

ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA FORMAÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO E DOS MEIOS DE TRANSPORTE URBANO UTILIZADOS NO MUNICÍPIO DE TUBARÃO A PARTIR DO SÉCULO XIX¹

Elisabeth Fernandes Demétrio²

Agostinho Schneiders³

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar a mobilidade urbana a partir da formação do espaço geográfico e dos meios de transporte urbano utilizados no município de Tubarão a partir do século XIX até os tempos contemporâneos. A metodologia da análise se deu através de pesquisa de levantamento de documentos de nível exploratório de abordagem qualitativa. Como instrumento para coleta de dados foi utilizado questionário com questões de múltipla escolha realizadas pelo *Google Forms*. O formulário foi respondido por moradores de várias partes da cidade através do envio de link em redes sociais. Como resultado temos a contextualização histórica e geográfica que trouxe a questão da mobilidade no município nos patamares atuais e análise dos hábitos de circulação viária dos moradores do município que se mostrou preocupante do ponto de vista da imobilidade urbana.

Palavras-chave: Formação histórica-geográfica. Deslocamento. Mobilidade urbana.

1 INTRODUÇÃO

O município de Tubarão/SC atribui de forma significativa à sua localização geográfica, o seu desenvolvimento econômico e urbano ao longo de sua história. Para melhor entender como se dá a mobilidade no município atualmente, precisamos analisar a mobilidade urbana a partir da formação do espaço geográfico e dos meios de transporte urbano utilizados no município de Tubarão a partir do

¹ Artigo apresentado como requisito parcial para a conclusão do curso de Graduação em Geografia da Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL, 2020.

² Acadêmica do curso Licenciatura em Geografia da Universidade do Sul de Santa Catarina – Unisul. E-mail: bethfdemetrio@hotmail.com.

³ Doutor em Geografia (UFSC), Agostinho Schneiders, professor na Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL.

século XIX. Nesse período, Tubarão era uma cidade pequena, com raras indústrias e comércio reduzido a poucas lojas.

A cidade acabou se desenvolvendo conforme a necessidade de sua população e teve como contribuição fundamental a implantação da ferrovia Tereza Cristina na região.

A cidade de Tubarão cresceu e a região central em torno do rio foi sendo ocupada ao longo do tempo de forma gradativa, nos últimos cem anos. A cidade vivenciou um rápido desenvolvimento tornando-se Polo da região da Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL), sua infraestrutura, no entanto, deixou a desejar no que diz respeito à mobilidade urbana.

É da necessidade de lutar pela sobrevivência que nascem às pequenas cidades bem como as grandes metrópoles. Cargnin (2000) narra em seu livro: Tubarão – do Primeiro Centenário ao Fim do Milênio, que o município de Tubarão teve seu espaço-urbano fortemente desenvolvido pela influência da estrada de ferro, que foi carro chefe do desenvolvimento urbano da região seguido pela implantação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na região de Capivari de Baixo em 1941.

A cidade tenta acompanhar todo esse desenvolvimento econômico suprimindo as necessidades que surgem sem necessariamente ter um planejamento urbano a ser seguido. Segundo Bittencourt (2008) famílias chegam em busca de emprego na Usina, se instalam de forma desestruturada sem urbanização e infraestrutura, a prefeitura por sua vez não efetua fiscalização deixando a desorganização livre, fato esse que se repete em outros pontos da cidade.

A infraestrutura do município não consegue acompanhar esse crescimento rápido, o que contribui para que Tubarão chegue ao século XXI com certa preocupação, a saber, como oferecer a seus moradores uma cidade com qualidade de vida e integração de transporte de qualidade a fim de promover mobilidade urbana em uma cidade com espaços centrais urbanos limitados e infraestrutura não condizente em alguns aspectos com a necessidade atual.

Portanto, o artigo pretende analisar a mobilidade urbana a partir da formação do espaço geográfico e dos meios de transporte urbano utilizados no município de Tubarão desde o século XIX até os tempos contemporâneos, a intenção é observar as atividades modais ferroviária e rodoviária que passaram a ser utilizadas como alternativa de locomoção urbana da cidade do sul catarinense.

Diante do exposto, a questão que norteou a investigação foi como se deu a mobilidade urbana a partir da formação do espaço geográfico e dos meios de transporte urbano?

O presente artigo tem como objetivo geral analisar a mobilidade urbana, a formação do espaço geográfico e a situação em que se encontram os meios de transporte no município de Tubarão - SC.

Para tal, serão desenvolvidas ações específicas como observar como se deu o processo de formação geográfica da região bem como as consequências da interferência humana e industrial no espaço geográfico atual; identificar os espaços urbanos que surgiram a partir da implantação da Ferrovia Tereza Cristina e da Companhia Siderúrgica Nacional; verificar junto a uma parcela da população da cidade por meio de questionário o contexto vigente da mobilidade urbana a fim de listar as carências efetivas da imobilidade municipal.

A pesquisa sempre impõe alguns desafios, entre eles tivemos o advento do contexto da Pandemia Covid 19 que fez com que formulássemos as questões e enviássemos de forma remota. A maneira que encontramos para fazê-la foi através do *Google Forms* com perguntas fechadas de múltipla escolha e o encaminhamento se deu através do envio de link em redes sociais, dos quais tivemos uma devolutiva de 123 questionários.

Neste artigo, buscamos as reflexões teóricas sob a visão de alguns autores, tais como Santos (1988), Villaça (1998), Cargnin (2000), Bittencourt (2008) entre outros, buscamos também respaldo em sites governamentais e Leis a fim de dar mais segurança nas interpretações propostas.

Embora o assunto Mobilidade Urbana tenha estado em evidência nos últimos anos no Brasil, muitas questões relacionadas a esse conteúdo permanecem obscuros para boa parte da população e até mesmo para profissionais da área de planejamento urbano, motivo que nos levou a analisar essa temática.

Deste modo, após uma breve introdução, objetivou-se expor no item 2 algumas informações significativas sobre a contextualização histórica do município, que inclui uma breve análise da expansão geográfica e desenvolvimento econômico de Tubarão. No item 3 buscou-se abordar a temática da evolução da Mobilidade municipal, no item 4 procurou-se reproduzir e analisar os resultados do questionário aplicado, por último, no item 5 apresentamos as considerações finais a fim de dar fechamento a essa pesquisa.

2 FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O conceito de espaço geográfico varia conforme o teórico que o defende, alguns autores como Richard Hartshorne (1978), defende que o espaço geográfico é apenas uma construção intelectual. Santos (1988, p. 10), afirma que:

O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, seja a sociedade em movimento [...]. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento.

O espaço então se refere a relação do homem com o meio em que está inserido, a simples presença do homem imprime uma nova realidade ao meio no qual está alocado. De acordo com Bittencourt (2008), a região de Tubarão teve seu espaço geográfico modificado pela presença do homem de forma mais direta a partir de seu povoamento datado de 1773, onde já haviam famílias radicadas as margens do Rio.

Em 1774, foram distribuídas as duas primeiras sesmarias, onde hoje se localizam as áreas centrais da cidade e do maior bairro, Oficinas. As terras de Tub-nharô, a partir desse ano, passaram a ser loteadas [...] os dois primeiros proprietários oficiais, ou sesmeiros vieram de Desterro [...] requereram terras a margem direita do rio Tubarão [...] convivendo muito próximo da administração da capitania, deviam estar bem a par da importância que o empreendimento portuário assumiria. (BITTENCOURT, 2008, p. 82).

Foi devido a sua localização estratégica que o espaço urbano começou ganhar forma de comunidade sendo lentamente povoado. As características geográficas da região facilitaram o arruamento espontâneo bem como as demais construções que foram surgindo.

