



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL – ICHPO/UFU
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
LICENCIATURA E BACHARELADO**

Flávio Pimenta de Oliveira

**MOBILIDADE URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA: UMA ANÁLISE
GEOGRÁFICA DO TRÂNSITO EM ITUIUTABA – MG**

**ITUIUTABA
2026**



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL- ICHPO/UFU
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
LICENCIATURA E BACHARELADO**



Flávio Pimenta de Oliveira

**TRÂNSITO E SEGURANÇA VIÁRIA: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA A
PARTIR DE ITUIUTABA – MG**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação de Geografia – Licenciatura e Bacharelado do Instituto de Ciências Humanas do Pontal, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel e licenciado em Geografia. Orientador: Prof. Vítor Koiti Miyazaki

ITUIUTABA

2026

BANCA EXAMINADORA

**TRÂNSITO E SEGURANÇA VIÁRIA: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA A
PARTIR DE ITUIUTABA – MG**

Prof. Dr. Prof. Vitor Koiti Miyazaki (Orientador – ICHPO/UFU)

Prof^a. Dr^a. Gersa Gonçalves Moura (ICHPO/UFU)

Prof. Dr. Carlos Roberto Loboda (ICHPO/UFU)

Data:

Resultado:

DEDICATÓRIA

Agradeço, primeiramente, ao meu pai e à minha mãe, que sempre foram minha base, oferecendo apoio, ensinamentos e incentivo em todos os momentos da minha vida. À minha sogra, pelo carinho e suporte ao longo dessa jornada.

À minha esposa e à minha filha, que são minha maior motivação, fontes de amor, compreensão e força, especialmente nos momentos mais desafiadores desta caminhada.

A todo o corpo docente do curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, pela dedicação, compromisso e contribuição essencial para a minha formação acadêmica e pessoal.

Agradeço em especial ao meu orientador Vitor Koiti Miyazaki e aos professores Gerusa Gonçalves Moura e Carlos Roberto Loboda por aceitarem o convite de participar da banca de avaliação.

Por fim, agradeço ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, por promover políticas que ampliaram o acesso ao ensino superior, possibilitando que pessoas de baixa renda, como eu, tivessem a oportunidade de ingressar e concluir um curso universitário.

RESUMO

O presente trabalho faz um estudo sobre a organização do trânsito urbano no município de Ituiutaba, Minas Gerais, buscando compreender os principais fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes e dificuldades de circulação na cidade. A pesquisa foi desenvolvida a partir de revisão bibliográfica sobre trânsito e mobilidade urbana, análise de documentos e observação direta de alguns pontos representativos do sistema viário da cidade, seja pelo alto fluxo ou pela ocorrência de conflitos frequentes entre veículos, motocicletas e pedestres. Os resultados evidenciam que o crescimento da frota de veículos, aliado à falta de planejamento mais efetivo do trânsito e problemas de sinalização contribuem para o aumento dos riscos de acidentes e para a redução da fluidez do tráfego. Logo, é fundamental que o poder público atue constantemente, seja por meio de estudos técnicos e ações diretas de intervenção quanto por meio da conscientização e educação para o trânsito junto aos usuários. A partir da análise de alguns pontos do sistema viário da cidade, buscamos contribuir por meio da leitura geográfica do trânsito e do espaço urbano, destacando-se a importância do planejamento e da gestão, bem como a relevância de uma educação para o trânsito, em prol de condições mais seguras e eficientes. Conclui-se que a Geografia pode contribuir neste processo, tendo em vista a possibilidade de análise integrada do espaço urbano com a dinâmica da circulação para que, dessa maneira, possa apresentar diagnósticos e proposições que contribuam para a melhoria do trânsito, da mobilidade e da qualidade de vida da população.

Palavras-chave: Trânsito urbano; Mobilidade urbana; Sistema viário; Planejamento urbano; Ituiutaba.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução da população, da frota e taxa de veículo por habitante no município de Ituiutaba, 2006-2024	12
Tabela 2 – Evolução da frota por tipo de veículos no município de Ituiutaba, 2006-2024	12

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do município de Ituiutaba na Região Geográfica Intermediária de Uberlândia, Minas Gerais	11
Figura 2 – Mosaico com notícias sobre acidentes de trânsito em Ituiutaba	18
Figura 3 – Obras de fechamento da interseção entre a Avenida Dezesete e a Rua Quatorze	19
Figura 4 - Vias mais trafegadas em Ituiutaba, 2024	20
Figura 5 - Interseção entre a Rua João Martins de Andrade e a Avenida José Vieira de Mendonça, bairro Alvorada	22
Figura 6 - Cruzamento entre a Avenida Sete e a Rua Quatorze, Centro	24
Figura 7 – Cruzamento da Rua Quatorze com a Avenida Quinze, Centro	24
Figura 8 – Cruzamento entre a Avenida Dezesete e a Rua Dez, Centro	25
Figura 9 - Cruzamento da Rua Trinta e Dois com a Avenida Treze, Centro	26

SUMÁRIO

Introdução	2
CAPÍTULO 1: Os desafios contemporâneos para a segurança viária e a dinâmica das cidades	5
CAPÍTULO 2: Caracterização do trânsito em Ituiutaba-MG e sua importância geográfica	11
CAPÍTULO 3: O trânsito em Ituiutaba-MG: análise do sistema viário e contribuições a partir da Geografia	17
3.1. Um olhar a partir de alguns casos do sistema viário de Ituiutaba	19
3.2. Proposições e contribuições a partir da pesquisa	27
Considerações finais	31
Referências	32

Introdução

Este trabalho tem por finalidade o desenvolvimento de um estudo no âmbito do trabalho de conclusão de curso de graduação em Geografia. Neste contexto, este trabalho busca compreender aspectos atrelados à mobilidade, segurança viária e trânsito em Ituiutaba. A escolha destas temáticas consiste no fato de que fazem parte do cotidiano da população, estando diretamente relacionados à dinâmica do espaço urbano.

Assim, o objetivo deste trabalho é compreender a dinâmica do trânsito urbano em Ituiutaba a partir de elementos ligados à sinalização, intervenções e infraestrutura viária a partir de alguns dos pontos representativos do sistema viário da cidade, a partir de uma perspectiva geográfica.

Os objetivos específicos são: realizar uma pesquisa e revisão teórica a respeito do trânsito e demais temas interrelacionados; caracterizar o contexto local de Ituiutaba quanto às condições de trânsito e circulação viária; compreender alguns casos representativos do sistema viário de Ituiutaba e; compreender as contribuições da Geografia para o estudo do tema.

Inicialmente, destacamos que a escolha do tema e do recorte territorial da pesquisa fundamenta-se na experiência acumulada, ao longo de anos, pelo autor como motorista profissional, incluindo a condução de veículos pesados, na cidade de Ituiutaba. Essa vivência cotidiana, marcada por deslocamentos frequentes por diferentes trechos do espaço urbano, contribui para a construção de um olhar analítico e detalhado sobre o trânsito local. Reconhece-se, contudo, que tal perspectiva pode estar sujeita a influências de ordem pessoal; por essa razão, empreendeu-se um esforço sistemático de balizamento dessas percepções, de modo a adequá-las aos pressupostos e procedimentos próprios da pesquisa científica.

Assim, para além deste aspecto, a escolha do foco da pesquisa foi motivo de diversas reflexões, pois o crescimento da frota de veículos, especialmente motocicletas, tornou-se uma realidade marcante em Ituiutaba. Observa-se que a motocicleta, por ser um meio de transporte mais acessível economicamente e amplamente utilizada para trabalho e deslocamento rápido, passou a ocupar grande parte das vias urbanas. Contudo, esse aumento também trouxe uma problemática preocupante: a elevação significativa dos índices de acidentes, muitos deles com

vítimas graves e fatais. Surge, então, a inquietação que norteia esta pesquisa: o planejamento urbano e a organização do trânsito em Ituiutaba acompanham as transformações em curso na frota de veículos? As vias públicas e suas infraestruturas estão estruturadas para garantir segurança aos diferentes tipos de condutores?

É pertinente destacar que a sociedade está em constante transformação, o que repercute no espaço urbano, ao mesmo tempo em que este também influencia nas dinâmicas sociais. Conforme destacado por Corrêa (1989), o espaço urbano é reflexo social, como também, ao mesmo tempo, condicionante da sociedade.

A Geografia, enquanto ciência que estuda as relações entre sociedade e espaço, permite compreender aspectos relevantes da cidade e de seu cotidiano, como o trânsito e seus desdobramentos no espaço urbano. O aumento do fluxo de veículos, a expansão de bairros periféricos, a intensificação das atividades comerciais e a concentração de serviços no centro da cidade alteram significativamente a dinâmica do trânsito, com implicações na mobilidade urbana e na segurança viária. Assim, os acidentes não devem ser compreendidos apenas como resultado de imprudência individual, mas também como expressão das desigualdades socioespaciais, atuação do poder público, decisões e falhas no planejamento, bem como a ausência de políticas públicas eficazes.

A problemática dos acidentes entre veículos e pedestres, por exemplo, evidencia desafios relacionados à sinalização insuficiente, à ausência de faixas exclusivas, à falta de campanhas educativas permanentes e à fiscalização limitada. Além disso, fatores como excesso de velocidade, uso inadequado dos equipamentos de segurança e desrespeito às normas de circulação agravam ainda mais a situação. Dessa forma, o trânsito se configura como um fenômeno geográfico complexo, que envolve aspectos econômicos, culturais, políticos e estruturais, atrelados à interesses e ações individuais e coletivas.

