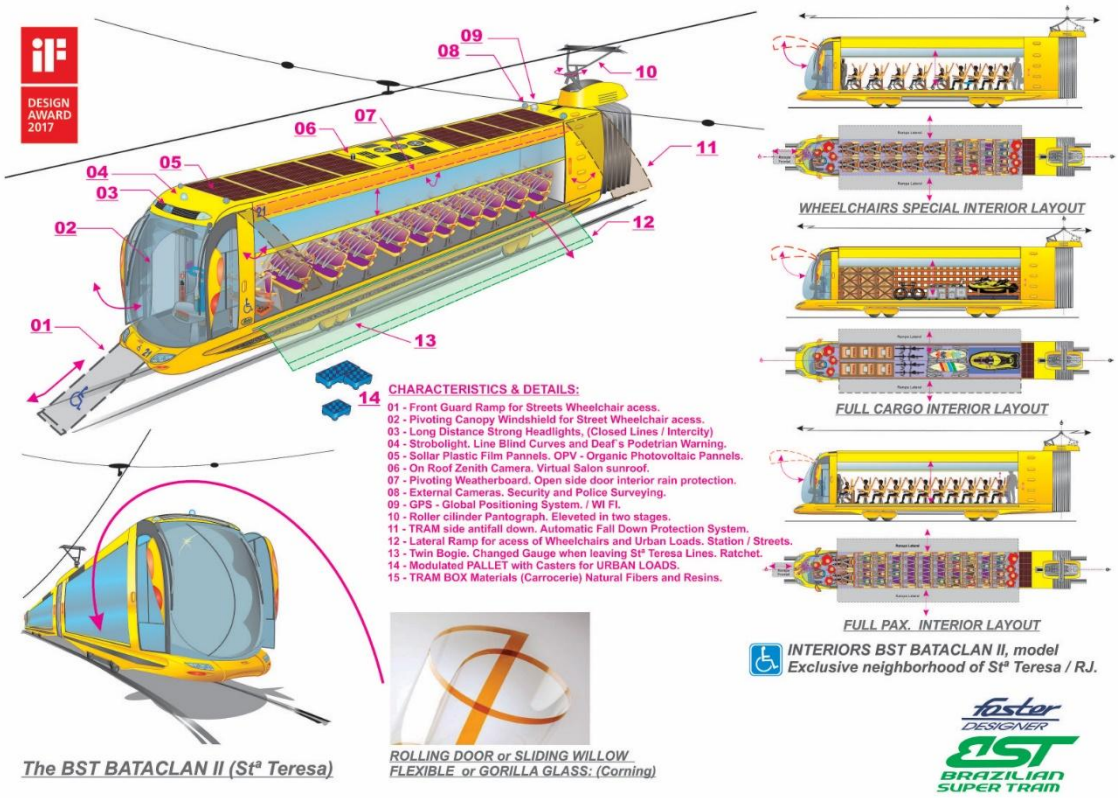
- **O Eixo Planejado:** O desenho técnico prevê conectar a região de **Botafogo até a Gávea e o Leblon**, passando por artérias viárias cruciais e adensadas como as ruas **São Clemente, Voluntários da Pátria e a região do Jardim Botânico** (com paradas cotadas próximas a pontos estratégicos como a Cobal do Leblon, a PUC-Rio e o Hospital da Lagoa);

- Ligações complementares históricas também mencionam passagens pela Glória e Flamengo para costurar a ligação com o Centro, embora o miolo mais discutido seja o trecho Botafogo–Gávea.

B. Vão usar o sistema BST (Alimentação pelo Solo)?

- **Sim, a tecnologia padrão adotada no Rio é o APS / BST:** O VLT Carioca que opera no Centro e na Região Portuária utiliza o sistema de **Alimentação pelo Solo (APS)**, de tecnologia francesa da Alstom (conhecida comercialmente como **Citadis)** que dispensa o uso de redes aéreas de fios e cabos (catenárias);

- A prefeitura e os operadores indicam que a expansão para a Zona Sul manteria esse mesmo padrão tecnológico para preservar a paisagem urbana de bairros tradicionais e históricos (evitando a poluição visual de postes e fiação elétrica aérea).