Cargnin (2000) conta que o perímetro da cidade era contado num raio de 2 quilômetros a partir da Igreja, tinha apenas duas ruas, o restante eram caminhos pelo meio da mata quase intocada, as vias de comunicação eram duas, uma estrada estreita e de difícil tráfego para a região serrana e a via fluvial.

Nesse primeiro centenário é notável as características de cidade pequena que vislumbra um futuro esplendoroso, as primeiras famílias numerosas aqui chegadas juntamente com chefes políticos e presidente da província foram os desbravadores que iniciaram a cidade.

2.1 O ESPAÇO SURGIDO A PARTIR DA FERROVIA E DA CSN

Bittencourt (2008) relata que depois de muitas desinformações, finalmente torna-se oficial na Corte Imperial a presença do mineral preto nas cabeceiras do Rio Tubarão. Esse fato marcou o início dos planos de explorar carvão e de implantar na região uma via férrea para transporte e exportação desse mineral até então pouco conhecido, mas que se apresentava como mais uma possibilidade de combustão além da madeira e do óleo de baleia. Ele destaca que foi Visconde de Barbacena, político, diplomata e ligado a negócios que acreditou e buscou parcerias nacionais e estrangeiras para esse empreendimento na região. A instalação da ferrovia no traçado em que se deu, ocorreu por motivos de custos mais baixos e facilidades técnicas, foi construída em uma região de planície com poucos obstáculos naturais.

Medeiros (2006) salienta em seu livro que após o início das atividades ferroviárias, os municípios do sul do Estado passam a sofrer influência direta das atividades por ela desenvolvidas permitindo uma integração da região através do transporte de mercadorias e pessoas, percebemos que desde o começo o espaço urbano sofre modificações e vai se moldando, nascendo um núcleo urbano com características próprias de uma cidade capitalista em volta das edificações da estrada de ferro.

Segundo Carlos (1996), a Ferrovia passa a ocupar um espaço físico de grande extensão, modificando toda a área central da cidade. [...] o espaço tem papel fundamental na medida em que cada vez mais entra em troca, como mercadoria. A valorização ou desvalorização de áreas urbanas está atrelada a presença da linha férrea, no entanto, a Ferrovia também trouxe problemas, principalmente na formação do espaço urbano e no delineamento da nova paisagem.

Apesar de a Estrada de Ferro já ter grande interferência no município de Tubarão, foi só no século XX que a cidade centralizou sua administração na região da cidade. De acordo com Bittencourt (2008) a transferência dos trabalhos para o município foi pouco planejada, escritórios foram espalhados pela localidade em casas alugadas distantes das oficinas de manutenção, ele relata que diferente da CSN não houve preocupação com seus altos funcionários, que chegando a cidade precisaram se abrigar em hotéis e casas alugadas que carecia de luz e água encanada.

[...] quanto mais as camadas mais altas se concentram em determinada região da cidade, mais elas procuram trazer para essa mesma região importantes equipamentos urbanos. Quanto mais o conseguem, mais vantajosa essa região se torna para aquelas camadas e mais difícil se torna, para elas, abandonar essa direção de crescimento. (VILLAÇA, 1998, p. 321).

A construção da capela no Morro da Igreja e da Oficina Central foram decisivas para formulação do espaço e das atividades, as classes econômicas com maior poder aquisitivo se instalaram próximo a Igreja e ao Poder Executivo Municipal onde já se concentrava o núcleo urbano. A partir daí foram construindo em volta o que consideravam de grande importância como Colégio, Hospital e Clube Social. Ficou para os operários a região em volta das oficinas da Ferrovia onde atualmente se encontra o bairro de Oficinas, estes aspectos habitacionais foram determinantes no traçado de desenvolvimento do espaço geográfico, de acordo com Villaça (1998) “[...] são as burguesias que escolhem o local e direção de crescimento de seus bairros”.

Se a Ferrovia deu início ao núcleo urbano em Tubarão emoldurando o espaço geográfico, a CSN alterou o panorama de paz e tranquilidade desse núcleo urbano até então construído. De acordo com Cargnin (2000) a partir de sua instalação em 1942 e posterior funcionamento a cidade de Tubarão bem como todo Sul catarinense viveram um progresso até então jamais visto, os salários expressivos e pagos rigorosamente em dia pela CSN alimentavam todos os setores da economia.

Segundo Cargnin (2000), a cidade era pouco modernizada, tinha carência de muitas coisas básicas, entre elas energia e água encanada, então passou a vivenciar um novo cenário de desenvolvimento econômico no qual precisou com urgência atender uma grande demanda de comércio e serviços, a chegada dessa população de alto poder econômico e cultural foi determinante na melhoria do padrão de serviços em vários setores, o comércio foi o maior beneficiário, sofrendo um ataque de modernismo.

O primeiro escritório da companhia foi instalado no centro da cidade onde trabalhavam vários engenheiros vindos especialmente para desenvolver esse empreendimento, de acordo com Bittencourt (2008) devido a cidade ser carente de infraestrutura, para abrigar esse contingente de pessoas a CSN incluiu em seus planos a construção de um conjunto habitacional para hospedar administradores e engenheiros bem como sede para encontros e reuniões, o lugar conhecido como Vila dos Engenheiros, atualmente abriga a administração da Prefeitura Municipal. “A

montagem da subsidiária da CSN mostrou a região Sul catarinense o que não conhecia em termos de planificação, englobando um complexo industrial e um de apoio para seus colaboradores”. (BITTENCOURT, 2008, p. 247).

A necessidade de água abundante foi o fator que mais pesou na escolha da localização da CSN próximo da margem do Rio Tubarão. O outro motivo de locação daquele espaço é que os dois principais troncos da Estrada de Ferro, Criciúma e Lauro Müller, se juntavam em Tubarão, o desenvolvimento econômico e do espaço geográfico de Tubarão surge então devido a implantação da CSN e da Ferrovia Tereza Cristina.

A chegada da Companhia Siderúrgica trouxe cidadãos instruídos que ocuparam locais privilegiados na região central de Tubarão ocasionando valorização a essas regiões. Paralelamente a isso, a empresa construiu em Capivari nas imediações do parque industrial Vilas de Operários com boa infraestrutura para atender todo esse contingente operacional.

A oferta de emprego nos cargos operacionais da empresa atraiu outro tipo de população com menor poder aquisitivo, que se instalaram nos arredores da empresa em Capivari de Baixo formando ali outro contingente habitacional, habitat esse carente de infraestrutura básica. A procura dos cidadãos por emprego trouxe para a cidade o problema de alojamento, devido isso as terras ao redor da vila começaram a ser ocupadas, com a falta de infraestrutura as características urbanísticas da vila se destacaram frente o que se ergueu ao seu redor. (BITTENCOURT, 2008)

A paisagem não é criada de uma vez só, mas vai havendo acréscimos e substituições de tempos em tempos. Santos (1988) cita a paisagem como uma escrita sobre a outra e explana que a lógica de se ter feito algo no passado foi embasado na lógica de produção daquele momento, uma paisagem é um conjunto de objetos com idades diferentes.

[...] Assim, a paisagem é uma herança de muitos momentos, já passados, o que levou Lênin a dizer que a grande cidade é uma herança do capitalismo, e veio para ficar, devendo os planejadores do futuro levar em conta essa realidade. (SANTOS, 1988, p. 23).

Quando a cidade vai avançando e conquistando espaço no contexto social, político e econômico, suas lideranças do poder executivo precisam concentrar esforços e recursos em obras de benfeitorias em suas áreas urbanas. A cidade de Tubarão em um espaço de tempo relativamente curto evoluiu muito sua

urbanização, o município começa um período de transformações de obras viárias, ampliação de sistema de iluminação pública, abertura de ruas e pavimentações.

