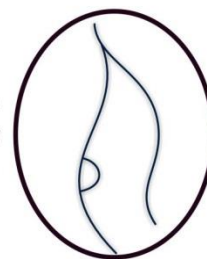




INTERFACE
ISSN 1806-6062



nemad.webnode.com - Interface, Edição número 06, maio de 2013

Universidade Federal do Tocantins - UFT e sua Inserção Regional: uma abordagem da Teoria dos Lugares Centrais

Nilton Marques de Oliveira¹
Eliseu Pereira de Brito²
Messias Rodrigues Medeiros³

Resumo

A Universidade Federal do Tocantins – UFT está presente de norte a sul no estado, uma de suas funções é a qualificação profissional dos alunos e contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do estado do Tocantins. O principal objetivo deste trabalho foi mapear a rotina dos alunos da UFT que se deslocam diariamente para estudar. Com base nesta identificação, analisamos o papel destas cidades na rede urbana. Tendo como referencial teórico a obra de Christaller (1966), "Central Places in Southern Germany", e os estudos do IPEA (2002), intitulados "Estudos Básicos para a Caracterização da Rede Urbana". Os dados foram coletados a partir de uma pesquisa institucional realizada pela Comissão Própria de Avaliação – CPA, no período de novembro a dezembro de 2009. Os principais resultados sugere que a estrutura multicampi da Universidade Federal do Tocantins permite uma maior abrangência da universidade no atendimento aos alunos do interior do estado do Tocantins e Maranhão. Os fluxos diários de estudantes que vão estudar é notório em todos os sete *campi*. No entanto faz se necessário repensar os cursos para não saturar uma região com apenas um segmento profissional.

Palavras-Chave: Universidade Federal do Tocantins; Lugares Centrais; Estudantes

Abstract

The Universidade Federal do Tocantins-UFT (Federal University of Tocantins) is present from north to south in Tocantins State, Brazil, having among its functions the students qualification and the contribution to the state Tocantins's socioeconomic development. This study has a main objective to map the routine of the UFT students who come every day to school. Based on this identification, it was analyzed the role of these cities in the urban network, having as theoretical reference the work of Christaller (1966), "Central Places in Southern Germany," and studies of IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Institute of Applied Economic Research) (2002), entitled "Basic Studies for the Characterization of Urban Network." Data were collected from an institutional research performed by the Comissão Própria de Avaliação – CPA (institutional committee for assessment), from November to December, 2009. The main results suggest that the multi-campi structure of Federal University of Tocantins allows attending a wider range of students from the interior of the states of Tocantins and Maranhão. Daily flows of students to school are notable in all seven *campi*. However, it is necessary to rethink the courses for not to saturate the area with only one professional segment.

Keywords: Universidade Federal do Tocantins (Federal University of Tocantins); Central Places; Students.

¹ Professor de economia da Universidade Federal do Tocantins – UFT, niltonmarquesuft@gmail.com;

² Professor da Universidade Federal do Tocantins, eliseubrito@mail.uft.edu.br;

³ escritormedeiros@gmail.com.

1. Introdução

Esta pesquisa teve por objetivo compreender o papel da Universidade Federal do Tocantins e sua rede urbana na distribuição espacial da rotina de seus alunos que se deslocam diariamente para estudar.

Como suporte para a pesquisa, estruturamos nossa análise numa metodologia de estudos desenvolvidos sobre os agentes e processos estruturadores da rede urbana. Entre os referenciais utilizados no trabalho, temos o de Corrêa (1997). Nesta obra, o autor levantou alguns pontos fundamentais para o estudo da rede urbana, entendendo-a como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados. Neste viés de análise, Rochefort (1998) entendeu como rede urbana uma organização de centros com suas zonas de influência controladas por um centro maior hierarquizado.

Ainda norteando a organização conceitual, Dias (1995) nos ofereceu importante análise com o estudo das redes urbanas com base nos dados das telecomunicações, definindo a hierarquização de cidades no Brasil. Ribeiro (1998), em "A Complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise" propôs um estudo inspirado em Miossec (1976), classificando redes em rede de produção, rede de distribuição e rede de gestão.

A obra de Christaller (1966), "Central Places in Southern Germany", e os estudos do IPEA (2002), intitulados "Estudos Básicos para a Caracterização da Rede Urbana", trouxeram importantes metodologias para o trabalho. Em suas proposições, existiriam elementos reguladores sobre o número, o tamanho e a distribuição das cidades, tendo, em suma, afirmado que todo núcleo constitui uma localidade central, diferenciando-se apenas pela sua importância na distribuição de bens e serviços. Quanto maior o número de funções especializadas exercidas por uma cidade em uma área, maior seu nível de centralidade.

A partir do suporte teórico e do trabalho de campo, foi possível responder à problemática central do trabalho, qual seja, o papel desempenhado pelas cidades na rede urbana e a função da UFT nestas localidades.

