III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva
São Paulo, 2014

EIXO TEMÁTICO:

( ) Ambiente e Sustentabilidade ( ) Crítica, Documentação e Reflexão ( ) Espaço Público e Cidadania
( ) Habitação e Direito à Cidade (X) Infraestrutura e Mobilidade ( ) Novos processos e novas tecnologias
( ) Patrimônio, Cultura e Identidade

A mobilidade urbana e os espaços de convivência no Campus universitário de Palmas da UFT

Urban mobility and living spaces in the university Campus Palmas UFT

De movilidad y de vida los espacios urbanos en el Campus universitario Palmas UFT

PEREIRA, Ana Paula Borges (1);

PEREIRA, Olívia de Campos Maia (2)

(1) Arquiteta e Urbanista, Pesquisadora LAU, Universidade Federal do Tocantins, UFT, Palmas, TO, Brasil; e-mail: paulabp25@hotmail.com

(2) Professora Doutora, Universidade Federal do Tocantins, UFT, Palmas, TO, Brasil; e-mail: oliviamaia@gmail.com

A mobilidade urbana e os espaços de convivência no Campus universitário de Palmas da UFT

Urban mobility and spaces of interaction in the Universidade Federal do Tocantins, Campus Palmas

De movilidad y de vida los espacios urbanos en el Universidade Federal do Tocantins, Campus Palmas

RESUMO
Neste artigo serão analisadas as questões relativas à mobilidade urbana e as condições dos espaços de convivência no Campus Universitário de Palmas da UFT. Serão considerados os conflitos relativos aos deslocamentos dos usuários, tendo em vista os diversos modos de transporte que se utilizam para ter acesso ao Campus e para se deslocar dentro do mesmo. Dando enfoque à acessibilidade de pedestres e ciclistas dentro do Campus e nos deslocamentos aos equipamentos importantes localizados no entorno. Pretende-se contribuir para as análises relativas aos Campi Universitários apontando problemáticas e soluções que visem integrar esses elementos ao contexto urbano na busca de contribuição para melhoria de qualidade de vida de seus usuários.
PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana, espaços de convivência, pedestre, ciclista, usuários

ABSTRACT
In this paper we analyze the issues related to urban mobility and the conditions of the places destined for spaces of interaction in the Universidade Federal do Tocantins, Campus Palmas. Conflicts relating to the flow of users are considered, considering the different modes of transportation used to access the Campus and to roam inside it. Focusing on the accessibility for pedestrians and cyclists in the Campus and the ways to the main equipments located around it. It is intended to contribute to the analyzes of the University Campuses pointing problems and solutions aimed at integrating these elements to the urban context, seeking assistance to improve the quality of life of its members.
KEY-WORDS: *urban mobility, spaces of interaction, pedestrian, cyclist, users*

RESUMEN
En este trabajo se analizan las cuestiones relacionadas con la movilidad urbana y las condiciones de los espacios de vida en el Campus Palmas UFT. Los conflictos relativos a los movimientos de los usuarios se consideran, en vista de las diferentes modalidades de los usuarios del transporte a utilizar para acceder a la escuela y para mover dentro. Centrándose accesibilidad para los peatones y los ciclistas en el Campus y los movimientos de los principales equipos situados en las proximidades. Su objetivo es contribuir a los análisis de los campus universitarios problemas de puntería y soluciones encaminadas a la integración de estos elementos en el contexto urbano en la búsqueda de ayuda para mejorar la calidad de vida de sus miembros.
PALABRAS-CLAVE: *movilidad urbana, los espacios de vida, peatonal, ciclista, los usuarios*

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana pode ser entendida como o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e em relação à própria cidade; não se refere apenas aos deslocamentos de veículos ou ao conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos, é algo muito mais amplo que tratar apenas das questões de transporte e trânsito, sendo necessário ter em vista a garantia do acesso das pessoas às facilidades, aos serviços e oportunidades que a cidade oferece, pensando os deslocamentos a partir das necessidades das pessoas (BRASIL, 2006).

Para Parra (2006), a mobilidade urbana deve estar constituída de modo a permitir a convivência saudável de diferentes formas de deslocamentos, favorecendo a conservação de uma cidade digna para se viver. De acordo com Costa (2008) as condições de mobilidade adequadas para seus cidadãos permitem nas cidades a troca, entre seus habitantes, de bens, serviços, cultura e conhecimentos.

Para o Ministério das Cidades (2004, p:13), a mobilidade urbana sustentável tem como diretriz a "priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável." Além disso, é baseada principalmente nas pessoas e não nos veículos, sendo o resultado de um conjunto de políticas de transporte buscando oferecer acesso amplo e democrático ao espaço urbano para propiciar melhor qualidade de vida ao cidadão (BRASIL, 2004).

O modelo de mobilidade urbana que tem sido adotado na maioria das cidades brasileiras nas últimas décadas tem favorecido o uso do veículo particular, priorizando investimentos relativos aos modos de transporte particulares em detrimento de infraestrutura relacionada aos modos não motorizados de transporte e aos transportes coletivos. As condições de trânsito nas cidades estão cada vez piores, considerando o aumento cada vez maior da quantidade de automóveis e motocicletas em circulação, fator que combinado à falta de infraestrutura destinada aos modos de deslocamento não motorizados, leva pedestres e ciclistas a não terem segurança para se deslocar nas cidades e, por vezes, terem de competir por espaço com veículos, ônibus e motocicletas nas ruas e avenidas para chegar ao destino desejado.