[...] três mecanismos: o primeiro é a localização de seus aparelhos que seguem os percussores territoriais das camadas de mais alta renda, da mesma maneira o comércio e os serviços privados. Suas localizações se comportam exatamente como se estivessem sujeitas as leis do mercado; segundo mecanismo é a produção da infraestrutura [...] e finalmente, através da legislação urbanística. Esta, é sabido, é feita pela e para as burguesias. (VILLAÇA, 1988, p. 336).

Na continuação do processo de transformação social e geográfica de Tubarão, o município inicia a década de quarenta acompanhando o processo de industrialização do país. O Governo Federal começa a investir em áreas estratégicas como a produção de aço e intensificando a produção de carvão, se inicia então uma nova era de grandes transformações (GOULARTI FILHO, 2004).

3 MOBILIDADE E EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE

Os meios de transporte tiveram uma evolução significativa a partir do desenvolvimento técnico científico em todo mundo, conforme o tempo foi passando, as necessidades humanas mudaram e a forma de transportar também.

Com a evolução dos transportes as distâncias foram mais rapidamente vencidas, essa velocidade deu ao homem a oportunidade de ir mais longe em menos tempo. A evolução do transporte aconteceu de acordo com os conhecimentos que a humanidade foi adquirindo. As novas condições tecnológicas [...] tem contribuído para incrementar a fluidez dos fluxos espaciais e setoriais do capital, do trabalho, das mercadorias e das informações (HARVEY, 1992).

A utilização do trem na cidade de Tubarão apesar de não ter como objetivo o transporte urbano acabou por ser útil para esse fim, seu traçado acabou influenciando o direcionamento da expansão urbana municipal que seguiu o trajeto do trem em detrimento do avanço para o interior do município e as áreas geograficamente mais elevadas.

Segundo informações publicadas pelo Ministério da Infraestrutura (2016), o aumento progressivo da frota de veículos em nível nacional fez com que o Governo criasse um órgão dentro do Ministério de Viação no qual dava preferência para política rodoviária em detrimento da ferroviária, os investimentos públicos em

algumas áreas em detrimento de outras são fatores determinantes para evolução ou não de alguns setores da economia. A partir do momento que rodovias ganham prioridade de investimento as ferrovias vão perdendo espaço começando aí um novo momento de mobilidade urbana. De acordo com Goularti Filho (2004, p. 363):

[...] outros recursos de transporte foram aos poucos seduzindo e encantando a população do sul de Santa Catarina, como em outras partes, com seus apelos a velocidade, ao conforto e a sofisticação, mobilizando o imaginário social para o mais moderno e desenvolvido. Com o passar do tempo, esses apelos foram se impondo à realidade da região e acabaram por triunfar completamente.

Após a construção da Ponte Nereu Ramos, a margem esquerda começa a receber obras de infraestrutura como abertura de ruas. Nos anos que se seguem, obras como construção do aeroporto Anita Garibaldi e instalação da empresa Souza Cruz dão continuidade ao processo de desenvolvimento do município, outro fato de grande importância no processo de estruturação do espaço urbano é a retirada dos trilhos no centro da cidade, no novo cenário de desenvolvimento o trem já não atende as necessidades de mobilidade urbana, ao ser retirado, em seu lugar é construída a Avenida Marcolino Martins Cabral que se torna a principal rua do sistema viário.

Parece haver íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. As ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou polo se desenvolve junto às estações. As rodovias provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto. (VILLAÇA, 1998, p. 69).

Com a expansão do espaço urbano de Tubarão para áreas não povoadas faz-se necessário maior investimento em infraestrutura como, por exemplo, abertura de ruas e pavimentações. Esses investimentos aliados a capacidade de maior poder de compra da população acabaram por estimular a aquisição de automóveis. Segundo Cargnin (2000), em 1936 o perímetro urbano municipal se restringia a um raio de 2 quilômetros a partir da Igreja Matriz, nesse período a cidade possuía 10 caminhões, 6 ônibus, 160 bicicletas e 20 automóveis de aluguel e particular.

Medeiros (2006) ressalta que a construção da BR 101 é um dos principais fatores da expansão e desenvolvimento de Tubarão, e que a construção da Rodovia

aumenta a densidade demográfica nas áreas por onde passa atraindo assim indústrias e serviços.

Interessante notar que a BR seguiu o traçado da Ferrovia fortalecendo a teoria de que se procuraram custos baixos e terrenos planos. Assim como foi feito na Ferrovia, a construção da Rodovia Estadual SC 438 que liga Tubarão a Serra do Rio do Rastro e demais municípios foi outro eixo de expansão essencial para desenvolvimento da região.

A evolução do perímetro da cidade e dos meios de transportes desde 1936 até os dias atuais é notável, segundo dados do IBGE de 2018 o perímetro da cidade atualmente é de 301.484 Km², se observarmos os dados do quadro 1, é possível perceber a evolução da frota de veículos nos últimos cem anos.

Quadro 1: Frota de Veículos de Tubarão

Tipo de veículo	1936	2018 (IBGE)
Automóvel	20	47.562
Bicicleta	160	-----
Caminhão	10	2.412
Caminhão Trator	-----	1.654
Caminhonete	-----	5.952
Camioneta	-----	3.226
Ciclomotor	-----	53
Micro-Ônibus	-----	121
Motocicleta	-----	17.830
Motoneta	-----	8.690
Ônibus	6	314
Reboque	-----	1.672
Semirreboque	-----	2.225
Trator de rodas	-----	28
Triciclo	-----	11
Utilitário	-----	1.689

Fonte: Cargnin, 2000 e IBGE, 2020.

Em Tubarão assim como em quase todo Brasil, a malha viária carece de planejamento para fluidez automobilística no meio urbano, o carro tem se tornado o maior sonho de consumo da população, isso porque oferece conforto e sensação de segurança, ainda a precariedade do sistema de transporte público contribui para baixa procura pelo transporte coletivo, além do mais, o carro leva direto ao destino final em detrimento do transporte público. Tudo isso tem acarretado além do

problema da mobilidade, em problemas de saúde pública devido as grandes emissões de gases poluentes, acidentes de trânsito e sedentarismo.

Sendo assim, políticas voltadas ao transporte sustentável tendem a minimizar estes impactos devido ao aumento de atividade física e possíveis reduções de poluição do ar e sonora. É importante mencionar que a falta de políticas eficazes em prol do transporte sustentável expõe o pedestre e o ciclista a inalação de poluentes e conflitos no deslocamento pelo trânsito.

Diante desse cenário que piorou com o passar do tempo tem aumentado os apelos sociais por melhores condições de caminhabilidade e ciclabilidade, apelo esse que culminou na sanção da Lei Federal 12.587/2012 conhecida como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei tem como objetivo planejar o crescimento das cidades de forma organizada, priorizando os investimentos em sistemas de transporte público, em modos não-motorizados e políticas de restrição ao uso do automóvel.

A Lei também propõe que municípios com mais de 20 mil habitantes possuam Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2013). Essa Lei é uma grande oportunidade para mudança na mobilidade das cidades, entretanto, a carência de estudos acadêmicos, falta de recursos e de vontade política, entre outros fatores, ainda resultam em poucas iniciativas em prol da mobilidade, (SANTOS; VALENÇA, 2016).