Neste trabalho, afirmou-se que duas categorias devem ser postas em evidência para caracterizar a rede urbana tocantinense: é preciso determinar os tipos de cidades que cada região⁴ tem e delimitar as zonas de influências das cidades médias e locais que constituem os dois escalões da hierarquia das cidades tocantinenses.

A relação entre a rede urbana e a rotina diária dos estudantes tornou-se possível mediante um olhar sobre a distribuição dos *campi* da UFT no território tocantinense. Os dados aqui apresentados são fruto de uma pesquisa institucional realizada pela Comissão Própria de Avaliação – CPA, no período de 16 de novembro a 21 de dezembro de 2009, e teve a participação de 1562 membros (14%) da comunidade acadêmica. A amostra para esta análise se centrou somente na participação dos estudantes, tendo sido composta por 1.229 universitários. O tratamento e a análise das informações foram feitos por meio de bancos de dados da pesquisa e a confecção dos gráficos, pela planilha do Excel.

Isto posto, este artigo está dividido em seis partes, além desta introdução. Na segunda encontra-se a base teórica do estudo, a seguir descreve a rede urbana do estado do Tocantins, a quarta faz-se uma breve contextualização da história da UFT, na quinta parte apresentam-se os principais resultados e por fim as considerações finais.

2. Fundamentação Teórica

Entendeu-se nesta pesquisa que a rede urbana e de integração são um reflexo, pois a partir das cristalizações oriundas do capital, elas se desenvolveram e geraram hierarquias entre as cidades e uma especialização funcional. Neste sentido, através delas é que foram viabilizadas a produção e a apropriação dos

⁴ A região, aqui apresentada, compreende ao estado do Tocantins. Entende-se por região, segundo Breitbach (1988), um espaço socialmente constituído, que examina a unidade regional em suas relações com o modo de produção, aquele que não tem como preocupação fundamental e única delimitar rigidamente um território, mas compreender essa realidade à luz de sua dimensão histórica.

diversos excedentes em diferentes áreas, a circulação e o consumo de mercadorias.

A teoria das Localidades Centrais de Christaller (1933) foi a primeira formulação geral sobre os sistemas de cidades que buscou explicar o tamanho, o número e a distribuição das cidades a partir de algumas leis ou princípios de ordem nas regiões. A teoria parte do fundamento teórico de que as cidades têm características de serviços homogêneos. Christaller (1933) considerou que a função básica de uma cidade está na distribuição de bens e serviços para a área que a rodeia, denominada de funções centrais, e os centros que provêm destas funções são chamados de lugares centrais.

Esta teoria parte da noção do alcance de um bem no raio que se estende ao mercado, sendo que cada bem ou serviço tem distinto alcance devido às suas qualidades, custos e preferências de hábitos de consumo. Há bens que são de consumo diário, como os alimentos, que têm limitação quanto à distância entre produtor e consumidor.

A centralidade de um local é dada pela relevância de um determinado bem ou serviço oferecido, organizado a partir do nível de suas funções que, quanto maiores, maior também na escala hierárquica da centralidade. Para tanto, o autor trabalhou com o alcance máximo (*maximum range*), que é a abrangência de uma localidade central em atrair consumidores em um raio, e o alcance mínimo (*maximum range threshold*), que é a área do entorno de uma localidade central formada por pessoas com capacidade econômica de consumo.

Segundo Christaller (1966), todo núcleo de povoamento, independentemente de seu tamanho, seria um "*central place*" equipado de distribuição de bens e serviços para a população externa do núcleo. Para o IPEA (2001, p. 35),

outras das proposições implícitas em Christaller são o alcance espacial máximo (*maximum range*) e o alcance espacial mínimo (*minimum range threshold*). O primeiro diz respeito a uma área determinada por um raio, a partir da localidade central, dentro do qual a população se dirige à localidade na busca de consumo de bens e serviços. (...). O segundo conceito, o de alcance espacial mínimo, referia-se à área do

entorno de uma localidade central, que disporia de um número mínimo necessário de consumidores que possibilitasse, economicamente, a instalação de uma atividade de oferecimento de bens ou de serviços, ou seja, de uma função central.

Em se tratando das redes, Rochefort (1998) observou a organização urbana da Alsácia, utilizando métodos diretos respaldados na imbricação das zonas de influência das cidades, procurando definir na região de qual cidade cada aldeia era dependente por meio de questionários endereçados às professoras do primário.

Neste trabalho, afirmou-se que duas categorias devem ser postas em evidência para caracterizar uma rede: é preciso determinar os tipos de cidades que cada região tem; é preciso delimitar as zonas de influências das cidades grandes e das cidades médias que constituem os dois primeiros escalões dessa hierarquia. Nesta perspectiva, conclui-se que, utilizando estas duas categorias, é possível definir a organização urbana de uma região.

Para Dias (1996), a história da urbanização constitui em grande parte a história das redes técnicas. No passado, o sistema rodoviário se refletiu na formação das cidades. Atualmente, o fluxo de informação tornou-se uma condição a todo movimento de elementos materiais entre as cidades.

