

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

João Paulo Rabelo Pessoa¹
Wendell Teles de Lima²
Ana Maria Libório de Oliveira³
Sebastião Perez de Souza⁴

Resumo

A mobilidade urbana é um tema de tal importância que vem conquistando espaços nos debates sobre as cidades brasileiras, ao tratar-se de um dos atributos fundamentais para o crescimento e desenvolvimento da cidade, além de garantir a qualidade de vida dos cidadãos. A mobilidade urbana ainda é vista de forma simplificada pela maioria dos municípios ribeirinhos em desenvolvimento do Alto Solimões associada exclusivamente a circulação de veículos. O presente artigo tem como objetivo comparar as condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana, localizada no entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM, na tríplice fronteira: Brasil, Peru e Colômbia. Este trabalho norteou-se ao método qualitativo e, na busca de responder os objetivos foram utilizados os procedimentos metodológicos de caráter explicativo e descritivo, associado a pesquisas bibliográficas a luz da literatura existente de autores que abordam a temática. Na obtenção dos resultados finais, a pesquisa *in loco* foi realizada em horários de maior movimentação entre 07 às 17h 30min, onde a circulação de pedestres, veículos, feirantes ribeirinhos, vendedores ambulantes e carregadores é bastante intenso. Durante a pesquisa encontram-se diversas razões que nos levam a entender esse fenômeno, dentre elas deve-se ao fato de que a cidade não possui acesso rodoviária então esta área passou a funcionar como um dos principais pontos de entrada e saída de pessoas e mercadorias da cidade, além da falta de infraestrutura adequada, organização e fiscalização prejudica o tráfego e dificulta o dia-a-dia das pessoas que ali transitam.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Acessibilidade, Complexo Turístico, Infraestrutura e Tabatinga-AM.

¹ Graduado em Geografia. Universidade do Estado do Amazonas. E-mail: joapauloconsultor123@gmail.com

² Docente da Universidade do Estado do Amazonas. E-mail: wendelltelesdelima@gmail.com

³ Docente do Instituto Federal de Brasília – *campus* Estrutural. E-mail: Ana.liborio@ifb.edu.br

⁴ Graduado em Geografia. Universidade do Estado do Amazonas. E-mail: perezsouza1810@gmail.com

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Abstract

The urban mobility is a theme of such an importance that comes conquering spaces in the debates on the Brazilian cities, when being of one of the fundamental attributes for the city growth and development, besides guaranteeing the citizens life quality. The urban mobility still is seen of form simplified by the majority of the riverine municipal districts in development of the High Solimões associated exclusively the vehicles circulation. The present article has as goal compare the present terms in the study area with the rules and recommendations regarding urban mobility, located in the spill of the tourist complex of Tabatinga-AM, in the triple border: Brazil, Turkey and Colombia. This work it direcionared to the qualitative method and, in the search of answering the goals were used the methodological procedures of explanatory and descriptive character, associate the bibliographical researches the authors existing literature light who board the thematic. In the obtainment of the final results, the research in locate was accomplished in larger movement schedules between 07 to the 17h 30min, where pedestrians' circulation, vehicles, riverine marketers, peddlers and chargers is very intense. During the research meet several reasons that carry us to understand that phenomenon, among they owes to the fact that the city does not own access bus station then this area became to act like one of the entrance main points and people's city exit and goods, besides the lack of adequate infrastructure, organization and inspection jeopardizes the traffic and complicates the everyday of people who there transit.

Key-words: Urban Mobility, Accessibility, Tourist Complex, Infrastructure and Tabatinga-AM.

Introdução

A mobilidade urbana é um tema de tal importância que vem conquistando espaços nos debates sobre as cidades brasileiras, embora ao se tratar de um dos atributos fundamentais para o crescimento e desenvolvimento da cidade, além de garantir a qualidade de vida dos cidadãos, no entanto ainda é vista de forma simplificada pela maioria dos municípios ribeirinhos em desenvolvimento do Alto Solimões associada exclusivamente a circulação de veículo.

O município de Tabatinga está localizado a Oeste do estado do Amazonas na margem esquerda do Rio Solimões, na tríplice fronteira de Peru, Colômbia e Brasil. Sua população residente, de acordo com último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), é de 52. 272 habitantes, com estimativa de aproximadamente 65.844 pessoas para 2019.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Devido à implantação de algumas entidades governamentais (federal e estadual) na cidade de Tabatinga de caráter estratégico geopolítico de fortalecimento da fronteira no combate ao contrabando e narcotráfico a partir dos anos 2000, criaram determinadas condições que foi o ponto de partida para um aumento populacional significativo nos últimos anos.

Nesse sentido, o município de Tabatinga vem enfrentando diversos problemas gerados a partir do processo de urbanização desordenado, sobretudo no que diz respeito à mobilidade urbana principalmente na área entorno do complexo turístico da cidade.

Este trabalho justifica-se em comparar e relacionar os aspectos da mobilidade na área de estudo, trata-se de um lugar onde o tráfego de pedestres e veículos é bastante intensos, situado na orla da cidade chamada também pela população de “porto ou beira” onde funcionam vários estabelecimentos comerciais, com forte presença de feirantes ribeirinhos, vendedores ambulantes e também funciona como um dos principais pontos de entrada e saída de pessoas e mercadorias da cidade. Porém a falta de infraestrutura adequada, organização e fiscalização prejudica o tráfego e dificulta o dia-a-dia das pessoas que ali transitam.

Esse fato leva ao encontro o que diz o PNMU (2005), que “a mobilidade urbana é um atributo das cidades e refere-se à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano”.

Nesse sentido este trabalho tem como objetivo geral comparar as condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana, por meio da pesquisa bibliográfica, levantamentos de dados e visita à campo. Para a obtenção dos resultados foram trabalhados os horários de maior movimentação na área de pesquisa entre 07 às 17h:30min, de acordo com os seguintes indicadores: Identificar os meios de deslocamentos, as vias e serviços públicos oferecidos à população urbana de Tabatinga; Relacionar as características de produção e reprodução presentes na área de estudo com

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

as recomendações quanto mobilidade e Avaliar as condições da infraestrutura, organização e fiscalização presente na área de estudo.

Mobilidade urbana: necessidade e direito dos cidadãos

A mobilidade urbana ainda é vista por muitas pessoas de forma simplificada, associada exclusivamente a circulação de veículos. No entanto, trata-se de “um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc.” (CREA-PR, 2016, p.10).

A mobilidade urbana tem papel importante na qualidade de vida dos cidadãos, nesse sentido, todos os modelos urbanísticos deveriam ser planejados. Atualmente a reconstrução do modelo urbanístico da cidade de Tabatinga está voltado para a melhoria da infraestrutura de algumas vias que privilegia apenas a fluidez de veículos motorizados como carros, caminhões e motos.

