

I – REALIDADE ATUAL DO MUNICÍPIO

1. Aspectos Históricos

A história de Porto Nacional tem início no antigo Arraial de Pontal do Carmo, com ricas minas de ouro. Originalmente denominado Porto Real, no início do século XIX passou à categoria de vila, com o nome de Porto Imperial. Em 13 de julho de 1861, através da Lei Provisória nº 333, recebeu seu diploma de Cidade e, com a proclamação da República, teve o nome alterado para Porto Nacional, conforme Decreto Estadual nº 21, de 07 de março de 1890.

A colonização dos sertões cerratenses, seguida às descobertas de ouro em Goiás e à frenética busca por novas minas no vastíssimo território, deu-se por meio da fundação, em menos de 20 anos, de mais de cinquenta arraiais de mineração¹, algumas reduções indígenas, caminhos ou rotas gerais com seus pousos, contagens, passagens controladas nos grandes rios e um único arraial portuário por excelência: Porto Real, hoje Porto Nacional.

No contexto sócio-econômico geral em meados do século XVIII, a Capitania de Goiás tinha cinco grandes conexões: Rio de Janeiro, Salvador, Cuiabá, São Paulo e Belém. Várias rotas, “reais” ou de contrabando, ligavam os arraiais goianos aos quatro primeiros centros, mas apenas o rio Tocantins levava a Santa Maria de Belém do Grão Pará. Durante o período Pombalino, essa rota passou a ter suma importância estratégica na conquista e ocupação portuguesa do território interior da América do Sul.

Não se pode precisar o ano da fundação do florescente arraial. Sabe-se, contudo, através de antigas crônicas e roteiros de viagem, que nos primeiros anos do século XIX Porto Real já era um núcleo de certa importância, graças à influência da aquavia do Tocantins e sua privilegiada localização no eixo entre os dois ricos povoados do Carmo e Pontal.

Teve como origem um casebre de passador que explorava o transporte de passageiros para o Arraial do Pontal, no sopé da serra do mesmo nome e distante três léguas de Porto Real, e dos que buscavam as ricas minas de ouro do Arraial do Carmo, localizado no anfiteatro da serra de mesmo nome, a oito léguas a leste da

¹ Além dos pioneiros Santana, Barra, Ferreiro e Ouro Fino, surgiram Santa Rita, Anta, Santa Cruz, Meia Ponte, Córrego de Jaraguá, Crixás, Traíras, São José, Arraías, São Félix, Pilar, Cavalcante, Natividade (São Luis), Carmo, Almas, Porto Real, Pontal, Corumbá, Bomfim, Santa Luzia, Santo Antonio, Flores, entre outros de menor porte e muitas *fábricas* ou garimpos isolados.

margem do Tocantins. Era o português Félix Camoa, barqueiro que no final do séc. XVIII fazia a travessia no Rio Tocantins das pessoas entre as minas de ouro de Bom Jesus do Pontal (vila situada a 12 km da margem esquerda do Rio Tocantins, onde atualmente só se encontram alguns sinais do antigo garimpo) e as do Arraial do Carmo, distante 42 km da margem direita do Tocantins.

O desenvolvimento de Porto Real, como mencionado, foi possível graças à navegação do Rio Tocantins e o comércio com Belém do Pará. No início, funcionou como ponto de apoio para as embarcações que passavam para os arraiais de Pontal e Carmo. No fim do século XVIII, começou a ganhar importância como porto de escoamento do ouro e mercadorias para Belém do Pará. Porto Real, muito mais que uma simples travessia para os arraiais à esquerda ou à direita do Rio Tocantins, era o local de transição dos caminhos terrestres para o fluvial. Como Cuiabá, no Mato Grosso, com o rio de mesmo nome, ou São Paulo, com o Tietê, além de outros poucos locais, Porto Real foi protagonista de um sistema de transporte intermodal, nomenclatura atual para uma prática milenar e fundamental para o desenvolvimento das sociedades.

