



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

A mobilidade ativa e as contradições da produção do espaço urbano no Centro de Itacoatiara/AM: um relato de experiência

Samira Lima do Carmo¹

Isaque dos Santos Sousa²

Susane Patrícia Melo de Lima³

Resumo

Este relato analisa a mobilidade a pé no centro urbano de Itacoatiara/AM, enfatizando as contradições socioespaciais na produção do espaço local. O objetivo é confrontar as diretrizes normativas de mobilidade com as condições reais das vias públicas. Com base nos registros feitos durante o trabalho de campo do Npur, realizado em fevereiro, a investigação adotou o método do materialismo histórico-dialético, utilizando como procedimentos a observação, registros fotográficos e anotações. Os resultados evidenciam a seletividade dos investimentos: enquanto a Avenida Parque concentra infraestrutura qualificada e arborização, as vias adjacentes e o entorno do Mercado Municipal revelam descontinuidade, calçadas obstruídas e saturação por transporte motorizado. Conclui-se que a priorização do pedestre permanece no plano normativo, indicando a urgência de reorientar o planejamento e gestão urbana para a escala humana.

Palavras-chave: Pedestrianismo; Mobilidade Urbana; Planejamento; Contradição socioespacial; Itacoatiara-AM.

Active Mobility and the Contradictions of Urban Space Production in Downtown Itacoatiara, Amazonas: An Experience Report

Abstract

This report analyzes pedestrian mobility in the urban center of Itacoatiara/AM, emphasizing the socio-spatial contradictions in the production of local space. The

¹Discente do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas, Escola Normal Superior/ENS, membro do Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional/NPUR/CNPq/UEA. Bolsista do Programa de Iniciação Científica e Tecnológica/PAIC/FAPEAM/UEA. Manaus, Amazonas, Brasil. E-mail: sldc.geo24@uea.edu.br

² Docente do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas, Escola Normal Superior/ENS e professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia/ PPGEU/UEA, pesquisador do Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional/NPUR/CNPq/UEA. Manaus, Amazonas, Brasil. E-mail: isousa@uea.edu.br

³ Docente do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas, Escola Normal Superior/ENS e professora do Programa de Pós-Graduação em Geografia/ PPGEU/UEA, pesquisadora do Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional/NPUR/CNPq/UEA. Manaus, Amazonas, Brasil. E-mail: splima@uea.edu.br



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

objective is to confront normative mobility guidelines with the actual conditions of public thoroughfares. Based on records made during the Npur field work, carried out in February, the investigation adopted the historical-dialectical materialism method, utilizing observation, photographic records, and field notes as procedures. The results highlight the selectivity of investments: while Avenida Parque concentrates qualified infrastructure and afforestation, adjacent streets and the surroundings of the Municipal Market reveal discontinuity, obstructed sidewalks, and saturation by motorized transport. It is concluded that prioritizing pedestrians remains on a normative level, indicating the urgency of reorienting urban planning and management toward the human scale.

Keywords: Pedestrianism; Urban Mobility; Planning; Socio-spatial contradiction; Itacoatiara-AM.

Introdução

A produção do espaço urbano nas cidades médias e pequenas da Amazônia carrega a marca de processos históricos de ocupação ribeirinha e, simultaneamente, das pressões contemporâneas decorrentes da interiorização do desenvolvimento econômico. No contexto do estado do Amazonas, o município de Itacoatiara destaca-se como um polo demográfico e socioeconômico de relevância estratégica. Contudo, essa centralidade impõe severos desafios ao ordenamento de seu território, especialmente no que tange à gestão, mobilidade urbana e à garantia de infraestruturas que priorizem a escala humana.