É necessário ter em vista que independente de qual modo de deslocamento o indivíduo utilize, em algum momento do seu percurso até chegar ao destino final, ele se configurará como pedestre, como ressalta Santos (2011, p:23) "Os pedestres são pedestres, os ciclistas são pedestres, os usuários do transporte público são pedestres e até o usuário do automóvel particular é pedestre ao estacionar seu carro na via pública para chegar ao seu destino." Dessa forma é necessário prever nas cidades a inclusão dos modos de deslocamento não motorizados e sustentáveis, para que todos os cidadãos possam se deslocar nas cidades com segurança e acessibilidade. Santos (2011) também ressalta que em algum momento, as cidades terão de retornar ao transporte mais sustentável, que significa principalmente devolver o ser humano à cena.

Esse quadro presente na maioria das cidades brasileiras também é visível na cidade de Palmas, e se reflete em seu Campus da Universidade Federal do Tocantins (UFT). O Campus apresenta diversas precariedades relativas à mobilidade, conflitos de deslocamentos entre os diferentes modos de transporte utilizados por seus usuários, além de problemas relativos à ausência de espaços de convivência de qualidade, que complementem o sistema viário e enriqueçam as experiências dos indivíduos ao longo dos deslocamentos.

Para o desenvolvimento desse trabalho realizou-se um levantamento bibliográfico, técnico e

participativo no Campus de Palmas da UFT relativo à mobilidade urbana e também às áreas de convivência, que consistiu na observação do mesmo por vários pontos de vistas diferentes, tais como a visão dos usuários e a visão técnica obtida pelo levantamento de dados *in loco*.

Foram adotadas as pesquisas bibliográficas e documentais por meio de livros, artigos, dissertações, teses e documentos que fazem referência ao Campus de Palmas da UFT e aos temas mobilidade urbana e mobilidade urbana sustentável buscando obter embasamento teórico.

Foi realizado um levantamento de campo *in loco* no entorno do Campus onde se buscou analisar a relação do mesmo com os equipamentos, quadras residenciais e comerciais de seu entorno. Realizou-se o mesmo levantamento dentro do Campus, consistindo na análise dos seguintes itens: arborização, coberturas, estado de pavimentação das calçadas, conflitos no sistema viário e locais de permanência de usuários.

Para complementação do levantamento técnico realizado fez-se a aplicação de 40 questionários com os usuários sobre vários fatores relativos ao Campus, desde o modo de acesso, deslocamentos realizados e de convivência no mesmo. A aplicação desses questionários teve o objetivo de obter um diagnóstico qualitativo do Campus.

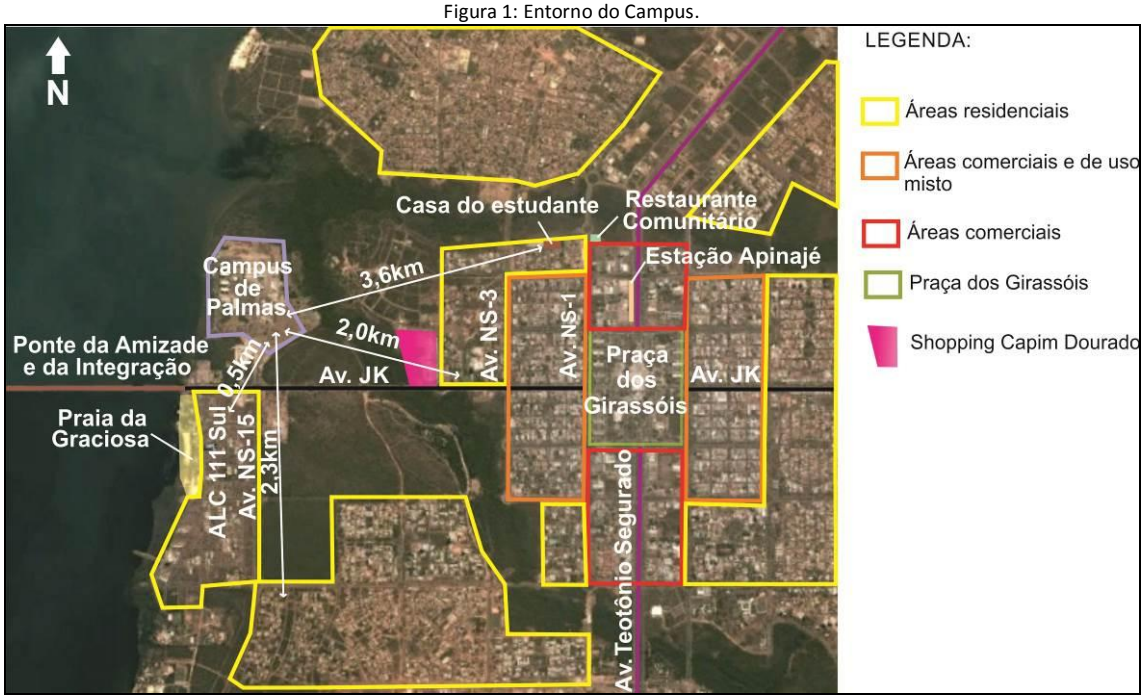
Foram realizadas também análises de imagens do *Google Earth* referentes ao Campus, e do projeto disponível em dwg do Campus obtido junto a Diretoria de Obras da Universidade. Após todo esse levantamento foi possível, através do cruzamento de dados da visão dos usuários e do levantamento técnico realizado, assim como através do embasamento teórico sobre o tema, elaborar um diagnóstico da situação atual do Campus.