Porto Real representava o acesso para os sertões e destes para o Oceano Atlântico. Esse foi, durante dois séculos, o motivo de sua existência e importância relativa, inclusive para a existência de colégios e seminários desde o século XIX.

Toda a Capitania, depois Província e Estado de Goiás, sofreu com o declínio da mineração, inclusive Porto Real. Apesar disto, o Município consolidou-se em patamar mínimo de sobrevivência como unidade federativa, na longa espera por melhores dias de desenvolvimento². Já estavam minimamente consolidadas as bases da agricultura e da pecuária extensiva que caracterizou o Brasil Central, à época suficiente apenas para subsistência dessa enorme região.

Até o final do século XVIII os principais arraiais ainda permaneceram com razoável condição econômica, mas a decadência ou estagnação da extensa rede urbana, face à perspectiva inicial, foi inexorável e visível mesmo nos relatos e desenhos dos viajantes ilustres do início do século XIX (Pohl, Saint-Hilaire, Ender, Burchell). Essa conjuntura não acanha a epopéia dos colonizadores, ao contrário, torna-a dramática e muitas vezes heróica.

Durante todo o século XIX e metade do século XX o desenvolvimento ou a sobrevivência sócio-econômica da maioria das vilas e arraiais foi marcadamente rural, consolidando as urbes que lograram constituir-se em centros microrregionais,

² Embora estivessem instalados engenhos de mineração de ouro, ainda existente em quantidades razoáveis, a extração do minério decaiu em todo o território a partir dos anos 1770, chegando rapidamente a níveis mínimos face à capacidade instalada. Na Capitania chegou-se a extrair 10 toneladas de ouro por ano, ficando os melhores anos entre 1740 e 1750.

reduzindo outras a ruínas ou velhas taperas, tais como Traíras, São José e São Félix. Porto Real sustentou-se em sua condição de vila portuária.

As imagens de Porto Real no início do século XIX, ilustradas por Johann Emmanuel Pohl e William Burchell, mostram pouco mais que algumas casas sobre a barranca do Rio, revelando que, se foi importante como local de transição e travessia, não conseguiu capitalizar tal importância como um centro de negócios, como costuma acontecer nas cidades portuárias. Na verdade, apesar das intenções Pombalinas e de muitos Capitães Gerais e Governadores, o comércio entre Pará e Goiás jamais alcançou níveis ou constância suficientes para desenvolver a cidade de Porto Real e as regiões a montante e a jusante da mesma.

As instalações do Seminário Dominicano (figura 1), em 1903, e do Colégio Sagrado Coração de Jesus, das Irmãs Dominicanas, em 1904, aportaram novas condições sócio-econômicas à cidade, com incremento significativo de serviços e mesmo algum crescimento urbano, alçando a Cidade à condição de pólo regional, antes mais ao sul, oscilando entre Natividade, Arraias e São José. Essa condição permaneceu até a criação do estado do Tocantins.



Fig. 1 – Seminário Dominicano

A introdução da aviação civil comercial, depois da segunda Guerra Mundial, e as ainda incipientes estradas de rodagem reduziram ainda mais a precária e incerta navegação que, todavia, persistiu até o final da década de 1970, quando foi construída a ponte sobre o Tocantins (1978), conectando a Cidade à rodovia Belém-Brasília. Porto Nacional tinha, nessa ocasião, pouco mais que cinco mil habitantes.

Porto Nacional foi um centro de referência cultural e educacional do antigo Estado de Goiás, polarizando todo o nordeste goiano, sudeste do Maranhão, sul do Piauí e oeste da Bahia. Foi rota do Correio Aéreo Nacional – CAN, da Força Aérea Brasileira - FAB, o que possibilitava a manutenção de contatos e ligação com as áreas mais desenvolvidas do país, apesar do seu isolamento geográfico. Durante décadas, Porto Nacional manteve importante lugar na cultura e na política goianas. Atualmente mantém certa liderança microrregional, mas passou a ser fortemente polarizada por Palmas, perdendo uma histórica hegemonia urbana regional.

