

**RESUMO**

Os equipamentos e eventos culturais urbanos constituem elementos relevantes para a criação, manifestação e difusão de práticas socioculturais, desempenhando papel significativo na dinâmica das cidades. Além de sua dimensão simbólica, esses elementos influenciam diretamente o funcionamento do espaço urbano, especialmente no que se refere à mobilidade. Em Montes Claros/MG, a realização contínua de eventos e a presença de equipamentos culturais ao longo do ano interferem nos fluxos urbanos, sobretudo na área central. Este estudo tem como objetivo analisar a dinâmica do trânsito urbano a partir desses elementos, com ênfase no centro histórico, buscando compreender sua relação com a organização espacial. Para isso, foram identificados os equipamentos urbanos, festas e eventos culturais existentes na cidade por meio de levantamento bibliográfico e documental, coleta de dados em bases secundárias e realização de trabalho de campo, com observação das condições viárias, registros fotográficos e análise dos fluxos de trânsito nos períodos de realização dos eventos. Os resultados indicam que tais atividades se configuram como polos geradores de viagem, impactando diretamente o tráfego urbano e evidenciando a necessidade de integração entre planejamento da mobilidade e políticas culturais.

Palavras-chave: espaço urbano; trânsito; organização espacial; eventos culturais; polo gerador de viagem.

ABSTRACT

Urban cultural facilities and events constitute relevant elements for the creation, expression, and dissemination of sociocultural practices, playing a significant role in the dynamics of cities. Beyond their symbolic dimension, these elements directly influence the functioning of urban space, especially with regard to mobility. In Montes Claros, Minas Gerais, the continuous occurrence of events and the presence of cultural facilities throughout the year interfere with urban flows, particularly in the central area. This study aims to analyze the dynamics of urban traffic generated by these elements, with emphasis on the historic center, seeking to understand their relationship with spatial organization. To this end, urban facilities, festivals, and cultural events in the city were identified through bibliographic and documentary research, data collection from secondary sources, and fieldwork involving observation of road conditions, photographic records, and analysis of traffic flows during the periods in which the events took place. The results indicate that such activities function as trip generation hubs, directly impacting urban traffic and highlighting the need for integration between mobility planning and cultural policies.

Keywords: urban space; traffic; spatial organization; cultural events; trip generation hub



RESUMEN

Los equipamientos y eventos culturales urbanos constituyen elementos relevantes para la creación, manifestación y difusión de prácticas socioculturales, desempeñando un papel significativo en la dinámica de las ciudades. Además de su dimensión simbólica, estos elementos influyen directamente en el funcionamiento del espacio urbano, especialmente en lo que se refiere a la movilidad. En Montes Claros, Minas Gerais, la realización continua de eventos y la presencia de equipamientos culturales a lo largo del año interfieren en los flujos urbanos, sobre todo en el área central. Este estudio tiene como objetivo analizar la dinámica del tránsito urbano a partir de estos elementos, con énfasis en el centro histórico, buscando comprender su relación con la organización espacial. Para ello, se identificaron los equipamientos urbanos, fiestas y eventos culturales existentes en la ciudad mediante revisión bibliográfica y documental, recopilación de datos en fuentes secundarias y trabajo de campo, con observación de las condiciones viales, registros fotográficos y análisis de los flujos de tránsito durante los períodos de realización de los eventos. Los resultados indican que tales actividades se configuran como polos generadores de viajes, impactando directamente el tráfico urbano y evidenciando la necesidad de integración entre la planificación de la movilidad y las políticas culturales.

Palabras Clave: espacio urbano; tránsito; organización espacial; eventos culturales; polo generador de viajes.

1.INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea configura-se como um sistema complexo de territorialidades, sofrendo alterações a partir da atuação de diversos agentes nos processos de produção e reprodução da vida urbana através de suas ações sobre o espaço (DE JESUS, 1997). Trata-se de processos sociais, econômicos e culturais que influenciam a forma como o poder público planeja e intervém no espaço geográfico, em resposta às demandas da população, como moradia, mobilidade, segurança e acesso à cultura.

Nesse sentido, o espaço urbano não deve ser compreendido apenas como suporte físico das atividades humanas, mas como resultado de relações sociais em permanente transformação. Conforme Henri Lefebvre (1991), o espaço deve ser compreendido como um produto social, construído a partir das relações e práticas desenvolvidas na sociedade.

Os arranjos produtivos urbanos são estruturados a partir do planejamento e das decisões político-institucionais, articuladas às lógicas socioeconômicas e territoriais. Nesse contexto, os sistemas de transporte desempenham papel fundamental, uma vez que interferem diretamente no ordenamento territorial e na organização dos fluxos urbanos.

Sobretudo a partir das décadas de 1970 e 1980, a estrutura espacial brasileira passou por transformações significativas, impulsionadas pela expansão urbana, pela diversificação dos modais de transporte e pela implantação de grandes empreendimentos, alterando as formas de uso e ocupação do solo.

Uma característica presente em grande parte das cidades brasileiras é a concentração de atividades profissionais em pontos estratégicos da cidade, normalmente locais de fácil acesso e próximos às demandas de serviços, materiais e das vias de escoamento principais (REIS; PAMBOUKIAN, 2017). Estes pontos de centralização intensificam a geração de viagens para



atender os seus usuários, sobretudo nos ditos horários de pico, contribuindo para a sobrecarga do sistema viário.

Sob essa perspectiva, a mobilidade urbana deve ser analisada considerando a interação entre os elementos fixos e os fluxos que estruturam o espaço. Conforme Santos (2006), o espaço geográfico é um meio técnico-científico-informacional, resultado da articulação entre sistemas de objetos e sistemas de ações, o que evidencia a dinâmica entre infraestrutura e práticas sociais.

Em Montes Claros/MG, observa-se a presença de equipamentos e eventos culturais ao longo do ano, os quais influenciam diretamente os fluxos urbanos e a dinâmica do trânsito, especialmente diante das mudanças exigidas durante determinados períodos do ano.

Neste contexto, questiona-se: onde estão localizados os equipamentos e eventos culturais na cidade e como o trânsito se comporta em seus entornos? Busca-se identificar quais desses elementos podem ser considerados polos geradores de viagem e analisar suas implicações na organização e gestão do trânsito urbano.

O objetivo deste estudo é analisar a dinâmica dos fluxos no trânsito urbano de Montes Claros gerados a partir dos equipamentos e eventos culturais, com ênfase no centro histórico.