Portanto, compreender o trânsito de Ituiutaba sob a ótica da Geografia é refletir sobre a organização do espaço urbano, as políticas de mobilidade e o direito da população em circular e viver a cidade. Discutir aspectos atinentes ao trânsito é também tratar da qualidade de vida, da segurança e do planejamento urbano. Espera-se que este estudo contribua para ampliar o debate sobre o trânsito e a segurança viária no município, oferecendo contribuições, a partir da Geografia, para a construção de estratégias que promovam um trânsito mais seguro, organizado e humanizado para

toda a população.

Vale ressaltar que o trânsito é um importante elemento de organização do espaço urbano, pois revela dinâmicas sociais, econômicas e culturais que estruturam o cotidiano da população.

Em suma, o município de Ituiutaba, localizado no interior de Minas Gerais, tem passado por transformações relevantes ao longo dos anos, com desdobramentos no crescimento populacional, na expansão urbana e o aumento significativo da frota de veículos, especialmente motocicletas, provocando transformações visíveis na mobilidade urbana e, conseqüentemente, no número de acidentes nas vias públicas.

Sendo assim, a estrutura do trabalho foi organizada em três capítulos. No primeiro capítulo, intitulado “Os desafios contemporâneos para a segurança viária e a dinâmica das cidades”, realiza-se uma contextualização com base em elementos teóricos sobre o trânsito e a sua relação com as cidades, destacando os principais desafios relacionados à mobilidade urbana, à segurança no trânsito e aos impactos sociais decorrentes dos acidentes. O segundo capítulo, denominado “Caracterização do trânsito em Ituiutaba (MG) e sua importância geográfica”, apresenta uma caracterização do contexto local, buscando compreender elementos atrelados à frota, aos aspectos da configuração territorial da cidade e a atuação do poder público, bem como os desdobramentos no trânsito. Por fim, o terceiro capítulo, intitulado “O trânsito em Ituiutaba-MG: análise do sistema viário e contribuições a partir da geografia”, analisa alguns aspectos do sistema viário a partir de alguns casos mais representativos para, posteriormente, discutir sobre as possíveis contribuições da Geografia, seja no planejamento urbano quanto na educação para o trânsito. Ao final, são tecidas algumas considerações, tendo em vista as principais conclusões da pesquisa.

CAPÍTULO 1: Os desafios contemporâneos para a segurança viária e a dinâmica das cidades

Atualmente os acidentes de trânsito representam um dos principais desafios contemporâneos relacionados à mobilidade urbana, configurando-se como um problema relevante de saúde pública e de segurança social. Em Minas Gerais, os dados evidenciam a magnitude dessa problemática. Informações divulgadas pela Secretaria de Estado de Saúde indicam que, entre os anos de 2015 e 2023, ocorreram mais de 31 mil mortes decorrentes de acidentes de transporte terrestre, além de mais de 211 mil internações hospitalares associadas a esses eventos. Esses números demonstram que o trânsito não pode ser compreendido apenas como uma questão de deslocamento, mas como um fenômeno que impacta diretamente a qualidade de vida da população e a organização das cidades.

Portanto, os registros também indicam que a maior parte das vítimas é composta por homens jovens e adultos, especialmente na faixa etária entre 20 e 49 anos, grupo que representa grande parcela da população economicamente ativa. Dados do seguro DPVAT. Além disso, motocicletas e automóveis figuram entre os veículos mais envolvidos nas ocorrências.

Evidencia-se que o cenário confirma tendências observadas em diferentes regiões do país e evidencia a vulnerabilidade de determinados grupos no espaço urbano. Conforme destaca Vasconcellos (2013), a estrutura do sistema de mobilidade nas cidades brasileiras frequentemente expõe determinados usuários a maiores riscos, sobretudo motociclistas e pedestres, que acabam enfrentando condições mais precárias de circulação e segurança.

Entretanto, outro dado relevante aponta que uma parcela significativa dos acidentes está associada à falta de atenção de condutores e pedestres, responsável por quase metade das ocorrências registradas no estado de Minas Gerais. Essa informação evidencia que os acidentes de trânsito não podem ser explicados apenas por fatores técnicos ou estruturais, mas também por aspectos comportamentais e culturais. Nesse sentido, Gold (2006) argumenta que a segurança no trânsito depende não apenas da infraestrutura viária, mas também da formação cidadã dos usuários das vias, o que envolve processos educativos contínuos e políticas públicas

integradas.

Dessa forma, observando a realidade de cidades de médio porte, como Ituiutaba, é possível considerar que a dinâmica do trânsito está diretamente relacionada à forma como o espaço urbano foi sendo produzido ao longo do tempo. Isto porque a expansão de bairros, o aumento da frota de veículos e as transformações no uso do solo influenciam diretamente os fluxos de circulação e os pontos de maior risco de acidentes. Assim, compreender o trânsito requer uma análise que considere não apenas dados estatísticos, mas também as relações entre sociedade, território e mobilidade.

Nesse contexto, a Geografia contribui significativamente para a compreensão desses processos pois, ao analisar a produção do espaço urbano, permite identificar como os agentes atuam nesta dinâmica, conforme apresentado por Corrêa (1989). Assim, dependendo da maneira como a cidade é produzida, fatores como planejamento urbano, densidade populacional e infraestrutura viária influenciam os padrões de circulação e os riscos associados ao trânsito. Como ressaltam autores como Corrêa (1989) e Santos (2008), o espaço urbano é resultado das relações sociais e das formas de organização econômica e política da sociedade. Dessa forma, os problemas relacionados ao trânsito, à mobilidade e aos acidentes nas cidades também devem ser compreendidas a partir de uma visão mais ampla no âmbito da relação entre espaço e sociedade.

No Brasil, a organização institucional do trânsito passou por importantes transformações nas últimas décadas.

A Constituição Federal de 1988 passou a estabelecer princípios e orientações que também abrangem a organização do trânsito no país. Entre os aspectos definidos pela Carta Magna estão as chamadas competências legislativas, que determinam quais entes federativos possuem autoridade para criar leis sobre determinados temas. No caso do trânsito e do transporte, a Constituição definiu que essa atribuição é de competência privativa da União, cabendo a ela a responsabilidade de elaborar e regulamentar as normas gerais relacionadas a essas áreas. No artigo 22, inciso XI da Constituição, que reza o seguinte:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)XI - trânsito e transporte;

(...)Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Um marco fundamental no âmbito da legislação foi a criação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estruturou o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e definiu responsabilidades para os diferentes níveis de governo. O código estabeleceu princípios voltados à preservação da vida, à segurança viária e à organização da circulação nas vias públicas. Posteriormente, novas iniciativas foram implementadas com o objetivo de reduzir os índices de mortalidade no trânsito, como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, que estabeleceu metas nacionais para diminuição de acidentes e mortes.

Para tratar dessa problemática, a estrutura da política de trânsito brasileira baseia-se em três pilares fundamentais: educação, fiscalização e engenharia de tráfego. Esses elementos buscam garantir não apenas a organização da circulação, mas também a promoção de uma cultura de segurança viária. Entretanto, diversos estudiosos apontam que a existência de legislação e normas não garante, por si só, mudanças efetivas no comportamento dos usuários das vias. Para Souza (2006), políticas públicas somente produzem resultados concretos quando seus princípios são incorporados pela sociedade, tornando-se parte da cultura coletiva.

Nesse sentido, um dos desafios persistentes no Brasil refere-se à distância existente entre o que está previsto na legislação e a realidade cotidiana das cidades. Apesar de o país possuir um conjunto normativo relativamente avançado no campo do trânsito, ainda são elevados os índices de acidentes e mortes nas vias urbanas e rodovias. Parte dessa dificuldade está relacionada à predominância de políticas que enfatizam a fiscalização e a punição, enquanto a educação para o trânsito muitas vezes ocorre de forma pontual e descontínua.

Outro fator que merece atenção diz respeito às desigualdades regionais existentes entre os municípios brasileiros. Cidades menores frequentemente enfrentam limitações técnicas, financeiras e institucionais para implementar plenamente as diretrizes do Sistema Nacional de Trânsito. Isso pode resultar em deficiências na sinalização, na fiscalização e no planejamento da mobilidade urbana.

Segundo Vasconcellos (2013), a gestão local do trânsito é fundamental para a construção de políticas mais eficazes, pois é no nível municipal que as dinâmicas de circulação se manifestam de forma mais concreta. Além dessas questões, também é

importante considerar o modelo histórico de planejamento dos transportes adotado em diversas cidades ao redor do mundo.

Durante grande parte do século XX, o planejamento urbano esteve fortemente orientado pela expansão do transporte individual motorizado, especialmente o automóvel. Esse modelo priorizou a construção de avenidas, rodovias e estacionamentos como solução para os problemas de mobilidade.

No entanto, ao longo do tempo, essa lógica passou a ser questionada por pesquisadores e planejadores urbanos. Estudos demonstram que a priorização do automóvel contribuiu para o aumento dos congestionamentos, para a ampliação das desigualdades no acesso à mobilidade e para o agravamento de impactos ambientais. Como observa Hall (2016), cidades que priorizam o transporte individual acabam enfrentando dificuldades crescentes para garantir mobilidade eficiente e qualidade de vida para seus habitantes.

Diante desse cenário, novos paradigmas de mobilidade urbana têm sido discutidos nas últimas décadas. Esses modelos buscam promover sistemas de transporte mais sustentáveis, priorizando o transporte coletivo, a mobilidade ativa como caminhar e andar de bicicleta e a integração entre planejamento urbano e mobilidade. É importante destacar que a adoção dessas estratégias contribui não apenas para melhorar a circulação nas cidades, mas também para reduzir os riscos de acidentes e promover espaços urbanos mais seguros e inclusivos.