Ribeiro (1996) classificou a rede urbana em rede de produção, de distribuição e de gestão. A rede de produção tem sua organização baseada na estrutura produtiva das cidades, articulada pelas vias de transporte e comunicação. A rede de distribuição está firmada na importância do centro na rede de localidades centrais e a rede de gestão é constituída pelos centros, locais privilegiados por investimentos que têm interações vantajosas em detrimento da área ao seu redor.

3. A Rede Urbana no Estado do Tocantins

A maioria das cidades tocantinenses são locais com pouca articulação na rede urbana. Os centros urbanos exercem um papel importante na relação campo/cidade, porém sem uma estrutura de produção ou distribuição

territorial regional. Na rede urbana, destacamos três cidades principais: Palmas, Araguaína e Gurupi.

A primeira organização da rede urbana de Palmas está na ligação Paraíso/Palmas, que começou nos primeiros anos de criação da cidade. A partir de junho de 1990, a empresa "Navegar" passou a operar no transporte de passageiro no Rio Tocantins⁵, possibilitando que os ônibus chegassem até Palmas. Este fluxo se consolidou a partir do ano 2004 e, de acordo com observação de campo nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, estimou-se que o fluxo de passageiros, em 2008, entre Paraíso do Tocantins e Palmas tenha sido de 286.000.

Paraíso do Tocantins é umas das cidades tocaninenses que têm melhores equipamentos comerciais. Tem um distrito industrial e um centro comercial dinâmico. Sua localização permite um comando regional, estabelecendo sua área de influências até as margens do rio Araguaia, nos municípios de Caseara e Araguacema.

Uma das variáveis que identificam o fluxo Paraíso do Tocantins e Palmas está na oferta de vagas no ensino superior. O Campus da UFT em Palmas é muito procurado por estes alunos, que outrora tinham uma unidade da Universidade Estadual do Tocantins (Unitins) na cidade de Paraíso do Tocantins.

A relação entre Porto Nacional e Palmas é a que tem maior expressão. Conforme trabalho de campo nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, constatou-se que o fluxo médio diário de passageiros é de 1.122 pessoas, com uma margem de erro de 9,34%. O fluxo entre as duas cidades em 2008 ficou em 409.530 passageiros transportados em linhas oficiais e 50.000 passageiros transportados em linhas não convencionais, na maioria estudantes.

Tanto os *campi* da UFT/ULBRA/FAPAL/UCT/UNITINS em Palmas tem boa frequência de estudantes de Porto Nacional, como os *campi* da UFT/IESP em Porto

Nacional tem boa frequência de estudantes de Palmas. A UFT em Porto Nacional possui aproximadamente 40% de seus alunos residentes em Palmas. Segundo Brito (2010), a articulação entre estes centros urbanos faz uma complementação de funções, o que denominou de "Entorno de Palmas", delimitado por um raio de 100 quilômetros partindo da cidade de Palmas, formado pelas cidades de Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Paraíso do Tocantins.

No total, a área chamada de Entorno de Palmas compreende mais de 300 mil pessoas. Tem a maior concentração de comércios, empresas especializadas em prestação de serviço e indústrias do estado, representando um papel de forte consolidação como nó da rede.

Para o Ipea (2002), em 1998, Palmas foi classificada como centro urbano, não tendo nenhuma aglomeração urbana no Estado, assim como nas classificações do IBGE (2008), na atualidade, nenhuma cidade foi inserida na classificação. Na tese que se estabeleceu neste trabalho, o processo que se tem entre Paraíso do Tocantins, Porto Nacional e Palmas estão se dando por uma complementaridade de funções. É um agrupamento de centros, dotados de serviços especializados que, juntos, formam um nó na rede urbana.

Palmas tornou-se um núcleo central, comandando núcleos urbanos que também estabelecem uma centralidade, núcleos de zona ou sub-regionais, diferenciando-se da rede formada por Araguaína, que comanda uma rede direta com os centros locais.

A cidade de Araguaína é o principal centro de distribuição, produção e gestão no norte do estado do Tocantins. Possui uma rede urbana que se estende até as cidades de Xinguara, no estado do Pará, e Carolina, no estado do Maranhão. Ela ocupou o papel de nodosidade que Carolina exercia na rede urbana no período anterior à construção da rodovia Belém-Brasília.

A cidade de Araguaína exerce um papel de gestão e distribuição dos insumos e serviços especializados para a pecuária da Região Norte e Bico do Papagaio. Também possui uma produção industrial representativa para a

⁵ No início da construção da cidade de Palmas, a travessia de passageiros, caminhões, ônibus vindo de Paraíso do Tocantins, deu-se pelo Rio Tocantins.

região, principalmente de produtos derivados do leite e da carne bovina.

No sul do Estado do Tocantins, a cidade de Gurupi comanda uma nodosidade na rede urbana sustentada por uma rede de produção/distribuição. É um centro intermediador da cidade de Goiânia e da área que a rodeia, principalmente para a Ilha do Bananal⁶.