4 TRANSCURSO DA PESQUISA E ANÁLISES

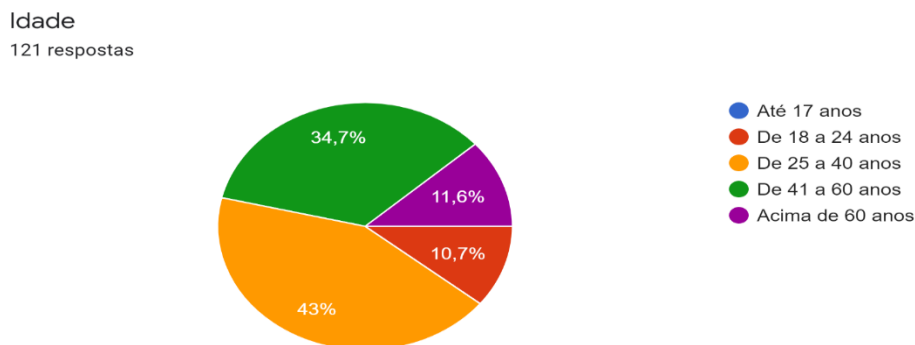
Como já se mencionou, o afastamento social acabou por direcionar para pesquisa feita de forma remota. A partir do entendimento da importância de ouvir a população de Tubarão, por ser a parcela diretamente afetada e a voz que melhor pode retratar as melhorias necessárias na mobilidade municipal, optou-se para coleta de dados via questionário. O envio foi feito via link através de redes sociais o que nos possibilitou um grande acesso ao público alvo.

4.1 AS NARRATIVAS DOS MORADORES DE TUBARÃO

A pesquisa obteve um número de cento e vinte e três (123) participantes, como envio foi feito via link na plataforma WhatsApp não tivemos controle do alcance de quais bairros responderiam a pesquisa. De acordo com o questionário

proposto para a coleta de dados, no primeiro momento, buscou-se as informações sobre a faixa etária dos sujeitos alvo dessa pesquisa, como mostra o gráfico 1:

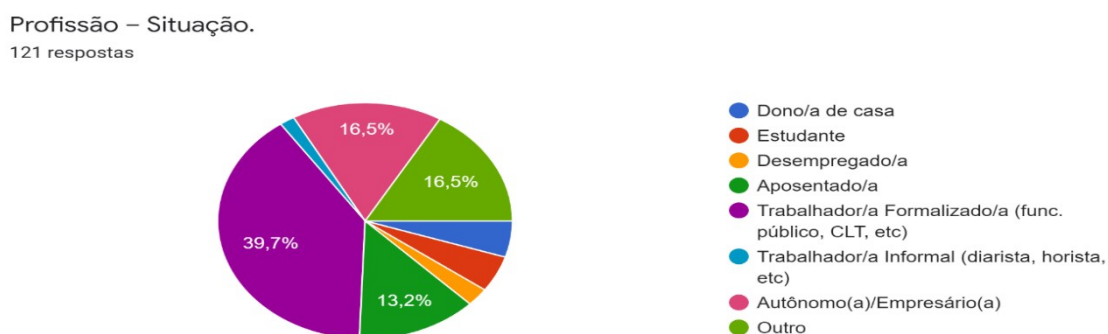
Gráfico 1 - Faixa Etária



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Através da análise dessa pergunta, é possível observar que na faixa etária de dezoito a sessenta anos se concentra 88,4% da população que se entende ser de maior mobilidade urbana, concomitante com isso podemos ver no gráfico 2, que a maior porcentagem dessa análise se refere a população economicamente ativa que seria 56,2% referente a trabalhadores formais e autônomos.

Gráfico 2 – Situação



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Esses dados mostram que a população de maior deslocamento precisa ser objeto da atenção das políticas públicas, de acordo com nosso entendimento o Estado na forma de políticas necessita viabilizar os deslocamentos desse público por remeter a maior porcentagem de deslocamento urbano.

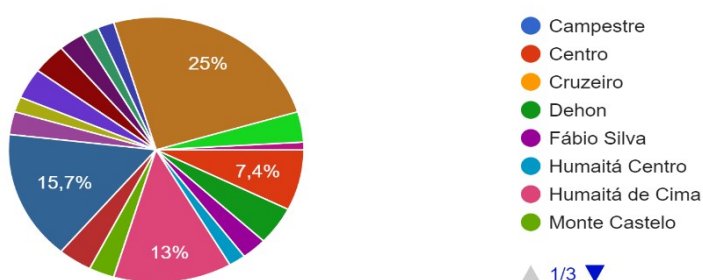
A Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída em 2012 foi implantada com objetivo de estimular as prefeituras municipais a desenvolverem projetos que solucionem os problemas de mobilidade enfrentados nos centros urbanos devido ao alto número de deslocamentos, através de diretrizes a Lei nº 12.587/2012 busca nortear o desenvolvimento da Rede Viária das cidades brasileiras e contribuir com a organização dos deslocamentos nos centros urbanos.

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, 2010a).

Para compreender a crise dos transportes nas cidades, devemos analisar de forma mais minuciosa questões como: as relações entre os locais de moradia e trabalho da população, as regras de uso e ocupação do solo, as modalidades de transportes e as condições de infraestrutura do viário. Não há como resolver a imobilidade urbana tratando um ponto específico, pois é o conjunto de uma série de fatores que geram os problemas da mobilidade. Para melhor entender essa relação de moradia vamos analisar as informações a seguir do gráfico 3:

Gráfico 3 – Bairro de Origem

Qual Bairro você mora?
108 respostas

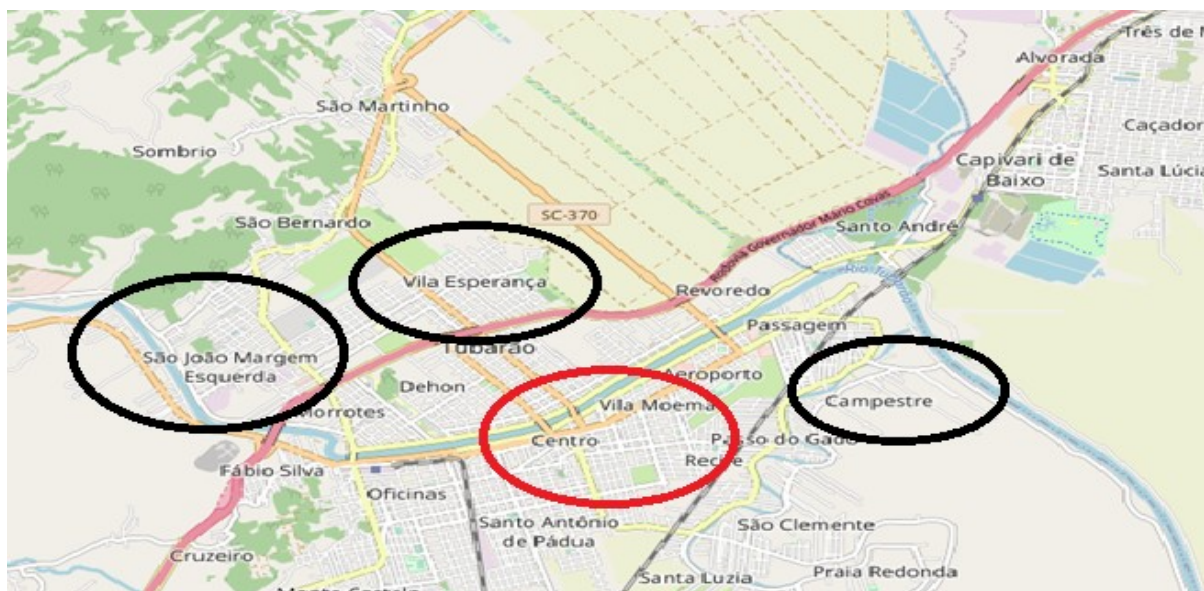


Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

De acordo com o gráfico 3, referente ao Bairro de Origem de nossos entrevistados, podemos observar que os três maiores índices remetem aos bairros São João (25%), Campestre (15,7%) e Humaitá de Cima - Vila Esperança (13%). Esses números correspondem a 53,7% dos entrevistados residentes em bairros

situados dentro de um raio de 10 Km a partir do Centro de Tubarão como podemos observar na figura 1:

Figura 1 – Mapa de Tubarão



Fonte: Cidade Brasil, 2020.