A pesquisa foi estruturada em quatro etapas complementares. Inicialmente, realizou-se revisão bibliográfica e documental acerca dos conceitos de mobilidade urbana, polos geradores de viagem, produção do espaço e cultura urbana, buscando estabelecer o embasamento teórico necessário para a análise da dinâmica urbana. Nessa etapa, os referenciais teóricos bcontribuíram para a compreensão das relações entre circulação, organização espacial e eventos culturais.

Na segunda etapa, foi realizada a coleta de dados secundários em bases oficiais, especialmente do IBGE e da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), além de informações obtidas junto à gestão municipal, permitindo identificar o crescimento da frota de veículos, a dinâmica urbana local e os principais eventos culturais realizados na cidade.

Posteriormente, desenvolveu-se o trabalho de campo, especialmente no centro histórico de Montes Claros, composto por visitas técnicas, observação direta, registros fotográficos e análise das condições viárias nos períodos de realização dos eventos culturais.

Por fim, foram elaborados mapas temáticos e realizadas análises espaciais dos fluxos urbanos associados aos equipamentos e eventos culturais, buscando relacionar sua localização com os impactos observados na mobilidade urbana. A articulação entre dados empíricos, análise espacial e referencial teórico possibilitou compreender como esses eventos atuam como polos geradores de viagem e interferem na organização do espaço urbano.



O estudo é importante para compreender como a dimensão cultural interfere na mobilidade urbana, contribuindo para o planejamento territorial e para a formulação de estratégias de mitigação dos impactos no trânsito.

2. TRÂNSITO E ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Os sistemas de transporte desempenham papel fundamental na estruturação do espaço urbano, pois são fatores condicionantes da ocupação territorial, mostram aspectos do crescimento econômico-social e são vias de circulação de pessoas e mercadorias.

O desenvolvimento das sociedades esteve historicamente associado à evolução dos sistemas de transporte, desde sua busca por alimentos, a necessidade de viagens cada vez mais longínquas, trocas comerciais entre diferentes regiões, processo historicamente sustentado pela evolução dos sistemas de transporte. A ordenação dos territórios urbanos segue a estruturação das vias de transportes, podendo uma ocupação ser realizada a partir da implantação dessas vias de transportes ou o contrário, quando se dá primeiro a ocupação territorial e posteriormente a estruturação das vias, ou mesmo quando os deslocamentos se dão a partir da estrutura viária (LOPES JÚNIOR, 2012).

Um dos desafios questionados hoje em dia é a qualidade de vida nos centros urbanos, aspecto que sofre diversas mudanças devido ao crescimento da população urbana e os consequentes problemas sociais e ambientais trazidos por ela. Os problemas advindos do trânsito, como congestionamentos, defasagem do transporte público, aumento do número de veículos individuais nas ruas, são fatores que fazem o trânsito urbano tornar-se um fator de degradação da qualidade de vida urbana (SILVA; FRANCISCHINI; PINHEIRO, 2017).

O número de veículos presentes no trânsito das cidades brasileiras é cada vez maior, especialmente nas grandes capitais e regiões metropolitanas, o que faz com que a estrutura viária já não apresente características para comportar essa grande quantidade de veículos (REIS; PAMBOUKIAN, 2017).

Dados mais recentes da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) indicam que a frota nacional continua em crescimento, ultrapassando os 120 milhões de veículos em 2025, evidenciando a continuidade da tendência de aumento e reforça os desafios relacionados à mobilidade urbana no país.

Uma análise dos relatórios anuais do Senatran para a contabilização da frota de veículos nacional permite apurar esse crescimento no número de veículos no trânsito brasileiro ao longo dos últimos 20 anos.

Em 2005, a frota nacional era composta por 42.071.961 veículos, dos quais 26.309.256 correspondiam a automóveis particulares, 6.934.150 a motocicletas e 335.170 a ônibus. Os demais



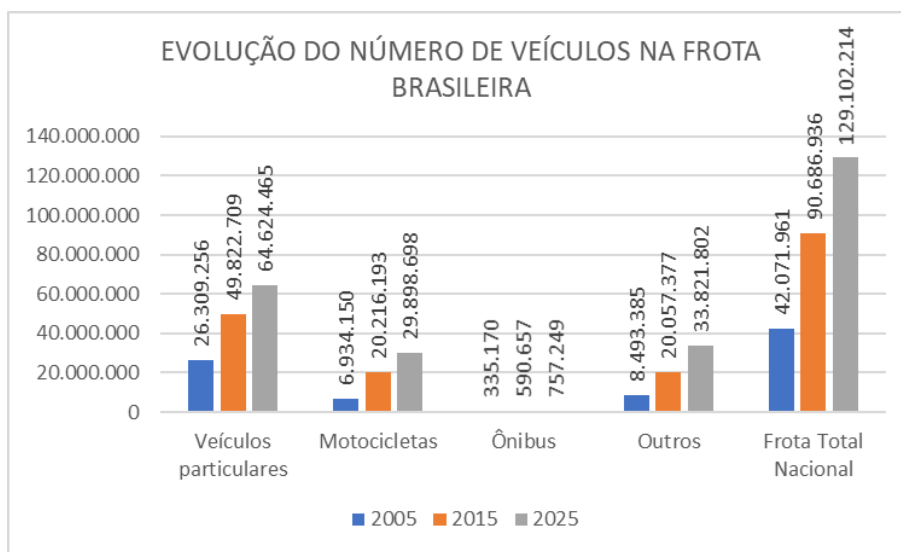
veículos, 8.493.385, eram referentes a caminhões, tratores, utilitários, bonde, quadriciclos e outros modelos (BRASIL, 2026).

Em dezembro de 2015, a frota brasileira atingiu 90.686.936 veículos, incluindo 49.822.709 automóveis particulares, 20.216.193 motocicletas e 590.657 ônibus. O quantitativo restante (20.057.377) abrangia caminhões, tratores, utilitários, bondes, quadriciclos e outras categorias veiculares (BRASIL, 2026).

Em dezembro de 2025, a frota de veículos no Brasil atingiu 129.102.214 unidades, das quais 64.624.465 eram automóveis particulares, 29.898.698 motocicletas e 757.249 ônibus. A parcela remanescente (33.821.802) incluía caminhões, tratores, utilitários, bondes, quadriciclos e demais categorias de veículos (BRASIL, 2026).

