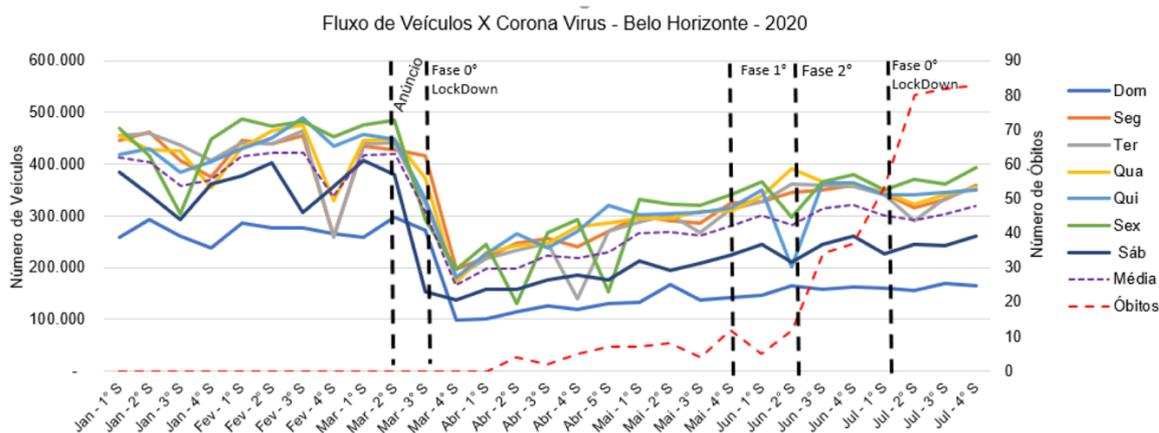


O novo “normal” do trânsito de Belo Horizonte

Desde março, o isolamento social necessário ao combate à pandemia da COVID-19 marcou uma nova época no que diz respeito aos hábitos da população brasileira. Para os belorizontinos, em especial, o dia 20 de março apresentou mudanças incisivas. A partir desta data o comércio estava majoritariamente fechado, teve início a restrição de ônibus urbanos e metropolitanos e assim, gradualmente, começamos a experimentar uma nova realidade.

Os impactos da nova realidade no trânsito da capital

A alteração no trânsito de Belo Horizonte, aconteceu tanto na intensidade, como no reflexo dos novos hábitos da população. Conforme o gráfico abaixo expõe, ainda não voltamos ao volume de tráfego de antes, o que não significa que estejamos livres dos congestionamentos. Vivenciamos e percebemos no dia a dia pontos de engarrafamento e trânsito intenso nas avenidas principais, principalmente nos corredores que ligam Betim, Contagem, Vespasiano e Ribeirão das Neves a Capital mineira.

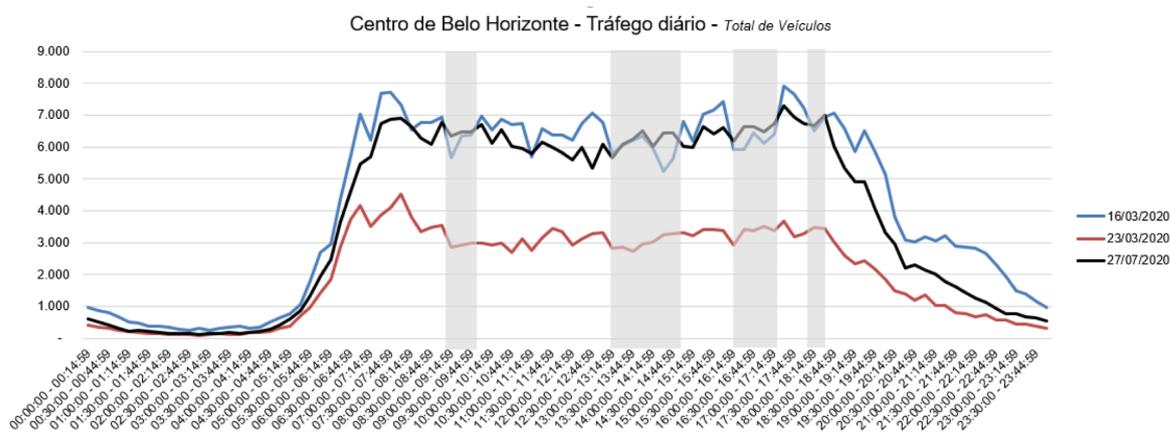


Podemos considerar que os belorizontinos ainda temem a COVID, esperam o desenvolvimento da vacina e não querem por à prova a capacidade do sistema público de saúde. Essas características afetam significativamente a escolha do meio de transporte que utilizarão para ir e vir na cidade. Os indivíduos, por temerem o contágio, tendem a substituir a curto e médio prazo, a sua preferência por transportes coletivos, como Ônibus, Vans e Metrô, por transportes individuais como Automóveis, Motocicletas e Bicicletas. Não à toa, o volume registrado de ônibus é cerca de 30% inferior ao período anterior a 16 de março.

O atual “vai e vem” Belorizontino:

Em razão das escolhas, o volume de tráfego, mesmo não tendo voltado aos patamares de pré-crise, tem aumentado de forma consistente. Por exemplo, nas segundas-feiras, o volume de tráfego de veículos de passeio ainda é cerca de 11%

inferior, porém, com intensidade similar nos períodos de pico. Ou seja, o trânsito está mais fluido que no meio das manhãs e das tardes.



Embora as vendas do comércio eletrônico tenham aumentado substancialmente, a movimentação de motocicletas, utilizadas majoritariamente para o transporte de muitos produtos e aplicativos de delivery, por exemplo, ainda é 4,3% inferior aos números do pré-crise. No entanto, o que se percebe é o aumento da proporção de motos no conjunto dos veículos em circulação (tabela abaixo).

Composição do Fluxo de Veículos - Belo Horizonte								
2019	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Média 2019
<i>Automóveis</i>	85,1%	85,9%	85,9%	85,9%	86,1%	86,2%	85,7%	86,0%
<i>Motos</i>	8,3%	7,9%	8,0%	8,2%	8,2%	8,1%	8,0%	8,1%
<i>Onibus+Caminhão</i>	6,5%	6,3%	6,2%	5,8%	5,7%	5,7%	6,3%	5,9%
2020	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Média 2020*
<i>Automóveis</i>	85,3%	85,4%	82,4%	80,3%	82,4%	83,3%	83,3%	83,5%
<i>Motos</i>	8,5%	8,0%	9,2%	11,9%	10,6%	9,9%	10,1%	9,5%
<i>Onibus+Caminhão</i>	6,2%	6,7%	8,4%	7,7%	7,0%	6,8%	6,7%	7,0%

Em resumo, o trânsito atual ainda não é igual ao do período pré-isolamento. Porém, com a retomada das atividades econômicas e a maior inclinação da população a se deslocar por razões diversas, como lazer, o volume de tráfego do “novo” tende de Belo Horizonte a ultrapassar todos os limites já conhecidos.

Palavras-chave: Trânsito, Meios de Transporte, Covid-19, Belo Horizonte.