Para compreender essas dinâmicas, a ótica de Henri Lefebvre torna-se indispensável, visto que a produção do espaço urbano é indissociável das relações sociais de produção e das contradições geradas pelo capitalismo, onde o direito à cidade deve se sobrepor à mercantilização das formas espaciais. Embora o planejamento urbano historicamente tenda a privilegiar a fluidez do transporte motorizado, haja vista o papel funcional desempenhado pelos automóveis e, no cotidiano das cidades amazônicas, pelas motocicletas, que se sobressaem; as diretrizes contemporâneas expressas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) determinam a inversão dessa lógica, preconizando a prioridade dos modos não motorizados e a universalização da acessibilidade. Na prática, contudo, a materialização das diretrizes de mobilidade frequentemente esbarra em dinâmicas de seletividade e fragmentação espacial.

Diante desse cenário, este relato de experiência tem como objetivo analisar as condições da mobilidade ativa e as contradições socioespaciais observadas no centro urbano de Itacoatiara, no Amazonas. Para tanto, a pesquisa tomou como base um trabalho de campo de caráter qualitativo realizado nos dias 6 e 7 de fevereiro de 2026 pela equipe de pesquisadores do Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional (NPUR/UEA). Como procedimentos metodológicos essenciais para capturar a dinâmica da experiência vivida e desvelar a essência dos fenômenos para além de suas aparências, adotou-se o método do materialismo histórico-dialético. Operacionalmente, a pesquisa valeu-se da observação sistemática, do registro fotográfico das patologias urbanas e do uso de anotações detalhadas em diários de campo.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

O recorte espacial da investigação foi estruturado em dupla escala. Na dimensão regional, analisou-se a cidade de Itacoatiara, município do estado do Amazonas. Na escala local, o estudo concentrou-se em áreas específicas do centro da cidade, dividindo-se metodologicamente em dois momentos de monitoramento: no primeiro dia (6 de fevereiro de 2026), o foco recaiu sobre o Calçadão Central da Avenida Parque; no segundo dia (7 de fevereiro de 2026), a análise direcionou-se às ruas ao entorno do Mercado Municipal Gesta Filho, percorrendo sequencialmente a Rua Piçarreira, a Rua Acácio Leite e, por fim, a Avenida Armindo Auzier, sendo este o último ponto observado pelo circuito do percurso. A partir desse recorte, buscou-se compreender como a segregação infraestrutural impacta o pedestrianismo na região.

As Diretrizes Nacionais da Mobilidade Humana e a Formação Territorial de Itacoatiara (Dia 1)