Levando em consideração a discussão aqui realizada, fica evidente que o trânsito deve ser compreendido como um fenômeno multidimensional, que envolve aspectos sociais, culturais, econômicos e espaciais. É notório os elevados índices de acidentes e vítimas no trânsito revelam que a segurança viária continua sendo um desafio significativo para as políticas públicas e para a sociedade brasileira, sobretudo em nossas cidades.

Embora o país possua uma estrutura normativa consistente, com instrumentos legais e programas nacionais voltados à redução da mortalidade no trânsito, ainda existem obstáculos relacionados à implementação dessas políticas e à transformação da cultura social no uso das vias. Nesse contexto, torna-se evidente que a construção de um trânsito mais seguro depende não apenas de leis ou de ações isoladas de fiscalização, mas de um conjunto integrado de medidas que envolvam educação, planejamento urbano e participação social.

Falar sobre o trânsito, portanto, significa conhecer sobre a forma como as cidades são produzidas e pensadas, bem como sobre os valores que orientam as práticas cotidianas da sociedade. Ter um trânsito mais humano e seguro exige responsabilidade coletiva, consciência cidadã e compromisso permanente com a preservação da vida. Assim, mais do que um problema técnico ou administrativo, a segurança no trânsito deve ser entendida como uma dimensão fundamental para que as pessoas possam circular e ter acesso às diferentes partes da cidade, em busca da construção de espaços urbanos mais justos e sustentáveis.

Dessa maneira, analisar o trânsito significa também pensar sobre o futuro das cidades e sobre a necessidade de construir espaços urbanos mais seguros, acessíveis e sustentáveis. A promoção de uma mobilidade urbana mais equilibrada depende de políticas públicas que valorizem diferentes formas de deslocamento, incentivem a educação para o trânsito e priorizem a preservação da vida. Nesse sentido, a Geografia contribui para ampliar a compreensão dessas dinâmicas e para orientar estratégias que busquem melhorar a organização do espaço urbano e a qualidade de vida da população.

Diante dessa problemática os acidentes de trânsito podem provocar impactos profundos e duradouros na vida das pessoas envolvidas e de seus familiares. Mesmo quando as vítimas sobrevivem, muitas vezes permanecem com sequelas de diferentes níveis de gravidade, exigindo longos períodos de tratamento e reabilitação, e em alguns casos essas limitações tornam-se permanentes. Essas consequências ultrapassam o âmbito físico, podendo afetar diversas dimensões da vida, como as relações familiares, a rotina pessoal e a inserção profissional dos indivíduos.

Além disso, os efeitos desses acontecimentos não se restringem apenas às vítimas diretas. Familiares, profissionais da área da saúde e a própria sociedade acabam sendo impactados pelas consequências desses eventos. O processo de recuperação pode exigir mudanças significativas na dinâmica familiar, gerar sobrecarga emocional e demandar acompanhamento contínuo por parte das equipes de saúde.

Outro aspecto relevante é que muitas das consequências dos acidentes de trânsito não são imediatamente perceptíveis. Embora algumas sequelas físicas sejam visíveis, outras permanecem de forma silenciosa e dificilmente mensurável. Entre

essas consequências estão os transtornos psicológicos que podem surgir após experiências traumáticas. Um exemplo é o transtorno de estresse pós-traumático (TEPT), condição que pode se desenvolver após a vivência de situações extremas, como acidentes graves, e que compromete o bem-estar emocional e a qualidade de vida das pessoas afetadas.

Diante do exposto, evidencia-se que a segurança viária constitui um desafio complexo, que ultrapassa questões técnicas e normativas, envolvendo dimensões sociais, culturais e espaciais. Os elevados índices de acidentes, associados tanto a fatores estruturais quanto comportamentais, reforçam a necessidade de uma abordagem integrada, que considere o planejamento urbano, a educação para o trânsito e a atuação das políticas públicas de forma articulada.

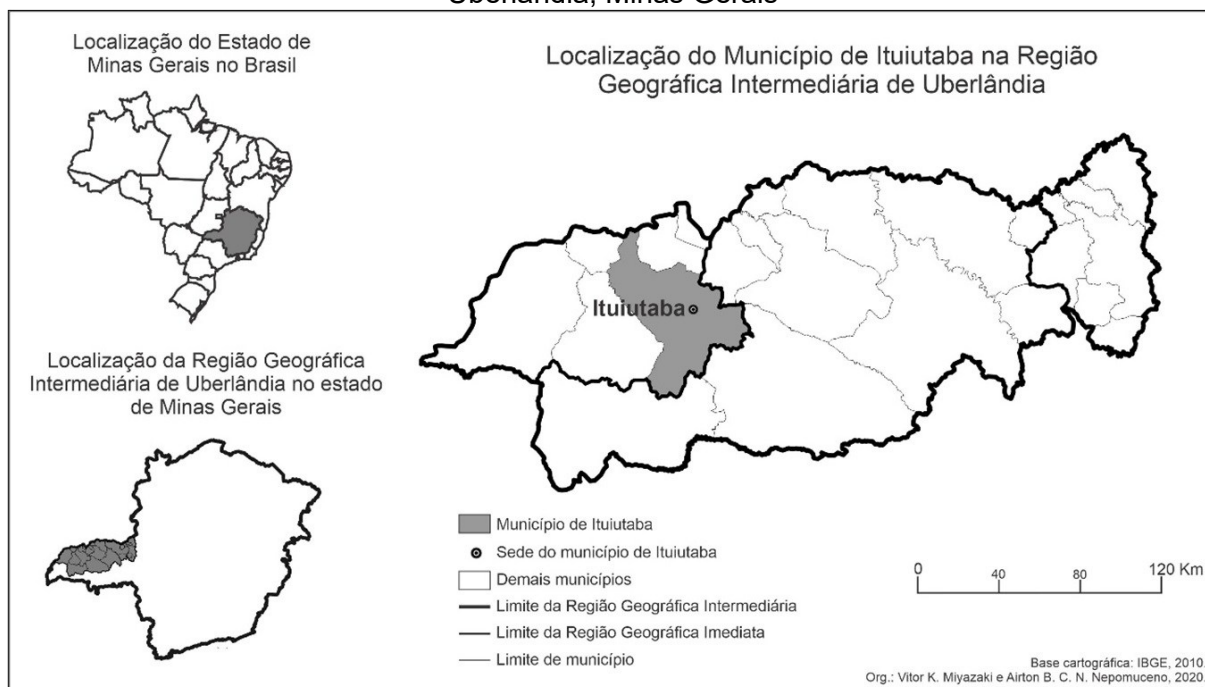
Nesse sentido, compreender o trânsito como expressão da dinâmica urbana permite avançar na análise de suas múltiplas determinações. Assim, torna-se fundamental aprofundar a investigação em escala local, buscando identificar como essas questões se materializam em contextos específicos, o que será abordado no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2: Caracterização do trânsito em Ituiutaba-MG e sua importância geográfica

No contexto atual, a organização do trânsito nas cidades está diretamente relacionada ao modo como o espaço urbano é produzido, ocupado e transformado ao longo do tempo. Nas últimas décadas, o crescimento das cidades brasileiras, aliado ao aumento significativo da frota de veículos, tem provocado mudanças importantes na dinâmica da mobilidade urbana. Assim, compreender o funcionamento do trânsito em municípios de médio porte, como Ituiutaba, em Minas Gerais, torna-se fundamental para analisar os desafios relacionados à circulação, à segurança viária e à organização do espaço urbano.

Localizada na região oeste do estado, conhecido popularmente como Triângulo Mineiro, mais especificamente na Região Geográfica Intermediária de Uberlândia (Figura 1), Ituiutaba apresenta características urbanas típicas de cidades brasileiras de porte médio, nas quais se verificou um crescimento populacional e uma expansão territorial expressivos, mas nem sempre acompanhados por um planejamento urbano sistemático.

Figura 1 – Localização do município de Ituiutaba na Região Geográfica Intermediária de Uberlândia, Minas Gerais



Fonte: Nepomuceno e Miyazaki, 2020.

Esse cenário tem influenciado diretamente na dinâmica do trânsito local, especialmente nas áreas centrais e nas principais vias de circulação. A ampliação da frota de veículos, associada ao aumento das atividades comerciais e de serviços, intensificou os fluxos de deslocamento no município, criando desafios para a mobilidade urbana. A tabela a seguir apresentam dados referentes ao município de Ituiutaba, considerando-se o crescimento demográfico e da frota de veículos.

Tabela 1 – Evolução da população, da frota e taxa de veículo por habitante no município de Ituiutaba, 2006-2024

	2006	2010	2022	2024
População*	92.427	97.171	102.217	106.397
Frota de veículos	30.900	46.207	75.201	78.545
Taxa (veículo por habitante)	0,33	0,48	0,74	0,74

Fonte: Ministério da Infraestrutura, SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito, 2006-2024, a partir da plataforma IBGE Cidades. Org.: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

* Os dados populacionais de 2006 e 2024 se referem às Estimativas da População, enquanto para 2010 e 2022 são dos Censos Demográficos.

Além do crescimento no número de veículos, os dados demonstram que a frota aumentou em um ritmo superior ao da população, frente à elevação da taxa de veículos por habitante. Quando segmentamos os dados de frota por tipos de veículos (Tabela 2), notam-se também aspectos relevantes.