C. Debates Urbanísticos e Críticas das Associações de Moradores

O projeto está longe de ser unanimidade, podemos citar que Associações de moradores (como as do Humaitá, Jardim Botânico e coletivos urbanísticos como o **Urbe Carioca**) levantam sérias ressalvas:

- **A Polêmica "Metrô vs. VLT":** A principal crítica estrutural é que o traçado proposto para o VLT na Zona Sul **ocupa exatamente o corredor que historicamente deveria ter recebido o Metrô** (a completude da Linha 4 entre Botafogo, Humaitá, Jardim Botânico e Gávea). Movimentos comunitários argumentam que a prefeitura estaria trocando um transporte de alta capacidade subterrâneo por um modal de superfície;

- **Impacto Viário Crítico:** Vias fundamentais e já estranguladas no tráfego diário, como a Rua São Clemente e a Rua Voluntários da Pátria, onde teriam faixas de rolamento suprimidas ou redimensionadas para dar lugar aos trilhos. Críticos questionam como a mobilidade vai absorver o afunilamento do trânsito de carros, ônibus e pedestres durante e após as obras;

- **Função do Modal:** Urbanistas apontam que o VLT é, por excelência, um veículo **alimentador** (para curtas distâncias e conexões capilares), e não ideal para cruzar grandes e densos centros de bairros residenciais em percursos longos sem segregá-lo devidamente do tráfego misto;

- **Ceticismo Político:** Há quem veja o anúncio recorrente desse projeto mais como uma peça de plano diretor ou promessa de campanha que ressurge periodicamente do que uma obra com viabilidade imediata de execução, devido ao alto custo e à complexidade de desapropriações e interferências subterrâneas (como redes de gás, água e esgoto).

Ambos os aspectos são cruciais em debates sobre infraestrutura de transporte de grande porte, mas a **disputa sobre o traçado do metrô** costuma chamar mais atenção por seu caráter estrutural e de longo prazo.

O Traçado do Metrô: Decisões Estruturais e de Longo Prazo

- **Capacidade e Atendimento:** Definir por onde a linha passa determina a demanda de passageiros atendida nas próximas décadas. Uma escolha equivocada pode sobrecarregar linhas existentes ou deixar polos importantes desatendidos;

- **Impacto Urbanístico e Socioeconômico:** Onde há estação de metrô, ocorrem mudanças de valorização imobiliária, densidade populacional e dinamismo comercial;

- **Irreversibilidade:** Alterar ou expandir o percurso após a execução exige investimentos bilionários e prazos extensos.

Os Impactos no Trânsito Local: Soluções do Dia a Dia

- **Dificuldades Temporárias vs. Ganhos Futuros:** Interdições e desvios durante as obras afetam diretamente o cotidiano de moradores e comerciantes, mas tendem a ser problemas transitórios;

- **Redistribuição de Fluxo:** A integração de novos trechos viários e modais reorganiza o tráfego de superfície a curto e médio prazo.

Conclusão:

Considerando estes dois lados, você acredita que a prioridade de um projeto de metrô deve focar no maior ganho coletivo de longo prazo (definindo o melhor traçado), mesmo que isso traga maiores transtornos ao trânsito local durante a construção? Penso que o Metrô seria a melhor ideia para ligar Botafogo até a Gávea, e a utilização do VLT na ligação Gávea ao Leblon.

AUTOR. Gabriel Lino

Fontes:
Revista Ferroviária;
BNDES;
Prefeitura do Rio de Janeiro;
VLT;
O Globo;
Diário do Rio;
Citadis;
Urbe Carioca;
MetroRio;
associações de moradores da Zona Sul.