2 ENTORNO DO CAMPUS DE PALMAS DA UFT

O Campus de Palmas da UFT está localizado na área oeste da cidade de Palmas – TO, próximo às margens do Lago da UHE Lajeado. Seu acesso atualmente é realizado por uma avenida coletora (Av. NS-15) acessada por uma das principais avenidas da cidade, a Avenida Juscelino Kubitscheck (J.K.) que se configura como via arterial.

O Campus se encontra isolado da malha urbana da cidade, desconectado da região central de Palmas, diferente de outros Campi Universitários localizados mais próximos das regiões centrais das cidades onde o acesso é mais facilitado (figura 1). Esse fator é agravado pela ausência ou precariedade de infraestrutura relativa a calçadas, ciclovias/ciclofaixas e arborização nas avenidas que fazem a ligação do Campus com o centro da cidade, com os equipamentos importantes do entorno e com as quadras residenciais mais próximas.

Figura 1: Entorno do Campus.



Fonte: Autoras, 2013 sobre *Google Earth*, 2013.

A Avenida J.K., que liga o Campus ao centro, possui três faixas de rolamento nos dois sentidos, separadas por um canteiro central, destinadas a passagem de veículos, demonstrando alto investimento na infraestrutura para veículos motorizados. Essas dimensões permitem o trânsito de veículos em alta velocidade. Por outro lado, não há calçadas, ciclovias ou ciclofaixas ao longo de parte desse trecho, compreendendo aproximadamente 1,8 quilômetros sem infraestrutura para pedestres e ciclistas (figura 2).

Figura 2: Trecho da Avenida JK, próximo ao Campus de Palmas.

Fonte: Autoras, 2013.

Esse problema prejudica a mobilidade de pedestres e ciclistas tanto em relação à região central quanto aos demais equipamentos localizados no entorno, como Casa do Estudante,

Restaurante Comunitário, Shopping Capim Dourado, Estação Apinajé e Praia da Graciosa. As calçadas também são precárias nos trajetos entre esses equipamentos citados, assim como inexiste uma rota de ciclovias ou ciclofaixas interligando os mesmos. Um fator agravante nessa questão é a falta de arborização e sombreamento, que poderiam amenizar o clima quente da região.

Mesmo em relação às áreas residenciais mais próximas ao Campus, a dificuldade de se acessar o mesmo de bicicleta e a pé se repete, tornando difícil o acesso até mesmo para os moradores da quadra ALC 111 Sul que dista 0,5km do Campus (figura 1). Já o acesso ao Campus por meio de transporte coletivo e de veículo motorizado individual é mais facilitado em relação ao deslocamento até o mesmo a pé ou de bicicleta.

Perguntou-se aos usuários por meio dos questionários aplicados, por qual modo de transporte se deslocam para o Campus. A maioria respondeu que se desloca por meio de moto, seguido por carro e transporte coletivo, sendo que a minoria se desloca de bicicleta, e nenhum dos entrevistados se desloca a pé para o Campus (tabela 1).

Tabela 1: Forma de deslocamento para o Campus dos usuários entrevistados.

DESLOCAMENTO PARA O CAMPUS	
Modo	**Porcentagem**
Motocicleta	35%
Carro	30%
Transporte Coletivo	27,5%
Bicicleta	7,5%
A pé	0,0%

Fonte: Autoras, 2013.

Outra pergunta realizada aos usuários foi se iriam para o Campus de bicicleta ou a pé se existissem calçadas e ciclovias ou ciclofaixas arborizadas de sua quadra ao Campus, chegando ao seguinte resultado mostrado abaixo na tabela 2:

Tabela 2: Forma de deslocamento para o Campus dos usuários entrevistados (a pé ou de bicicleta).

DESLOCAMENTO PARA O CAMPUS (de bicicleta ou a pé)		
Resposta	**Porcentagem**	
Não	50%	20% se deslocam para o Campus de moto
		17,5% se deslocam para o Campus de carro
		12,5% se deslocam para o Campus de ônibus
Sim, de bicicleta.	30%	15% se deslocam para o Campus de moto
		5% se deslocam para o Campus de carro
		10% se deslocam para o Campus de ônibus
Sim, de bicicleta ou a pé.	20%	7,5% se deslocam para o Campus de carro
		7,5% se deslocam para o Campus de bicicleta
		5% se deslocam para o Campus de ônibus

Fonte: Autoras, 2013.

De acordo com os dados referentes aos questionários aplicados pode-se concluir que a dificuldade de acesso ao Campus devido à ausência de infraestrutura relativa ao pedestre e ao ciclista pode ser um dos fatores que faz com que a maioria dos usuários se desloque para o mesmo de moto, carro ou transporte coletivo, uma minoria de bicicleta, e nenhum usuário a pé. Pode-se concluir também que esse resultado de 50% de usuários que não iriam para o Campus de bicicleta ou a pé mesmo que houvesse infraestrutura, representa que é preciso haver uma mudança de mentalidade das pessoas com relação ao uso desses modos de transporte mais sustentáveis.