Tabela 2 – Evolução da frota por tipo de veículos no município de Ituiutaba, 2006-2024

	2006	2010	2022	2024
Automóvel (incluindo caminhonetes, camionetas e utilitários)	16.550	23.844	39.475	41.031
Caminhões em geral	1.288	1.308	2.035	2.093
Ônibus e microônibus	274	444	712	757
Motocicleta e motoneta (incluindo sidecar, ciclomotor e triciclo)	12.132	19.485	29.447	31.011
Reboque e semirreboque	647	1120	3520	3638
Outros	9	6	8	9

Fonte: Ministério da Infraestrutura, SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito, 2006-2024, a partir da plataforma IBGE Cidades. Org.: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

Embora o quantitativo de automóveis permaneça superior aos demais tipos de veículos, observa-se que o crescimento da participação das motocicletas e motonetas é expressivo. Enquanto o número de automóveis aumentou 147,9% entre 2006 e 2024, as motocicletas e motonetas cresceram 155,6%, portanto, num ritmo superior. Embora a diferença nestes ritmos de crescimento possa parecer pequena, tal cenário levou à queda na participação dos automóveis no total de veículos, de 53,6% em 2006

para 52,2%. Já a tipologia das motocicletas e motonetas, a participação aumentou de 39,3% em 2006 para 39,5% em 2024. Ainda que esse crescimento na participação das motocicletas e motonetas possa parecer pouco expressivo, este valor é bem superior quando se compara a realidade de Ituiutaba com outros municípios de porte demográfico semelhante situadas no contexto do Triângulo Mineiro e sul de Goiás¹. A título de exemplo, em Araxá e Patrocínio o percentual da participação de motocicletas e motonetas no total de veículos do município é de, respectivamente, 21,03% e 22,5% em 2024. Este percentual é um pouco maior em Araguari (30,02%), Itumbiara (31,02%) e Jataí (31,13%). Os dados foram obtidos a partir da base da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), sendo os percentuais calculados a partir da relação entre o número de motocicletas e motonetas e o total da frota municipal (BRASIL, 2024), porém, ainda assim, inferior aos 39,5% de Ituiutaba. Isto significa que a presença das motocicletas e motonetas é proporcionalmente bem representativo na frota do município de Ituiutaba, com implicações diretas no trânsito. A título de exemplo, Alves Neto (2016), ao analisar os acidentes de trânsito ocorridos no centro da cidade de Ituiutaba em 2014, constatou que quase 70% das ocorrências envolveram motocicletas.

Tendo em vista os dados aqui apresentados, nota-se que em Ituiutaba houve ao longo dos últimos anos um aumento da utilização do transporte individual motorizado, principalmente automóveis e motocicletas. Esse fenômeno não é exclusivo do município, mas faz parte de uma tendência observada em diversas cidades brasileiras. Segundo Vasconcellos (2013):

O modelo de mobilidade predominante no Brasil foi historicamente orientado pela valorização do transporte individual, o que contribuiu para o aumento da frota de veículos e para a intensificação dos problemas relacionados ao trânsito. Para o autor, “a mobilidade urbana reflete as escolhas políticas e econômicas realizadas na organização das cidades” (VASCONCELLOS, 2013, p. 45).

Contudo, mesmo diante desta tendência geral, em Ituiutaba observa-se a presença expressiva de motocicletas no trânsito urbano, conforme elucidados pela

¹ Trata-se de um conjunto de municípios cujo porte demográfico situa-se em um patamar demográfico de 100 mil habitantes, porém, para além dos termos quantitativos, considera-se o limiar das cidades de porte médio, conforme proposto por Miyazaki, Batella e Reolon (2024). Já a escolha destes municípios se deve à sua inserção regional, tanto do ponto de vista da proximidade em relação à Ituiutaba quanto à delimitação de contextos regionais adotados em estudos realizados por Ferreira e Miyazaki (2024) e Santos e Miyazaki (2024).

comparação estabelecida com algumas cidades de porte médio. Fica evidente que esse tipo de veículo se tornou uma alternativa acessível de transporte para grande parte da população, especialmente em municípios onde o transporte coletivo possui limitações estruturais². Este cenário leva à maior exposição dos motociclistas aos riscos e faz com que esse grupo esteja entre os mais vulneráveis a acidentes de trânsito. Estudos sobre segurança viária indicam que motociclistas frequentemente aparecem entre as principais vítimas de acidentes em áreas urbanas, situação que também pode ser observada em diversos municípios do interior brasileiro.

Além da ampliação da frota de veículos, outros fatores contribuem para a caracterização do trânsito em Ituiutaba. Entre eles, destaca-se a concentração de atividades comerciais e de serviços no centro da cidade, conforme destacado por Miyazaki e Magrini (2025), o que leva à intensificação dos deslocamentos dos diferentes bairros em direção à esta área. Ainda nesse contexto, destaca-se a presença de vias arteriais - que atuam como importantes corredores de circulação intraurbana e de conexão com as rodovias -, as quais permitem o desenvolvimento de maiores velocidades. Contudo, por atravessarem diferentes áreas da cidade e se articularem com vias sujeitas a restrições de velocidade, acabam gerando pontos de conflito que favorecem a ocorrência de acidentes. Esses elementos, característicos de muitas cidades, estão presentes em Ituiutaba e influenciam diretamente na mobilidade urbana, especialmente nos horários de maior movimento, como início da manhã, horário de almoço e final da tarde.

É imprescindível citar que a concentração de serviços e atividades econômicas no centro urbano tende a atrair grande quantidade de veículos e pedestres, o que pode aumentar os conflitos no espaço viário. Conforme Corrêa (2005), o centro das cidades desempenha papel importante na organização do espaço urbano por concentrar funções administrativas, comerciais e de serviços, o que leva à atração de fluxos intensos de circulação. Assim, compreender a dinâmica do trânsito nestas áreas e na sua relação com os demais setores da cidade é essencial para se analisar os desafios relacionados à mobilidade e à segurança viária.

Outro aspecto importante diz respeito às transformações recentes quanto à

² Cabe destacar neste ponto que Ituiutaba passou a contar com transporte público gratuito a partir de 2023 (Penariol, 2025). Os impactos dessa iniciativa recente na composição da frota ainda carecem de estudos mais aprofundados, sobretudo quanto aos seus desdobramentos ao longo do tempo.

expansão territorial da cidade e o uso do solo urbano. A produção recente de novos bairros e loteamentos nas áreas periféricas³ têm modificado os padrões de deslocamento da população. Com o crescimento da cidade, muitas pessoas passaram a residir em áreas mais distantes do centro, aumentando a necessidade de deslocamentos diários para trabalho, estudo e acesso a comércio e serviços (Colas, 2025). Esse processo intensifica o fluxo de veículos e pedestres nas principais vias de acesso à área central e pode gerar pontos de maior volume de tráfego e risco de acidentes.

Nesse contexto, o planejamento urbano adequado poderia desempenhar papel fundamental para garantir uma mobilidade mais segura e eficiente. A organização da sinalização viária, a adequação das vias à circulação de veículos e pedestres e a implementação de políticas de educação para o trânsito são elementos essenciais para reduzir os riscos nas cidades. Sobre isso, Gold (2006) destaca:

Que a segurança viária depende de uma combinação de fatores relacionados à engenharia de tráfego, à fiscalização e à formação cidadã dos usuários das vias. Segundo o autor, “a redução de acidentes exige ações integradas que envolvam infraestrutura adequada e mudanças no comportamento dos condutores e pedestres” (Gold, 2006, p. 37).

Tais ações são fundamentais e, para sua efetivação, requerem o engajamento da gestão municipal, tanto na formulação quanto na implementação de medidas concretas. Vale lembrar que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) atribui aos municípios diversas responsabilidades relacionadas à organização do trânsito urbano, incluindo a implantação de sinalização, fiscalização e planejamento da mobilidade. No entanto, muitos municípios, sobretudo aqueles de menor porte e condições orçamentárias, enfrentam limitações técnicas e financeiras que dificultam a implementação plena dessas medidas.

Neste ponto, vale destacar que, tendo em vista o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), o município de Ituiutaba instituiu o Plano de Mobilidade Urbana por meio da Lei nº 4.507, de 06 de julho de 2017. Este plano configura-se como um instrumento de planejamento que visa a melhoria das condições de mobilidade na cidade em consonância com as demais normativas

³ Sobre o assunto, vale destacar a grande quantidade de conjuntos habitacionais populares implantados no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida em Ituiutaba, conforme evidenciado por Jorge e Miyazaki (2020), bem como alguns loteamentos privados (Miyazaki, 2018).

vigentes, como o plano diretor e demais leis urbanísticas. Ainda, ressalta-se que o plano apresenta elementos relevantes que vão desde a atenção aos pedestres e ciclistas, para além dos modos motorizados de circulação, até o estabelecimento de diretrizes para o sistema viário, segurança, educação para o trânsito, gestão democrática, inclusão social, entre outros elementos relevantes. Trata-se de um documento importante, porém, é necessário que suas normativas sejam devidamente implementadas e fiscalizadas pelo poder público.

Faz-se necessário citar que apesar desses desafios, a análise geográfica do trânsito permite compreender que os problemas de mobilidade não são apenas resultado do aumento da frota de veículos, mas também refletem a forma como o espaço urbano foi historicamente organizado. O crescimento das cidades, a distribuição das atividades econômicas, a estrutura da rede viária e a atuação ou omissão do poder público influenciam diretamente os padrões de circulação e os pontos de maior vulnerabilidade no trânsito.

Dessa forma, a caracterização do trânsito em Ituiutaba revela a importância de compreender a mobilidade urbana como um fenômeno complexo, que envolve dimensões sociais, espaciais e culturais. O trânsito não pode ser visto apenas como um sistema de circulação de veículos, mas como parte da dinâmica cotidiana da cidade e das relações que os indivíduos estabelecem com o espaço urbano.