Para o período analisado, no intervalo de 10 anos entre 2005 e 2015, houve um crescimento de 115,55% da frota nacional. Entre 2015 e 2025, o crescimento da frota total ficou em 42,36%. Considerando o período de 20 anos (2005-2025), essa taxa chega a 206,86% no aumento da frota nacional de veículos (Figura 1).

Figura 1 - Gráfico da evolução da frota nacional de veículos - 2005 a 2025.



Fonte: Dados do SENATRAN. Elaboração da autora, 2026.

O crescimento do número total de veículos em circulação acarreta em problemas como congestionamentos, lentidão nas vias de maior demanda e a falta de estrutura da malha viária, que não está preparada para a quantidade exacerbada de tráfego. Essa situação problemática é acarretada pela deficiência de planejamento e gerenciamento adequados, pois a estrutura viária foi projetada para atender a um número de veículos menor do que o apresentado com o crescimento atual.

Diante do aumento populacional e expansão urbana, muda-se a maneira como o solo é ocupado. Esse processo de expansão e desenvolvimento urbano, com a conseqüente alteração da



configuração espacial e das vias de transporte, fez com que especialistas da área de urbanismo e afins criassem mecanismos e instrumentos reguladores do crescimento das cidades. A elaboração de Planos Diretores e Zoneamentos tem o intuito de regular a ocupação do solo e gerir a expansão das cidades.

O planejamento deve ser realizado por profissionais de áreas interdisciplinares, considerando não apenas os interesses da classe empresarial, mas da população local como um todo. O envolvimento de profissionais interdisciplinares é fundamental para considerar não somente o desenvolvimento, mas também para abordar aspectos relacionados à sustentabilidade, à cultura e os reais interesses da população regional (LOPES JÚNIOR, 2012).

2.1. Polos geradores de viagens

No Brasil, sobretudo nas décadas de 1970 e 1980, houve um número maior de empreendimentos sendo colocados em operação, trazendo impactos tanto positivos quanto negativos para o espaço urbano. Um dos impactos negativos se refere ao grande volume de viagens gerado para esses empreendimentos, conferindo a eles a denominação de Polos Geradores de Tráfego. No entanto, nos estudos posteriores relacionados aos empreendimentos, notou-se que os impactos iam além do aspecto do tráfego urbano e tinham características que abrangiam o desenvolvimento socioeconômico e de qualidade de vida da população (KNEIB; SILVA; PORTUGAL, 2010).

Assim, os empreendimentos que são responsáveis por atrair um grande número de viagens para ele, dos mais diversos modais de transporte, passaram a ser nomeados Polos Geradores de Viagem (PGV), na tentativa de nomear um conceito que abrangesse os impactos além da demanda de tráfego, direta ou indiretamente, que não é prevista para o uso e ocupação do solo.

O grande número de viagens para um empreendimento ou evento transforma-o em um vetor do tráfego urbano, gerando impactos principalmente no seu entorno, causando congestionamentos, alterações e sobrecarga na malha viária do entorno, reduzem o fluxo da via, modificações do uso do solo e dos modais de transporte (SILVA; FRANCISCHINI; PINHEIRO, 2017). Eventos também podem ser considerados PGV's, a partir do momento em que demandam, ainda que de forma temporária, de um volume de tráfego consideravelmente alto (MEURER et al., 2005).

Como embasado por Ramos (2007, p.11) "Os espaços dedicados à proposição de ações culturais e à preservação e divulgação das manifestações culturais têm ganhado espaço a olhos vistos, em todo o território nacional, bem como no exterior". Assim, é evidente a importância de equipamentos urbano-culturais, pois são peças fundamentais destinadas à criação, manifestação e transmissão de práticas socioculturais. Estes equipamentos urbanos e eventos culturais têm importância social e econômica para o espaço da cidade. Além de promover as perspectivas



culturais e tradicionais, atuam nas dinâmicas urbanas influenciando o comportamento da sociedade e refletem na economia, nos aspectos sociais e na configuração do trânsito urbano.

Abordando o conceito cultural a partir da perspectiva do turismo, Gómez e Rubio (1999) fazem apontamentos que colocam este turismo cultural como via para desenvolvimento da cidade, mas que há uma inter-relação entre o oferecimento de transportes eficientes para atender a estes turistas. Os autores reforçam ainda que a implementação de um turismo cultural pode trazer uma renovação urbana melhorando a imagem da cidade, adoção e melhoria de serviços e equipamentos para atender tanto ao turista quanto ao residente, criação de empregos, ordenação urbana, melhoria da infraestrutura existente além de atrair novos serviços avançados e melhorar o bem-estar dos habitantes.

Como já abordado anteriormente, a implantação de um empreendimento capaz de ser PGV gera impactos diretos sobre a estrutura viária e o sistema de mobilidade urbana. Diante destas características, estudos prévios de impacto de vizinhança devem ser realizados para relacionar os possíveis impactos decorrentes do empreendimento, buscando estudar medidas mitigatórias a serem implantadas para atenuar os impactos negativos causados (SILVA; FRANCISCHINI; PINHEIRO, 2017).