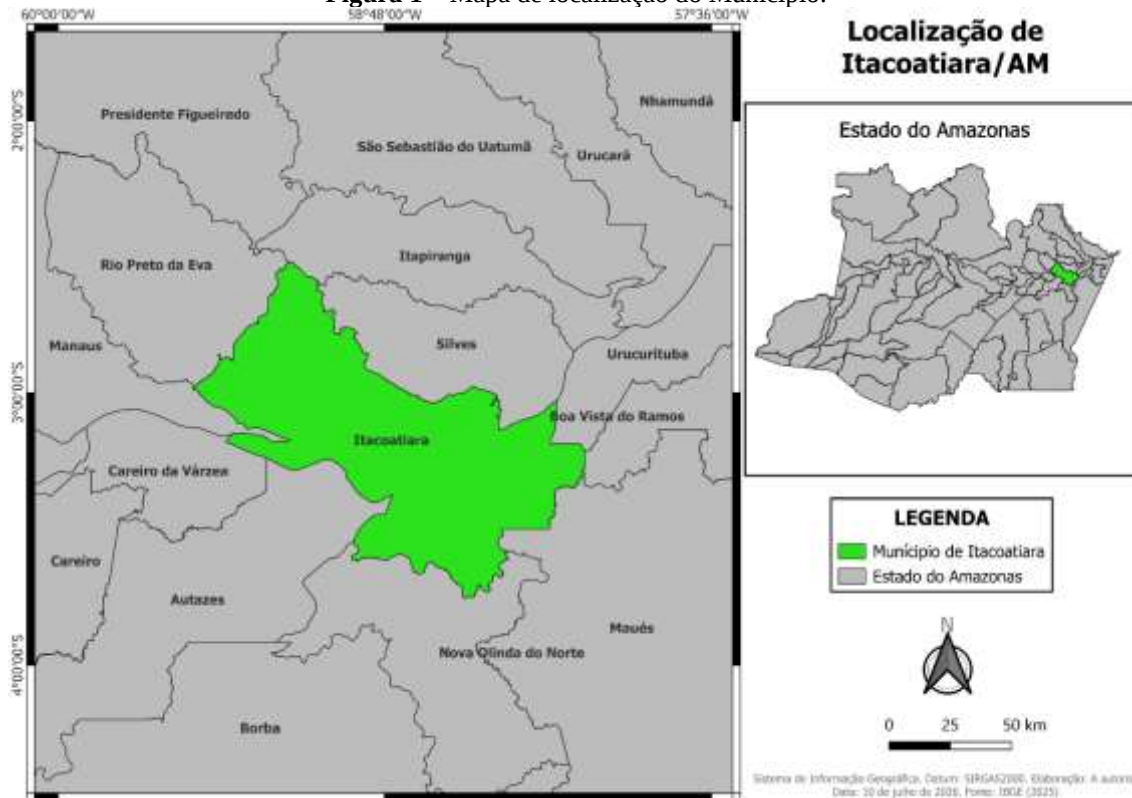
Compreender a configuração urbana atual de Itacoatiara (Figura 1), exige um resgate de seu processo de formação territorial, histórica e econômica. O primeiro núcleo de povoamento da região remonta ao século XVIII, originando-se a partir de missões religiosas na foz do rio Maturá e posteriores deslocamentos estratégicos pela calha dos rios Canumã e Abacaxis. Essa movimentação culminou na fixação do povoado na margem esquerda do rio Amazonas, localidade que, em 1759, foi elevada à categoria de vila com a denominação de Serpa, de origem portuguesa. Ao longo de sua trajetória histórica, o núcleo enfrentou marcantes instabilidades políticas e conflitos armados, incluindo os impactos da Cabanagem a partir de 1835, período em que trincheiras de defesa foram erguidas em sua orla. A restauração definitiva do município ocorreu em 10 de dezembro de 1857, consolidando a transição de Vila de Serpa para a cidade de Itacoatiara (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITACOATIARA, 2026).

Nas décadas seguintes, o crescimento demográfico contínuo transformou o município em um polo de destaque no interior do estado do Amazonas. Dados demográficos consolidados do revelam que Itacoatiara se estabeleceu como um dos municípios mais populosos do interior amazonense, segundo o censo de 2000, a população era de 72.105 habitantes, enquanto o censo de 2010 revelou uma população de 86.840 habitantes, já o censo mais atual, de 2022 mostrou que a população ultrapassou os 100 mil, chegando a 103.598 habitantes, e consequentemente, com esse crescimento, Itacoatiara vem exercendo papel de liderança socioeconômica na Calha do Médio Amazonas. Essa centralidade demográfica e econômica gera reflexos imediatos sobre a organização de seu espaço urbano construído, tensionando o sistema viário tradicional e demandando análises críticas acerca das políticas de mobilidade urbana aplicadas à realidade local.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

Figura 1 – Mapa de localização do Município.



Fonte: (Da autoria, 2026).

Atualmente, a maior cidade do interior, integrante da RMM, possui portos graneleiros, um importante entreposto do agronegócio, para exportação de grãos, especialmente a soja, oriunda dos estados de Mato Grosso e Rondônia.

As contradições observadas/identificadas na Avenida Parque

A equipe de pesquisadores do NPUR/UEA partiu de Manaus no dia 6 de fevereiro de 2026, às 7 horas, utilizando o transporte institucional da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). O deslocamento ocorreu pela rodovia estadual AM-010 até o município de Itacoatiara. A delimitação espacial da área de estudo organizou-se na articulação entre a escala regional do município e a escala local, delimitado pela extensão do Calçadão Central da Avenida Parque e por logradouros próximos ao Mercado Municipal Gesta Filho (Figura 2).

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

Figura 2 – Mapa de localização dos pontos de estudados



Fonte: (Da autoria, 2026).