CAPÍTULO 3: O trânsito em Ituiutaba-MG: análise do sistema viário e contribuições a partir da Geografia

Conforme explicitado anteriormente, os desafios relacionados à circulação de veículos e pedestres têm se ampliado com o crescimento urbano e o aumento da frota de veículos, associados à aspectos locais como a estrutura da cidade e a atuação do poder público. Nesse contexto, a Geografia desempenha um papel importante na compreensão das dinâmicas espaciais do trânsito e na promoção de ações educativas voltadas para a conscientização da população.

Pode-se mencionar que a Geografia, enquanto ciência que estuda as relações entre sociedade e espaço, contribui significativamente para analisar como o processo de urbanização tem relação direta com a estrutura das cidades e os padrões de mobilidade urbana.

Vale ressaltar que, no caso de Ituiutaba, observa-se que as características da estrutura da cidade, associadas ao crescimento verificado nas últimas décadas, trouxe mudanças significativas na dinâmica de circulação e mobilidade. A forte concentração do comércio e dos serviços no centro e a produção de novos bairros populosos em diferentes áreas da cidade, inclusive periféricas, levou ao aumento do número de deslocamentos, bem como de veículos, alterando significativamente o fluxo, sobretudo nas principais vias.

Em virtude dos fatos mencionados, tem-se, cada vez mais, uma intensificação dos fluxos e deslocamentos no âmbito da cidade de Ituiutaba, gerando impactos nas principais vias e cruzamentos da cidade. Em alguns pontos da área central, especialmente nas avenidas principais (vias arteriais) e nas interseções entre ruas, observa-se a ocorrência frequente de acidentes de trânsito.

Em relação às ocorrências de trânsito, estas são divulgadas com certa frequência nos noticiários locais e regionais. A Figura 2, a seguir, apresenta parte destas notícias divulgadas pela imprensa ou por portais *on-line*. Esclarece-se que as imagens apresentadas nas figuras correspondem a ocorrências pontuais, registradas em diferentes locais e datas, não resultando de levantamento quantitativo ou amostral, uma vez que têm como objetivo ilustrar o fenômeno sob uma perspectiva qualitativa.

Figura 2 – Mosaico com notícias sobre acidentes de trânsito em Ituiutaba



Fonte: Correio de Santa Vitória, 2026a e 2026b; Camila, 2026; G1, 2025; V9 Vitoriosa, 2026; Tudo em Dia, 2021. Org.: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

Diante desse cenário, conforme noticiado nas redes sociais e no site institucional da Prefeitura Municipal de Ituiutaba, o poder público tem se mobilizado para realizar estudos e levantamentos para identificação dos pontos com maior incidência ou risco de acidentes e, por meio da Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade, tem adotado algumas medidas para aumentar a segurança viária.

Feita esta contextualização inicial, este capítulo está estruturado em duas partes principais. Primeiramente focaremos na análise e discussão de elementos evidenciados em alguns pontos representativos do sistema viário quanto à segurança, fluidez e mobilidade. Depois, na segunda parte, procuramos sistematizar uma discussão a respeito das possíveis contribuições da leitura a partir da Geografia, tendo em vista o desenvolvimento deste trabalho.

3.1. Um olhar a partir de alguns casos do sistema viário de Ituiutaba

Nesta parte do trabalho focaremos em alguns pontos do sistema viário da cidade para ilustrar as intervenções implementadas pelo poder público, a fim de avaliar seus impactos sobre a circulação e sua contribuição para a mitigação dos problemas identificados, bem como evidenciar problemas ligados à sinalização e organização do trânsito.

Entre as ações implementadas está a intervenção no cruzamento da Avenida Dezesete com a Rua Quatorze, onde foi realizado o fechamento da interseção como forma de reduzir conflitos no tráfego e prevenir novos acidentes (Figura 3).

Figura 3 – Obras de fechamento da interseção entre a Avenida Dezesete e a Rua Quatorze



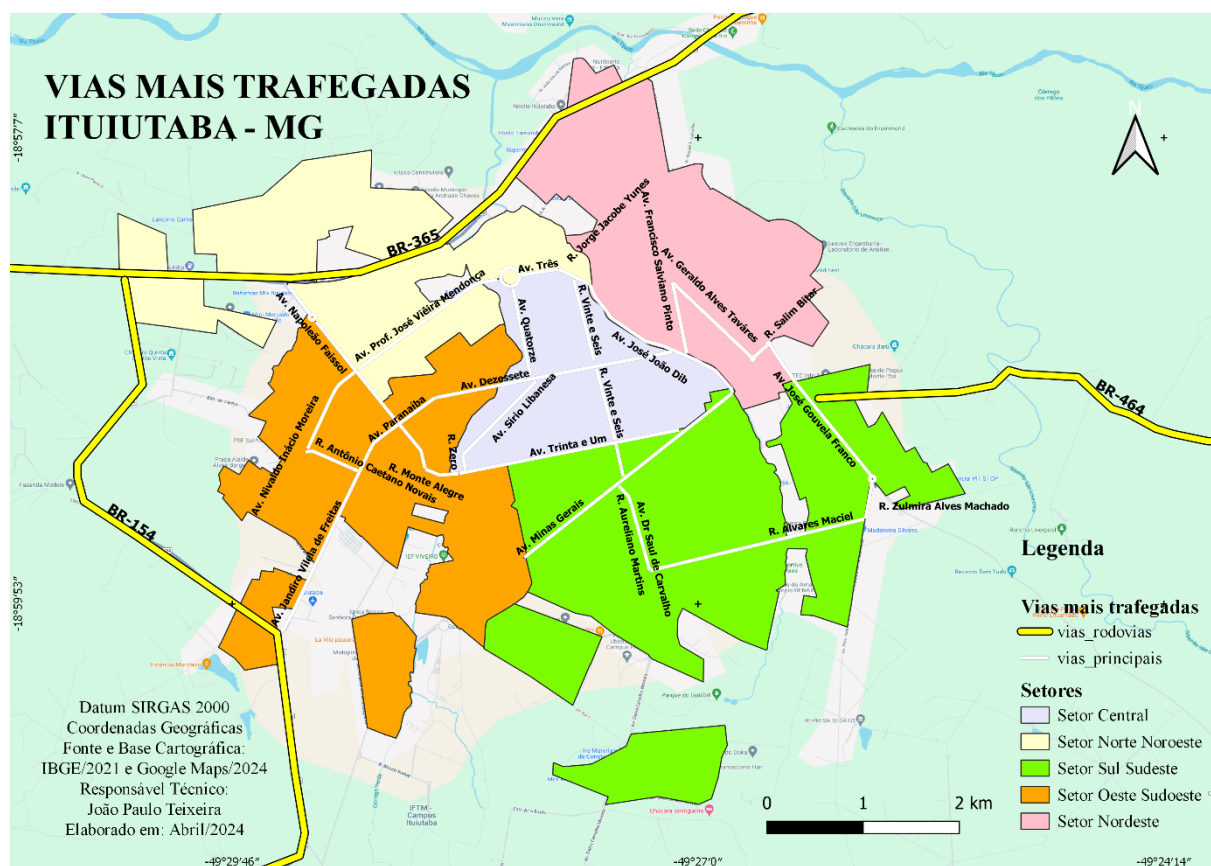
Fonte: Anvap, 2019.

A Avenida 17 destaca-se como uma das vias da cidade (Figura 4), sendo uma das mais movimentadas, funcionando como um importante eixo de ligação entre diversos bairros ao centro, com uma concentração expressiva de estabelecimentos comerciais e serviços no trecho que corta a área central. Esse intenso fluxo diário favorece a circulação simultânea de automóveis, motocicletas, ciclistas e pedestres, especialmente nos horários de pico, o que acaba ampliando as situações de conflito no espaço viário.

Ainda a partir da Figura 4, é possível visualizar outras vias principais da cidade que, neste caso, foram mapeadas por Teixeira e Miyazaki (2025) a partir dos dados

de tráfego captados pelo Google Maps. Por meio do mapa, verifica-se que a Avenida Dezesete, por exemplo, continua como sendo uma das vias mais trafegadas até o extremo oeste da cidade, no entroncamento com a BR-154, embora mude de denominação, passando para Avenida Paranaíba e Avenida Jandiro Vilela de Freitas. Além da Avenida Dezesete, outras importantes vias são evidenciadas, tais como Avenida Trinta e Um, Avenida Minas Gerais, Avenida José Vieira Mendonça, Avenida José João Dib, Avenida José Gouveia Franco, Rua Vinte e Seis, Rua Álvares Maciel, Avenida Napoleão Faissol, Avenida Dr. Saul de Carvalho, entre outras.

Figura 4 - Vias mais trafegadas em Ituiutaba, 2024



Fonte: Teixeira e Miyazaki, 2025.

Por meio deste mapeamento tem-se também uma noção geral das principais vias utilizadas pela população para o deslocamento entre os bairros e a área central, contribuindo para a apreensão dos trechos com maiores fluxos.

Cabe ressaltar que os acidentes não são provocados apenas pelo volume de veículos, mas também por fatores relacionados ao comportamento humano, à organização do espaço urbano e à infraestrutura e sinalização das vias. Segundo

Vasconcelos (2013), os acidentes de trânsito são fenômenos complexos que resultam da interação entre fatores humanos, ambientais e estruturais, exigindo estratégias amplas de prevenção e gestão da mobilidade urbana.