Outros centros que merecem destaque no Estado são Porto Nacional, Guaraí, Colinas do Tocantins, Dianópolis e Araguatins. Os demais centros sofrem uma perda de domínio territorial.

4. Uma Breve Contextualização Histórica da UFT

Ao tratar da organização do ensino público superior no Tocantins, faz-se necessário remeter aos primeiros anos da criação do Estado. No início dos anos 90, começou um processo de estruturação da universidade pública do Tocantins. No final dos anos 90, foi realizado um concurso público para o quadro docente, formando assim a UNITINS – Universidade do Tocantins.

O projeto apresentado ao governo indicava uma organização da universidade em multicampi. Segundo Silva (2009, p.95), com a criação do Tocantins, foi montada uma comissão para discutir a Universidade do Tocantins, indicando as cidades de “Araguaína, Gurupi, Porto Nacional, Araias ou Dianópolis e a futura capital, caso viesse a ser construída uma nova cidade com esta finalidade, para sediar os cinco *campi* previstos no aludido plano”. No governo de Moises Avelino, foram criados mais *campi*: Tocantinópolis, Guaraí, Paraíso do Tocantins e Palmas.

⁶ A ilha do Bananal é a maior ilha fluvial do mundo, considerada como Reserva da Biosfera pela UNESCO desde 1993, localizada no estado do Tocantins, faz parte da divisa com os estados do Mato Grosso e Goiás. É considerada pela constituição federal como terra da união, sendo o maior complexo de reservas existente no Tocantins. Os povos indígenas que vivem na Ilha são: os Carajás, Javaés, Tapirapés, Tuxás e os Avá-Canoeiros (Tocantins, 2004).

Esta estrutura multicampi trouxe problemas à gestão da universidade. Em 1996, a Unitins, única instituição pública de ensino superior do Estado, foi privatizada, com a inclusão de mensalidades para todos os cursos. No ano 2000, os estudantes iniciaram um movimento exigindo o fim das mensalidades cobradas, tal movimento ganhou força e houve naquele período um recuo do governo do estado. Junto a esta reivindicação, estava a luta pela criação da Universidade Federal do Tocantins, que passou a ser a bandeira principal da SOS Unitins.

Uma constatação do processo de desestabilização da Unitins se refere ao número de reitores, que chegou à cifra de “13 em um espaço de tempo de apenas 12 anos de funcionamento da instituição” (OLIVEIRA, 2009a, p.16).

Havia, de certa forma, uma dependência da Unitins às políticas do governo do estado. Para Oliveira (2009, p.16), esta dependência se refletia diretamente na autonomia da reitoria que se tornava instável juntamente com as estruturas da universidade:

Para Silva (2009, p. 84),

é oportuno, entretanto, a sinalização para registrar que a Unitins, apesar de ter sido fundada como Fundação Pública Estadual no início do ano de 1990, foi transformada em autarquia estadual no ano de 1991 e, em seguida, tornou-se Fundação de Direito Privado no ano de 1997, que após intenso movimento grevista por parte dos alunos voltou a ministrar os cursos de graduação de forma gratuita a partir do ano de 1999, até a transferência deles para a Fundação Universidade Federal do Tocantins (UFT), em virtude da efetiva implantação de sua Reitoria em agosto de 2003.

