

Para especialista, Pelotas tem um índice de motorização elevado considerando o porte do município

O aumento da frota em Pelotas acompanha uma tendência observada em diversas cidades brasileiras, mas já começa a levantar alertas sobre os impactos na mobilidade urbana e na capacidade da cidade de acompanhar esse avanço. Para Júlio Celso Vargas, doutor em Engenharia de Transportes e professor da pós-graduação em Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ufrgs), o principal problema não está apenas no número absoluto de veículos, mas principalmente na velocidade com que esse crescimento acontece.

Segundo ele, Pelotas possui hoje um índice de motorização elevado para uma cidade de médio porte. Com cerca de 340 mil

habitantes e mais de 238 mil veículos em circulação, o município registra aproximadamente 0,7 veículo por habitante. “Trata-se de um patamar que pressiona qualquer infraestrutura viária não planejada para esse nível”, explica.

Apesar disso, ele pondera que a situação ainda é administrável quando comparada às metrópoles brasileiras. O descompasso, de acordo com o especialista, é visível em relação ao ritmo de expansão da infraestrutura de transporte coletivo. Ele destaca que a infraestrutura urbana da cidade não acompanha totalmente o aumento. “O problema estrutural é de escala e velocidade: a frota cresce na velocidade do mercado, enquanto a infraestrutura cresce na velocidade dos ciclos admi-

nistrativos. Hoje em dia, aparece ainda a explosão do mercado de entregas e transporte por aplicativo, demandando mais carros e motos que atuam também contra o transporte coletivo”, afirma. Pelotas tem, por exemplo, mais de 51 mil motos em circulação, número impulsionado principalmente pelos serviços de entrega e deslocamentos rápidos.

Mesmo com projetos anunciados pela prefeitura, como requalificação de avenidas, melhorias em corredores de ônibus e o futuro viaduto, o especialista alerta que obras viárias, sozinhas, não resolvem o problema do trânsito a longo prazo. “A literatura em transportes é consistente nesse ponto. O efeito de tráfego induzido associado à expansão viária quase sempre esgota toda a nova capacidade instalada. É o ‘construa e eles virão’, a oferta de mais capacidade viária gera sua própria demanda e tudo tende a retornar ao nível anterior à expansão em poucos anos.”

Para ele, Pelotas ainda possui vantagens importantes para evitar problemas mais graves no futuro. Em cidades de porte médio, os padrões de congestionamento crônico ainda não estão consolidados, e intervenções preventivas custam menos do que medidas corretivas posteriores. “Pelotas tem projetos com financiamento federal em andamento, infraestrutura cicloviária

Crescimento percentual da frota em Pelotas

Comparação	Crescimento
2007 → 2026	+105%
2020 → 2026	+21.774 veículos
2023 → 2026	+11.292 veículos

Fonte: Detran RS

Tipos de veículos em Pelotas (2026)

Automóveis	134.195
Motocicletas/motonetas	51.247
Caminhões	8.631
Reboques	12.282
Ônibus e microônibus	1.711
Tratores	262
Utilitários/caminhonetes/camionetas	30.063
Outros	566
Total	238.957

acima da média para seu porte e gestão técnica de bom nível. Esses são fatores muito importantes, mas, como dito, existe uma assimetria de velocidades: sem instrumentos que atuem para reduzir a demanda por automóvel, as melhorias na oferta de transporte coletivo e ativo tendem a ser neutralizadas pela motorização crescente”, avalia

O professor reforça que o transporte coletivo e os modais alternativos conseguem reduzir os impactos desse crescimento, porém, com condições. “Eles sozinhos não resolvem, tem de haver ao mesmo tempo estímulo aos modos ativos e coletivos e desestímulo ao automóvel particular.” Júlio evidencia que os 70 km de cicloviárias e ciclofaixas e o sistema BikePel são muito relevantes e até incomuns para uma cidade desse porte no contexto brasileiro. “O cenário geral, porém, é de retração do transporte coletivo: muitos usuários abandonaram o transporte público nos últimos anos. A infraestrutura para bicicletas existente é boa, mas ainda um tanto fragmentada e com im-

pacto limitado na ‘mudança modal’ esperada, especialmente a diminuição consistente do uso do automóvel privado.”