Ao lado do Campus existe a Praia da Graciosa equipada com lanchonetes e restaurantes, calçadão, playground e quadra de esportes, porém a relação entre os dois é fraca, devido à dificuldade de acesso de um local para outro, o que é um fator negativo já que a praia poderia ser usada pelos usuários do Campus como um ponto de lazer.

Um fator importante é a proximidade do Campus de Palmas com a construção de um Campus da Fundação Universidade do Tocantins (UNITINS), a universidade Estadual do Tocantins. O acesso ao novo Campus da UNITINS se dará pela Av. Juscelino Kubitscheck, e a implantação de um Campus da UNITINS tão próximo ao Campus de Palmas da UFT poderá aumentar investimentos em infraestrutura como calçadas, ciclovias/ciclofaixas e sistema viário no entorno. Porém essa proximidade também poderá gerar conflitos de deslocamentos entre pedestres, ciclistas e veículos no acesso aos dois Campi, já que o fluxo aumentaria consideravelmente na Av. JK e nas avenidas do entorno.

3 O CAMPUS DE PALMAS DA UFT

No ano de 1990, com a Lei Estadual nº 132/90, de 21 de fevereiro de 1990, o Governo Estadual do Tocantins fez a doação de uma área localizada no perímetro urbano de Palmas destinada à construção da Universidade do Tocantins, com área aproximada de 96 (noventa e seis) hectares, a UNITINS, que posteriormente tornou-se Universidade Federal do Tocantins (UFT).

De acordo com Camila Mytie (2012) a história da UFT aparece como um capítulo dos anos de existência da UNITINS. Pouco antes da criação da UFT, no ano de 2000, a UNITINS passava por sérias dificuldades financeiras. Dessa forma, o Governo Estadual pretendia privatizar a mesma já que não estava conseguindo manter a instituição que já tinha mais de 8 mil alunos. Como alternativa aos problemas financeiros da UNITINS e à forte oposição dos estudantes à privatização da instituição, o governo do Tocantins propôs então a criação de uma Universidade Federal (MYTIE, 2012). Depois de passar por todos os trâmites legais e burocráticos exigidos, foi criada a Universidade Federal do Tocantins em 23 de outubro de 2000 pela Lei nº 10032. Entretanto, as atividades da UFT iniciaram efetivamente apenas em maio de 2003, com a posse de seus primeiros professores efetivos e a transferência dos cursos de graduação regulares da UNITINS (UFT, 2013).

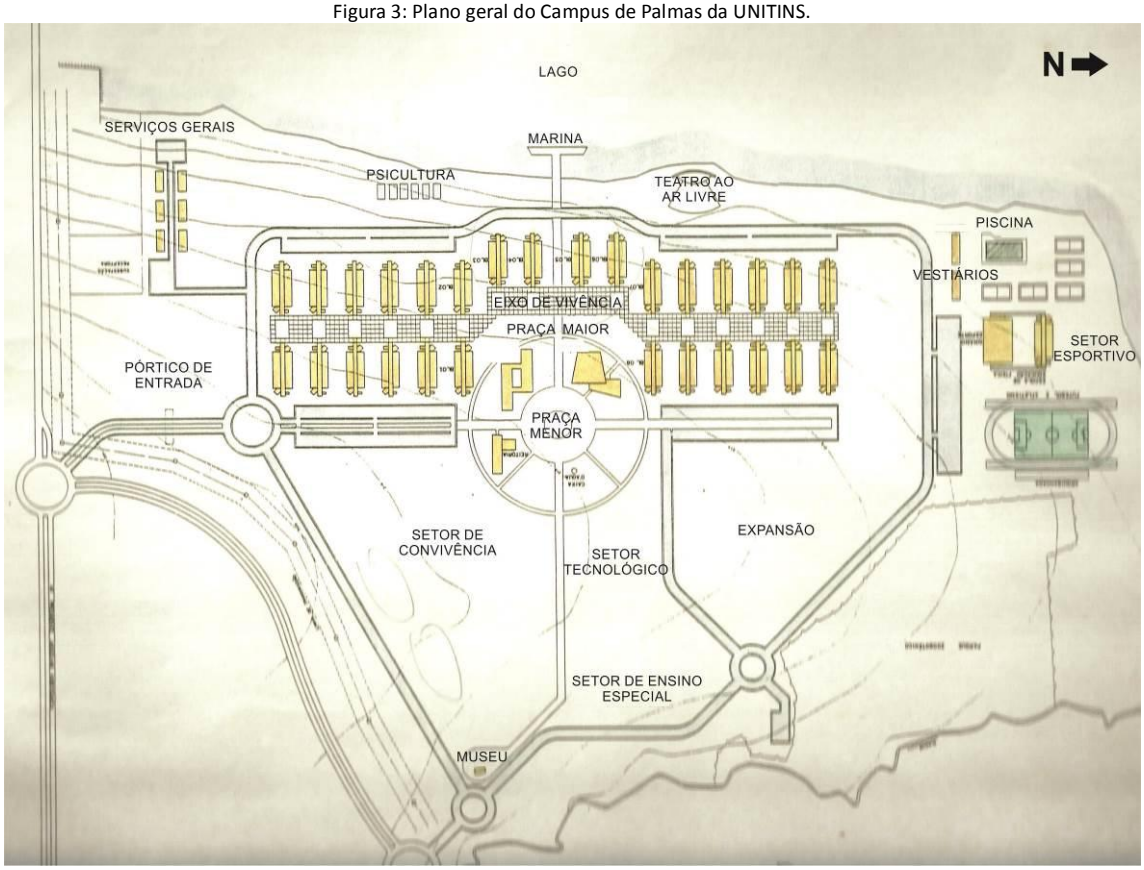
O início da história da Universidade Federal do Tocantins se confunde com a história do Campus de Palmas e da UNITINS. Na verdade, por ter a UFT herdado a estrutura física, equipamentos, cursos e alunos da UNITINS, muito do que já existia nesse último foi incorporado pelo Campus de Palmas. Dessa maneira, o Campus de Palmas não foi iniciado do zero, ele herdou o que já existia da UNITINS.