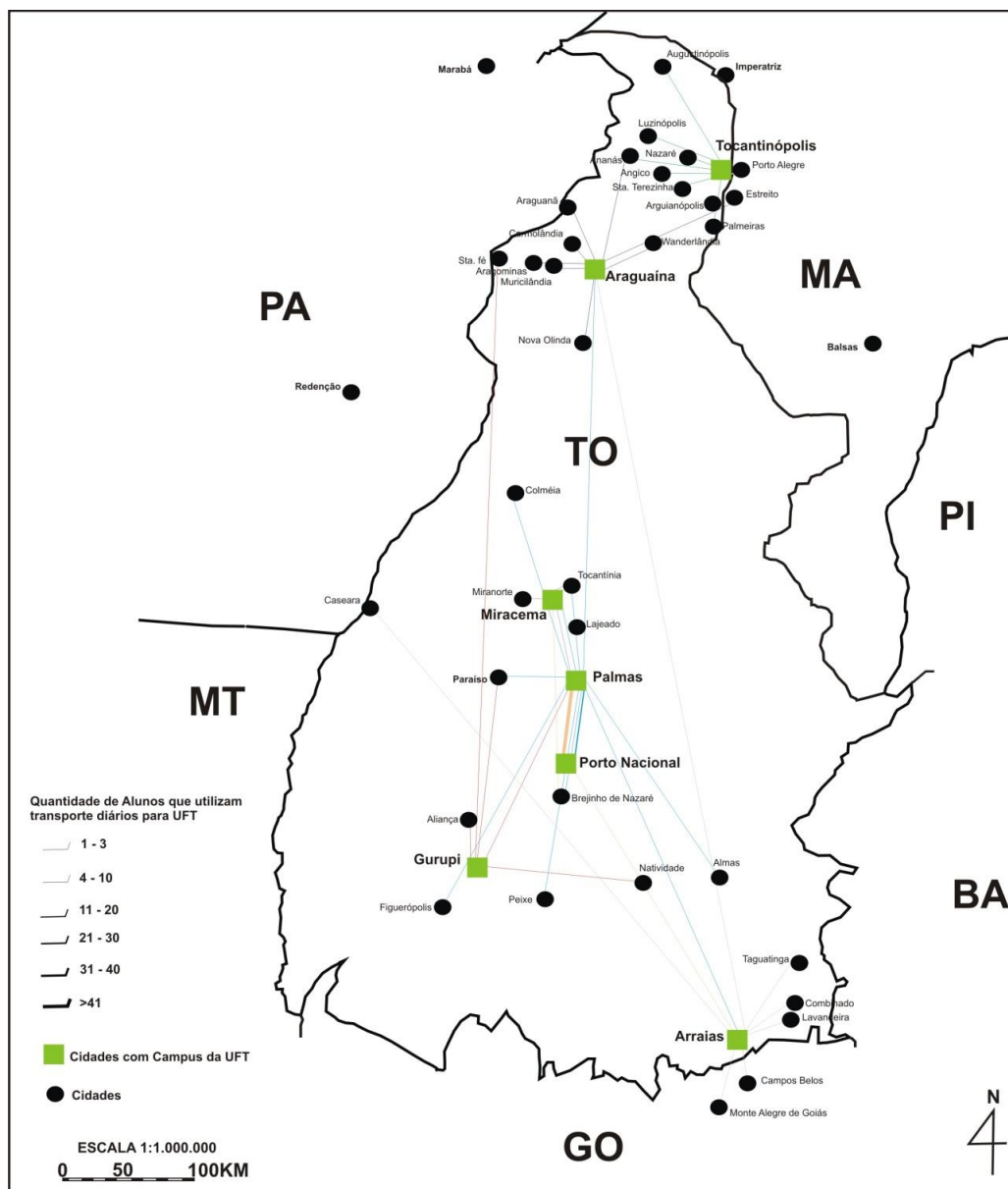
Movimentos pró-federalização da Unitins entraram em cena, produzindo uma reorientação dos objetivos sobre a federalização. A partir de 2001, o movimento S.O.S UFT foi decisivo para consolidar a busca pela federalização, uma vez que não havia interesse das autoridades locais na federalização. Os líderes do DCE/UFT foram fundamentais neste processo.

A greve de fome, os apitos no Espaço Cultural e a passeata na Avenida JK surtiram efeitos, incomodando os governantes do

estado. Vale ressaltar que a UFT foi criada em 23 de outubro de 2000 e efetivadas as suas ações apenas em maio de 2003.

5. Resultados e Discussão

Nesta seção serão apresentados e discutidos os principais resultados do trabalho. Atualmente, a UFT é formada por uma estrutura multicampi: Palmas, Araguaína, Gurupi, Arraias, Tocantinópolis, Porto Nacional e Miracema. Possui mais de 600 professores e mais de 10.000 alunos.



Fonte: Instrumento de Avaliação Institucional (2009).

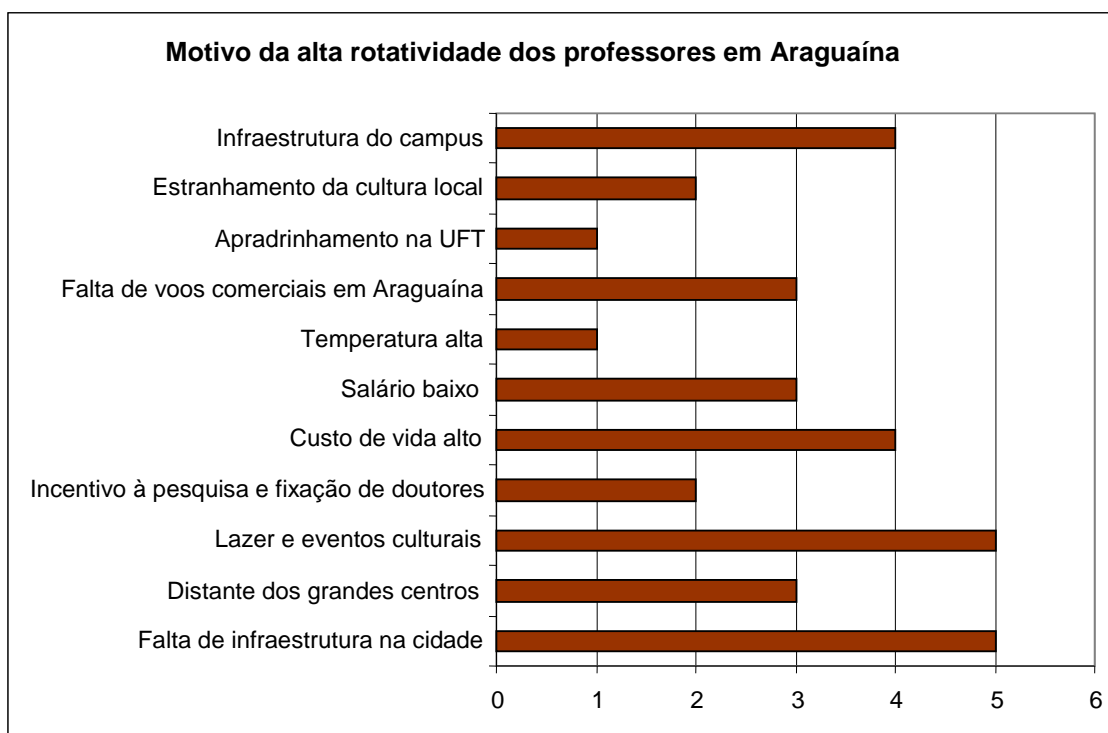
Figura 1. Fluxos de alunos da UFT nos Campi em 2009.