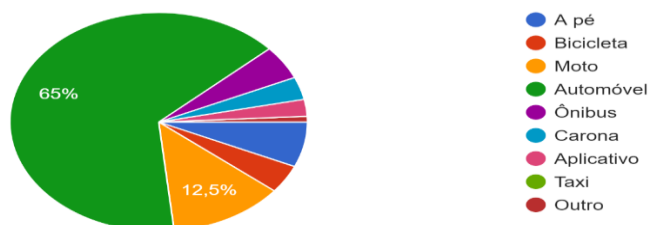
Como mencionou-se na contextualização histórica, a cidade de Tubarão se desenvolveu em uma região de Vale ao longo do Rio e foi se expandindo para regiões periféricas. É possível ver então que, com políticas de incentivo a deslocamentos não motorizados boa parte da população residente nesse raio de 10 Km poderia facilmente se locomover de forma sustentável sem grandes dificuldades diminuindo assim a circulação de veículos na região central da cidade.

Entre os modos de transporte a serem incentivados pode-se destacar o modo a pé e a bicicleta, esse incentivo atualmente ainda é baixo, de acordo com o Ministério das Cidades (BRASIL, 2004), as ofertas de vias exclusivas para pedestres são de 0,02% do total do sistema viário brasileiro e a oferta de ciclovias e/ou de ciclo-faixas são de 0,15% do sistema viário urbano brasileiro a infraestrutura para pedestre e ciclista além de ser reduzida é precária assim como a oferta de estacionamento de bicicletas.

Para entender como se dá esse deslocamento o questionário indagou os entrevistados sobre o principal meio de locomoção dentro de Tubarão, o resultado pode-se observar a seguir no gráfico 4:

Gráfico 4 – Meio de Locomoção

Qual seu meio de locomoção principal dentro de Tubarão?
120 respostas



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Dos respondentes 77,5% afirmou que fazem sua locomoção de carro ou moto, essa preferência pode se dar devido em parte a comodidade no transporte, a sensação de segurança e/ou falta de incentivo para usar transporte público.

Apesar da realidade brasileira ser de imobilidade urbana, ainda é plausível ver mais incentivo à produção, venda e utilização de veículos privados aquém das medidas de estímulo ao uso do transporte público e de transporte não motorizado quando se questionou se mudariam o transporte de preferência o que não surpreendeu foi que 48,7% dos entrevistados não mudaria o meio de transporte, essa resposta reflete o descontentamento com a mobilidade urbana atual em Tubarão como se vê no gráfico 5:

Gráfico 5 – Transporte de preferência

Nos deslocamentos do dia-a-dia, se houvesse mais opções, usaria algum desses transportes?
117 respostas



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

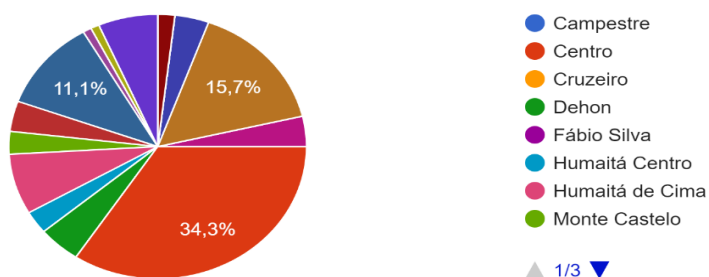
Ao entender da pesquisa para que haja mudança nos hábitos de locomoção da população o setor público precisa desenvolver um bom planejamento urbano, o mesmo deve responder às inquietações dos cidadãos locais e proporcionar avanços

que possam ser sentidos no dia a dia como por exemplo, maior fluidez no trânsito, acessibilidade a todos e segurança de tráfego.

Quando os entrevistados foram indagados sobre qual seu destino principal dentro de Tubarão foi possível observar que três destinos se destacaram, a saber, Centro (34,3%), São João (15,7%) e Oficinas (11,1%) como podemos observar logo abaixo nos dados do gráfico 6 que vamos analisar juntamente com a figura 2:

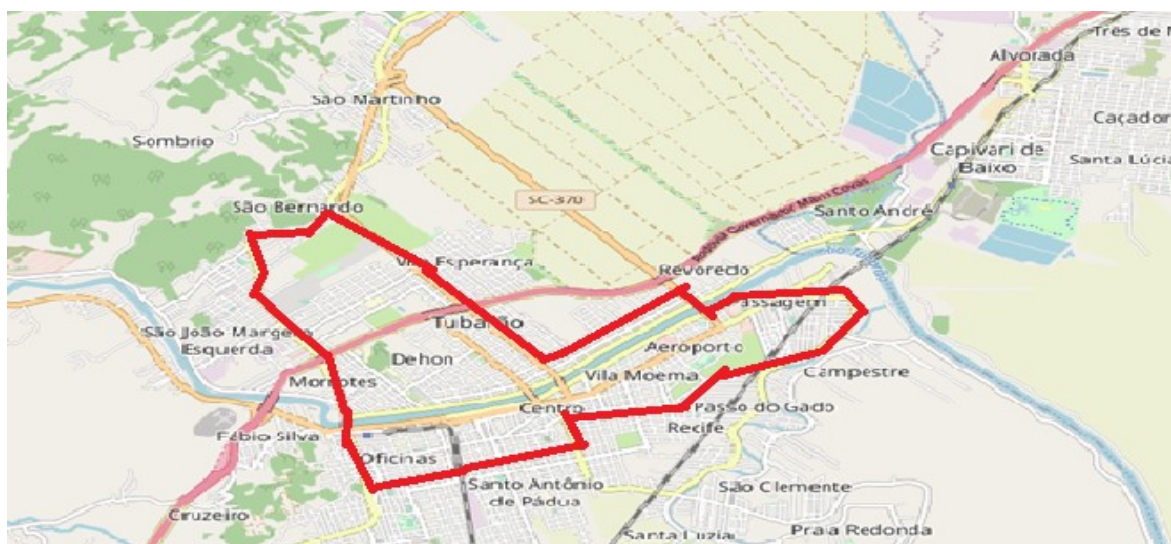
Gráfico 6 – Principal Destino

Para qual bairro você vai para TRABALHO e/ou ESTUDO, principalmente?
108 respostas



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Figura 2 – Mapa de Tubarão



Fonte: Cidade Brasil, 2020.

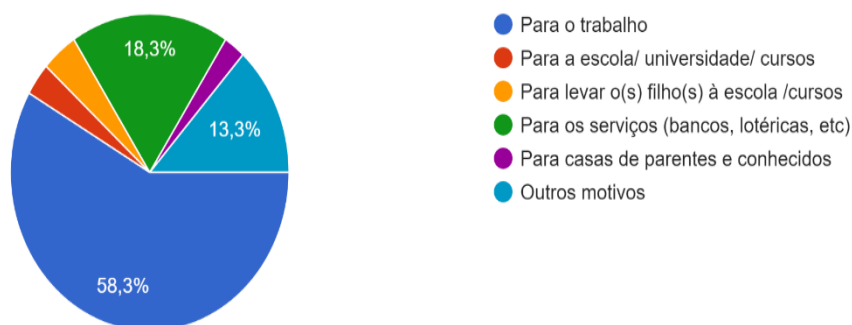
Ao atentar para os números do gráfico 6 e com apoio da figura 2, é possível conjecturar a possibilidade de um transporte público integrado que faça a ligação

entre essas três grandes áreas. Entre as alternativas possíveis de serem analisadas para a cidade de Tubarão é possível considerar: Corredores de ônibus (faixas exclusivas ou privativas) e corredores de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT). O VLT tem surgido no cenário global como uma alternativa de transporte público sustentável, se encontra em operação em muitos países entre eles o Brasil. Continuando nossa investigação buscamos conhecer o maior motivo de deslocamento feitos em Tubarão, para isso lançamos mão dos dados a seguir:

Gráfico 7 – Motivo de Deslocamento

Qual deslocamento que você mais realiza em um dia normal de semana, em Tubarão?