O primeiro projeto realizado para o Campus da UNITINS é do Arquiteto e Urbanista Paulo Kellermann. Esse projeto acabou sendo abandonado após a mesma ter se tornado UFT,

possivelmente devido à federalização da Universidade, que com outra gestão procurou também a execução de novos projetos.

De acordo com a descrição do primeiro projeto da UNITINS a proposta básica da implantação do Campus era a de se criar no local um centro de encontros, de reuniões, de irradiação cultural e de vida para a cidade de Palmas, além das atividades essenciais de uma Universidade. É possível afirmar que o autor do projeto desejava um Campus que fosse bem utilizado e apropriado por seus usuários. Segue abaixo uma figura que mostra o plano geral do Campus de Palmas da UNITINS de acordo com seu projeto:

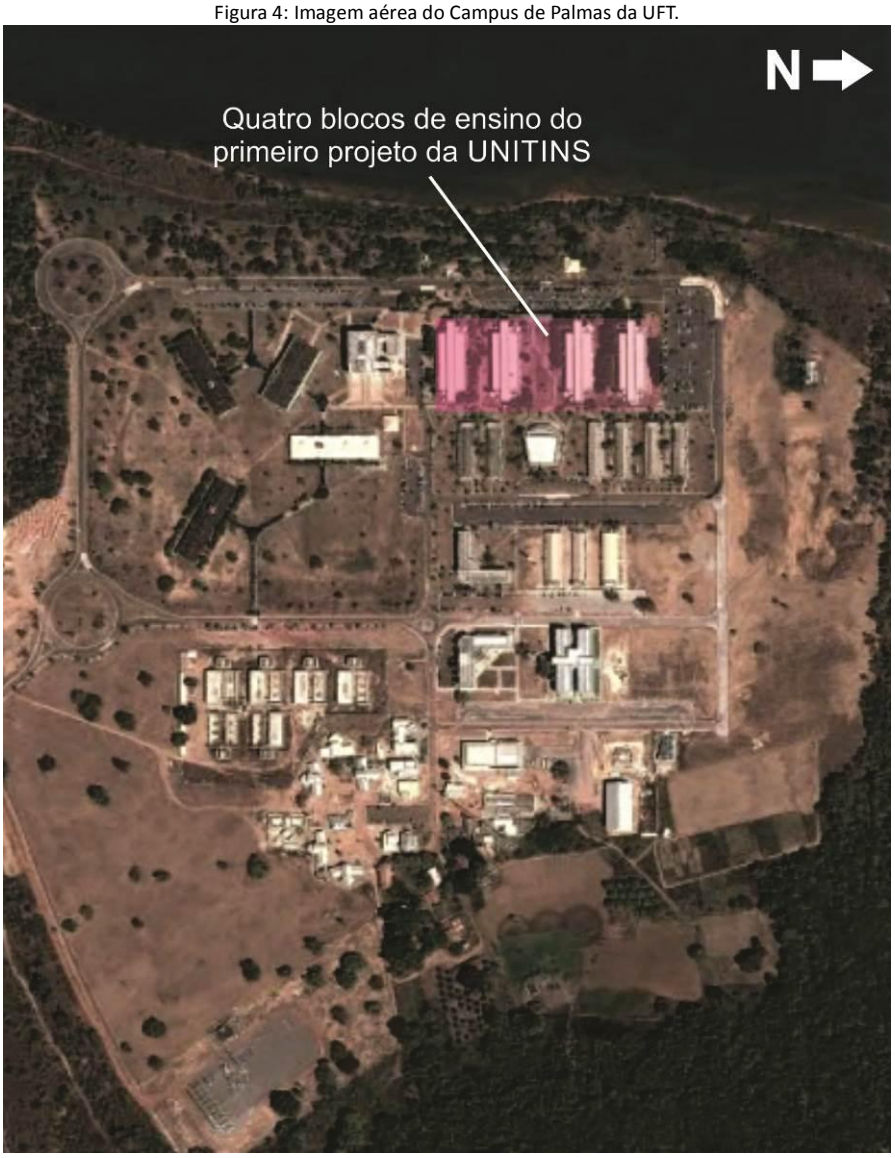
Figura 3: Plano geral do Campus de Palmas da UNITINS.