O Estado do Tocantins é constituído por cidades locais e médias. Neste trabalho, queremos ressaltar sete cidades que possuem um campus da UFT: Palmas, Araguaína, Gurupi, Miracema do Tocantins, Arraias, Tocantinópolis e Porto Nacional.

A melhor integração entre as cidades tocantinenses, produzida pela ampliação da malha rodoviária, tem propiciado o deslocamento de estudantes, que, diariamente, deslocam-se de suas cidades para estudar em outra que possui um *campus* universitário (Figura 1).

A organização multicampi da UFT, se por um lado tem problema em decorrência da distância e da infraestrutura, mostrado no relatório da Comissão Própria de Avaliação (CPA 2010), por outro lado, propicia aos estudantes que trabalham fazer um curso de nível superior sem sair de suas cidades. Outro fator detectado pela CPA (2010) foi a falta de infraestrutura urbana que cidades como Arraias,

Tocantinópolis e Miracema do Tocantins possuem. Faltam serviço de saúde, educação e locomoção, mas não é apenas nestas cidades que ocorrem estes problemas, na segunda maior cidade do Estado, segundo dados do relatório da Comissão Setorial de Avaliação (CSA) de Araguaína, Figura 2, a maioria dos professores não se sente satisfeita com sua infraestrutura urbana.



Fonte: Relatório – CSA Araguaína (2010).

Figura 2. Motivo da alta rotatividade dos professores da UFT em Araguaína em 2009

A alta temperatura da cidade, a falta de *shopping centers* e de voos diários são apresentados como uma insatisfação pelos docentes. A praia mais frequentada de Araguaína era em Babaçulândia, hoje submersa pelas águas do lago da UHE de Estreito. A praia artificial é imprópria para o banho devido à decomposição vegetal e animal que durará alguns anos.

Mesmo diante de todas estas adversidades, entendemos que se fazem necessários alguns destes *campi* no Tocantins. Provavelmente, a rotatividade diminuirá com a qualificação de professores da região. Muitos dos alunos que estudam em Araguaína e Arraias não fariam um curso superior se o campus fosse em Palmas.

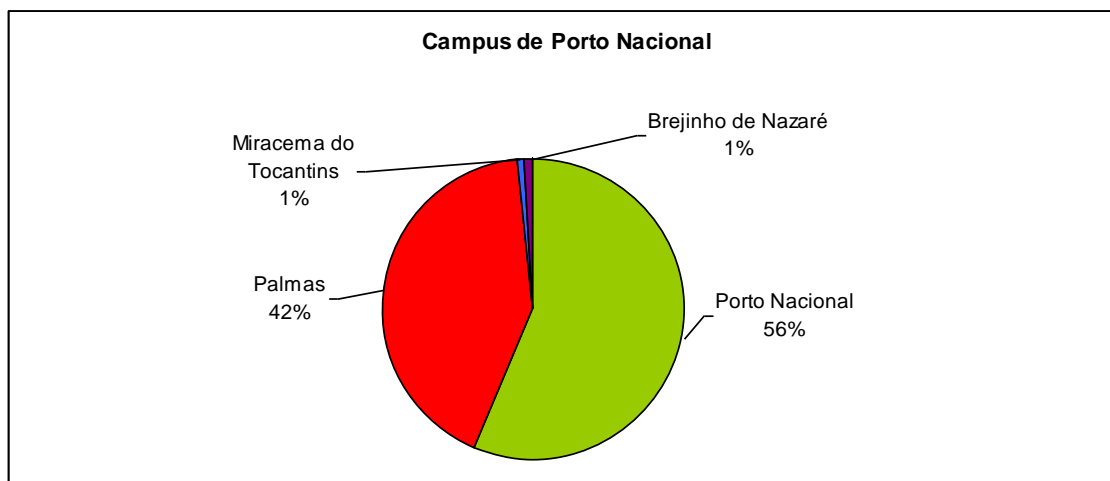
Esta estrutura multicampi não atende apenas à cidade onde há um campus da UFT, atende, também, às cidades circunvizinhas. Para se deslocar os alunos utilizam transporte em ônibus particular, transporte de linha ou transporte conveniado com a prefeitura.