A maioria das vias em construção não possui calçadas apropriadas deixando os direitos dos pedestres e cadeirantes em segundo plano. Segundo Pires e Pires (2016, p. 4), “na atualidade, a mobilidade urbana constitui uma das problemáticas a serem enfrentadas nos grandes centros urbanos, essencial tanto para a produtividade econômica quanto para a garantia da qualidade de vida dos cidadãos.”

Para Souza (2009, p. 13), a mobilidade pode ser definida como sendo: “[...] as condições das pessoas em se movimentar sobre o espaço urbano, utilizando os espaços e recursos disponíveis (e acessíveis) de circulação”. Portanto, deve-se pensar em um modelo urbanístico voltado para beneficiar todas as classes sociais oferecendo-lhes meios acessíveis de transportes e incentivar o uso dos modais não motorizados e ao transporte público de qualidade.

A Lei 12.587/12 BRASIL. Art.4, Inciso II, define mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

urbano”. Portanto, mobilidade pode ser definida como um conjunto de modais e infraestruturas que permitem a fluidez de pessoas e cargas de um ponto a outro, e onde não haja barreiras que impeçam ou limitem as viagens urbanas.

De acordo com Affonso (2002, p. 37), “A necessidade de movimentação urbana é ao mesmo tempo causa e consequência do desenvolvimento”. Nesse sentido observa-se que o Poder Público ainda não consegue acompanhar o crescimento urbano acelerado no território do município e a mobilidade é um dos elementos mais democráticos da vida urbana, portanto deve-se atingir todas as classes sociais. Conforme afirma IPEA:

O padrão de mobilidade da população brasileira vem passando por fortes modificações desde meados do século passado, reflexo principalmente do intenso e acelerado processo de urbanização e crescimento desordenado das cidades, além do uso cada vez mais intenso do transporte motorizado individual pela população. (IPEA, 2010, p. 7).

Após quase 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, em janeiro de 2012 o Brasil passou a ter uma Plano Nacional de Mobilidade Urbana - PlanMob, (2013), instituída pela Lei n.12.587/2012, a Política define as diretrizes que devem orientar a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. As diretrizes são claras, como explica a Associação Nacional de Transporte Público – ANTP (2012), “é preciso incentivar os deslocamentos por meios de transporte não motorizados e os coletivos e desestimular os individuais motorizados – responsáveis por 27,4% dos deslocamentos realizados nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes.” Nesse sentido ALMEIDA (2016, p. 87), destaca que:

Ao entrar em vigor, a Lei de Mobilidade Urbana concedeu prazo de três anos para que os municípios com mais de 20 mil habitantes apresentassem seus planos de mobilidade. Esse prazo terminou em abril de 2015 e, desde então, os municípios que não possuam planos não podem obter recursos do Orçamento Geral da União, podendo, porém, acessar recursos de financiamentos para investir em projetos e obras de mobilidade; há projeto de lei no Congresso propondo que o prazo original de três anos seja ampliado por mais três anos, de modo que termine em 2018. Do plano devem constar pelo menos os seguintes aspectos: circulação viária, serviços de transporte público, infraestrutura: calçadas, ciclovias e ciclo faixas, vias prioritárias para o

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

transporte público, onde couber integração com planos diretores e, se for o caso, política de estacionamentos e pedágios.

A participação social é primordial ao longo de todo o processo de construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, incluindo o mapeamento dos principais atores e a criação de instâncias democráticas de participação como consultas e audiências públicas. A Política Nacional de Mobilidade, instituída pela Lei 12.587/2012, objetiva “a integração entre diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade (capacidade de “chegar” onde se deseja) e mobilidade (capacidade de se locomover) das pessoas e cargas dentro do território do Município.”

Os Municípios sem sistemas de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente. Pois Carvalho e Pereira (2011) destacam que:

O aumento do transporte individual motorizado e conseqüente redução das viagens do transporte público vêm contribuindo para a deterioração das condições de mobilidade da população dos grandes centros urbanos, principalmente em função do crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, dos congestionamentos urbanos e também dos poluentes veiculares.

Longe das grandes capitais, esse movimento não tem sido diferente. Em cidades do interior do Amazonas onde não existe um transporte urbano coletivo de qualidade, o uso e a disseminação da motocicleta é uma realidade, favorecida pelo baixo custo de aquisição, manutenção e consumo de combustível.

Os mototáxis são um exemplo dessa expansão que nos últimos anos ganharam notoriedade, principalmente após a criação da lei federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que alterou a lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que até então regulamentava somente o transporte de mercadorias – os chamados moto frete.

Outro fato analisado por Leite et al, (2013, p.14) que chama a atenção ao modo como a motocicleta é usada no interior do Amazonas.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

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 (2013, p. 14).

Assim, na cidade de Tabatinga, a motocicleta tornou-se mais que uma forma de deslocamento utilizado pela população, ela faz parte de um sistema profundo e subjetivo de produção e reprodução do convívio social na cidade, e uma necessidade de consumo, uma vez que o município não dispõe de transporte público de qualidade que atenda todas as necessidades da população, pois as poucas kombis (automóvel) da Associação dos Coletivos – APROTUR, não circulam em todo perímetro urbano.

O crescimento acelerado dos centros urbanos nos últimos anos e o aumento do número de transportes individuais no total de viagens motorizadas vem desconfigurando o papel das cidades, que é proporcionar qualidade de circulação, intensificando os conflitos entre diferentes modos de deslocamento e gerando gastos econômicos vultosos, na tentativa de viabilizar o fluxo de veículos motorizados. (OZIEL, 2015, p. 16)

Nesse sentido é importante ressaltar que a cidade de Tabatinga não possui congestionamentos que venha prejudicar o fluxo do trânsito, porém o que se pode observar é que as ruas públicas não apresentam boas condições para a mobilidade urbana e que o número de motocicletas e outros veículos vem aumentando significativamente devido a facilidade de aquisição, pelo fato de existir diversas concessionárias tanto do lado brasileiro – Tabatinga, quanto do lado colombiano da fronteira – Letícia.

Dessa maneira alguns direitos dos usuários do trânsito vêm sendo negados como por exemplo os direitos dos pedestres e cadeirantes que no dia a dia disputam espaços com os veículos motorizados carros e motos, muitas vezes correndo sérios riscos de sofrerem acidentes. Nesse sentido Silva (2011, p. 40), descreve que;

A pseudo-racionalidade e neutralidade do Estado, que em tese, atribui suas esferas (municipal, estadual e federal) a serviço de toda a população é posta em cheque quando os princípios da equidade social são negligenciados em função da reprodução ampliada do capital. Sua

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

ação destaca-se mais pela mediação/administração dos conflitos de classe, no sentido de favorecer os segmentos da classe dominante, constantemente atrelados aos órgãos de poder.