Fonte: Paulo Kellermann, adaptado pelas autoras.

Esse plano geral acabou não sendo executado por completo, foram construídos apenas quatro blocos de ensino que ainda estão presentes no Campus (figura 4). O abandono desse projeto certamente prejudicou e interferiu na proposta original que se tinha para o Campus, e assim foram construídos edifícios sem um planejamento integrado com o que já existia, de forma pontual e desconectada, não considerando a unidade do todo.

Figura 4: Imagem aérea do Campus de Palmas da UFT.

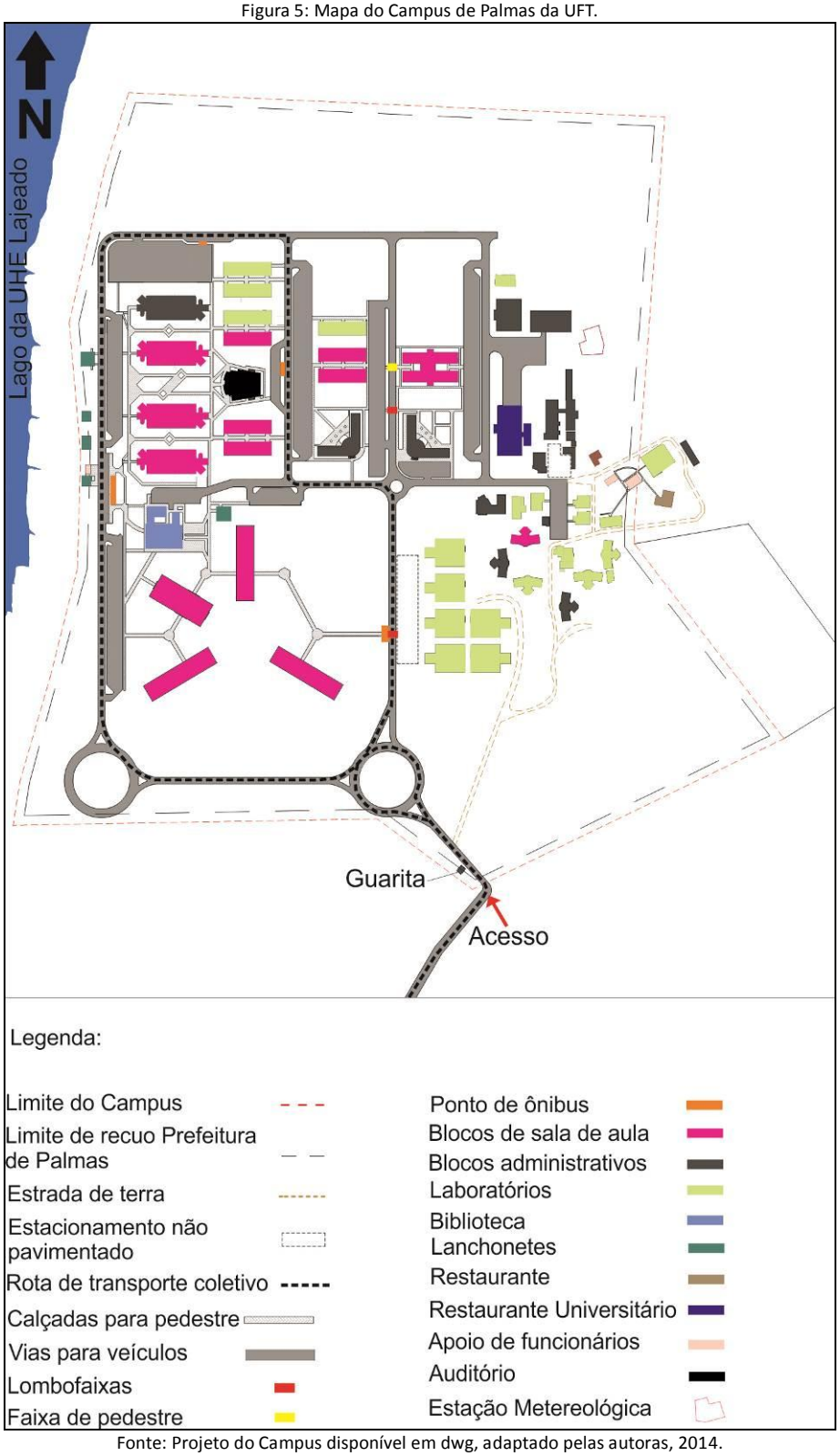


Fonte: Autoras, 2014 sobre Google Earth, 2013.

INFRAESTRUTURA DE DESLOCAMENTO

Abaixo pode ser visualizado um mapa do Campus onde está demonstrada sua infraestrutura para mobilidade: acesso, vias destinadas a veículos, calçadas para pedestres, lombofaixas, faixas de pedestre, pontos de ônibus e rota de transporte coletivo.

Figura 5: Mapa do Campus de Palmas da UFT.



Fonte: Projeto do Campus disponível em dwg, adaptado pelas autoras, 2014.