Ao iniciar o percurso pelo primeiro ponto de observação, a Avenida Parque, a paisagem urbana evidenciou o que a literatura geográfica define como a indissociabilidade entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações. De acordo com Santos (1996), o espaço geográfico deve ser entendido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações, onde as formas físicas e as dinâmicas sociais se condicionam mutuamente. Complementando essa visão sob a lente do materialismo histórico-dialético, Carlos (2004) aponta que a análise do espaço urbano exige decifrar como as práticas cotidianas se articulam com a materialidade da cidade, revelando que a produção do espaço não se reduz a formas fixas, mas constitui um processo social contraditório e em constante transformação.

Sob a perspectiva do pedestrianismo, a infraestrutura existente no canteiro central apresenta aspectos positivos diante das condições climáticas locais. A presença de arborização densa atua diretamente na redução do estresse térmico, criando barreiras de sombreamento que atenuam o rigor climático da região e proporcionam conforto térmico aos usuários. Esse fator favorece os deslocamentos a pé, incentiva a permanência humana e torna o espaço atrativo para a circulação de frequentadores (Figura 3).



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

Figura 3 - Calçada central da Avenida Parque



Fonte: (Da autoria, 2026).

Entretanto, constatou-se a ausência de uma ciclovia exclusiva, situação que obriga pedestres e ciclistas a compartilharem o mesmo espaço de circulação no calçadão central. O calçadão desempenha dupla função, atendendo tanto às necessidades de deslocamento quanto às atividades de lazer, por meio da oferta de iluminação pública e bancos. A concentração de infraestrutura para pedestres em um único eixo viário evidencia a desigualdade interna da rede urbana. Neste sentido, apesar dessas qualidades, observa-se a seletividade espacial, que concentra investimentos em determinados trechos da cidade, enquanto outros permanecem desprovidos de condições adequadas de acessibilidade e segurança para os pedestres.

A dinâmica urbana de Itacoatiara revela uma forte identidade cultural estruturada em torno de seus fluxos e da divisão modal de transportes. A observação do cotidiano evidencia que a motocicleta ocupa uma posição central na vida dos habitantes. Conforme sintetizado na literatura sobre a realidade regional:

No caso das cidades do interior do Amazonas a motocicleta tornou-se um sonho de consumo: além de facilitar a mobilidade (não existem linhas de ônibus nelas), é sobre a motocicleta que as pessoas conversam no trânsito como se estivessem em uma caminhada, vão para o trabalho, fazem compras; ele é um item necessário para o flerte [...] a cidade gira em torno da motocicleta (LEITE et al., 2013, p. 14 apud SILVA; SOUZA, 2018, p. 2).

Essa centralidade motociclística, se por um lado resolve demandas imediatas de fluidez, por outro tensiona gravemente o espaço público e expõe as deficiências na infraestrutura voltada à escala humana. Em diversos pontos, a priorização do tráfego motorizado e a apropriação indevida do espaço público ocorrem em detrimento dos espaços de circulação pedonal. Conforme apontam Carneiro e Mendes (2024, p. 3):

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

As ruas da cidade de Itacoatiara-Am deveriam ser refúgios seguros para pedestres e transeuntes, proporcionando um espaço livre e acessível para o deslocamento seguro. No entanto, uma tendência preocupante tem se tornado cada vez mais comum nas ruas da cidade: a invasão de calçadas por parte de estabelecimentos comerciais. Essa prática, aparentemente inofensiva à primeira vista, acaba se tornando um obstáculo ao direito básico de ir e vir das pessoas, gerando desconforto, insegurança e dificuldades de circulação (CARNEIRO; MENDES, 2024, p. 3).

Essas observações empíricas revelam-se contraditórias quando confrontadas com o ordenamento jurídico nacional. A Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece textualmente a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados. No entanto, o que se verificou em campo foi a escassez de faixas de pedestres entre os quarteirões da própria avenida, obrigando a população a disputar o leito viário com o intenso fluxo de motocicletas.