GUSTAVO VARA/DIVULGAÇÃO/CIDADES

Velocidade dos investimentos em infraestrutura não acompanha novos empreendimentos

Com carros elétricos e motoristas mais velhos, perfil de quem circula pelas ruas apresenta mudanças

Os números do Detran-RS também apontam que parte significativa da frota gaúcha é composta por veículos recentes, fabricados a partir de 2020. Ao mesmo tempo, ainda existe uma grande quantidade de carros com mais de 10, 20 e até 30 anos de uso.

Esses números revelam uma discrepância: enquanto parcela da população consegue renovar e investir em veículos mais modernos, que incorporam tecnologias de segurança, menor consumo e menor impacto ambiental, outra parte mantém automóveis antigos que, em sua maior parte, consomem mais combustível, emitem mais gases poluentes e demandam manutenção constante.

O aumento da frota também acende um alerta sobre consequências ambientais. Quanto mais veículos circulam pelas

ruas, maior a emissão de gases poluentes e poluição sonora. Um dos principais desafios ainda segue sendo tornar o transporte coletivo competitivo em relação ao carro. “Eu não dirijo e usava muito ônibus até alguns anos atrás, mas pela precariedade do serviço oferecido, passei a me deslocar de outras formas, como por exemplo através de carros de aplicativo”, revela a empresária Carmen Pinto.

O secretário de Trânsito, Cláudio Montanelli, garante que sim, o aumento da frota preocupa quanto ao ponto de vista ambiental na cidade. “Impacta diretamente nas emissões e na qualidade do ar” Apesar da modernidade dos veículos elétricos, eles ainda representam uma parcela muito pequena da frota estadual. De acordo com o Detran-RS, até abril de 2026 eram mais de 48 mil veículos eletrificados no Rio Grande do Sul - de leves a pesados.

O crescimento do número de condutores habilitados também é um dado importante. Em fevereiro deste ano, conforme o Detran-RS, o Rio Grande do Sul ultrapassou 5,6 milhões de motoristas. Os homens ainda são maioria entre



IGOR SOBRAL/DIVULGAÇÃO/CIDADES

Homens ainda são maioria ao volante, mas nas últimas duas décadas, número de mulheres habilitadas praticamente dobrou

os condutores, com cerca de 3,5 milhões de habilitados, contra 2,1 milhões de mulheres. Entretanto, o crescimento feminino chama atenção. Nas últimas duas décadas, o número de mulheres habilitadas praticamente dobrou, acompanhando mudanças sociais, maior inserção no mercado de trabalho e ampliação da autonomia nos deslocamentos.

A faixa acima dos 65 anos é uma das que mais cresce no

Estado e já soma quase 1 milhão de motoristas. Isso revela que as pessoas continuam dirigindo por mais tempo e utilizam o carro como ferramenta de independência. “Eu dirijo até hoje, gosto de ter minha independência e poder fazer minhas coisas com meu carro. Pretendo seguir dirigindo enquanto puder”, detalha a pelotense aposentada Neida Simões, de 84 anos.

Ela conta que já dirige há

mais de 40 anos, desde que se mudou para o município, e que nota a cada dia que passa um aumento significativo no número de veículos circulando pelas ruas. “Quando me mudei para cá, muitos anos atrás, era uma cidade muito mais tranquila no quesito trânsito. Eu saía em qualquer horário. Hoje, evito nos horários de maior movimento, pela minha segurança e dos outros também”, avalia.

Participação dos automóveis na cidade

134.195

Automóveis

Percentual na frota

56%