O fato de o Campus possuir apenas uma entrada (figura 6) tanto para veículos, quanto para pedestres e ciclistas, ocasiona vários congestionamentos em seu acesso, principalmente nos

horários de pico. Por não possuir infraestrutura destinada ao pedestre e ao ciclista em sua entrada principal e em suas vias de acesso (Av. JK e Av. NS-15), não há como se chegar ao Campus com segurança utilizando-se desses dois modos de transporte, pois os usuários têm de competir por espaço nas vias com veículos ou passar pelos lotes lindeiros as vias sem calçadas, sem ocupação e cheios de mato.

Figura 6: Entrada do Campus de Palmas.

Fonte: Autores, 2013.

Outro fator que ocasiona congestionamentos na entrada do Campus é a inadequação da geometria da esquina da avenida, pois o raio de circunferência é inadequado, exigindo que veículos de grande porte como ônibus ocupem as duas faixas de rolamento para conseguir fazer seu trajeto, fator que leva os outros veículos a terem que esperar os ônibus passarem pela entrada antes de seguir seu percurso para evitar acidentes.

Pelo Campus passam duas linhas de transporte coletivo municipal e várias linhas intermunicipais que vêm de cidades localizadas no entorno de Palmas. No interior do Campus todas essas linhas fazem a mesma rota, passando pelos quatro pontos de ônibus existentes. Uma dessas linhas municipais é disponível para universitários do Campus de forma gratuita, porém a qualidade desse serviço é questionável e principalmente nos horários de pico, os ônibus andam quase sempre lotados.

O Campus conta com apenas duas lombofaixas e uma faixa de pedestre. Dessa forma, a travessia de pedestres nas vias do Campus em geral se torna insegura, já que não há garantia de prioridade ao pedestre, nem mesmo nas paradas de ônibus onde trafegam muitas pessoas. Há no Campus uma má distribuição dos pontos de ônibus de forma que os usuários, em determinados locais, precisam se deslocar por grandes distâncias para ter acesso ao transporte coletivo, fator que se agrava quando atrelado à deficiência de infraestrutura relativa a calçadas, arborização e coberturas. Quanto aos quatro pontos de ônibus existentes no Campus, apenas um possui abrigo, um se utiliza improvisadamente da cobertura de uma passarela, um possui bancos, porém não tem cobertura, e outro tem apenas a placa de sinalização do ponto de ônibus (Figura 7). Portanto, a maioria dos usuários de transporte coletivo fica desprotegida da chuva e da incidência solar por ausência de abrigo, não possuindo conforto na espera dos ônibus (Figura 8).

Figuras 7 e 8: Pontos de ônibus sem abrigo e com deficiência de mobiliário urbano no Campus.

Fonte: Autoras, 2013.

Os entrevistados foram perguntados por qual modo de deslocamento se deslocam dentro do Campus, os resultados podem ser verificados na tabela 3:

Tabela 3: Forma de deslocamento dos usuários dentro do Campus.

DESLOCAMENTO DENTRO DO CAMPUS

Modo	Porcentagem
Motocicleta	12,5%
Carro	10%
Transporte Coletivo	0,0%
Bicicleta	2,5%
A pé	75%

Fonte: Autoras, 2013.

Conforme a tabela acima a maior parte dos usuários entrevistados se deslocam a pé dentro do Campus, seguido por transporte individual, e em menor parte de bicicleta. Pode-se verificar que a baixa ou nenhuma quantidade de usuários que se deslocam de bicicleta e de transporte coletivo dentro do Campus se deve ao fato de não existir infraestrutura relativa à ciclovia ou ciclofaixas e nenhuma linha de ônibus que contemple todo o Campus de forma satisfatória. Dessa forma se torna mais fácil se deslocar dentro do Campus, a pé, de carro ou moto. É importante ressaltar que mesmo com todos os problemas relativos à mobilidade dentro do Campus, os usuários se deslocam em maior parte a pé dentro do mesmo.

Muitos conflitos que acontecem no Campus, relacionados ao sistema viário, se dão devido ao descumprimento da sinalização e normas de trânsito por parte dos motoristas, como: passagem pela contramão, altas velocidades e estacionamento de forma irregular. Outros conflitos acontecem devido à inadequação dos raios de curvatura das vias, a ausência de áreas destinadas à carga e descarga das lanchonetes, e a ausência de baias de ônibus nos pontos de ônibus.

O Campus possui vários pontos de alagamentos nas vias, estacionamentos, calçadas e passagens de pedestres. Os pontos de alagamentos em calçadas se constituem em um

problema constante no Campus, devido ao desnivelamento das mesmas. Pode-se verificar que poucas calçadas no Campus estão em bom estado de conservação, a maioria está em mau estado e precisando de manutenção, existindo vários casos de calçadas sem continuidade e pontos com interrupções. Pode-se constatar que há uma ausência de planejamento entre o plantio de árvores, implantação de posteamento e construção de subestações com a implantação de calçadas.

O Campus possui, em sua maioria, árvores de pequeno porte que não oferecem sombreamento de forma suficiente, possuindo muitos pontos com deficiência ou nenhuma arborização. Há alguns pontos que concentram arborização densa de grande e médio porte, porém esses locais não são muitos utilizados pelos usuários, por falta de infraestrutura e mobiliário urbano como bancos e postes de iluminação, por exemplo. Esses locais bem arborizados se configuram como potenciais pontos de permanência para os usuários, que poderiam ser aproveitados se servidos de infraestrutura.