A título de exemplo, embora a área central concentre boa parte do movimento de veículos e pedestres, o estudo realizado por Alves Neto (2016) em Ituiutaba mostrou, com base em dados de 2014 do Corpo de Bombeiros, que o bairro centro respondeu por 28,31% dos acidentes da cidade, sendo que o restante (71,69%) se distribuiu nos demais bairros. Contudo, embora a área central possua maior fluxo de pessoas e veículos, os demais bairros apresentam grande extensão territorial quando comparada ao centro. Além disso, conforme demonstrado por Jorge e Miyazaki (2020), a implantação de novos conjuntos habitacionais por meio do Programa Minha Casa Minha Vida se intensificou a partir deste período e, por isso, mudanças podem ter ocorrido daquele momento até os dias atuais. Portanto, o fenômeno dos acidentes de trânsito envolve aspectos variados, apresentando uma complexidade que necessita de estudos e análises específicos. Para além do maior ou menor movimento de veículos e pedestres, a ausência ou precariedade da infraestrutura e da sinalização, combinada ao desrespeito às regras de trânsito ou ausência de fiscalização, podem impactar diretamente nos riscos e ocorrências.

Diante disso, pontos situados em diferentes bairros da cidade também merecem atenção, principalmente quando acidentes passam a ser recorrentes. A Figura 5 apresenta uma destas intervenções, realizada na interseção entre a Rua João Martins de Andrade e a Avenida José Vieira de Mendonça, no bairro Alvorada. O local passou por uma intervenção que consistiu no fechamento do cruzamento por meio da ampliação do canteiro central da avenida. De acordo com relatos dos moradores locais, essa medida foi adotada após a ocorrência de um acidente com vítima fatal, no qual o condutor de um automóvel não respeitou a sinalização de parada obrigatória e colidiu com uma motocicleta que transitava pela avenida.

Contudo, ao observar a configuração do local e o contexto da intervenção, percebe-se que a decisão de fechamento do acesso gera debates quanto à sua efetividade. Trata-se de um cruzamento entre uma via arterial, no caso, a Avenida José Vieira de Mendonça, e a Rua João Martins de Andrade que, embora possa se caracterizar, num primeiro momento, como uma via local, também desempenha o papel de via coletora, interligando este ponto com outra importante via arterial, a

Avenida Dezesete.

Figura 5 - Interseção entre a Rua João Martins de Andrade e a Avenida José Vieira de Mendonça, bairro Alvorada



Fonte: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

Além disso, segundo relatos, o acidente mencionado não ocorreu exatamente nesse ponto específico do cruzamento, o que levanta questionamentos sobre a adequação da medida adotada. Ademais, o cruzamento estava corretamente sinalizado e o acidente, no caso, ocorreu por conta do desrespeito à sinalização e às normas de trânsito.

Neste caso, o bloqueio do acesso alterou os trajetos dos usuários, diante da impossibilidade de realizar o cruzamento e o retorno, impactando a circulação em direção a alguns bairros do setor oeste, bem como o acesso à BR-365 por meio da Avenida Napoleão Faissol.

Outro aspecto a ser considerado refere-se aos impactos na circulação de veículos de grande porte, como caminhões articulados, uma vez que, diante da impossibilidade de realizar a conversão, esses veículos passam a adotar trajetos mais longos, de quase 3 quilômetros, para efetuar o retorno, como na Praça dos Trabalhadores, situada próxima à área central da cidade. Assim, considera-se que esta intervenção poderia ter sido realizada a partir estudos mais aprofundados, além de conciliar a segurança viária com a fluidez do trânsito.

Outros fatores também têm suscitado discussões e questionamento por parte da população quanto à outras intervenções realizadas neste setor da cidade, como a recente atualização do limite de velocidade na Avenida José Vieira de Mendonça,

reduzida de 50 para 40 km/h, considerada por alguns como muito baixo para uma via de trânsito rápido. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), vias arteriais podem apresentar limites de velocidade superior, desde que as condições de infraestrutura e segurança permitam.

Diante deste caso, evidencia-se que decisões relacionadas à definição de velocidade e organização do tráfego devem ser acompanhadas de estudos técnicos que levem em consideração a combinação de fatores como a segurança, a fluidez do trânsito e as características da via, garantindo que as medidas adotadas contribuam efetivamente para um trânsito mais eficiente e seguro.

Dessa forma, por meio deste caso, nota-se a importância de se refletir sobre os desafios das intervenções no trânsito das cidades, frente à complexidade do tema. Embora medidas restritivas possam ser adotadas com o objetivo de aumentar a segurança viária, é fundamental que tais decisões sejam fundamentadas em estudos técnicos mais abrangentes, que considerem não apenas a fluidez, mas também os possíveis impactos, inclusive negativos, em outros pontos e dimensões do sistema viário. Caso contrário, soluções pontuais e intempestivas podem acabar gerando novos problemas.

Um outro ponto que merece destaque se refere ao cruzamento da Rua Quatorze com a Avenida Sete, no centro da cidade (Figura 6), que apresenta uma alternativa mais organizada em relação à dinâmica de circulação. Trata-se de uma interseção importante da cidade, envolvendo o cruzamento entre uma via arterial e coletora⁴, que dá acesso à área central. Neste ponto, observa-se um modelo de retorno separado do cruzamento principal, disponível nos dois sentidos da via, o que contribui para reduzir conflitos diretos entre os fluxos de veículos.

Nesse sistema, os condutores que trafegam pela via arterial - Rua Quatorze - possuem prioridade de circulação. A parada é obrigatória para os veículos provenientes da Avenida Sete que desejam acessar ou cruzar a Rua Quatorze, bem como para aqueles que, já na via arterial, pretendem realizar o retorno, para o qual

⁴ Neste ponto, cabe destacar que a área central de Ituiutaba apresenta um traçado urbano em plano ortogonal. Nesse arranjo, as vias paralelas no sentido norte-sul são numeradas e denominadas como ruas, enquanto as vias no sentido leste-oeste, também numeradas, são denominadas como avenidas. Assim, os cruzamentos ocorrem, sistematicamente, entre ruas e avenidas. Desse modo, a denominação “avenida” não implica, necessariamente, um nível hierárquico superior em relação às vias classificadas como “ruas”.

há, inclusive, faixas exclusivas destinadas a essa manobra.

Figura 6 - Cruzamento entre a Avenida Sete e a Rua Quatorze, Centro



Fonte: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

No entanto, ao analisar o contexto mais amplo da organização viária em Ituiutaba, percebe-se que existem diferentes padrões de cruzamento ao longo de uma mesma via, o que pode gerar confusão entre os condutores, sobretudo aqueles que não estão habituados ou conhecem pouco a cidade. A título de exemplo, a Figura 7 demonstra um outro cruzamento, também na Rua Quatorze, a cerca de 500 metros da interseção com a Avenida Sete, mencionada anteriormente. Trata-se do cruzamento com a Avenida Quinze, cujo mecanismo adotado para a interseção foi um dispositivo de circulação rotatória.

Figura 7 – Cruzamento da Rua Quatorze com a Avenida Quinze, Centro



Fonte: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

A coexistência de configurações distintas de conversão e retorno em trechos próximos de uma mesma via pode dificultar a compreensão das lógicas de circulação do trânsito, especialmente para visitantes ou condutores que não estão habituados à dinâmica viária do município. Essa diversidade de modelos de organização do tráfego evidencia a necessidade de maior organização e planejamento das intervenções urbanas, de modo a garantir mais clareza, segurança e fluidez no trânsito.

Ainda no caso dos dispositivos do tipo rotatória, estes passaram a ser implantados em diferentes cruzamentos da cidade. O funcionamento de dispositivos de circulação rotatória é regido pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que, conforme descrito no art. 29, inciso III, alínea “b”: “tem preferência de passagem, nas interseções com circulação rotatória, o veículo que já estiver circulando por ela”. No entanto, em alguns casos, as limitações decorrentes da indisponibilidade de área adequada para a implantação desse tipo de dispositivo têm levado à adoção de rotatórias de pequenas dimensões que, muitas vezes, associadas a problemas de sinalização, geram dúvidas entre os usuários, muitas vezes sendo confundidas com o próprio canteiro central das vias. A confusão entre um dispositivo de circulação rotatória e o canteiro central de uma via pode acarretar sérios problemas, uma vez que as normas que regem a conversão e a circulação de veículos nesses sistemas são distintas. A Figura 8 demonstra um destes casos, no cruzamento entre a Avenida Dezessete e a Rua Dez, na área central da cidade.

Figura 8 – Cruzamento entre a Avenida Dezessete e a Rua Dez, Centro



Fonte: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

Além disso, dispositivos de circulação rotatória mal projetados ou executados dificultam a circulação de veículos de grande porte, como caminhões articulados, comprometendo a fluidez e a segurança viária, especialmente no que se refere ao atendimento adequado da demanda por parte de todos os tipos de usuários. Há relatos de manobras por parte de veículos de grande porte tentando transpor o dispositivo de circulação rotatória da Figura 8, acarretando lentidão ou mesmo retenção do tráfego diante do alto fluxo de veículos no local, inclusive com altos riscos de acidentes.

Problemas quanto à ausência ou falta de manutenção da sinalização também se fazem presentes em alguns pontos da cidade. A Figura 9 demonstra problemas de sinalização em um importante cruzamento da área central da cidade, referente à interseção da Rua Trinta e Dois com a Avenida Treze.

Figura 9 - Cruzamento da Rua Trinta e Dois com a Avenida Treze, Centro



Fonte: Flávio Pimenta de Oliveira, 2026.