120 respostas



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Com estudo desse gráfico é possível ver que a maior parte dos deslocamentos são feitos em razão de trabalho, esse movimento feito de casa ao trabalho é conhecido como movimentação pendular que é desdobrada em várias etapas e para a população assalariada nos centros urbanos é feita por transportes coletivos.

No sistema de transporte de Tubarão, de acordo com nossa análise, esse movimento tem sido feito preferencialmente por carro ou moto. Esses trabalhadores, por habitarem locais mais afastados do centro, acabam recorrendo a meios de transporte particular o que tem aumentado os congestionamentos, observa-se que isso ocorre porque o sistema de transporte público não tem sido ofertado com qualidade ou com atratividade suficiente para cativar esse público.

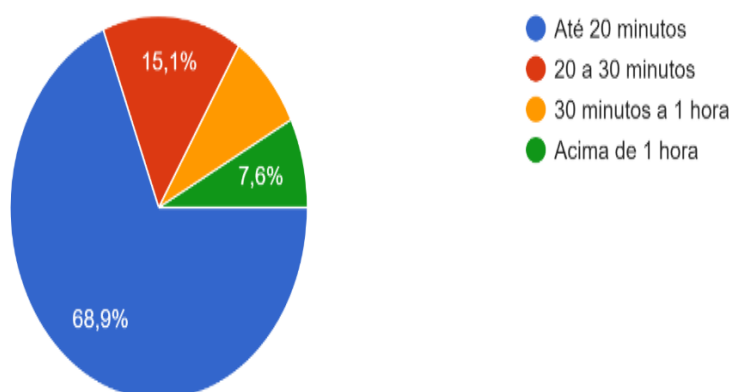
Ao analisar o tempo de deslocamento feito pelos entrevistados percebe-se que grande parte leva no máximo vinte minutos para fazerem esse deslocamento dentro do município, isso mostra que até mesmo os cidadãos que residem

relativamente próximos ao seu destino tem preferido utilizar transportes particulares em detrimento do coletivo, como é visível no gráfico 8:

Gráfico 8 – Tempo de deslocamento

Quanto tempo você demora para fazer seu principal deslocamento dentro de Tubarão?

119 respostas



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

De acordo com os dados 68,9% dos respondentes leva no máximo vinte minutos para fazer seu principal deslocamento. De acordo com Villaça (2001) os deslocamentos de curta distância têm papel predominante no espaço intraurbano, o espaço na cidade se estrutura a partir de conflitos entre vantagens e desvantagens. Sendo assim a decisão por um ou outro meio de transporte tem muito haver com essa relação entre custo/benefício.

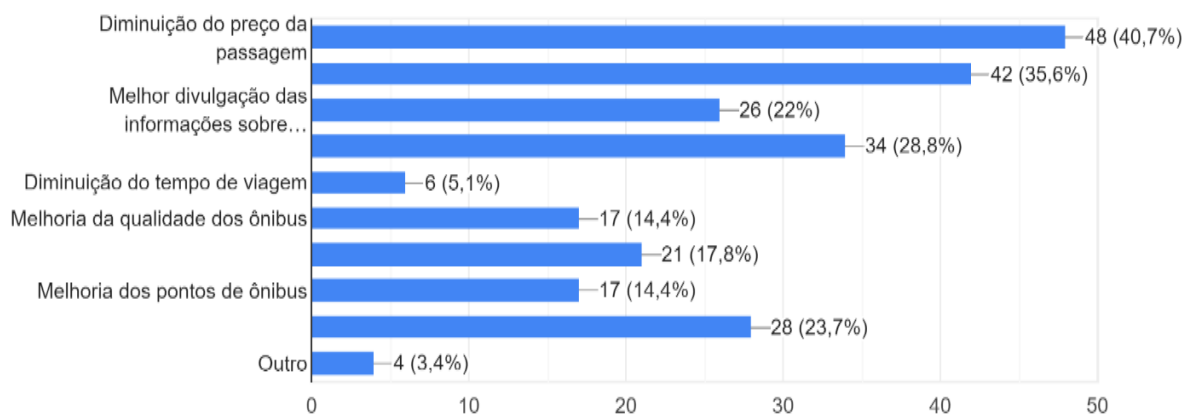
Ao indagar sobre o que incentivaria a andar de transporte público, os pontos que mais pesaram foram: o preço da passagem, aumento das linhas de ônibus, aumento da frequência e melhor divulgação das informações sobre linhas e horários.

O município de Tubarão atualmente não possui transporte público integrado, além disso, as linhas oferecidas carecem de aproximação nos horários ofertados, informações sobre disponibilidade, além de elevado custo por um curto trajeto, na relação de custo benefício o transporte acaba sendo dispendioso em relação ao curto tempo de trajeto, levando em consideração ainda que o mesmo não levasse até o destino final assim como o automóvel. Podemos analisar em detalhes as respostas no gráfico 9:

Gráfico 9 – Preferência por Transporte Público

O que te incentivaria a andar de transporte público ou melhoraria a qualidade dos seus deslocamentos feitos por ônibus?

118 respostas



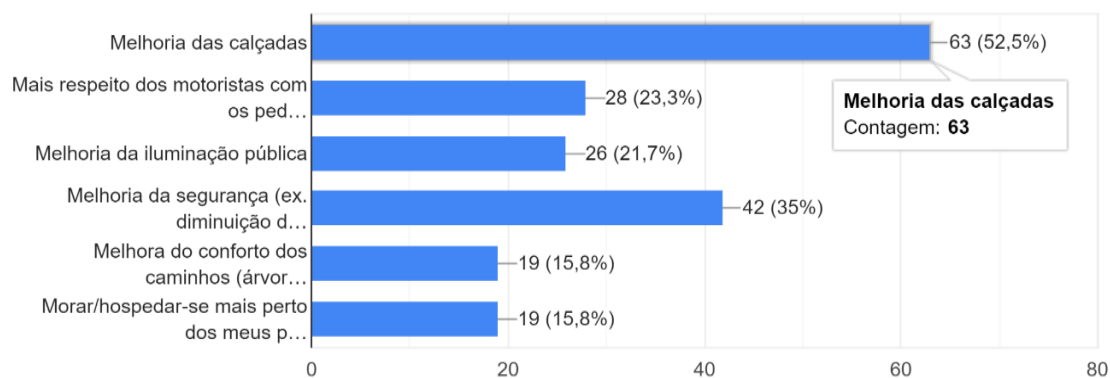
Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Na mesma linha de pensamento procurou-se entender se os entrevistados mudariam seus hábitos de mobilidade para se locomoverem a pé ou de bicicleta. É notável a percepção da supervalorização do uso do automóvel individual, até mesmo para curtas distâncias o que tem feito do Centro da Cidade um local de grande dificuldade de locomoção tanto para automóveis quanto para pedestres, as respostas encontradas podemos observar nos gráficos 10 e 11:

Gráfico 10 – Preferência por andar a Pé

Das opções abaixo, qual mais te incentivaria a andar a pé ou melhoraria a qualidade da sua caminhada?

