HOMERO COSTA
ADVOGADOS
OAB / MG 001

108 ANOS 1918-2026

TRÂNSITO NAS CAPITAIS BRASILEIRAS: RESPEITO, PLANEJAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Gustavo Pires Maia da Silva
Advogado Sócio do Homero Costa Advogados

O trânsito das grandes capitais brasileiras reflete problemas que vão além do excesso de veículos: congestionamentos, acidentes, imprudência, infraestrutura insuficiente e falta de planejamento integrado. Em Belo Horizonte, a geografia acidentada e uma malha viária que nem sempre acompanhou o crescimento urbano tornam esses desafios especialmente visíveis. Não há uma causa única nem uma solução isolada: é preciso combinar mudança de comportamento, engenharia, fiscalização e políticas permanentes de mobilidade.

Uma das dificuldades mais evidentes é a perda de empatia entre os usuários das vias. Motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres frequentemente se tratam como adversários, embora compartilhem o mesmo espaço público. Disputar uma faixa, costurar entre veículos, dirigir em velocidade incompatível, bloquear cruzamentos ou ignorar a preferência de quem atravessa aumenta os riscos e torna a circulação mais agressiva.

A convivência exige atitudes simples: sinalizar manobras, dar passagem quando possível, respeitar a preferência, reduzir a velocidade perto de travessias, não bloquear cruzamentos e evitar que a pressa se transforme em imprudência. O trânsito não é uma competição. Economizar alguns segundos não justifica colocar vidas em risco. A proteção deve considerar, sobretudo, os usuários mais vulneráveis.

Atribuir o problema apenas à conduta dos motoristas é insuficiente. Uma cidade cuja população, frota e áreas de ocupação crescem continuamente não pode depender indefinidamente da mesma estrutura viária. O planejamento precisa considerar dados de circulação, projeções populacionais, expansão imobiliária e a localização de empregos, escolas, hospitais, centros comerciais e novos bairros.

Isso não significa defender a construção indiscriminada de avenidas, viadutos ou túneis. Obras isoladas podem apenas transferir o congestionamento para outro ponto. Antes de cada intervenção, é necessário identificar o problema concreto, avaliar seus

efeitos sobre o conjunto da rede e comparar alternativas. A mobilidade deve ser tratada como política de Estado, sustentada por critérios técnicos, e não como projeto condicionado ao calendário eleitoral.

Em Belo Horizonte, as subidas, descidas, os vales e as regiões densamente ocupadas limitam as possibilidades de expansão viária. Por isso, a resposta precisa combinar transporte coletivo eficiente, integração entre ônibus e outros modais, melhores condições para pedestres e bicicletas, intervenções pontuais de engenharia e gestão inteligente do tráfego. O objetivo não deve ser permitir que todos dependam do automóvel, mas oferecer alternativas seguras e funcionais para que essa dependência diminua.

Fiscalizar não deve significar apenas registrar infrações e aplicar multas. A finalidade principal é prevenir condutas perigosas e reduzir acidentes. Radares, câmeras e outros equipamentos são úteis, mas não substituem a presença de agentes nas ruas, especialmente em locais onde infrações recorrentes exigem intervenção imediata.

Bloqueios de cruzamentos, estacionamento irregular, conversões proibidas, desrespeito à faixa de pedestres e circulação perigosa de motocicletas podem exigir fiscalização presencial. Se um ponto registra infrações diariamente, o poder público deve investigar suas causas e avaliar se a sinalização, a geometria da via e a presença de agentes são adequadas. O êxito deve ser medido pela redução das infrações e dos acidentes, não pelo volume de autuações.

Semáforos e radares são instrumentos importantes de segurança e organização, mas sua instalação e operação precisam obedecer a critérios de engenharia de tráfego. Sinais mal sincronizados, tempos incompatíveis com o fluxo e equipamentos sem avaliação periódica podem provocar paradas sucessivas, aumentar o tempo de viagem, elevar o consumo de combustível e a emissão de poluentes e ampliar a irritação dos usuários.

O mesmo vale para os radares. Quando um equipamento registra infrações de forma persistente, é preciso avaliar se está efetivamente alterando o comportamento dos condutores ou apenas documentando um problema que continua. A análise deve considerar a clareza da sinalização, a velocidade regulamentada, as condições da via e a segurança dos pedestres. Tecnologia é parte da solução, mas deve estar subordinada a uma política de mobilidade baseada em dados, fiscalização e avaliação contínua.

O pedestre não é um obstáculo à circulação: é parte dela. Em áreas de grande movimento, escolas, hospitais, terminais e regiões comerciais, as travessias devem ser planejadas de acordo com as características de cada local. Faixas, semáforos, travessias

elevadas, passarelas ou túneis podem ser adequados, desde que escolhidos com base em critérios técnicos e na segurança e acessibilidade das pessoas.

A mudança também depende de educação contínua. Ela começa em casa, porque crianças aprendem observando o comportamento dos adultos, e deve ser reforçada nas escolas, de forma prática e permanente. Respeitar sinais, calçadas, ciclovias e faixas de pedestres não deve ser apenas conteúdo de campanhas pontuais, mas parte da formação para a convivência social.

Motoristas e motociclistas precisam respeitar as regras; ciclistas e pedestres também devem agir com responsabilidade. Mas a exigência de cumprimento das normas deve vir acompanhada de infraestrutura segura, sinalização clara, transporte coletivo confiável e fiscalização consistente.

O trânsito é um retrato da convivência em sociedade. Quando cada pessoa prioriza apenas o próprio interesse e só respeita a regra diante da fiscalização, o problema deixa de ser exclusivamente viário e passa a ser também cultural. Governantes precisam planejar além de seus mandatos; técnicos devem propor soluções fundamentadas; agentes públicos precisam fiscalizar com inteligência; e todos os usuários devem reconhecer que as ruas são espaços compartilhados.

Belo Horizonte, assim como as demais capitais brasileiras, não precisa simplesmente de mais veículos ou de mais equipamentos. Precisa organizar melhor o espaço público, integrar diferentes formas de deslocamento, fiscalizar e educar presencialmente, e avaliar se as medidas adotadas produzem resultados concretos. Uma cidade desenvolvida é aquela em que as pessoas chegam ao destino com segurança, previsibilidade e dignidade, sem desperdício desnecessário de tempo.

A solução exige planejamento, engenharia, fiscalização, educação e mudança de comportamento. Acima de tudo, exige respeito às regras, aos demais usuários e à vida. Só assim o trânsito poderá deixar de ser um ambiente de conflito permanente e cumprir sua verdadeira função: conectar pessoas.