Na maioria dos casos são ônibus ou vans que fazem o transporte. Este tipo de locomoção é predominante em campus como o de Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Araguaína. Também é predominante o transporte fretado ou conveniado e/ou cedido pela prefeitura. Em certos campi, como, por exemplo, Porto Nacional e Araguaína, as aulas ficam condicionadas ao horário dos ônibus, o professor não pode ultrapassar o horário

porque os alunos ficariam impossibilitados de voltar pra suas cidades.

No campus de Porto Nacional, mais de 40% dos alunos moram em Palmas (Figura 3). Em sua maioria, eles fazem estágios na capital e o campus é apenas o local para assistir às aulas. O vínculo com a universidade se perde. Isso se deve à falta de infraestrutura, como restaurante

universitário, cantinas, espaço de convivência, transporte para o centro da cidade, aliás, é mais fácil o deslocamento de um estudante do centro de Palmas para o campus da UFT em Porto Nacional do que um aluno se locomover do centro de Porto Nacional para o campus da UFT.



Fonte: Instrumento de Avaliação Institucional (2010).

Figura 3. Local de moradia dos alunos do campus de Porto Nacional em 2009

Alguns transtornos também devem ser ressaltados, principalmente quando o ônibus apresenta defeitos mecânicos. Muitos estudantes ficam sem almoço ou chegam de madrugada a suas casas. Outro fator que também deve ser ressaltado é o uso da carona, principalmente entre as cidades de Palmas e Porto Nacional. Alunos dos cursos integrais, por terem horário de aula não padronizado, terminam recorrendo à carona, pois não se enquadram no transporte dos demais. Não importam o tipo de veículo ou a segurança, muitos pegam carona até em carro de funerária. Os ônibus fretados ou conveniados, na maioria das vezes, ficam parados próximos ao campus. Trazem os alunos no início das aulas e esperam até o final da aula para retornar.

Nas viagens de ida, há dois momentos: ocasião em que o aluno revisa o conteúdo de suas aulas ou descansa um pouco para assistir à aula. Na maioria das vezes, são alunos que trabalharam durante o dia, ou trabalharam à noite aproveitam este tempo da viagem para descansar.

No campus de Araguaína, a quantidade de alunos que mora em outra cidade é inferior ao número dos alunos que moram na cidade. O campus possui duas unidades: CIMBA e a EMVZ – Escola de Medicina Veterinária e Zootecnia. A unidade CIMBA está localizada no centro da cidade e a unidade EMVZ, fora do perímetro urbano.

Os alunos que residem nas cidades de Babaçulândia, Carolina, Nova Olinda utilizam, no período da manhã, os ônibus de linha. Os alunos da noite utilizam ônibus ou vans fretados, conveniados, que não só trazem os alunos da UFT, mas também da faculdade Católica e do ITPAC.

Em se tratando do Campus de Palmas, ele exerce o papel de complementação das funções no seu entorno, porém de forma concentrada, centrífuga. Os alunos que moram em Paraíso do Tocantins e Porto Nacional utilizam ônibus de linha e ônibus fretado. Também é frequente o uso de caronas por alunos que moram na cidade de Paraíso do Tocantins.

O Campus de Miracema do Tocantins tem parte do seu alunado morando nas cidades de

Miranorte e Tocantínia. Os alunos de Miranorte têm um ônibus que os traz para assistir às aulas. Os alunos de Tocantínia, em decorrência da distância, não precisam utilizar o ônibus. Uma vez que as duas cidades (Tocantínia e Miracema) são separadas pelo Rio Tocantins. Vale ressaltar que há um número considerável de indígenas da tribo Xerente que estuda no Campus de Miracema. Com a implantação do curso de Serviço Social, tem aumentado a procura pelo Campus por alunos de Palmas.

O Campus de Tocantinópolis, devido à particularidade das cidades do Bico do Papagaio, tem um número maior de estudantes morando em outras cidades. A distância de uma cidade para outra é bem menor comparada à distância das cidades no sul do Estado do Tocantins.

Outra particularidade que também podemos constatar é no Campus de Arraias. As distâncias entre a maioria das cidades são inferiores a 50 quilômetros, permitindo uma maior mobilidade entre os estudantes.

Na cidade de Gurupi, devido à predominância dos cursos integrais, não ocorre uma locomoção alta entre os alunos de outras cidades. Na maioria dos casos, os alunos acabam mudando para Gurupi.

A estrutura multicampi da Universidade Federal do Tocantins permite uma maior abrangência da universidade no atendimento aos alunos do interior do estado do Tocantins e Maranhão.

6. Considerações Finais

Esta pesquisa teve por objetivo compreender o papel da Universidade Federal do Tocantins e sua rede urbana na distribuição espacial da rotina de seus alunos que se deslocam diariamente para estudar. Lembrando que a

pesquisa ficou centrada apenas na amostra do questionário aplicado pela Comissão Própria de Avaliação nos sete campi da UFT. Seria quase impossível mapear toda a rotina dos quase doze mil alunos da Universidade.