120 respostas

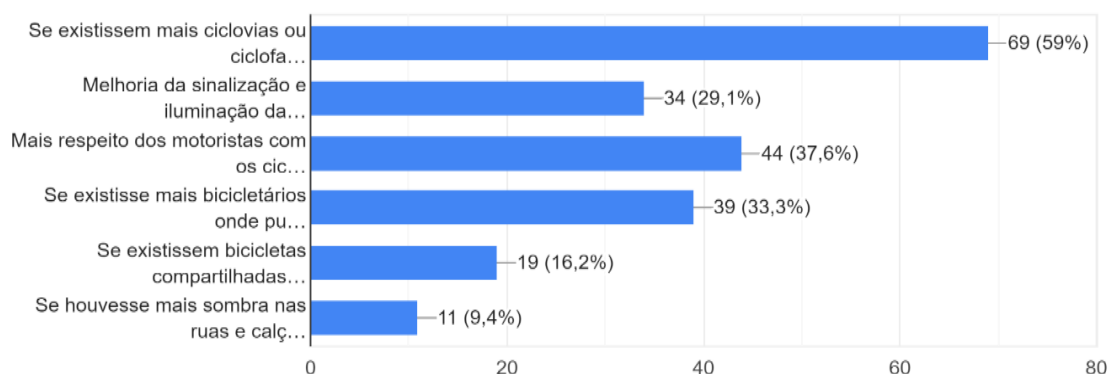


Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

Gráfico 11 – Preferência por andar de Bicicleta

Das opções abaixo, qual mais te incentivaria a pedalar ou melhoraria a qualidade dos seus deslocamentos feitos por bicicleta?

117 respostas



Fonte: Dados coletados pela autora, 2020.

De acordo com a análise dos gráficos 10 e 11, as principais razões que incentivariam a locomoção a pé ou de bicicleta seriam: melhorias nas calçadas, extensões maiores de ciclovias, maiores números de bicicletários, melhoria da segurança no trajeto e respeito por parte dos motoristas. Muitas ruas e calçadas no município possuem problemas como buracos e desníveis que atrapalham a movimentação, a prática do ciclismo inclusive como atividade física, também tem sido desencorajada por essas dificuldades de locomoção, esses desafios de locomoção se tornam ainda maiores quando enfrentados por pessoas com limitações físicas, que acabam ficando desassistidas nesse direito de ir e vir.

Nesse interim então, percebemos que os motivos elucidados como motivadores para adoção desses modais de locomoção seriam facilmente atendidos através da efetivação de fato das estratégias de estruturação viária e mobilidade urbana contidas na Lei Complementar Nº 84, de 20 de dezembro de 2013 que dispõe sobre o Plano Diretor municipal de Tubarão.

O Plano Diretor de Tubarão estabelece no capítulo IV sessão II Art. 33, as Estratégias de Estruturação Viária e Mobilidade Urbana, essa diretriz tem como objetivo a promoção, organização e planejamento do sistema de circulação de Tubarão através de políticas como: Política de estruturação viária; Política de mobilidade nas estradas rurais; Política de sinalização viária urbana e rural; Política de acessibilidade de calçada; Política de estruturação do transporte coletivo; Política

de implantação de ciclovias e Política de incentivo às modalidades alternativas do transporte.

Compreende-se que o Plano Diretor serve aos municípios como Norte na busca por estratégias de incentivo às modalidades alternativas da locomoção, segundo Villaça (1999), o Plano Diretor é uma ferramenta essencial e básica para a política de desenvolvimento do município. Seu objetivo principal é auxiliar e criar diretrizes que auxiliem o Poder Público a organizar e planejar o crescimento da cidade e a formação do espaço urbano.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo avaliou a mobilidade urbana a partir da formação do espaço geográfico e dos meios de transporte urbano utilizados no município de Tubarão desde o século XIX. Para isso procurou observar através da pesquisa de levantamento de dados e formulação de questionário, os contextos históricos e geográfico que trouxeram o município a situação de mobilidade urbana atual.

O respaldo teórico buscou elucidar o processo de formação geográfica da cidade e seu desenvolvimento nos arredores do Rio Tubarão. Através da coleta de dados foi possível compreender de que modo a interferência humana e industrial impactou a estruturação do espaço geográfico atual, o estudo analisou a estruturação dos espaços urbanos em torno da Ferrovia Tereza Cristina e da Companhia Siderúrgica Nacional e mostrou como esses empreendimentos foram determinantes na configuração econômica, social e geográfica do município.

Através da aplicação de questionário foi possível observar a rotina de circulação municipal e com isso formular diagnóstico da mobilidade urbana da cidade. Através dos hábitos de circulação levantados, viu-se como a administração política deixou de priorizar a questão da mobilidade nas últimas décadas o que contribuiu para que a cidade chegasse aos patamares de imobilidade atuais.

A investigação concluiu que a localização geográfica foi essencial para a formação do espaço urbano local o que foi determinante para a implantação da Ferrovia Tereza Cristina e da Companhia Siderúrgica Nacional na região bem como para a evolução dos transportes na cidade e estruturação econômica do município.

A pesquisa feita de forma remota contribuiu para coleta de dados visto que as plataformas digitais auxiliam muito na análise e interpretação de dados. A falta de

contato direto com os entrevistados de certo modo foi sentida já que possibilitaria uma interpretação mais humanizada dos fatos, o curto espaço de tempo de disponibilidade do formulário também colaborou para que o alcance de entrevistados ficasse abaixo do que gostaríamos para essa análise, o que fica como sugestão para futuras pesquisas na área.

Por fim, conclui-se este artigo com a satisfação de novos conhecimentos adquiridos através dos textos e análises, com entendimento ainda maior da importância da efetivação de políticas públicas voltadas para a questão da mobilidade urbana, bem como da necessidade de produção de materiais que compreendam essa temática tão relevante na atualidade.

REFERÊNCIAS

ANP.Trilhos. **Cartilha VLT**. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/anptrilhos-lanca-a-cartilha-como-inserir-os-trilhos-no-plano-de-mobilidade/>. Acesso em: 07 nov. 2020.

BITTENCOURT, Arary Cardozo. **O menino de Oficinas**. Tubarão: Editora. Copiart, 2008.

BRASIL. **Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 09 nov. 2020.

BRASIL. **Transporte no Brasil**. Disponível em: <https://www.infraestrutura.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>. Acesso em: 09 nov. 2020.

BRASIL. **Ministério das Cidades**. Disponível em: http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/Perfil_2003.pdf. Acesso em: 07 nov. 2020.

CARGNIN, Alberto. **Tubarão: do primeiro centenário ao fim do milênio**. Tubarão: Editora Dehon, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Turismo e a produção do não lugar**. In: YAZIGI, Eduardo et al. (Org.). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Trad. SOBRAL, Adail Ubirajara e GONÇALVES, Maria Stela. São Paulo: Loyla, 1992.

IBGE. **PANORAMA DE TUBARÃO**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/tubarao/panorama>. Acesso em: 07 nov. 2020.

IPEA. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2198.pdf. Acesso em: 07 de nov. de 2020.

Meios de transporte. **A evolução dos transportes**. Disponível em: <https://meios-de-transporte.info/evolucao-dos-transportes.html>. Acesso em: 09 de nov. 2020.

MEDEIROS, Rodrigo. **A formação do espaço urbano de Tubarão e a ferrovia Tereza Cristina**. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/89424>. Acesso em: 02 mai. 2020.

Researchgate. **Reflexões acerca da aplicação da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da elaboração de planos locais de mobilidade urbana no Brasil**. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/331224932_Reflexoes_acerca_da_aplicacao_da_lei_da_Politica_Nacional_de_Mobilidade_Urbana_e_da_elaboracao_de_planos_locais_de_mobilidade_urbana_no_Brasil. Acesso em: 09 nov. 2020.

SANTOS, Milton. **METAMORFOSES DO ESPAÇO HABITADO**, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec: São Paulo, 1988.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**, São Paulo: Hucitec, 1993.