Neste caso, há uma placa que indica a proibição de conversão à direita, porém, não é possível visualizá-la em decorrência da presença de uma árvore muito próxima à esquina. Soma-se a isso o desgaste parcial da sinalização horizontal, o que dificulta ainda mais sua leitura e compreensão adequadas por parte dos usuários.

A falta de manutenção periódica da sinalização horizontal e vertical prejudica consideravelmente a fluidez e a segurança no trânsito, comprometendo o funcionamento do sistema viário como um todo.

Por fim, outro elemento importante a ser destacado se refere à circulação dos pedestres. Embora o poder público tenha realizado melhorias nos principais

cruzamentos semaforizados da área central, inclusive com sinalização exclusiva para o pedestre, ou ainda, a implementação de travessias elevadas, este cenário infelizmente não se constitui na realidade da maior parte do sistema viário da cidade. Conforme já evidenciado por Silva (2017), em seu estudo sobre acessibilidade e mobilidade em Ituiutaba, são muitos os problemas enfrentados pelos pedestres no âmbito de um sistema viário muitas vezes pensado apenas para o automóvel: problemas de sinalização, dispositivos implantados fora das normas, entre outros.

Os casos apresentados ao longo deste capítulo evidenciam diferentes problemas que impactam o trânsito na cidade de Ituiutaba. Reconhece-se que não esgotam a complexidade das situações existentes no município. Contudo, são considerados representativos para ilustrar aspectos relacionados aos impactos de intervenções pontuais, às características da estrutura viária e às deficiências de sinalização.

Diante dessa realidade, o poder público municipal tem buscado adotar algumas intervenções urbanas em pontos considerados críticos, como mudanças no sentido de circulação de determinadas vias, instalação de sinalização e fechamento de alguns cruzamentos. Segundo as informações veiculadas nas redes sociais da Prefeitura Municipal, essas medidas têm como objetivo reduzir conflitos entre veículos e pedestres e melhorar a fluidez do trânsito. Entretanto, uma análise crítica indica que tais ações, embora importantes, muitas vezes apresentam caráter pontual e emergencial, não resolvendo de forma efetiva os problemas estruturais ligados à mobilidade urbana e o sistema viário em geral.

Assim, torna-se fundamental que as políticas de trânsito em Ituiutaba sejam acompanhadas por um planejamento urbano mais abrangente, que inclua educação para o trânsito, fiscalização efetiva e investimentos em infraestrutura viária segura. Somente por meio de uma abordagem integrada, contemplando intervenções no sistema viário, educação e conscientização no trânsito, bem como por meio de um planejamento e gestão mais efetivos, será possível reduzir os índices de acidentes e promover um trânsito mais seguro e organizado para todos os usuários.

3.2. Proposições e contribuições a partir da pesquisa

Diante dos elementos apresentados no item anterior, e tendo em vista o trabalho de conclusão de curso desenvolvido no âmbito da Geografia, consideramos

desenvolver a seguir duas perspectivas possíveis de contribuições para o debate do tema desta pesquisa.

Uma primeira contribuição a partir da Geografia para a temática do trânsito e segurança viária se refere à temática do planejamento. O trânsito nas cidades está diretamente relacionado ao planejamento urbano. Isto porque a organização das vias, a implantação de sinalização adequada, a existência de espaços destinados a pedestres e ciclistas e a qualidade da infraestrutura viária são fatores que influenciam diretamente a segurança e a fluidez da circulação. Gold (2006) afirma;

Que a segurança no trânsito depende da integração entre três elementos fundamentais: engenharia de tráfego, fiscalização e educação. Segundo o autor, somente a combinação dessas estratégias é capaz de reduzir de forma significativa os índices de acidentes.

Nesse sentido, a Geografia pode contribuir para a realização de diagnósticos, análises e inclusive propor diretrizes e oferecer subsídios para políticas públicas e ações efetivas junto à diferentes realidades locais. Ao elaborar e analisar mapas, compreender os fluxos de circulação e a distribuição das distintas atividades na cidade, torna-se possível identificar áreas de maior movimento e pontos que demandam maior atenção em relação à segurança viária e circulação em geral. Essa abordagem permite relacionar o trânsito com outros aspectos da organização urbana, como crescimento populacional, expansão territorial e desenvolvimento econômico.

Tanto é que muitos geógrafos têm atuado em equipes multidisciplinares para a elaboração e revisão de planos e estudos técnicos, como os casos do Plano Diretor Municipal, Plano de Mobilidade Urbana, Plano Municipal de Saneamento, entre outros. Neste ponto, cabe ressaltar a relevância do fato de Ituiutaba contar com um Plano de Mobilidade Urbana elaborado e aprovado em 2017, cuja equipe foi constituída por diferentes profissionais, entre eles, geógrafos. Embora o plano em questão apresente propostas e diretrizes interessantes para a cidade, ao nos debruçarmos sobre a realidade, nota-se que pouco foi efetivamente implementado neste período. Sabe-se, conforme já ressaltado no início do trabalho, que o espaço urbano é produto social (Corrêa, 1989) e, por isso, permeado por diversos interesses e intencionalidades que, nem sempre, convergem para os reais interesses da população.

A segunda contribuição se refere à temática da educação para o trânsito, que

se constitui em ferramenta fundamental a partir da qual a Geografia pode oferecer contribuições. Isto porque, por meio dela, é possível promover uma cultura de responsabilidade e respeito entre os diferentes agentes envolvidos no trânsito. A geografia pode contribuir diretamente para esse processo ao abordar, inclusive no ambiente escolar, temas relacionados à mobilidade urbana, à organização do espaço e ao uso responsável das vias. Por meio dessas discussões, os estudantes passam a compreender que o trânsito envolve não apenas motoristas, mas também pedestres, ciclistas e todos aqueles que utilizam o espaço urbano.

Segundo Vasconcellos (2013), a mobilidade urbana deve ser entendida como um direito social que garante às pessoas a possibilidade de se deslocarem pela cidade de forma segura e acessível. Para o autor, as políticas de mobilidade precisam considerar não apenas a circulação de veículos, mas também as condições de deslocamento da população e a segurança dos diferentes usuários das vias. Dessa forma, a conscientização sobre o trânsito também faz parte deste processo mais amplo, contemplando aspectos educativos, culturais e sociais, estimulando atitudes mais responsáveis no cotidiano.

Ressalta-se que a conscientização sobre o trânsito também envolve a construção de valores relacionados à cidadania e ao respeito coletivo. O espaço urbano é compartilhado por diferentes indivíduos, cada um com suas necessidades, capacidades e demandas por deslocamento. Dessa forma, a convivência harmoniosa no trânsito depende da adoção de comportamentos responsáveis por parte de todos os usuários das vias. Por isso, a educação para o trânsito, quando trabalhada de forma contínua, pode contribuir para a formação, a médio e longo prazo, de cidadãos mais conscientes e comprometidos com a preservação da vida.

De tal maneira, a promoção de campanhas educativas, inclusive com a participação das escolas nesse processo são fundamentais para fortalecer a cultura de segurança viária. Ao discutir o trânsito no contexto dos ambientes escolares, que se configuram também em importante campo de atuação dos profissionais de Geografia, os estudantes têm a oportunidade de refletir sobre a cidade em que vivem e sobre os desafios relacionados à mobilidade urbana. Há de considerar que o processo contribui para que os jovens desenvolvam uma visão mais crítica e participativa em relação à organização do espaço urbano. Sobre este assunto, vale ressaltar a iniciativa da Prefeitura Municipal de Ituiutaba, em 2025, ao promover ações

de conscientização no trânsito por meio da campanha Maio Amarelo (Prefeitura Municipal de Ituiutaba, 2025). Esta iniciativa envolveu ações implementadas tanto nas ruas quanto nas escolas.

Em iniciativas desta natureza, a Geografia pode desempenhar um papel importante na construção de uma consciência coletiva sobre o trânsito. Ao analisar as relações entre sociedade, território e mobilidade, essa área do conhecimento possibilita compreender que os problemas de circulação nas cidades não são apenas questões técnicas, mas também refletem escolhas sociais, econômicas e políticas. Retomando as ideias de Santos (2008), compreender o espaço urbano é compreender as relações que estruturam a sociedade.

Portanto, discutir o trânsito em Ituiutaba a partir de uma perspectiva geográfica permite ampliar o entendimento sobre os desafios da mobilidade urbana e sobre a necessidade de promover mudanças no comportamento da população. No contexto atual, a conscientização para um trânsito mais seguro e eficiente depende da integração entre planejamento urbano, políticas públicas e educação cidadã, para além de aspectos estritamente técnicos. Nesse sentido, a Geografia apresenta potencial para contribuir para o aperfeiçoamento do trânsito e da segurança viária e melhoraria da qualidade de vida da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar a dinâmica do trânsito urbano no município de Ituiutaba-MG, a partir de uma perspectiva geográfica, considerando aspectos relacionados à mobilidade urbana, à segurança viária e à organização do espaço urbano. Ao longo da pesquisa, foi possível compreender que o trânsito constitui um fenômeno complexo, que ultrapassa a dimensão técnica da circulação de veículos, envolvendo fatores sociais, culturais, econômicos e espaciais.

A análise evidenciou que o crescimento da frota de veículos, especialmente motocicletas, aliado à expansão urbana e à concentração de atividades na área central, tem contribuído para a intensificação dos fluxos e para o aumento dos conflitos no sistema viário. Além disso, foram identificadas limitações relacionadas à infraestrutura, à sinalização e à organização das vias, bem como à adoção de intervenções pontuais que, embora busquem solução imediata, nem sempre consideram de forma integrada a dinâmica do trânsito.