Diante dessas afirmações leva-nos a compreender que produção/reprodução do espaço pelos órgãos públicos tende sempre em atender as necessidades e os interesses das classes dominantes, ou seja, nas ruas a prioridade sempre será dos veículos, e não dos pedestres.

A Constituição Federal - CF de 1988 estabelece que a formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi fundamentada no artigo 21, Inciso XX, que estabelece como competência privativa da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, e no artigo 182 dispõe que a política urbana é responsabilidade do município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos.

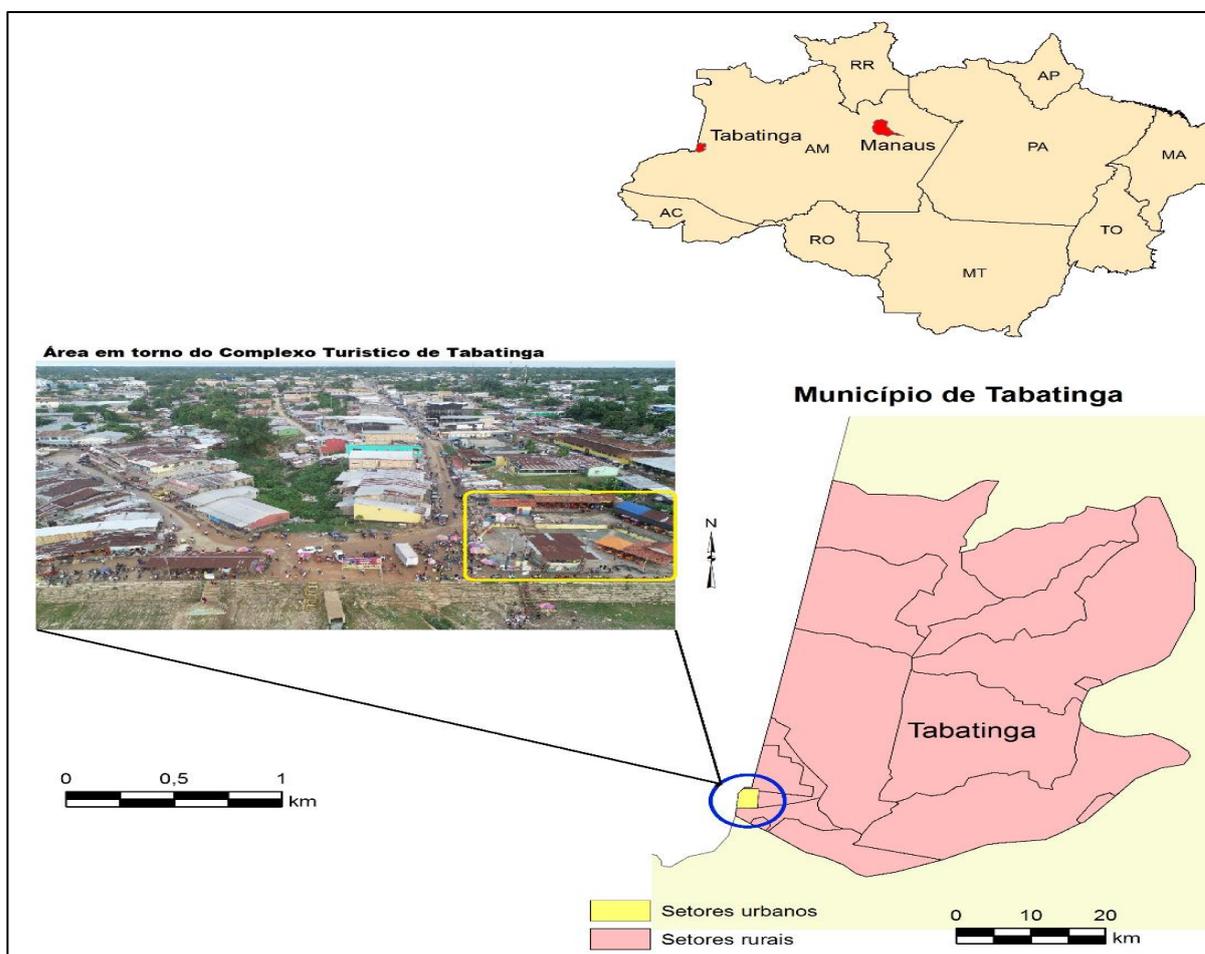
Área de estudo

O Município de Tabatinga está localizado a Oeste do estado do Amazonas na margem esquerda do Rio Solimões, na tríplice fronteira de Peru, Colômbia e Brasil, distante cerca de 1.607 Km por via fluvial e em linha reta 1.105 Km da capital do estado do Amazonas, Manaus (figura, 01).

Criado em 1983 sua população residente de acordo com último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), é de 52. 272 habitantes, com estimativa de aproximadamente 65.844 pessoas para 2019 (IBGE, 2019).

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Figura 01 - Localização da área de estudo, município de Tabatinga.



Fonte: IBGE, adaptação João Paulo (2019)

A pesquisa foi realizada entorno do Complexo Turístico de Tabatinga e localiza-se no término da Rua: Santos Dumont (Bairro Dom Pedro I), especificamente na orla da cidade, sobretudo nos horários de maior movimentação entre 07 as 17h:30min, onde a circulação de pedestres, veículos, feirantes ribeirinhos, vendedores ambulantes e carregadores é bastante intenso.

Além de funcionarem vários estabelecimentos comerciais a área de estudo também funciona como um dos principais pontos de entrada e saída de pessoas e mercadorias da cidade.

Metodologia

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

A metodologia empregada neste trabalho compreende-se por meio de pesquisas bibliográficas, levantamentos de dados e visita a campo dos aspectos relevantes da Mobilidade Urbana no entorno do Complexo Turístico de Tabatinga, situado na Orla da Cidade, levando em consideração os horários de maior movimentação das 07 às 17h:30min.

Este trabalho norteia-se ao método qualitativo, que tem como objetivo buscar caracterizar aquilo que se quer conhecer. Pois,

A investigação qualitativa caracteriza-se descrevendo não a totalidade do problema, mas a complexidade dos processos, seja na vivência, seja no comportamento das pessoas, [...] fonte direta de dados no ambiente natural, constituindo-se o pesquisador no instrumento principal; é uma pesquisa descritiva, em que os investigadores, interessando-se pelo processo do que pelos resultados examinam os dados de maneira indutiva e privilegiam o significado. (BOGDAN e BIKLEN, 1994 apud, EVANGELISTA e IVO, 2014, p. 125)

Na busca de responder os objetivos foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos de caráter: explicativo; quando o pesquisador procura explicar os porquês das coisas e suas causas, por meio do registro, da análise, classificação e interpretação dos fenômenos observados, visando identificar os fatores que determinam ou contribuem para a ocorrência dos fenômenos; “aprofunda o conhecimento da realidade porque explica a razão, o porquê das coisas.” (GIL, 2010, p. 28) e, descritivo; nas pesquisas descritivas, os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira sobre eles, ou seja, os fenômenos do mundo físico e humano são estudados, mas não são manipulados pelo pesquisador (FREITAS, 2013, p. 52). Associado a pesquisas bibliográficas a luz da literatura existente de autores que abordam a temática da Mobilidade Urbana em sites, livros e artigos.