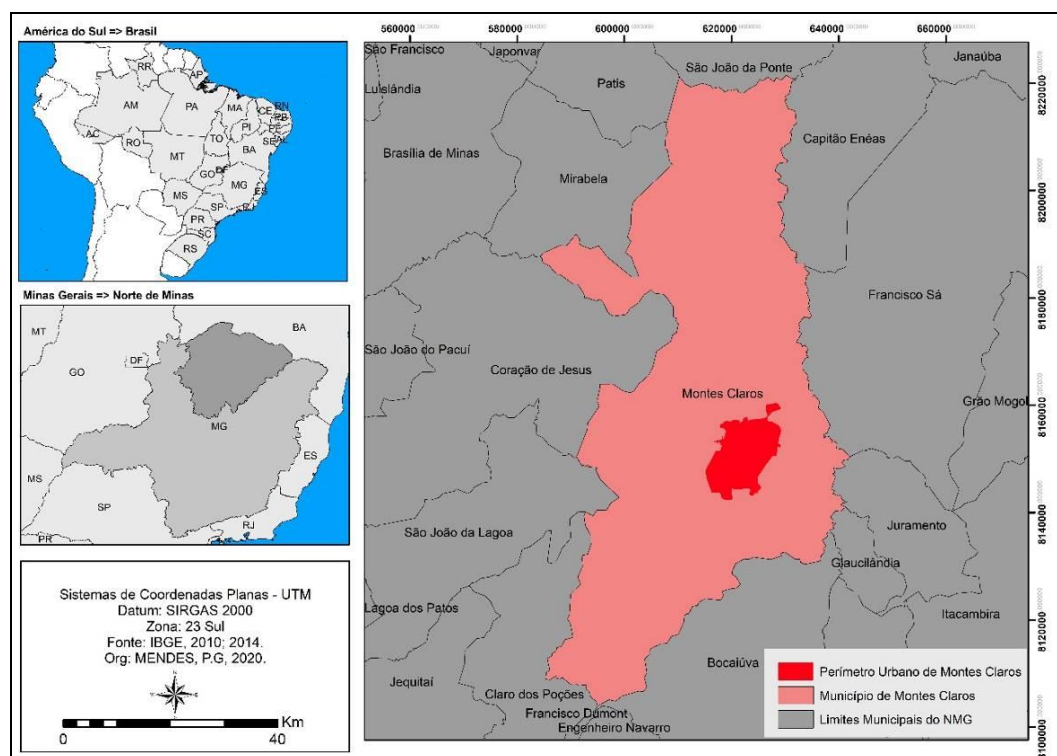
Para tanto, a legislação municipal deve contar com normas que instituem as diretrizes a serem tomadas, desde regulação do uso do solo urbano, com zoneamentos que indicam o local adequado para implantação de cada tipo de empreendimento, até as soluções posteriores ao funcionamento do PGV, para evitar a sobrecarga das vias e garantir a mobilidade urbana.

3. MONTES CLAROS E OS EVENTOS CULTURAIS

Localizada na região do Norte de Minas (Figura 2), a cidade de Montes Claros ocupa uma área de 3.568,941 Km² e possui população de 414.240 de acordo com o último Censo de 2022, e população estimada em 2025 de 437.601 de habitantes (IBGE, 2025a). Além da população fixa residente, atrai fluxos significativos de pessoas das cidades e regiões vizinhas pelo seu potencial econômico e diversidade de serviços e comércios oferecidos.



Figura 2 - Mapa de localização de Montes Claros-MG.



Fonte: Dados da pesquisa. Elaboração da autora, 2020.

É uma cidade polo regional e oferece serviços de saúde, educação, comércio, lazer, cultura e outros que atende estas outras cidades da região, gerando grande fluxo de pessoas e veículos em ambos os sentidos, de chegada e retorno. Montes Claros conta com uma infinidade de atrativos que movimentam a economia local. Além do potencial econômico, que atrai investidores dos mais diversos setores, a cidade conta com atrativos turísticos, representados nos seus Parques e reservas naturais, conjunto arquitetônico tombado, sítios arqueológicos, além das festividades e eventos culturais e artísticos ao longo do ano.

Montes Claros é considerada a cidade da arte e da cultura, tendo em sua formação cultural uma diversidade muito grande, manifesta nas festividades, religiosidade, gastronomia, nos fazeres artesanais e na variada produção cultural (MONTES CLAROS, 2015). Com uma base cultural-tradicional muito forte, as principais festas e eventos culturais acontecem no seu centro histórico, berço de formação inicial da cidade.

Ao longo de todo o ano são realizados diversos eventos de caráter cultural e artístico na cidade, como a Festa Nacional do Pequi, o Salão Nacional de Poesia Psiu Poético, a semana cultural Igor Xavier, festivais de folclore, mostras de teatro e cinema, concursos regionais de canções, a exposição agropecuária juntamente com as festividades de aniversário da cidade, mas tem nas Festas de Agosto a mais expressiva festividade folclórica da região (MONTES CLAROS, 2015).

A festividade tem origem no culto ao Rosário e apresenta influências indígenas, africanas e portuguesas, representadas nos cortejos de Caboclinhos, Catopês e Marujos (Figura 3). Na segunda



quinzena do mês de agosto, durante cinco dias, os cortejos saem às ruas do Centro, reverenciando os santos padroeiros dos reinados: Nossa Senhora do Rosário, São Benedito e o Divino Espírito Santo (MONTES CLAROS, 2015).

Figura 3 - Grupos de Caboclinhos, Catopês e Marujos, respectivamente, durante os cortejos das Festas de Agosto.



Fonte: Acervo e compilação da autora, 2019.

Caldeira (2016) aponta que a festa é uma reprodução das comemorações da coroação de D. Pedro II e que, desde os tempos de Vila de Montes Claros, o festejo atrai gente das cidades vizinhas e mesmo de outros estados do Brasil. Os preparativos para a festa se iniciam em meados de abril/maio, com ensaios e visitas dos grupos às casas dos mordomos festeiros, mas é no mês de agosto propriamente que o festejo passa a ocupar o Centro da cidade, enfeitando com suas fitas coloridas e desfilando sua tradição pelas ruas.

3.1. O trânsito em Montes Claros

Assim como a maior parcela das cidades brasileiras, Montes Claros também teve seu processo de urbanização acelerado a partir dos anos 1970, aqui sendo justificado pela ampliação do setor de serviços e principalmente investimentos na criação de um setor industrial, fatores que contribuíram consideravelmente para a expansão urbana (FRANÇA, 2007).

A expansão populacional e o conseqüente crescimento urbano favoreceram a criação de novos loteamentos e o deslocamento da população, antes concentrada nas áreas centrais, para periferias cada vez mais dispersas no tecido urbano e distantes entre si. Esse processo passou a demandar uma malha viária e sistemas de transporte capazes de atender às novas distâncias urbanas.

Diante desta nova configuração urbana e o aumento cada vez maior da demanda por uma estrutura de transportes eficiente para vencer as distâncias solicitadas, foram necessárias mudanças nas leis que gerem e regulam a ocupação do solo urbano, visando melhor distribuição no uso e ocupação do solo, bem como estudos de interferência na malha viária urbana, visando melhorias da infraestrutura existente e minimização de problemas futuros (CANAN, 2014).