TUBARÃO. **Bairros e comunidades de Tubarão**. Disponível em: <https://www.tubarao.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaltem/22136>. Acesso em: 17 jun. 2020.

TUBARÃO. **Mapa de Tubarão**. Disponível em: <https://www.cidade-brasil.com.br/mapa-tubarao.html>. Acesso em: 07 de nov. 2020.

TUBARÃO. **Plano Diretor de Tubarão**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-tubarao-sc>. Acesso em: 09 nov. 2020.

VETTORETTI, Amádio. **História de Tubarão**: das origens ao século XX. Tubarão: Editora Incopel, 1992.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra urbano no Brasil**. São Paulo: Livros Studio Nobel, 1998.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, F. **Dilemas do plano diretor**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima - Cepam, 1999.

ZUMBLICK, Willy Alfredo. **Relatos e manuscritos pessoais**. Tubarão: 2004.

APENDICE 1

QUESTIONÁRIO DE MOBILIDADE URBANA DE TUBARÃO

O presente formulário pretende colher dados para análise da mobilidade urbana municipal de Tubarão, o estudo deverá servir de orientação para ações de melhorias da circulação de pedestres, ciclistas, transporte público e veículos em geral, o formulário visa conhecer os hábitos de circulação da população que reside e frequenta a cidade.

1. Qual seu meio de locomoção principal dentro de Tubarão?

- ☐ A pé
- ☐ Bicicleta
- ☐ Moto
- ☐ Automóvel
- ☐ Ônibus
- ☐ Carona
- ☐ Aplicativo
- ☐ Taxi
- ☐ Outro

2. Quanto tempo você demora para fazer seu principal deslocamento dentro de Tubarão?

- ☐ Até 20 minutos
- ☐ 20 a 30 minutos
- ☐ 30 minutos a 1 hora
- ☐ Acima de 1 hora

3. Qual deslocamento que você mais realiza em um dia normal de semana, em Tubarão?

- ☐ Para o trabalho

- ☐ Para a escola/ universidade/ cursos
- ☐ Para levar o(s) filho(s) à escola /cursos
- ☐ Para os serviços (bancos, lotéricas, etc)
- ☐ Para casas de parentes e conhecidos
- ☐ Outros motivos

4. Qual Bairro você mora?

- ☐ Campestre
- ☐ Centro
- ☐ Cruzeiro
- ☐ Dehon
- ☐ Fábio Silva
- ☐ Humaitá Centro
- ☐ Humaitá de Cima
- ☐ Monte Castelo
- ☐ Morrotes
- ☐ Oficinas
- ☐ Passagem
- ☐ Passo do Gado
- ☐ Recife
- ☐ Revoredo
- ☐ Santa Luzia
- ☐ Santo Antônio de Pádua
- ☐ São Bernardo
- ☐ São Clemente
- ☐ Praia Redonda
- ☐ São Cristóvão

- ☐ () São João
- ☐ () Vila Esperança
- ☐ () Vila Moema

5. Para qual Bairro você vai para TRABALHO e/ou ESTUDO, principalmente?

- ☐ () Campestre
- ☐ () Centro
- ☐ () Cruzeiro
- ☐ () Dehon
- ☐ () Fábio Silva
- ☐ () Humaitá Centro
- ☐ () Humaitá de Cima
- ☐ () Monte Castelo
- ☐ () Morrotes
- ☐ () Oficinas
- ☐ () Passagem
- ☐ () Passo do Gado
- ☐ () Recife
- ☐ () Revoredo
- ☐ () Santa Luzia
- ☐ () Santo Antônio de Pádua
- ☐ () São Bernardo
- ☐ () São Clemente
- ☐ () Praia Redonda
- ☐ () São Cristóvão
- ☐ () São João
- ☐ () Vila Esperança

☐ Vila Moema

6. Nos deslocamentos do dia-a-dia, se houvesse mais opções, usaria algum desses transportes?

☐ Não mudaria de modo de transporte

☐ Aplicativo de Táxi (Uber, 99, etc)

☐ Carro alugado/ compartilhado por app

☐ Motocicleta ou scooter

☐ Ônibus

☐ Carro

7. Das opções abaixo, qual mais te incentivaria a andar a pé ou melhoraria a qualidade da sua caminhada?

☐ Melhoria das calçadas

☐ Mais respeito dos motoristas com os pedestres

☐ Melhoria da iluminação pública

☐ Melhoria da segurança (ex. diminuição de assalto, etc)

☐ Melhora do conforto dos caminhos (árvores, sombras, bancos, etc)

☐ Morar/hospedar-se mais perto dos meus pontos de interesse

8. Das opções abaixo, qual mais te incentivaria a pedalar ou melhoraria a qualidade dos seus deslocamentos feitos por bicicleta?

☐ Se existissem mais ciclovias ou ciclofaixas na cidade

☐ Melhoria da sinalização e iluminação das vias

☐ Mais respeito dos motoristas com os ciclistas

☐ Se existisse mais bicicletários onde pudesse deixar a bicicleta com segurança

☐ Se existissem bicicletas compartilhadas para que não precisasse ter uma própria

☐ Se houvesse mais sombra nas ruas e calçadas

9. O que te incentivaria a andar de transporte público ou melhoraria a qualidade dos seus deslocamentos feitos por ônibus?

☐ Diminuição do preço da passagem

☐ Aumento do número de linhas (passando por mais locais que hoje)

☐ Melhor divulgação das informações sobre as linhas e horários

☐ Aumento da frequência dos ônibus (diminuindo o tempo de espera)

☐ Diminuição do tempo de viagem

☐ Melhoria da qualidade dos ônibus

☐ Integração tarifária (pegar mais de um ônibus pagando o valor de uma única passagem)

☐ Melhoria dos pontos de ônibus

☐ Só andaria de ônibus se não tivesse outra opção

☐ Outro

10. Profissão – Situação

☐ Dono/a de casa

☐ Estudante

☐ Desempregado/a

☐ Aposentado/a

☐ Trabalhador/a Formalizado/a (func. público, CLT, etc)

☐ Trabalhador/a Informal (diarista, horista, etc)

☐ Autônomo(a)/Empresário(a)

☐ Outro

11. Idade

☐ Até 17 anos

- () De 18 a 24 anos
- () De 25 a 40 anos
- () De 41 a 60 anos
- () Acima de 60 anos

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por cuidar de cada detalhe durante essa caminhada e por ter permitido que eu tivesse saúde e determinação para não desanimar durante a realização deste trabalho.

A Sebastião (in memoriam) maior responsável pela formação de meu caráter por sua dedicação em zelar pela família a quem tenho orgulho de chamar de Pai.

A minha sobrinha Miriam pelas orientações, dicas e paciência ao longo de todo processo de construção desse artigo.

Ao meu parceiro de caminhada Sander, que me incentivou a voltar aos estudos, compreendeu minha ausência enquanto eu me dedicava à realização deste curso e a minha filha que sempre retribuiu minha ausência com um abraço acolhedor e sorriso largo.

A todos os professores, pelas correções e ensinamentos que me permitiram apresentar um melhor desempenho no meu processo de formação ao longo do curso, em especial ao professor Clóvis da Silva por me apresentar a problemática da mobilidade urbana e ao professor Agostinho Schneiders - meu orientador, por me guiar e ajudar chegar até aqui.

Aos meus colegas de curso, com quem convivi intensamente durante todo curso, pelo companheirismo e pela troca de experiências, principalmente meus colegas Wilson, Alessandro e minha amiga Tainá por não me deixarem desistir.

À instituição de ensino Unisul, essencial no meu processo de formação profissional, por tudo o que aprendi ao longo dos anos do curso.

Enfim agradeço a todas as pessoas com quem convivi ao longo desses anos de curso, que me incentivaram e que certamente tiveram impacto na minha formação acadêmica.