Resultados e Discussões

Breve histórico do município de Tabatinga

Para melhor entendimento dos processos atuais é necessário compreender os processos históricos de Tabatinga, neste sentido Santos (1996,

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

p. 69) afirma que “Nenhum estudo de geografia urbana que se respeite pode começar sem alusão à história da cidade, às vezes até de forma abusiva.” Isso pode ser aplicado na cidade de Tabatinga, pelo fato da cidade possuir características peculiares, estabelecida na tríplice fronteira de Brasil, Colômbia e Peru.

A cidade teve sua origem com o povoado de São Francisco Xavier de Tabatinga em meados do século XVII, junto à foz do Rio Solimões, fundada por jesuítas. Em 1766 foi instalado um forte militar sob as ordens de Fernando da Costa Ataíde Teives, devido à localidade de fronteira e pelo favorecimento estratégico para controle e fiscalização de entrada e saída de produtos oriundos da Colômbia e Peru.

Os processos que moldaram o fato urbano observado hoje na Amazônia tiveram seu início na segunda metade do século XIX, com a economia da borracha, que condicionou a expansão de uma rede de cidades conformando um espaço urbano regional associado à circulação fluvial: a denominada rede dendrítica, cuja ocupação distribuía-se ao longo dos principais rios da região. (CORRÊA, 1987, p. 87)

Elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Tabatinga, pela emenda constitucional nº 12, de 10-12-1981, (Art. 2º – disposições gerais e transitórias), delimitado pelo decreto estadual nº 6158, de 25-02-1982, desmembrado dos municípios de Benjamim Constant e São Paulo de Olivença. Tabatinga é o décimo quarto município do Amazonas em arrecadação, com renda per capita de 6.246,54 e em relação à Mesorregião do Sudoeste Amazonense e Microrregião do Alto Solimões ocupa o quinto lugar. O município possui o índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM de 0,616 (IBGE, 2016).

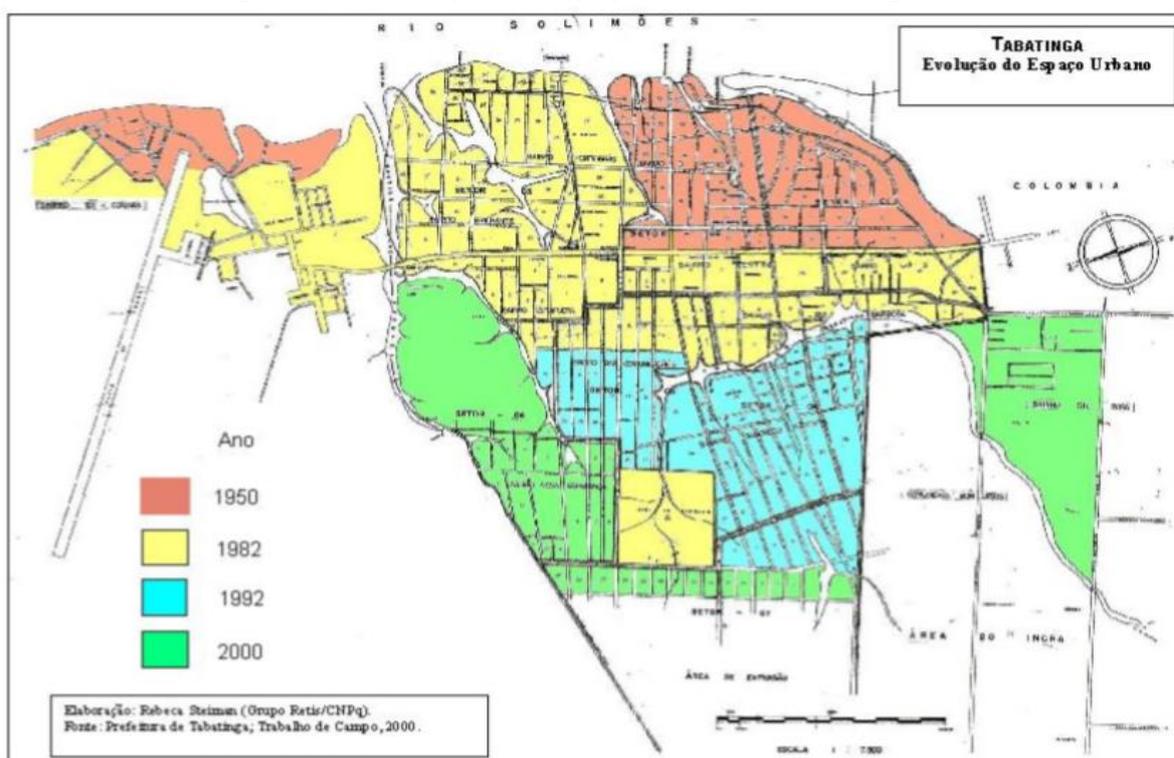
Processo de urbanização de Tabatinga.

As primeiras ruas do povoado civil de tabatinga surgem às margens do Igarapé de Santo Antônio que é na origem, a divisão do Brasil com a Colômbia. Conforme Nogueira, (2004, p. 6), Tabatinga aparece como Colônia Militar em 1967, umas das primeiras iniciativas dos militares foi retirar os moradores da

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

linha de fronteira, ou seja, da beira do igarapé, que constituía o limite, e levá-los para a proximidade do núcleo militar. Contudo, eles sempre retornavam para o igarapé consolidando até hoje a ocupação, como apresenta a figura 02.

Figura 02 – Evolução do espaço urbano de Tabatinga



Fonte: Rebeca Steiman (2000)

O interessante aqui é lembrar que a posição geográfica de Tabatinga não foi por acaso e sim, por força geopolítica em uma conotação estratégica e militar.

Em 1980 o município de Tabatinga contava com 17 mil habitantes, em 2000 atingiu 38 mil e em 2010 alcançou 52 mil habitantes, a população urbana passou de 59% para 79% (IBGE, 2010). De acordo com Euzébio (2011) foi resultado “da presença de instituições públicas no território qualifica o lugar e contribui para a fluidez territorial. Elas viabilizam à população acesso aos serviços básicos promovendo inclusão social e cidadania, os quais fazem parte da missão constitucional do Estado”. Diante dos fatos nos leva a compreender o crescimento populacional desordenado do município de Tabatinga a partir dos

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

anos 2000, trazendo um grande fluxo de pessoas nas últimas décadas ao município.