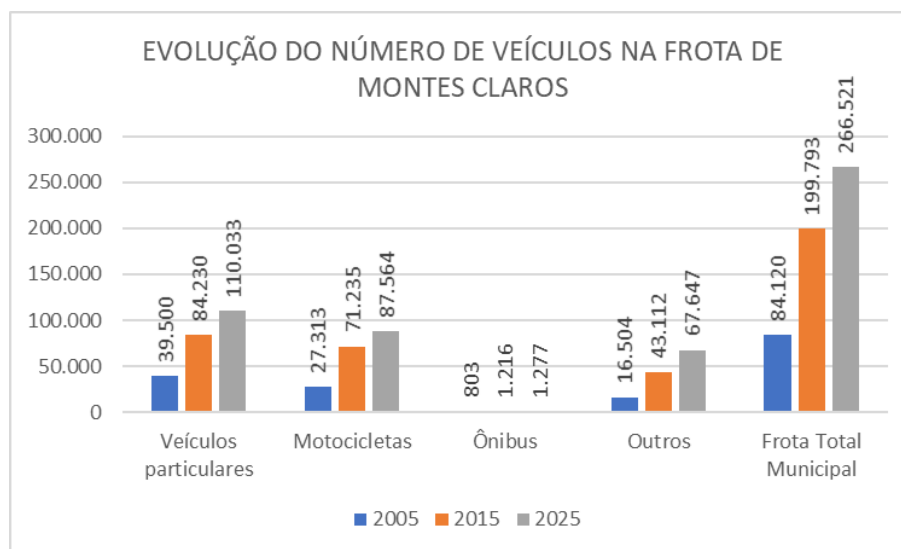
No período analisado entre 2005 e 2025, observa-se expressivo crescimento da frota de veículos em Montes Claros, acompanhando a tendência nacional. Dados da Secretaria Nacional de Trânsito indicam que, em 2005, a cidade possuía uma frota total de 84.120 veículos, dos quais 39.500 correspondiam a automóveis particulares, 27.313 a motocicletas e 803 a ônibus. A parcela remanescente, composta por 16.504 veículos, abrangia caminhões, utilitários, tratores e outras categorias veiculares (BRASIL, 2026).

Em 2015, a frota municipal atingiu 199.793 veículos. Desse total, 84.230 eram automóveis particulares, 71.235 motocicletas e 1.216 ônibus. Os demais 43.112 veículos correspondiam a outras modalidades de transporte, incluindo caminhões, utilitários, tratores e outros veículos (BRASIL, 2026).

Já em dezembro de 2025, a frota total de veículos em Montes Claros alcançou 266.521 unidades. Dentre elas, 110.033 eram automóveis particulares, 87.564 motocicletas e 1.277 ônibus. O quantitativo restante, correspondente a 67.647 veículos, incluía caminhões, micro-ônibus, tratores, utilitários e outras categorias veiculares (BRASIL, 2026).

Considerando o intervalo analisado, verifica-se que entre 2005 e 2015 houve crescimento de 137,50% na frota de veículos do município (Figura 4). Entre 2015 e 2025, o aumento registrado foi de 33,39%. No acumulado entre 2005 e 2025, o crescimento da frota total em Montes Claros atingiu 216,83%.

Figura 4 - Gráfico da evolução da frota de veículos em Montes Claros, 2005 a 2025.



Fonte: Dados do SENATRAN. Elaboração da autora, 2026.

Observa-se, ainda, que a taxa de crescimento mais considerável foi no número de motocicletas – aumento de 220,59% entre 2005 e 2025 -, enquanto o número de veículos particulares aumentou 178,56% e entre os ônibus a taxa foi de 59,02%.

Tal disparidade no número de motocicletas pode ser explicada pelo acesso mais facilitado a esse modal de transporte, especialmente em razão do menor custo de aquisição e manutenção



quando comparado ao automóvel. Outro fator que contribui para essa dinâmica é a utilização da motocicleta como alternativa de mobilidade urbana e instrumento de trabalho, sobretudo em serviços de transporte e entregas por aplicativos.

A presença cada vez maior de motoristas e entregadores de aplicativos também explica esse aumento. Até o ano de 2016 havia certa estabilidade no número de trabalhadores por aplicativo, mas a partir dessa data e sobretudo durante o ano de 2020, houve um aumento de 39,20% no número de entregadores utilizando motocicleta como meio de transporte (MANZANO, KREIN, 2020).

Entre os anos de 2022 e 2024, o IBGE estima um aumento de cerca de 25,4% do número de trabalhadores de aplicativos, sejam eles para serviço de transporte de pessoas ou entrega de comidas, produtos ou serviços gerais. O número de condutores no país que utilizavam motocicleta chegava a 1,1 milhão em 2024 (IBGE, 2025b).

A pandemia de COVID-19 que assolou o mundo é tida para Manzano e Krein (2020) como um dos fatores que contribuiu para essa mudança nos serviços por aplicativos e o consequente aumento de trabalhadores no ramo das entregas *delivery*.

3.2. Os polos geradores de viagens em Montes Claros

Apesar da grande riqueza em se tratando da produção artística e cultural da cidade, Montes Claros ainda conta com poucos espaços físicos oferecidos para receber estas manifestações ou ainda, quando há, se encontram em condições debilitadas.

O Centro de Educação e Cultura Hermes de Paula (Figura 5) é o principal local da realização das exposições de arte e cultura na cidade. Além do Centro Cultural, existem outros espaços na cidade com a função de realizar ou resguardar as expressões artísticas e culturais. O Corredor Cultural Padre Dudu, concebido no conjunto arquitetônico histórico da cidade, é palco de realização de festividades e abriga em um dos prédios do seu conjunto, o Museu Regional do Norte de Minas, implantado pela UNIMONTES com o objetivo de preservar a memória cultural da região.



Figura 5 - Centro Cultural Hermes de Paula.



Fonte: Jornal Montes Claros, 2019. Disponível em: <https://jornalmontesclaros.com.br/2019/05/02/montes-claros-centro-cultural-hermes-de-paula-homenageia-as-grandes-personalidades-da-historia-de-montes-claros/>.

As festas populares que acontecem na cidade são realizadas em espaços públicos, como praças e mesmo nas ruas e avenidas. Como a exemplo das Festas de Agosto, a Festa Nacional do Pequi e o carnaval de rua, este sendo realizado em locais diferentes a cada dia do feriado nomeado (MONTES CLAROS, 2015). Os eventos fechados ocorrem sobretudo no Centro Cultural e os shows musicais de grande porte são realizados no Parque de Exposições João Alencar Ataíde ou no estacionamento sul do Montes Claros Shopping.