Ao longo da caminhada também foram identificadas situações que remetem ao conceito de rugosidades formulado por Santos (1996), entendido como a permanência de elementos herdados de períodos anteriores na configuração atual da paisagem urbana. Imóveis antigos desocupados e terrenos sem manutenção exemplificam essas permanências. Em alguns trechos, observou-se uma situação contraditória onde, embora existam sinalizações verticais para travessia, ao concluir o cruzamento o pedestre depara-se com a completa inexistência de calçadas operacionais do outro lado da via, rompendo a continuidade do percurso (Figura 4).

Figura 4 - Trecho próximo ao calçadão central após chuva.



Fonte: (Da autoria, 2026).

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

Prosseguindo pelo eixo viário analisado, a equipe passou em frente à Casa do Estudante da UEA, cuja localização conecta diretamente o pedestrianismo acadêmico à necessidade de rotas seguras de acesso ao campus universitário. As observações realizadas demonstram que o planejamento urbano tende a isolar as melhorias em pontos específicos, sem assegurar a conectividade da infraestrutura destinada à mobilidade ativa, gerando fragmentação territorial e contradições entre as diretrizes formais de planejamento e a realidade material construída.

O Entorno do Mercado Municipal Gesta Filho (Dia 2)

O segundo dia de trabalho de campo, correspondente ao dia 7 de fevereiro de 2026, concentrou-se em uma dinâmica urbana distinta daquela observada no eixo da Avenida Parque. Com o objetivo de compreender as dinâmicas de mobilidade e a organização do espaço nas áreas de maior concentração comercial e circulação de pessoas sob a ótica das contradições materiais, a observação participante foi direcionada ao entorno do Mercado Municipal Gesta Filho, importante polo de abastecimento e sociabilidade local (Figura 5).

Figura 5 – Mercado Municipal.



Fonte: (Da autoria, 2026).

O percurso desse segundo bloco teve início na Rua Piçarreira, localizada em frente à entrada principal do mercado. Ao longo desse trecho, as observações evidenciaram as intensas redes de comércio e circulação que, embora fortaleçam a economia regional, impõem desafios severos para a mobilidade ativa. À luz das discussões de Lefebvre (1974) sobre a contradição entre o valor de uso e o valor de troca na produção do espaço urbano, nota-se que as ruas centrais de Itacoatiara são convertidas prioritariamente em suportes para o fluxo de mercadorias e capital, sufocando a dimensão do espaço como lugar de encontro e vivência dos pedestres.

Constatou-se um intenso fluxo de pedestres compartilhando um espaço limitado com veículos motorizados. A escassez de áreas ordenadas ou destinadas para



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

estacionamento faz com que automóveis e motocicletas ocupem as bordas das pistas de forma saturada, aumentando o conflito urbano e reduzindo drasticamente a largura útil destinada à circulação de pedestres. Os transeuntes são frequentemente forçados a caminhar pelo leito da via entre os veículos em movimento, expondo-se a situações de risco físico. Observou-se, portanto, uma ocupação do espaço público que restringe sua função social e compromete as diretrizes de acessibilidade e caminhabilidade (Figura 6).

Figura 6 – Rua Piçarreira, trecho em frente ao mercado.



Fonte: (Da autoria, 2026).

Esse modo de uso e ocupação da via pública, combinada com a falta de parâmetros claros para a circulação de pedestres dialogam diretamente com as competências institucionais locais negligenciadas. Conforme preconizado na Lei Orgânica do Município de Itacoatiara, o poder público municipal possui a obrigação de ordenar os elementos urbanos e garantir o cumprimento pleno das funções sociais da cidade e do bem-estar de seus habitantes. Adicionalmente, as diretrizes formais de zoneamento estabelecidas no Plano Diretor do município determinam regras de uso e ocupação do solo aptas a coibir abusos estruturais.