Conforme Becker (1997, p. 52), a urbanização foi uma estratégia adotada pelo Estado para a ocupação regional. Esta estratégia, por meio dos projetos de colonização regional e investimentos em infraestrutura, “sustenta a mobilidade permitindo atrair migrantes sem lhes dar acesso à propriedade da terra, e inicia a articulação dos antigos e novos núcleos urbanos entre si e com o mundo exterior”

Em função disso, as cidades amazônicas foram se estabelecendo com deficiências de infraestrutura e equipamentos urbanos disponíveis, resultado de um processo histórico em que os projetos para ocupação da região priorizaram capacitar a produção, sem preocupações quanto a políticas públicas urbanas que ordenassem a estruturação das cidades (CARDOSO; LIMA, 2006, p. 10)

Nesse sentido, atualmente observa-se na área periférica da cidade o surgimento de novos núcleos habitacionais formados por brasileiros, peruanos e colombianos, sendo que alguns surgem na ilegalidade, provenientes de invasões e conflitos. Nesses lugares a precariedade é enorme principalmente pela falta de infraestrutura e saneamento básico.

Legislação vigente voltada para a mobilidade urbana

Constituição Federal

A formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi fundamentada no artigo 21, inciso XX, que estabelece como competência privativa da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, e no artigo 182 dispõe que a política urbana é responsabilidade do município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos.

O Estatuto da Cidade

É uma Lei -10.257 de 10 de julho de 2001 inovadora e estabelece que a política urbana deve ser objeto de um planejamento extensivo, envolvendo planos de ordenamento do território integrados entre si, nas escalas nacional,

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

estaduais, regionais, metropolitanas, municipais e intermunicipais. Especificamente no âmbito municipal, detalha que o planejamento municipal deve envolver o planejamento urbano, ambiental, orçamentário, setorial e o planejamento do desenvolvimento econômico e social, especificando também que a gestão orçamentária deve ser feita de forma participativa, aberta a todos os cidadãos.

Política Nacional de Mobilidade Urbana

O artigo 24 da Lei nº 12.587/2012 determina que os municípios acima de 20 mil habitantes e os demais obrigados por lei elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana, como requisito para que acessem recursos federais para investimento no setor.

Entende-se por mobilidade como o conjunto de deslocamentos da população sobre o território, enquanto que a acessibilidade corresponde à possibilidade física de realização desses deslocamentos (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004).

Cabe aos municípios promover e ordenar o desenvolvimento das principais funções urbanas: a habitação, o trabalho, o lazer e a circulação, em seus aspectos físico-espaciais, socioeconômicos e ambientais, estabelecendo um ordenamento territorial que permita a universalização do acesso à cidade e às oportunidades que ela oferece.

Os Planos Diretores Municipais

É o principal instrumento instituído pelo Estatuto da Cidade, reunindo os demais instrumentos e estabelecendo como cada porção do território municipal cumpre sua função social. É uma lei municipal que deve ser revista pelo menos a cada dez anos e deve expressar a construção de um pacto social, econômico e territorial para o desenvolvimento urbano do município.

De acordo com o Plano Diretor do Município de Tabatinga Lei nº 500/07 de 31 de dezembro de 2007. Estabelece em seu Caput IV, Art. 19 - A Estratégia de Mobilidade em Tabatinga tem como objetivo geral qualificar a circulação e a

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

acessibilidade de modo a atender às necessidades da população em todo o território municipal. No Art. 20 estabelece o seguinte. A implementação da Estratégia de Mobilidade em Tabatinga se dará por meio das seguintes ações:

- I. Garantir a fluidez da circulação dos veículos e a segurança dos usuários nas Vias que estruturam o Município e nas Vias que articulam a área urbana;
- II. Qualificar as vias urbanas considerando os impactos ambientais na cidade, segurança e o conforto dos pedestres e os princípios de universal acessibilidade;
- III. Ampliar e otimizar o sistema de transporte coletivo existente;
- IV. Planejar a implantação futura de um sistema de transporte intermodal de média e alta capacidade.

Infraestrutura, Organização e fiscalização quanto a área de estudo.

É importante ressaltar que nas ruas da cidade de Tabatinga não possui congestionamentos de veículos que venha prejudicar o fluxo do trânsito na cidade, porém o que podemos observar é que as ruas não apresentam condições favoráveis e confortáveis para a mobilidade e acessibilidade da população algumas encontram-se em condições intrafegáveis de acordo com a figura 03.

Diariamente são milhares de pessoas que circulam nesse trecho da Rua Santos Dumont, área da pesquisa exercendo diversas atividades, entre elas estão os comerciantes, feirantes vendedores ambulantes, moto taxistas, carregadores entre outro que veem ali uma oportunidade de trabalho no mercado informal, como podemos observar trata-se de uma área totalmente desprovida de infraestrutura adequada, sem nenhuma organização, fiscalização ou sinalização de trânsito contribuindo para alguns acidentes de trânsito no local, desse modo dificultando a acessibilidade da população.

Figura 03 - Rua Santos Dumont. – Próximo ao Complexo Turístico

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.



Fonte: João Paulo (2019)

Acessibilidade é a possibilidade de acesso a um lugar ou conjunto de lugares, não consiste apenas em permitir que pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida participem de atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação, mas a inclusão e extensão do uso destes por todos os espaços, visando à adaptação e locomoção.

Diariamente a população local, turistas e visitantes das comunidades ribeirinhas e municípios próximos que chegam à cidade através da orla convivem com essa realidade. Em dias chuvosos a dificuldade aumenta ao transitar nesse local, pois como podemos observar (figura 03), neste lugar a infraestrutura e o saneamento básico é inexistente e a falta de organização é visível. Desta forma conforme o Plano Diretor Municipal alguns direitos dos cidadãos usuário do trânsito estão sendo negados como, por exemplo, a segurança e o conforto dos pedestres e os princípios de universal acessibilidade. Pois, de acordo com Peñalosa (2000 p. 40) “A qualidade de vida das pessoas tem uma forte relação com a mobilidade urbana, fator este que se tornou primordial nos tempos atuais”.

Aspectos socioespacial e sua importância para a cidade.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Desse modo o Complexo Turístico se torna o principal ponto de chegada e saída de pessoas e mercadorias do município, fato que a torna importante e indispensável para o desenvolvimento local. Pois como ocorre na maioria das cidades Amazônicas, para chegar ou sair de Tabatinga a maior parte da população usa o transporte hidroviário. Conforme relata Steiman (2002, p. 77)

O rio continua a ter um papel fundamental na vida urbana e nas trocas com os povoados fluviais, porém é visto agora num contexto negativo. Não há áreas de lazer próximas a ele e as áreas residenciais às suas margens são justamente as mais desguarnecidas de infraestrutura e habitadas pela população mais pobre.