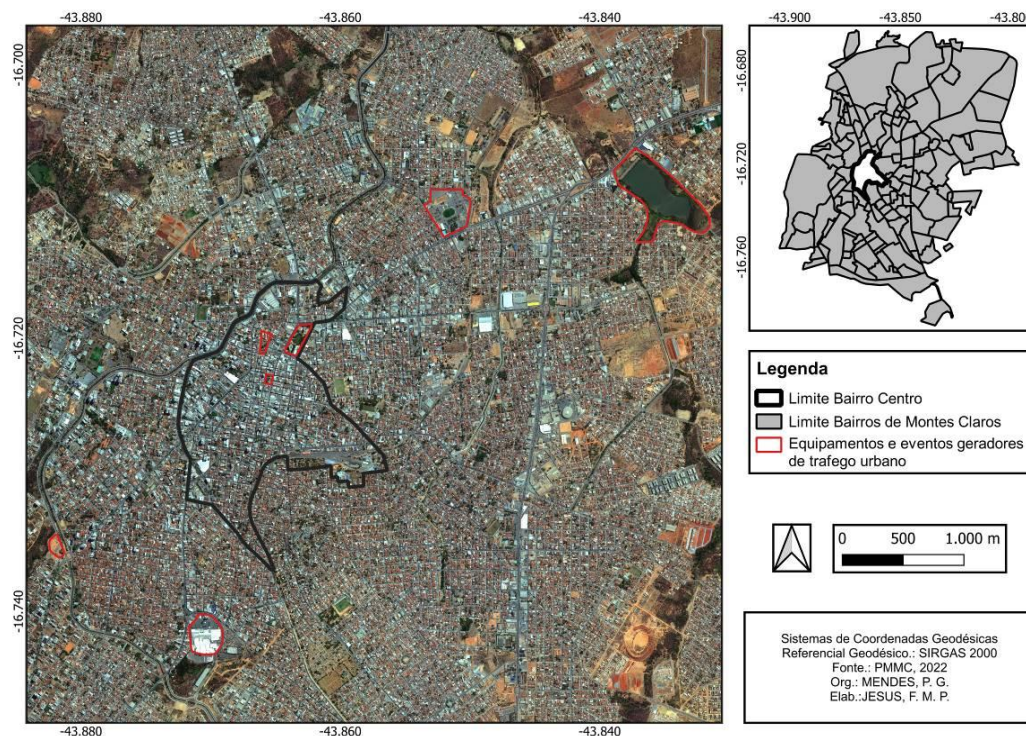
As festas atraem tanto a população local quanto de municípios vizinhos e até mesmo de outros estados. Proporcionam entretenimento para a população, mas se tornam, por isso, polos geradores de viagem.

Estes eventos atraem um grande número de visitantes, aumentando, assim, o número de viagens para um determinado local onde acontecem. Nos eventos realizados em espaço aberto, como as Festas de Agosto e Festa do Pequi, o trânsito é bloqueado em determinados pontos, sendo desviados para outras vias, que passam a suportar um fluxo superior ao habitual.

Diante da riqueza cultural manifesta em Montes Claros, foram identificados os equipamentos e eventos culturais da cidade (Figura 6). São estes equipamentos e eventos considerados geradores de viagem devido à alta participação da população, consequentemente aumentando o número de viagens geradas para eles e no entorno deles.



Figura 6 - Identificação das manchas onde se localizam/realizam os equipamentos/eventos de caráter cultural na cidade.



Fonte: Dados da pesquisa. Elaboração: MENDES, P. G; JESUS, F. M. P., 2023.

Os principais equipamentos urbanos destinados ao uso cultural estão localizados especialmente no centro histórico da cidade, no entorno da Praça da Matriz e Corredor Cultural. São, sobretudo, antigos casarões que foram tombados, restaurados e re-apropriados com nova destinação de uso, servindo de museus, casas de artesanatos e produtos típicos e servem de sede também para a Secretaria Municipal de Cultura.

É na Praça da Matriz que se encontra o Centro Cultural Hermes de Paula. A Praça ainda é o local onde acontece a feira tradicional de artesanato da Matriz, com feirantes que comercializam produtos diversos de artesanato, vestuário, comidas e bebidas. As barracas são dispostas na rua Doutor Veloso, em frente ao Centro Cultural, sendo que na época de Natal elas são dispostas no novo largo do Solar dos Sertões e acontece também em dias de semana.

Ademais os imóveis destinados ao uso cultural, os eventos culturais são realizados em praças espalhadas ao longo da cidade, como as Praças dos Jatobás, Doutor Carlos, Doutor Chaves (Praça da Matriz), a Praça de Esportes, no Parque de Exposições, no entorno da lagoa Curuay (Interlagos) ou nos shopping centers ou mesmo em ruas e avenidas bloqueadas durante o período de realização.

Devido à concentração dos principais eventos e equipamentos urbanos culturais ser locada no centro histórico da cidade, foram classificadas as ruas do entorno da mesma (Figura 7),