Nota-se a ausência de coberturas em mais da metade da extensão das vias de pedestres e as coberturas existentes estão em péssimo estado de conservação não possuindo proteção eficiente contra a chuva ou incidência solar. Dessa maneira é praticamente impossível se deslocar no Campus em dias chuvosos sem se molhar. Algumas calçadas que possuem considerável fluxo de pedestres, assim como algumas vias principais no Campus possuem deficiência de iluminação, fator que é diretamente ligado a segurança dos usuários no Campus.

ÁREAS DE CONVÍVIO E INTEGRAÇÃO E POTENCIAIS PONTOS DE CONVÍVIO

Os locais mais utilizados pelos usuários tanto verificados pelo levantamento técnico tanto pelos questionários aplicados como pontos de permanência são: os próprios blocos de sala de aula e de locais de trabalho, lanchonetes e restaurantes, biblioteca e os espaços entre alguns blocos. Na maioria dessas áreas utilizadas como pontos de permanência há deficiência de mobiliário urbano, iluminação, arborização e sombreamento, necessitando de melhorias que aumentem o conforto dos usuários nos mesmos.

Ressalta-se que há vários locais que não são aproveitados como pontos de permanência por falta de infraestrutura, locais estes que já possuem arborização e sombreamento, e que poderiam ser transformados e configurados como extensões dos blocos, lugares que possam ser utilizados para descanso, ponto de encontro, contemplação da paisagem, deixando mais agradável o tempo de permanência dos usuários no Campus, como por exemplo, a Orla.

Mesmo com a proximidade do Campus com a Orla do lago, a relação com o lago e sua área de proteção ambiental é bastante enfraquecida, sendo esta, um grande potencial de lazer e ponto de encontro que poderia ser mais bem aproveitado pelos usuários do Campus e por toda a comunidade palmense. Há lanchonetes locadas na Orla do lago que não contemplam uma relação integrada com a paisagem da Orla, estando locadas praticamente de costas para a mesma.

Em relação à proximidade do Campus com o Campus da UNITINS existe uma potencialidade para integrar os dois Campi por meio de uma área de espaços de convívio e de equipamentos em comum entre os dois. Porém isso dependerá de planejamento e investimentos de seus gestores.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Campus apresenta diversas precariedades como: deficiência de locais de convívio e permanência para os usuários; deficiência de calçadas e falta de manutenção das mesmas; ausência de ciclovias; deficiência de arborização e sombreamento; má distribuição dos pontos de ônibus; deficiência de mobiliário urbano; deficiência de coberturas nas calçadas; interferências e pontos de interrupção nas calçadas; deficiência de iluminação; ausência de rota acessível; conflitos no sistema viário; pontos de alagamentos nas vias de veículos e nas calçadas. Todos esses problemas citados interferem diretamente e principalmente na acessibilidade do pedestre e do ciclista.

Entende-se que tanto os alunos, quanto professores, funcionários e visitantes do Campus necessitam ter qualidade em seus percursos, assim como segurança para se deslocar em toda a área seja qual for o modo de transporte que esteja utilizando, assim como necessitam de espaços de convivência de qualidade que se configurem como pontos de encontro, descanso e lazer.

A falta de infraestrutura ou a falta de manutenção de infraestrutura relativa ao pedestre e ao ciclista dentro, na entrada do Campus e no entorno do Campus, mostra que esse fator é uma prática constante no município de Palmas, ocorrendo no Campus apenas uma repetição do que já acontece no município em que está inserido.

É evidente o tamanho do potencial existente no Campus de Palmas da UFT, não apenas para sua comunidade acadêmica, mas para população em geral. Potencialidade esta que, infelizmente, está subaproveitada, apesar do fato de que o Campus deveria ser um espaço propício para trocas, permanência qualificada e convívio. A criação de novos espaços e a manutenção dos espaços existentes de convivência no Campus poderá, neste sentido, além de qualificar relações, estabelecer novos graus de pertencimento e identidade, que tanto faltam à comunidade acadêmica – e palmense.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Brasília: MCidades, 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. *A mobilidade urbana no planejamento da cidade*. Brasília: MCidades, 2006.

COSTA, M. S. *Um índice de mobilidade urbana sustentável*. 2008. 274f.. Tese (Doutorado-Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil e Área de Concentração Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

MYTIE, C. *UFT.* Disponível em: <http://vestibular.brasilescola.com/universidades/uft-universidade-federal-tocantins.htm> Acesso em: 30 ago 2013

PARRA, M. C. *Gerenciamento da Mobilidade em Campi Universitários: Problemas, dificuldades e possíveis soluções no caso Ilha do Fundão - UFRJ*. 2006. 120f.. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

SANTOS, D. V. C. *Polos Geradores de Viagens Sustentáveis: Uma proposta para o licenciamento e a análise de projeto. 2011*. 127f.. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

TOCANTINS. Lei Estadual nº 132, de 21 de fevereiro de 1990. Faz doação de área de terras à Fundação Universidade do Tocantins. *Diário Oficial nº 34 [do Estado do Tocantins].*

UFT. Institucional. A UFT. *História*. 2013b. Disponível em: <http://ww1.uft.edu.br/index.php/institucional/a-uft/10874-historia> Acesso em: 10 ago 2013.