A cidade de Tabatinga, a partir de sua região portuária, possui uma grande importância na articulação das cidades fronteiriças. Nesse sentido, essa região apresenta-se como um ponto fixo que emite e recebe fluxos locais, regionais e internacionais, tornando a cidade o principal destino na rede urbana fluvial da tríplice fronteira amazônica.

Figura 04: - Estrutura espacial entorno do Complexo Turístico



Fonte: Fabio Júnior (2019)

Cerca de quatro anos o Município de Tabatinga não dispõe de terminal de cargas e passageiros hidroviário público em funcionamento, devido as falhas

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

no projeto de ampliação as obras não supriram as necessidades do meio de transporte. Além disso, o não cumprimento de algumas exigências feitas pelos órgãos fiscalizadores como a Marinha do Brasil e a Receita Federal fez com que o porto não voltasse a funcionar. Como consequência, os proprietários de embarcações passaram a buscar outros portos alternativos, com pouca estrutura de operação. Nesse cenário surge o Porto do Voyage.

Portanto, a maioria das embarcações que chegam à cidade trazendo ou levando passageiros e mercadorias principalmente as de pequeno porte como as canoas, as voadeiras, as lanchas e os L/Motores, utilizam a Orla da cidade onde se encontra o Complexo Turístico para realizar suas atracções. De acordo com Nogueira (2004, p. 5).

Na verdade, todas as cidades ribeirinhas do Solimões apresentam uma característica que se assemelham. Voltadas para o rio, que é, em geral, a porta de entrada e saída da cidade. Daí ser este lugar o catalizador de toda produção rural, abrigar o mercado público, as de comércio de venda de produtos para a população ribeirinha e outros serviços associado à vida ribeirinha.

Esse espaço foi criado com o intuito de opção de lazer para a população Tabatinguense e turistas que eventualmente visitam a cidade, porém o que podemos observar é que se trata de um espaço urbano desorganizado, com uma infraestrutura inadequada, há presença de lixo doméstico, esgoto a céu aberto nas proximidades bastante precária para a circulação de pessoas e veículos, uma vez que a disputa por espaços entre pedestres, carros, motocicletas, moto carros e caminhões é intensa durante o dia a dia (figura 04).

Figura 05 - Ocupação irregular das calçadas

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.



Fonte: João Paulo, 2019.

Todos os dias centenas de pessoas e veículos circulam na área entorno do Complexo Turístico. O movimento começa pouco antes das 7 horas da manhã, quando alunos, militares, funcionários, entre outras pessoas, chegam através de lanchas motores de outras localidades próximas como Benjamin Constant e comunidades ribeirinhas para estudar ou trabalhar no município. Durante o dia após a abertura de lojas, bares e feiras esses fluxos de pessoas e veículos aumentam (figura 05). Mediante o estacionamento irregular e o uso indevido das calçadas pelos comerciantes e vendedores ambulantes, os outros pedestres encontram dificuldades para se locomover.

Aspectos socioeconômicos.

É importante ressaltar que na tríplice fronteira não há um controle rígido para a circulação internacional de pessoas, portanto é comum a presença, colombianos e peruanos no território nacional. No âmbito econômico e de circulação de mercadorias entre os países, ainda se notam algumas intervenções pontuais por parte do poder público. Mas no tocante a circulação populacional, esse controle é mais brando.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Durante o trabalho de campo pode-se observar a presença de muitos estabelecimentos comerciais de proprietários estrangeiros principalmente peruanos, nesse sentido essas características criaram determinadas condições que levam a entender a produção do espaço urbano em torno do Complexo Turístico de Tabatinga.

Todos os dias inúmeras pessoas comercializam de maneira informal seus produtos agrícolas em cima da suposta calçada nas redondezas do Complexo Turístico, muito dessas pessoas exercem essas atividades como a única fonte de renda familiar. Dentre os trabalhadores encontrados nesse lugar estão os carregadores, agricultores, moto taxis, pescadores, camelôs. Por se tratar de uma área comercial durante a noite encontra-se totalmente deserta.

Figura 06: Zona Portuária de Tabatinga.



Fonte: João Paulo, 2019

O porto da cidade é uma das principais formas espaciais de socialização e concentração de comércio das cidades amazônicas, sendo um lugar de concentração de pequenos barcos. Os flutuantes servem como apoio para o transporte de carga e descarga de produtos, geralmente agrícolas e embarque e desembarque de passageiros ribeirinhos.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

A orla de Tabatinga é um dos principais pontos de comercialização de pescado e produtos agrícolas que chegam à cidade. Esses produtos ficam dispostos, sobretudo nas proximidades de uma escadaria disponível apenas no período em que o rio Solimões está com o nível de água reduzido.

Serviços de Transporte prestados à população.

O município de Tabatinga não possui transporte público, nesse sentido o poder público municipal vendo a necessidade da população em se locomover pela cidade devido ao seu rápido processo de expansão urbana, através de concessões organizou os serviços de transporte autônomo já existentes, conforme Quadro 01.

Quadro 01 - Entidade prestadoras de transporte a população

ASSOCIAÇÃO	COR	TOTAL
ASSOCIAÇÃO DE MOTO-TÁXI	VERDE	184
ASSOCIAÇÃO DE MOTO-TÁXI	AMARELO	192
ASSOCIAÇÃO DE MOTO-TÁXI	VERMELHO	191
ASSOCIAÇÃO DE MOTO-TÁXI	AZUL	191
ASSOCIAÇÃO DE MOTO-TÁXI	PRETO	196
ASSOCIAÇÃO DE MOTO-TÁXI	ROXO	64
COOPERATIVA – TÁXI - COOPERTAB		31
SINDICATO – TÁXI SINTAXI		28
ASSOCIAÇÃO MOTO CARGA VERMELHO		14
ASSOCIAÇÃO – MOTO CARGA VERDE		20
ASSOCIAÇÃO- SINDMOTO		17
ASSOCIAÇÃO – COLETIVO APROTUR- BRASIL		20
ASSOCIAÇÃO – COLETIVO COOLTRASUR - COLOMBIA		20
TOTAL		1.168

Fonte: Prefeitura de Tabatinga

De acordo com o quadro 01, a maioria dos transportes oferecidos a população de Tabatinga é de uso individual como por exemplo os mototaxistas. Segundo a população o valor cobrado por passagem pelas Associações é muito

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

caro levado em consideração o tamanho da cidade, uma corrida de moto táxi possui o valor de R\$ 4,00 considerando a circulação interna à Tabatinga.