Contudo, o confronto direto com a realidade material revela o esvaziamento prático desses dispositivos legais. A ausência de fiscalização efetiva e a leniência do Estado permitem que as calçadas do polígono comercial sejam privatizadas ou desestruturadas sem sanções. Esse descompasso gera demandas crônicas por infraestrutura e acessibilidade que, embora sejam recorrentemente encaminhadas pela população a instâncias de controle social e canais oficiais (como a Ouvidoria da Câmara Municipal), evidenciam o quanto o arcabouço legislativo local permanece como letra morta perante as dinâmicas de exclusão e perigo físico vivenciadas diariamente pelos pedestres na malha central.

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1672986
Infraestrutura e Contradições Socioespaciais: Das Barreiras Viárias aos Investimentos Reais

Dando continuidade ao percurso realizado no segundo dia de trabalho de campo, a equipe deixou o entorno do Mercado Municipal e seguiu em direção às vias adjacentes que compõem o polígono central da área de estudo. A via subsequente analisada foi a Rua Acácio Leite.

Durante o percurso, observou-se uma mudança na qualidade da infraestrutura urbana quando comparada àquela encontrada na Avenida Parque. A Rua Acácio Leite apresenta profunda descontinuidade na oferta de infraestrutura destinada aos pedestres, com ausência de sinalização vertical e horizontal nos cruzamentos e inexistência de faixas de travessia. Além disso, a falta de arborização expõe os usuários ao calor excessivo, reduzindo drasticamente o conforto térmico durante os deslocamentos. A partir das contribuições teóricas de Carlos (2004), entende-se que essas contradições na infraestrutura e na segregação espacial local são faces da reprodução desigual do espaço urbano, em que os elementos que promovem segurança e conforto concentram-se em áreas seletas, deixando as vias de uso cotidiano à margem das intervenções estatais.

Na etapa final do percurso, a equipe concentrou as observações na Avenida Armindo Auzier, sendo este o último ponto analisado na circulação e onde foram identificadas algumas das principais barreiras à acessibilidade. Nessa via, constatou-se que a mobilidade ativa é comprometida tanto pela insuficiência da infraestrutura pública quanto pela ocupação irregular das calçadas. Observou-se a utilização do passeio público como extensão de garagens residenciais e comerciais, com veículos estacionados sobre as calçadas, impedindo a passagem segura de pedestres.

Também foi verificada a inexistência de calçadas estruturadas em diversos trechos, onde o espaço destinado à circulação é substituído por solo exposto, coberto por vegetação espontânea e poeira durante o período seco, transformando-se em áreas lamacentas nos períodos chuvosos. Conforme aponta Santos (1996), cada lugar possui uma configuração técnica própria que dita os seus ritmos e possibilidades de ação. A ausência de pavimentação adequada nos passeios públicos compromete a função social do espaço comum urbano e restringe o direito à cidade (Figura 7).



Fonte: (Da autoria, 2026).

Para além das contradições identificadas na escala do pedestre, a transformação desse cenário dialoga diretamente com investimentos estruturais executados na infraestrutura urbana do município. Observou-se ainda que ações coordenadas pela Secretaria de Estado de Infraestrutura resultaram na execução de obras viárias voltadas à pavimentação, drenagem e sinalização de vias urbanas distribuídas por diversos bairros da cidade. Embora tais investimentos estatais representem avanços para a circulação geral e impulsionem o fluxo econômico regional, as evidências coletadas em campo reforçam que as intervenções viárias precisam estar articuladas com um desenho urbano inclusivo planejado para a escala humana, mitigando a fragmentação territorial.

Considerações Finais

O trabalho de campo realizado em Itacoatiara evidenciou as profundas assimetrias e contradições que caracterizam a produção do espaço urbano e a mobilidade ativa em uma cidade média amazônica. A contraposição entre o canteiro central planejado da Avenida Parque e a precariedade infraestrutural observada nas vias do comércio tradicional, como a Rua Piçarreira, a Rua Acácio Leite e a Avenida Armindo Auzier, expõe um modelo de planejamento baseado na seletividade espacial. A saturação viária provocada pela cultura do transporte motorizado e a privatização do passeio público sufocam o pedestrianismo, convertendo o valor de uso do espaço comum em espaço de conveniência privada.