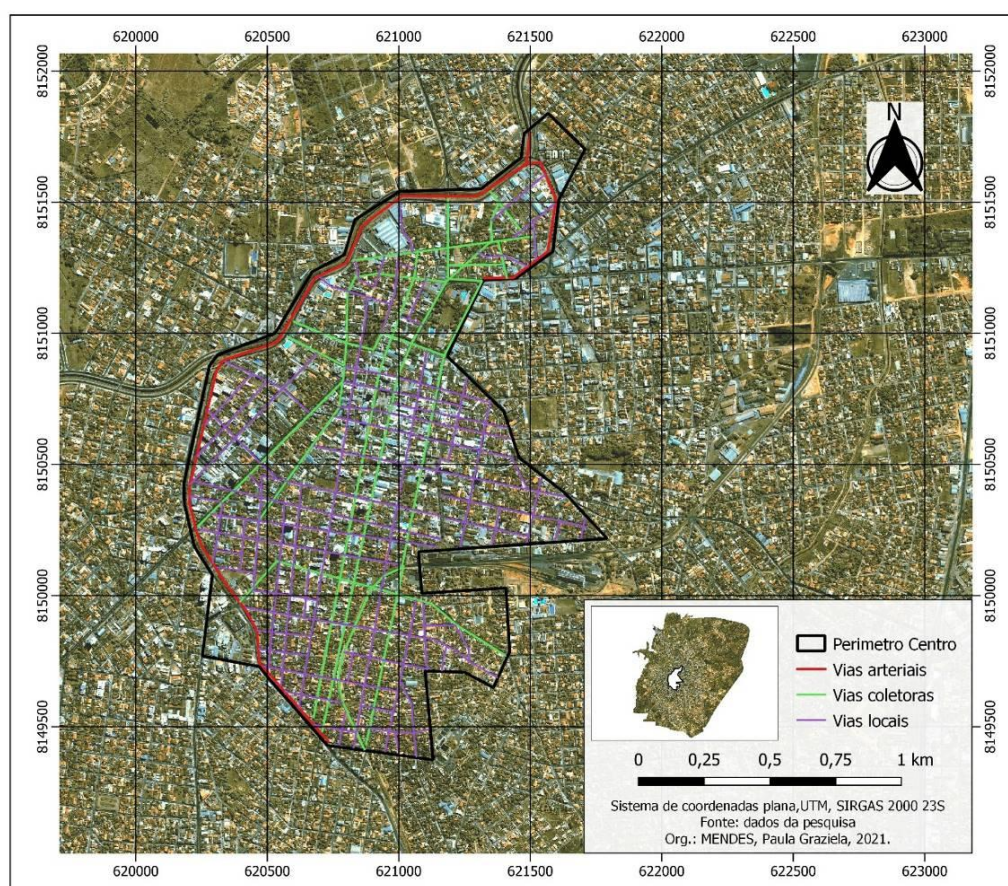


elencando-as em arterial, coletora ou local de acordo com as características apresentadas pelas mesmas.

A concentração dos eventos culturais no centro histórico evidencia um padrão de centralização funcional que intensifica os fluxos urbanos em áreas já consolidadas. Esse processo reforça a condição desses eventos como polos geradores de viagem, ao mesmo tempo em que revela limitações na capacidade da infraestrutura viária local.

Mais do que impactos pontuais sobre o trânsito urbano, esses eventos participam ativamente da produção do espaço, ao reconfigurarem temporariamente usos, fluxos e formas de apropriação do território. Tal dinâmica evidencia não apenas a centralidade cultural desses eventos, mas também as limitações da infraestrutura viária diante da intensificação dos deslocamentos urbanos.

Figura 7 - Classificação das vias do Centro de Montes Claros.



Fonte: Dados da pesquisa. Organização da autora, 2021.

O traçado urbano do Centro apresenta uma malha irregular, sem padrão definido. Apresenta trechos ortogonais combinados com trechos não ortogonais, quadras com padrões irregulares e vias ora de tráfego mais acentuado, como as de tráfego local, ora com as de trânsito menos intenso. Isso ocorre por a região ser a de origem da cidade, conservando o traçado urbano da época.



A Exposição Agropecuária (ExpoMontes) ocorre no período de junho/julho, juntamente com as festividades do aniversário da cidade. O público estimado nos dez dias de festa é de cerca de 400 mil pessoas, movimentando o trânsito em direção ao Parque de Exposições.

Dos eventos realizados no centro histórico, as Festas de Agosto são realizadas durante cinco dias do mês, com um público participante estimado em 7 mil pessoas por dia durante os dias de semana e 10 mil pessoas por dia durante o final de semana. Este grande público gera um número maior de veículos convergindo para o centro da cidade, onde se realiza a festa.

Durante as Festas de Agosto, o trânsito é impedido desde a Avenida Coronel Prates, na altura da Igreja do Rosário (Figura 8), até a Praça da Matriz. Enquanto acontecem os desfiles dos cortejos, outras ruas e avenidas também têm o trânsito impedido para seu andamento.

Figura 8 - Avenida Coronel Prates no período das Festas de Agosto. Bloqueio na altura da Igreja do Rosário, ponto de encontro dos grupos participantes da festa.

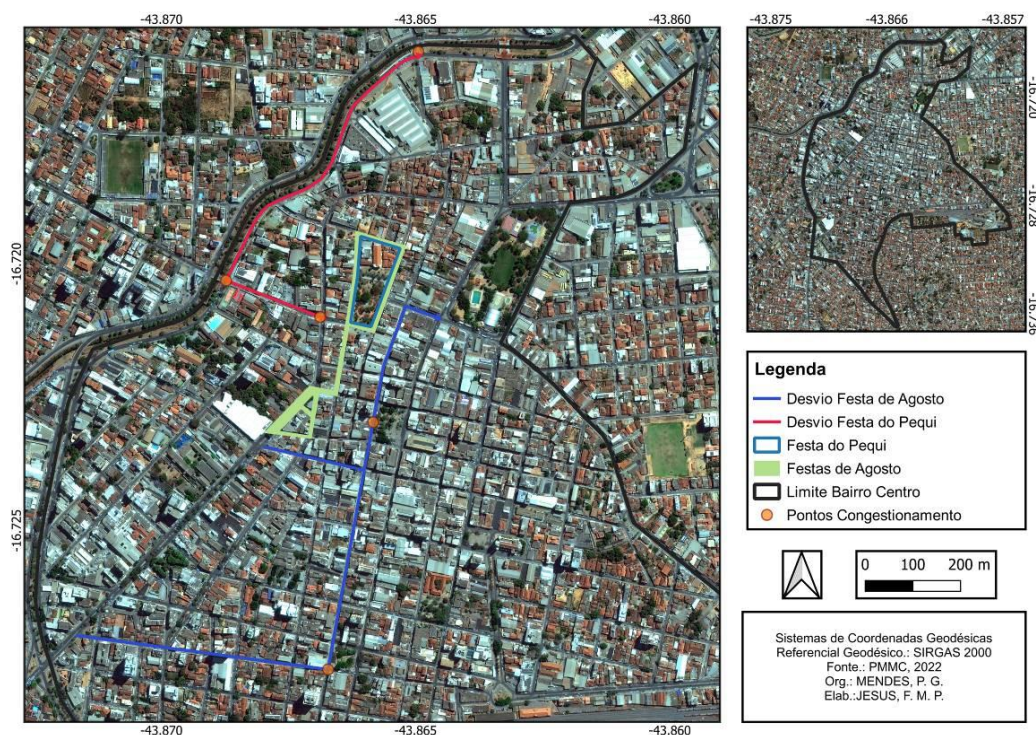


Fonte: acervo da autora, 2019.

Assim, o fluxo de trânsito é redirecionado pelas outras vias, especialmente o transporte coletivo, que passa a transitar pela Rua Coronel Altino de Freitas, passando pelas praças Coronel Ribeiro e Doutor Carlos (Figura 9).