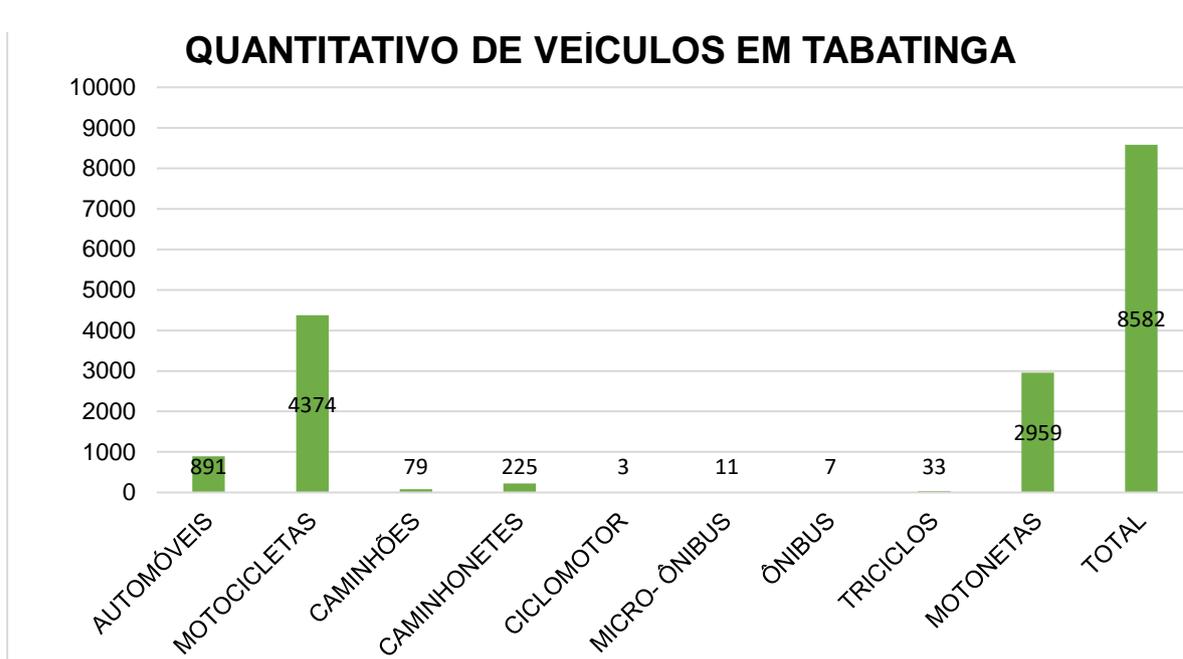
Caso o destino for Leticia há um acréscimo de R\$ 5,00. Os mototaxistas brasileiros não podem realizar o transporte de passageiros que estão em Leticia. Esses deslocamentos ficam a cargo dos micro-ônibus colombianos (cobram cerca de 5.000,00 pesos e não se organizam em associações o que dificulta sua identificação) e também dos moto carros (TUKI-TUKI) que cobram entre R\$ 7,00 e R\$ 10,00 reais pelo deslocamento.

O transporte coletivo de Tabatinga oferecido pela Associação APROTUR-BRASIL, (cobram R\$: 2,00 pelo deslocamento) estes podem adentrar no território Colombiano levando e trazendo passageiros, então os mesmos circulam apenas entre os centros da cidade de Letícia/COL e Tabatinga/BRA, deixando de atender os bairros distantes da cidade de Tabatinga, esse fato acaba trazendo alguns prejuízos à população da periferia que são obrigados a pagar um transporte individual para se deslocar.

Em Tabatinga as motocicletas se tornaram mais que uma forma de deslocamento utilizado pela população, ela faz parte de um sistema profundo e subjetivo de produção e reprodução do convívio social na cidade, e uma necessidade de consumo, uma vez que o município não disponha de transporte público de qualidade que atenda todas as necessidades da população e o clima quente úmido na maior parte do ano não contribui para realizar os deslocamentos a pé na cidade. Segundo o IBGE, 2018 a cidade de Tabatinga representa a 7ª cidade do Amazonas com maior número de veículos formalizados de acordo com a figura 07, abaixo.

Figura 07 - Quantitativo de veículos em Tabatinga

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.



Fonte: IBGE, 2018. Elaborado por João Paulo (2019)

No gráfico acima (figura 07) podemos observar os tipos e quantidades total de veículos regularizados em circulação na área urbana da cidade de Tabatinga, no qual mostra um elevado número de motocicletas e motonetas diante desses dados podemos contatar que a presença de algumas concessionárias de motocicleta e motonetas tanto do lado Brasileiro quanto do lado Colombiano, e a facilidade de aquisição criaram determinadas condições que nos leva a entender que, foi o ponto de partida para um aumento significativo no número de motocicletas e motonetas nos últimos anos. No entanto há presença de uma grande quantidade de veículos irregular (sem documentação) em circulação na cidade que não estão na estatística, esse fato é devido à ausência do estado na região em relação ao órgão competente de fiscalização DETRAM.

Devido a sua localização geográfica situada na tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Colômbia e por se tratar de uma área de livre comercio é comum a presença de veículos importados dos países vizinhos, sendo que alguns também circulam de forma irregular na cidade de Tabatinga. Segundo a secretaria municipal de transito ao todo são mais de 60 mil veículos entre Brasileiros, Colombianos e Peruanos em circulação diariamente na cidade.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

Check List das características presentes na área de estudo com as recomendações quanto mobilidade, conforme figura 08

Figura 08: - Características da área de estudo X Recomendações quanto mobilidade

MOBILIDADE (LEGISLAÇÃO)	ENCONTRADO NA AREA DE ESTUDO	
PAVIMENTAÇÃO	(X) SIM	() NÃO
- Qualidade	Alguns trechos da área de estudo encontra-se apenas em terraplanagem.	
- Conservação	Os trechos em concreto ou asfalto possuem pequenas erosões.	
CALÇADAS/PASSEIO	(X) SIM	() NÃO
- Largura	1,20 m	
- Manutenção	Não recebem manutenção adequada, além da ocupação irregular por vendedores ambulante.	
FLUXOS DE PESSOS E VEÍCULOS	(X) SIM	() NÃO
- Organização	Não há fiscalização nem sinalização de transito, pedestres e veículos se misturam no transito.	
- Segurança	Devido à falta de sinalização e infraestrutura e sinalização o risco de acidentes é frequente.	

Fonte: João Paulo (2019)

Considerações Finais

Portanto, de acordo como foi abordado no início do trabalho a mobilidade urbana é um tema de tal importância que vem conquistando espaços nos debates sobre as cidades brasileiras, embora se tratar de um dos atributos fundamentais para o crescimento e desenvolvimento da cidade, além de garantir a qualidade de vida dos cidadãos, a mobilidade urbana ainda é vista de forma simplificada pela maioria dos municípios ribeirinhos em desenvolvimento do Alto Solimões associada exclusivamente a circulação de veículos.