A superação desses gargalos impõe a necessidade premente de uma reforma urbana local. Conforme sinalizado pelas normativas federais de mobilidade, pela perspectiva do direito à cidade e pelas diretrizes fundamentais da Lei Orgânica e do Plano Diretor, o reordenamento do território e a fiscalização punitiva e efetiva do uso do solo constituem pontos de partida inegociáveis. Embora as políticas de pavimentação

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

executadas pelo governo estadual gerem impactos logísticos positivos, elas não substituem a urgência de uma gestão municipal ativa pautada na acessibilidade universal.

Conclui-se que assegurar rotas contínuas, livres de barreiras térmicas ou físicas e dotadas de desenho universal constitui-se a alternativa necessária, urgente e viável para resgatar a função social da cidade e democratizar o pedestrianismo nas cidades do Amazonas.

Referências

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 2 jul. 2026.

CÂMARA MUNICIPAL DE ITACOATIARA. **Lei Orgânica do Município de Itacoatiara** – AM. Itacoatiara, [s.d.]. Disponível em: <https://www.Itacoatiara.am.leg.br/leis/lei-organica-municipal/lei-organica-do-municipio-de-itacoatiara-am/view>. Acesso em: 2 jul. 2026.

CÂMARA MUNICIPAL DE ITACOATIARA. **Ouvidoria**. Itacoatiara, [s.d.]. Disponível em: <https://www.itacoatiara.am.leg.br/ouvidoria/20250806145307>. Acesso em: 2 jul. 2026.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Uma leitura sobre a cidade. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 1, n. 1, p. 11-30, 2004. DOI: <https://doi.org/10.36661/2448-1092.2004v1n1.12527>. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12527>. Acesso em: 2 jul. 2026.

CARNEIRO, Paulo César Rodrigues; MENDES, Ednilce Ferreira Cruz. Planejamento urbano e desenvolvimento sustentável: um estudo sobre a mobilidade urbana na cidade de Itacoatiara-AM. In: **CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA**, 32., 2024. Anais... 2024. DOI: <https://doi.org/10.29327/xxxii-congresso-de-iniciacao-cientifica-380957.769024>. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/380488481_Planejamento_Urbano_e_Development_Sustentavel_um_estudo_sobre_a_mobilidade_urbana_na_cidade_de_Itacoatiara-Am. Acesso em: 2 jul. 2026.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Governo do Amazonas executa segunda etapa da obra de recuperação do sistema viário de Itacoatiara**. Manaus: Casa Civil, 2022. Disponível em: <https://www.casacivil.am.gov.br/governo-do-amazonas-executa-segunda-etapa-da-obra-de-recuperacao-do-sistema-viario-de-itacoatiara/>. Acesso em: 3 jul. 2026.



ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1672986

INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS (IPAAM). **População Amazonas – Municípios**. Manaus, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ipaam.am.gov.br/populacao-amazonas-municipios/>. Acesso em: 2 jul. 2026.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Paris: Anthropos, 1974.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITACOATIARA. **Nossa história**. Itacoatiara, [s.d.]. Disponível em: <https://itacoatiara.am.gov.br/nossa-historia/>. Acesso em: 2 jul. 2026.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, Joubert Costa; SOUZA, Geraldo Alves. Estudo dos deslocamentos urbanos de Coari, Itacoatiara e Parintins e possíveis influências da topografia na divisão modal. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 33, e24891, 2018. DOI: <https://doi.org/10.12957/geouerj.2018.24891>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/24891>. Acesso em: 2 jul. 2026.

Agradecimentos

Meus agradecimentos à Universidade do Estado do Amazonas pelo apoio institucional e logístico, e ao Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional pelo apoio ao longo do trabalho de campo. À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) pela bolsa concedida, que me permitiu realizar essa experiência e, consequentemente, a elaboração deste relato. Aos meus orientadores, professor Isaque dos Santos e professora Susane Patricia Melo de Lima, e também à minha família e amigos.