Nesse contexto, destaca-se que os problemas relacionados ao trânsito em Ituiutaba não podem ser atribuídos exclusivamente ao comportamento dos usuários, mas também à forma como o espaço urbano foi historicamente produzido e planejado. Dessa forma, a Geografia se mostra fundamental para compreender essas relações, ao possibilitar uma análise integrada entre sociedade e espaço.

A partir das análises realizadas, algumas proposições se mostram relevantes. Em primeiro lugar, ressalta-se a necessidade de fortalecimento do planejamento urbano integrado, considerando o trânsito como elemento estruturante da organização da cidade. Torna-se fundamental que o Plano de Mobilidade Urbana do município seja efetivamente implementado e constantemente atualizado, acompanhando as transformações urbanas recentes.

Além disso, evidencia-se a importância da realização de estudos técnicos mais aprofundados antes da implementação de intervenções no sistema viário, de modo a evitar soluções pontuais que possam gerar impactos negativos em outras áreas da cidade. A adoção de medidas baseadas em análises de fluxo, organização espacial e características das vias pode contribuir para maior eficiência e segurança.

Outro aspecto fundamental refere-se à melhoria e padronização da sinalização viária, aliada à sua manutenção periódica, garantindo maior clareza e organização da

circulação. Soma-se a isso a necessidade de fortalecimento da fiscalização, não apenas em caráter punitivo, mas como parte de uma política mais ampla de gestão do trânsito.

Destaca-se, ainda, o papel essencial da educação para o trânsito como estratégia de transformação a médio e longo prazo. A promoção de campanhas educativas permanentes, bem como a inserção do tema no ambiente escolar, pode contribuir para a formação de cidadãos mais conscientes, estimulando práticas mais responsáveis no uso do espaço urbano.

Ademais, é importante incentivar políticas voltadas à mobilidade urbana mais sustentável e inclusiva, com maior valorização dos pedestres, ciclistas e do transporte coletivo, visando à construção de uma cidade mais acessível e segura para todos.

Por fim, conclui-se que a melhoria das condições de trânsito em Ituiutaba depende de uma atuação articulada entre planejamento urbano, gestão pública, educação e participação social. Nesse sentido, a Geografia desempenha papel fundamental ao oferecer instrumentos de análise e interpretação que contribuem para a compreensão da realidade e para a proposição de soluções mais adequadas.

Dessa forma, espera-se que este trabalho possa contribuir para o debate sobre o trânsito e a segurança viária no município, incentivando a adoção de medidas que promovam um espaço urbano mais organizado, seguro e humanizado, refletindo diretamente na qualidade de vida da população.

Referências

ALVES NETO, Fausto Amador. **Trânsito e mobilidade urbana**: utilização de geotecnologias para espacialização de acidentes em Ituiutaba/MG. 2016. 123 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016. DOI <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2016.557>.

AMVAP. Semttram promove melhorias no trânsito de Ituiutaba. **AMVAP**. 2019. Disponível em: <https://www.amvapmg.org.br/1/semttram-promove-melhorias-no-transito-de-ituiutaba/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal, 1997.

CAMILA, Tainá. Vítima de grave acidente em Ituiutaba é transferida de helicóptero. **Regionalzão**, 2026. Disponível em: <https://regionalzao.com.br/ocorrencias/vitima-de-grave-acidente-em-ituiutaba-e-transferida-de-helicoptero/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

COLAS, Joanès. **Mobilidade urbana dos moradores de bairros periféricos de Ituiutaba-MG**: um estudo a partir de conjuntos habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida. 2025. 102 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Ituiutaba, 2025. DOI <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2025.489>.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. **Levantamento de acidentes em cruzamentos urbanos de Ituiutaba**. Belo Horizonte: CBMMG.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORREIO DE SANTA VITÓRIA. Acidente de trânsito termina com capotamento em cruzamento de Ituiutaba. **Correio de Santa Vitória**. 2026a. Disponível em: <https://correiosantavitoria.com.br/2026/01/07/acidente-de-transito-termina-com-capotamento-em-cruzamento-de-ituiutaba/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

CORREIO DE SANTA VITÓRIA. Motociclista fica ferida em acidente entre moto e carro em Ituiutaba. **Correio de Santa Vitória**. 2026b. Disponível em: <https://correiosantavitoria.com.br/2026/03/06/motociclista-fica-ferida-em-acidente-entre-moto-e-carro-em-ituiutaba>. Acesso em: 10 mar. 2026.

Seguro DPVAT. 75% das indenizações foram para homens. Disponível em: <https://www.gaz-.com.br/homens-recebem-75-das-indenizacoes-do-dpvat>

FERREIRA, Andressa Cristina O.; MIYAZAKI, Vitor K. Morfologia urbana, estruturação da cidade e tipologias intraurbanas: contribuições para o estudo das cidades de porte médio do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 7., 2024, São Paulo. **Anais [...]** São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2024. p. 1-18.

G1. Adolescente fica presa às ferragens após batida entre carro e caminhonete em Ituiutaba. **G1**, 21 jul. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2025/07/21/video-adolescente-fica-presas-as-ferragens-apos-batida-entre-carro-e-caminhonete-em-ituiutaba.ghtml>. Acesso em: 19 fev. 2026.

GOLD, Philip Anthony. **Segurança de trânsito: aplicações de engenharia para reduzir acidentes**. São Paulo: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2006.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

JORGE, Rafael Marchiori S. D.; MIYAZAKI, Vitor K. Análise sobre os impactos do

Programa Minha Casa Minha Vida na cidade de Ituiutaba-MG. **Revista Geoece**, v. 8, p. 87-103, 2020. Disponível em: <https://revistas.uece.br/index.php/GeoUECE/article/view/4469>. Acesso em: 02 fev. 2026.

MINAS GERAIS. **Secretaria de Estado de Saúde**. Dados sobre acidentes de transporte terrestre. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais, 2024.

MINAS GERAIS. **Observatório de Segurança Pública**. Estatísticas de acidentes de trânsito. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2024.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. Morfologia urbana e estruturação da cidade em Ituiutaba-MG: análise das transformações no período 2000-2018. **Brazilian Geographical Journal**, v. 8, p. 23-39, 2018. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/50591>. Acesso em: 02 fev. 2026.

MIYAZAKI, Vitor Koiti; BATELLA, Wagner Barbosa; REOLON, Cleverson Alexsander. Limiares urbanos: uma perspectiva analítico-comparativa das dinâmicas urbano-regionais do Brasil. **Espaço Aberto**, v. 14, p. 237-260, 2024. DOI: <https://dx.doi.org/10.36403/espacoaberto.2024.63307>.

MIYAZAKI, Vitor Koiti; MAGRINI, Maria Angélica Oliveira. Ituiutaba. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A periferia urbana na cidade em fragmentação socioespacial**. Rio de Janeiro: Consequência, 2025, v. 1, p. 527-536.

NEPOMUCENO, Airton Batista Costa Neto; MIYAZAKI, Vitor Koiti. Produção do espaço urbano e regularização fundiária: considerações a partir do estudo de Ituiutaba-MG. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 21, n. 75, p. 251-263, 2020. DOI: <https://doi.org/10.14393/RCG217552501>.

PENARIOL, Rafael Zanetoni. **Análise do sistema de transporte público gratuito em Ituiutaba-MG**. 2025. 117 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2025. DOI <https://doi.org/10.14393/ufu.di.2025.258>.

Prefeitura Municipal de Ituiutaba. Prefeitura de Ituiutaba promove ações de conscientização no trânsito com campanha Maio Amarelo; confira a programação. **Prefeitura Municipal de Ituiutaba**. 5 maio 2025. Disponível em: <https://www.ituiutaba.mg.gov.br/?id=13976>. Acesso em: 20 fev. 2026.

SANTOS, Gabriel Cardoso; MIYAZAKI, Vitor Koiti. Concentração de estabelecimentos em Ituiutaba-MG e Jataí-GO: contribuições a partir do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos do Censo Demográfico 2022 do IBGE.

In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 18., 2024, Niterói. **Anais [...]** Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2024. p. 1-22.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2008.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE ITUIUTABA. **Intervenções em vias com maior risco de acidentes**. Ituiutaba: Prefeitura Municipal.

SILVA, Daniel de Araújo. **Do acesso à calçada ao acesso à cidade**: acessibilidade na mobilidade urbana em Ituiutaba-MG. 2017. 210 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Ituiutaba, 2017. DOI <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2017.311>.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, n. 16, jul./dez., p.20-45, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1517-45222006000200003>.

TEIXEIRA, João Paulo; MIYAZAKI, Vitor Koiti. O geomarketing como apoio a empreendedores da atividade de supermercados de vizinhança em Ituiutaba, Minas Gerais. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE COMÉRCIO E CIDADE, 9., 2025, Uberlândia, MG. **Anais [...]**. Recife: Even, 2025. p. 1-17.

TUDO EM DIA. Mulher de 60 anos é atropelada na Avenida 17, em Ituiutaba. **Tudo Em Dia**, 18 maio 2021. Disponível em: <https://www.tudoemdia.com/mulher-de-60-anos-e-atropelada-na-avenida-17-em-ituiutaba>. Acesso em: 19 fev. 2026.

V9 VITORIOSA. Capotamento de veículo de passeio é registrado na região central de Ituiutaba. **V9 Vitoriosa**, 12 jan. 2026. Disponível em: <https://v9vitoriosa.com.br/capotamento-de-veiculo-de-passeio-e-registrado-na-regiao-central-de-ituiutaba>. Acesso em: 19 fev. 2026.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac, 2013.