Por meio das pesquisas realizadas durante o trabalho foi possível compreender e comparar alguns aspectos e as condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana. Essas características presentes na área de estudo vão muito além de um equipamento

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

de mobilidade como um terminal intermodal, pois trata-se de um ambiente social, cultural e comercial do cotidiano popular muito importante no processo de desenvolvimento da cidade.

A respeito dos aspectos da acessibilidade, em que, embora a população tenha o direito de usufruir de todos os equipamentos e infraestruturas que a cidade pode oferecer nem sempre tem o acesso a eles, especialmente pelo fato de que muitos espaços da cidade não possuem infraestrutura apropriada que garante o conforto e a segurança do pedestre. Tendo em vista as observações na área da pesquisa, entende-se que esse espaço deveria ser alvo de intervenções imediatas do estado na melhoria da infraestrutura, pois essas medidas serão não somente um instrumento de qualificação do desenho urbano, mas também um instrumento de qualificação do planejamento como um todo, que afetará grande parte da população.

Referências

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 14724:2011 – Informação e documentação – Trabalhos Acadêmicos – Apresentação. Disponível em: <<http://www.abnt.org.br/certificacao/downloads>>. Acesso em: 1 de agosto de 2019.

AFFONSO, N. S. Mobilidade e qualidade de vida. *Revista dos Transportes Públicos*, nº 96, 2002. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2016/4/6/revista-105.pdf>>. Acesso em: 1 de agosto de 2019

ALMEIDA, E. M. M. Cultura e Identidade dos Ribeirinhos da Ilha dos Carás no Município de Afuá. *Revista Cocar*, Belém: EDUEPA, 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO - ANTP. *Sistemas de informações da mobilidade – Relatório Geral 2011*. Brasília: ANTP, 2012. Disponível em: <<http://Portal1.Antp.Net/site/simob/Lists/rlltcmp3>>. Acesso em: 20 out. 2019.

BECKER, B. K. *Geopolítica da Amazônia*. Rio de Janeiro, 1982. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24081.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2019.

BOAVENTURA, E. M. *Metodologia da pesquisa: monografia, dissertação, tese*. São Paulo: Atlas, 2004.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

BRASIL. Ministério das Cidades. PlanMob: Construindo a cidade sustentável – *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL, Constituição Federal de 1988. Lei 12.587, de 03.01.2012. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, Brasília, 2012. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 1 de agosto de 2019.

CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. *Tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental: para que e para quem?* Belém: EDUFPA, 2006.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. *Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil*. Brasília: Ipea, 2011. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/pdf>>. Acesso em: 1 de agosto de 2019.

CORRÊA, R. L. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1995.

ESTATUTO DA CIDADE – *Lei 10.257/2001 de 10 de julho de 2001*. Arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 1 de agosto de 2019.

EUZÉBIO, E. F. *Fronteira e Horizontalidade: o caso das cidades gêmeas tabatinga e Iteia*: - III SEMINÁRIO REGIONAL SOBRE TERRITÓRIO, FRONTEIRA E CULTURA, UNIESTE: 2011. Disponível em:< <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica/article/view/916>> Acesso em: 20 out. 2019.

GIL, A. C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008. Disponível em: <<https://scholar.google.com.ec>> Acesso em: 20 out. 2019.

GOOGLE EARTH – *Imagem*. Disponível em: <<https://www.google.com/earth>>. Acessado em 10 de outubro de 2019.

IBGE - *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IBGE, 2016. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 20 out. 2019.

IBGE - *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Censo Populacional dos Brasileiros – IBGE, 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 07 fev. 2020.

IBGE - *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Perfil dos municípios Brasileiros – IBGE, 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 20 out. 2019.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 20 out. 2019.

LEITE, J. F. A formação em Psicologia para a atuação em contextos rurais. In J. F. Leite & M. Dimenstein (Orgs.), *Psicologia e contextos rurais*. Natal, RN: EDUFRN. 2013.

MACHADO, L. O.; STEIMAN, R. Urbanização e Mercado de Trabalho na Amazônia Brasileira. *Cadernos IPPUR*, ano XIII, nº1: 109-138. Rio de Janeiro: IPPUR, 1999.

MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. *São Paulo Metrópole*. Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana: mobilidade urbana é desenvolvimento urbano*. Brasília: BRASIL, Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <<https://www.academia.edu>>. Acesso em: 20 out. 2019.

NOGUEIRA, R. *Território de Fronteira: Brasil/Colômbia*. In: VIII CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS. Coimbra/Portugal. VIII CES, 2004.

OLIVEIRA, J. A. Repensando o estudo das pequenas cidades Amazônicas. - Amazonas: *Revista da Universidade do Amazonas*, 1995.

OZIEL, M. R. Mobilidade urbana: análise, compreensão e perspectivas para Rondonópolis. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Mato Grosso. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Rondonópolis/MT, 2015, f. 187.

PEÑALOSA, E. Em entrevista 2006. *Cadernos FGV projetos cidades inteligentes e mobilidade urbana*, nº 24, 2015. Disponível em: <<https://www.academia.edu>>. Acesso em: 20 out. 2019.

PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M. *MOBILIDADE URBANA: Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO. *Brasília, DF: Denatran*, 2004. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf>>. Acesso em: 1 de agosto de 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TABATINGA. *Plano Diretor do Municipal*. Lei nº 500/07 de 31 de dezembro de 2007. Amazonas. Brasil. 2007.

Aspectos da mobilidade urbana entorno do complexo turístico de Tabatinga-AM: Uma breve comparação das condições presentes na área de estudo com as normas e recomendações quanto a mobilidade urbana.

PRODANOV, C. C.; DE FREITAS, E. C. *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. 2ª Edição. Rio Grande do Sul: Feevale, 2013.

SANTOS, M. *A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. *Metamorfose do espaço habitado: Fundamentos teóricos e Metodológicos da geografia*. -6ª Edição. 1. Reimpressão. São Paulo: Editora Universalidade de São Paulo, 2012.

SILVA, J. C. *Estudo dos deslocamentos urbanos de Coari, Itacoatiara e Parintins e possíveis influências da topografia na divisão modal*. 2016. Disponível em: <<https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/525>>. Acesso em: 20 out. 2019.

SILVA, R. A. S. *Espaços-tempos, rugosidades e territorialidades na cidade capitalista: Um estudo a partir da realidade do conjunto habitacional Jardim Caiçaras, Cidade Alta de Juiz de Fora – MG, 2011*. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/latur/producao-cientifica/banco-de-monografias-do-latur>> Acesso em: 1 de agosto de 2019.

SOUZA, G. A. *Espacialização urbana, circulação e acidentes de trânsito: o caso de Manaus-AM (2000-2006)*. Tese (Doutorado em Ciências em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE), Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2009.

STEIMAN, R. *A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2002, f 117.

Recebido: 05 de novembro de 2019

Aceito: 19 de janeiro de 2020

Publicado: 30 de março de 2020