A Teoria dos lugares centrais de Christaller serviu de *approach* para este trabalho. Considerando que a função básica de uma cidade está na distribuição de bens e serviços para a área que a rodeia, denominada de funções centrais, e os centros que provêm destas funções são chamados de lugares centrais.

Neste trabalho citou-se que as cidades de Gurupi, Araguaína e Palmas são centros de gestão, distribuição e produção, com forte papel na rede urbana em suas regiões. Os fluxos diários de estudantes que vão estudar é notório em todos os sete *campi*. A Universidade, juntamente com a comunidade local, precisa repensar quais os novos cursos que implementarão nos sete *campi* da Instituição, para não saturar uma região com apenas um segmento profissional. Nesse sentido é preciso uma melhor articulação regional dos cursos. Como ficou evidenciado, a estrutura multicampi da Universidade Federal do Tocantins permite uma maior abrangência da mesma no atendimento aos alunos do interior do Estado do Tocantins e Maranhão. Cumprindo, dessa forma seu papel de inserção regional no contexto educacional.

Este trabalho, não teve a pretensão de esgotar o assunto, apenas trazer à discussão de que modo a Universidade pode contribuir com a qualificação profissional e humana para promover o desenvolvimento regional.

Para futura pesquisa, sugere-se uma análise mais aprofundada dos seus egressos da UFT no contexto de mercado de trabalho, renda e quais as melhores que obteve com um curso superior.

7. Referências Bibliográficas

- AQUINO, N. A. **A construção da Belém – Brasília e a modernidade no Tocantins**. Goiânia, 1996 (Dissertação de Mestrado em História - UFG).
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: A Nova Fronteira de Recursos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- BRASIL. **Anuário do Transporte Aéreo**. Dados Estatísticos de 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 e 2003. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/arquivos>, acessado em 15 de fevereiro de 2011.

BREITBACH, Á. C. M., **Estudos sobre o conceito de região**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1998. 96p.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas na rede de integração regional**. Dourados: Universidade Federal da Grande Dourados, 2009. (Dissertação de Mestrado em Geografia - UFGD)

_____. **A rede urbana do Entorno de Palmas**. In: *XVI Encontro Nacional de Geógrafos*. Porto Alegre / RS: UFRGS, 2010.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**. New Jersey, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato **Trajetória Geográfica**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

DIAS, Leila Christina. **Réseaux d'information et réseau urbain au Brésil**. Paris: Editions L'Harmattan, 1995.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística **Censo Demográfico, 1991, 1996, 2000 - 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, disponível em: www.ibge.gov.br.

_____. **Regiões de influências das cidades – 2008**. IBGE mostra a nova dinâmica da rede urbana brasileira. In: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias>. Acessado em 27/12/2008.

IPEA /IBGE/UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Configurações atuais e tendências da rede urbana**. Brasília: IPEA, vol. 1, 2002

LIRA, Elizeu Ribeiro. **A Gênese de Palmas-TO**. Presidente Prudente, 1995. (Dissertação de Mestrado em Geografia – UNESP).

MIOSSEC, Jean-Marie. **La localisation des forces de décision dans le monde: esquisse de géographie politique théorique**. In: *L'Espace Géographique*. Paris: Doin Éditeurs, n°.3, juillet-septembre de 1976.

OLIVEIRA MIRANDA, J.M, de. In: **Ensaio contemporâneos do Tocantins**. (Org) Zezuca Pereira da Silva. Goiânia - GO: UCG, 2009.

RIBEIRO, Miguel A. Campos. **A complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise**. Tomo I, Rio de Janeiro, 1998 (Tese de Doutorado em Geografia - UFRJ).

ROCHERFORT, Michel. **Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e a região**. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1998.

SILVA, Zezuca Pereira da. **Ensaio contemporâneos sobre o Estado do Tocantins**. Goiânia: UCG, 2009.

Tocantins. **Parque Estadual do Cantão: Avaliação Ecológica Rápida**. Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente. Governo do Estado do Tocantins, Palmas, TO. 2004

UFT. **Relatório de Avaliação Institucional – UFT 2009-2010**. Org. Fernandes. A. M. et al. Palmas: Universidade Federal do Tocantins, Pró-Reitoria de Avaliação e Planejamento. Comissão Própria de Avaliação, 2010.

_____. **Instrumento de Avaliação Institucional – UFT 2009-2010**. . Org. Fernandes. A. M. et al. Palmas: Universidade Federal do Tocantins, Pró-Reitoria de Avaliação e Planejamento. Comissão Própria de Avaliação. Palmas: UFT, 2010.

_____. **Relatório de Avaliação Institucional do Campus de Araguaína**. Org. Brito, Eliseu P. et al. Araguaína: Universidade Federal do Tocantins, Comissão Setorial de Avaliação. Palmas: UFT, 2010.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catarina Vergolino. **A rodovia Belém-Brasília: estudo de Geografia Regional**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.