

Moradores levam até 1h30 entre distritos e mobilidade vira desafio

Frota elevada, transporte público fragilizado e falta de planejamento efetivo

Por Gabriel Rattes

Petrópolis vive uma crise silenciosa - e diária - de mobilidade urbana. O deslocamento entre o Terceiro Distrito (Itaipava) e o Centro pode ultrapassar 1h30 em horários de pico, tempo semelhante ao trajeto entre a cidade e o Rio de Janeiro pela rodovia BR-040. O cenário reflete um conjunto de problemas acumulados ao longo dos anos e que hoje impactam diretamente a qualidade de vida da população.

O aumento da frota, a queda no uso do transporte público e as limitações históricas da cidade ajudam a explicar o trânsito cada vez mais lento em Petrópolis. Em entrevista exclusiva ao Correio Petropolitano, o presidente da Comissão de Transportes da Câmara e ex-presidente da CPTrans, Thiago Damaceno, detalha os principais desafios e aponta possíveis soluções.

Aumento da frota

Com menos de 300 mil habitantes, Petrópolis já ultrapassa a marca de 200 mil veículos registrados, número que não considera carros de fora que circulam diariamente pela cidade. Dados do Detran-RJ mostram que o município saiu de 195.487 veículos em 2023 para 206.153 em fevereiro de 2026, um crescimento contínuo.

Enquanto isso, o último Censo do IBGE apontava uma expectativa de 294.926 pessoas morando em Petrópolis no ano de 2025. Um desequilíbrio que pressiona vias estreitas e historicamente planejadas para outra realidade.

Segundo Damaceno, a cidade perdeu capacidade de circulação ao longo dos anos. “Isso gera uma pressão muito grande dentro da nossa mobilidade. É um número de veículos muito alto para a realidade de Petrópolis. Hoje temos um trânsito cada vez mais impossível de ser vencido, principalmente nos horários de pico”, disse.

Planejada há quase 200 anos, Petrópolis não foi estruturada para o volume atual de veículos. Além disso, áreas tombadas e ruas estreitas dificultam intervenções mais amplas. “A cidade foi planejada em outro momento, com outra realidade de mobilidade, pessoas se locomoviam a pé ou de charretes. Não temos espaço para grandes obras como metrô ou novas vias expressas”, explicou Damaceno.



Com menos de 300 mil habitantes, Petrópolis já ultrapassa a marca de 200 mil veículos registrados



Em entrevista ao Correio Petropolitano, Thiago Damaceno defende mudanças no sistema

Transporte público em queda

Outro ponto crítico é a redução do uso do transporte coletivo. Há duas décadas, o número de passageiros de ônibus era mais que o dobro do atual. A queda criou um ciclo negativo: menos usuários geram pior serviço, que afasta ainda mais passageiros.

“O transporte público funciona quando tem escala, e hoje a gente vive um ciclo vicioso de piora. As pessoas deixam o ônibus, o sistema perde qualidade e

isso afasta ainda mais usuários. Se não houver mudança, vamos continuar vendo o sistema se deteriorar”, afirmou.

Damaceno defende medidas como subsídio à tarifa e criação de corredores exclusivos para ônibus, mesmo com as limitações físicas da cidade. “A única forma de reverter essa tendência é fortalecendo o transporte público. Corredores exclusivos, mesmo que em pontos específicos, já ajudariam a reduzir o tempo de viagem”.

A qualidade do serviço ofertado pelas empresas também pesa nesse cenário. O Correio Petropolitano mostrou recentemente que cerca de 32% dos ônibus estão com documentação atrasada e um terço opera acima da idade limite estabelecida por resolução municipal.

Estacionamento irregular

Questões aparentemente simples também afetam o trânsito. O estacionamento irregular, por

exemplo, impede a circulação de ônibus em bairros. Constantemente o Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Petrópolis (Setranspetro) emite comunicados informando que a operação dos ônibus está prejudicada.

“Em muitos locais, o ônibus não consegue chegar por causa de carros estacionados de forma irregular. A fiscalização precisa ser mais presente e eficiente nas ruas”, afirmou Damaceno.

Nesta quarta-feira (15), a empresa Cidade das Hortênsias informou dificuldade de acesso à Rua José Carneiro Dias, em Cascatinha, devido a veículos estacionados nos dois lados da via. Cinco linhas foram afetadas.

“O transporte público é fundamental para garantir acesso à saúde, educação e outras políticas públicas, especialmente para quem não tem condições de ter um veículo”, completou Thiago.

Aumento dos acidentes

Como mostrou o Correio Petropolitano, nesta quinta-feira (16), a Sala de Trauma do Hospital Santa Teresa (HST) contabilizou 118 atendimentos por acidentes de trânsito em março de 2026, somando casos envolvendo motos, carros e atropelamentos.

Os acidentes de moto seguem como principal causa: foram 80 atendimentos no mês. “Hoje vivemos quase uma epidemia de acidentes com motos, muitos deles envolvendo jovens e com consequências graves. A moto virou alternativa por causa do trânsito parado, mas isso aumenta o risco”, disse o vereador.

Crescimento urbano

O avanço de condomínios e novos empreendimentos também influencia o trânsito, mas não é apontado como único vilão. A solução, segundo Damaceno, passa por um planejamento urbano integrado.

“É preciso planejamento. Não dá mais para improvisar. Todo empreendimento precisa de estudo de impacto viário. Não cabe mais autorizar novos empreendimentos sem avaliar o impacto que eles vão causar no trânsito da cidade”, afirmou.

Deslocamento longo e a rotina

Na prática, a população sente no dia a dia os efeitos dessa crise. Gastar mais de uma hora e meia para atravessar a cidade se tornou comum, um tempo que poderia ser usado com família, trabalho ou lazer.