Figura 9 - Análise dos pontos de bloqueio e desvio do trânsito durante a realização das festas no centro histórico de Montes Claros.



Fonte: Dados da pesquisa. Organização: MENDES, P. G; JESUS, F. M. P., 2023.

Durante a realização destes eventos, o trânsito do entorno destes locais é mudado, sendo impedido em alguns pontos e redirecionado para outras vias, recebendo um fluxo de veículos maior do que em períodos normais.

Nos dias de realização da Festa Nacional do Pequi, que ocorre atualmente na Praça da Matriz, o trânsito é bloqueado no entorno da mesma (Figura 10), levando o fluxo de veículos para outras vias do Centro, sobretudo desviando pela Avenida Santa Maria, caindo na Avenida José Corrêa Machado.



Figura 10 - Um dos pontos bloqueados na Praça da Matriz durante a realização da Festa do Pequi.



Fonte: acervo da autora, 2019.

Estas são avenidas que já possuem um fluxo alto de veículos, portanto a carga no trânsito aumenta ainda mais nos dias festivos, causando congestionamentos e maior duração no tempo de viagem. É possível observar um fluxo intenso de pessoas durante o dia todo em todas as regiões da cidade, especialmente nos locais com presença de equipamentos urbanos e quando do período de realização de festas e eventos na cidade. O tráfego de veículos é constante, tanto de viagens locais quanto intermunicipais ou interestaduais.

Observa-se que a concentração espacial desses eventos no centro histórico intensifica os conflitos entre mobilidade e uso do espaço urbano, evidenciando a ausência de planejamento integrado entre cultura e trânsito. Essa dinâmica reforça o papel desses eventos como polos geradores de viagem, ao mesmo tempo em que expõe limitações da infraestrutura viária local.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados deste estudo indicam que os equipamentos e eventos culturais desempenham papel significativo na dinâmica urbana de Montes Claros, configurando-se como importantes polos geradores de viagem. Seus impactos extrapolam a dimensão cultural, influenciando diretamente a mobilidade, o uso do solo e a organização espacial da cidade.

A concentração desses eventos no centro histórico intensifica os conflitos entre circulação e uso do espaço, evidenciando limitações no planejamento urbano e na gestão da mobilidade. Nesse sentido, o estudo contribui para ampliar a necessidade de integração entre políticas culturais e planejamento da mobilidade, ampliando a compreensão sobre o papel dos eventos culturais na produção do espaço urbano.



Como limitações do estudo, destaca-se a ausência de dados quantitativos detalhados de fluxo veicular em tempo real, bem como a dependência de observações de campo e dados secundários. Além disso, a análise concentrou-se no centro histórico, podendo não refletir integralmente outras áreas da cidade.

Sugere-se, para pesquisas futuras, a utilização de métodos quantitativos, como modelagens de tráfego e análises de mobilidade, para aprofundar a compreensão dos impactos gerados pelos eventos culturais.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). **Estatísticas – frota de veículos**. Brasília, DF: SENATRAN, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 4 maio 2026.

CALDEIRA, Altino Barbosa (org.). **A paisagem cultural de Montes Claros e região**. Montes Claros: Unimontes, 2016.

CANAN, Luciana Fonseca. **Leitura da paisagem urbana da cidade de Montes Claros: análise das transformações do “coração do núcleo urbano”**. 2014. 190 f. Dissertação (Mestrado em Geografia – Tratamento da Informação Espacial) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

DE JESUS, Gilmar Mascarenhas. Modernidade urbana e flexibilidade tropical: as feiras livres na cidade do Rio de Janeiro (1904–1934). **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 29–42, 1997.

FRANÇA, Iara Soares de. **A cidade média e suas centralidades: o exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais**. 2007. 240 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

GÓMEZ, Manuel Marchena; RUBIO, Fernando Repiso. Turismo cultural: el caso de Sevilla. **Cuadernos de Turismo**, Murcia, n. 4, p. 33–50, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Montes Claros (MG)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/montes-claros/panorama>. Acesso em: 4 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Número de trabalhadores por aplicativos cresceu 25,4% entre 2022 e 2024. **Agência IBGE Notícias**, Rio de Janeiro, 17 out. 2025b. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44806-numero-de-trabalhadores-por-aplicativos-cresceu-25-4-entre-2022-e-2024>. Acesso em: 04 maio 2026.

KNEIB, Erika Cristine; SILVA, Paulo Cesar Marques da; PORTUGAL, Licínio da Silva. Impactos decorrentes da implantação de polos geradores de viagens na estrutura espacial das cidades. **Transportes**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 27–35, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. Disponível em: https://gpect.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/06/henri_lefevre-a-produc3a7c3a3o-do-espac3a7o.pdf. Acesso em: 20 maio 2026.

LOPES JÚNIOR, Wilson Martins. Turismo, transportes e regionalização: considerações geográficas. **Raega – O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 26, p. 170–193, 2012.



MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos no Brasil**. Campinas: CESIT/UNICAMP, 2020.

MEURER, Ênio de Jesus *et al.* **Administração do trânsito: polos geradores de tráfego**. Lages: Universidade do Planalto Catarinense, 2005.

MONTES CLAROS. Prefeitura Municipal. **Montes Claros: arte, tradição e fé**. Montes Claros: PMMC, 2015.

RAMOS, Luciene Borges. **O centro cultural como equipamento disseminador de informação: um estudo sobre a ação do Galpão Cine Horto**. 2007. 243 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação – Informação, Cultura e Sociedade) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

REIS, Marcelo Sene; PAMBOUKIAN, Sergio Vicente Delijaicov. **Polos geradores de tráfego: análise comparativa para edifícios comerciais**. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2017.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006. Disponível em: <https://sites.usp.br/fabulacoesdafamiliabrasileira/wp-content/uploads/sites/1073/2022/08/A-natureza-do-Espaco.pdf>. Acesso em: 20 maio 2026.

SILVA, Baddyo Karppeggyane Santana Pereira da; FRANCISCHINI, Isadora Arraes Bortoli; PINHEIRO, Ana Lucia da Fonseca Bragança. Análise do desempenho de medidas mitigatórias dos impactos decorrentes dos polos geradores de tráfego. **Revista Mackenzie de Engenharia e Computação**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 27–44, 2017