A cidade de Porto Nacional experimentou um ritmo intenso de crescimento na década de setenta, ainda mantido nos anos oitenta e reduzido a partir de 1991 com a criação de Palmas. Este crescimento foi verificado com perda significativa da população rural. A população urbana de Porto Nacional passou de 9.950 habitantes em 1970 para 36.862 em 1991 e para 38.766 em 2000, transformando-a na quarta maior cidade do Tocantins. A população total do Município teve taxa média anual de crescimento de 1,19%, no período de 1970 a 2000, enquanto a população urbana cresceu à taxa de 4,63%.

Com a criação do Estado do Tocantins e a construção de Palmas, surgiram numerosos loteamentos, entre 1988 e 1998. O modo como surgiram esses loteamentos, alguns ainda não devidamente regularizados, nas bordas espaciais disponíveis, indica claramente a aposta na hipótese de crescimento exponencial da Cidade, decorrente da proximidade da nova capital. O que não se avaliou corretamente foi o poder polarizador de Palmas, que acabou atraindo para si atividades econômicas de comércio e serviços anteriormente implantadas em Porto Nacional que perde, então, a importância econômica e cultural dos tempos de Goiás, com uma extensa área urbana loteada e vazia, muito maior que a área efetivamente ocupada.

Apesar de abrigar um dos principais *campus* da Universidade Federal do Tocantins – UFT, a Cidade não conseguiu avançar no fortalecimento de sua antiga condição de pólo cultural, que hoje poderia constituir-se em vocação. Palmas, como capital, além de absorver grandes investimentos públicos, passou a atrair o capital privado, interessado no aproveitamento dos incentivos e infra-estrutura econômica oferecidos e no importante mercado em formação no Estado. Desta forma, Palmas acabou por gerar certo esvaziamento dos principais centros dinâmicos do Estado, dentre eles Porto Nacional.

Com a construção da usina hidroelétrica Luís Eduardo Magalhães, formou-se um lago artificial no Rio Tocantins, com 630 km² de área inundada, que se estende de Porto Nacional até a barragem do Lajeado, onde se instalou a usina. Esta imensa lâmina de água traz variadas oportunidades de exploração, tanto sob o aspecto econômico da

implantação de atividades produtivas quanto para o entretenimento e lazer, esporte e turismo ao Município.

Com o recente avanço da fronteira agrícola do país para o Estado do Tocantins, motivado principalmente pelos preços internacionais da soja nos últimos anos e pelo baixo preço da terra, a região de Porto Nacional é uma das áreas do Estado que tende a se tornar um forte pólo da agricultura de grãos para a exportação. Evidência disto é que os municípios da região começam a receber importantes plantas agroindustriais, o que poderá representar uma nova tendência na direção do seu desenvolvimento.

A Cidade, em um esforço macrorregional orquestrado pelo estado do Tocantins, procura agora ajustar-se à realidade econômica, social e cultural de toda a região. Encontrar a vocação econômica nesta nova forma de inserção regional do município de Porto Nacional é uma tarefa importante a ser enfrentada, procurando reverter a atual condição de cidade satélite de Palmas, com fortes laços de dependência, principalmente no que se refere à oferta de oportunidades de trabalho.

2. Inserção Regional

Com uma área de 4.449,892 km² e densidade demográfica de 10,11 hab/km, o município de Porto Nacional situa-se na Mesorregião Oriental do Tocantins, Microrregião de Porto Nacional, no centro do Estado do Tocantins, de acordo com a divisão territorial feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

A paisagem da extensíssima região que os antigos denominavam Serra Geral resulta de uma história geológica e ambiental variada e complexa. Conforme enuncia Tadeu Veiga,

*“Geologicamente o Planalto Central de Goiás (que se estende até o Tocantins) está situado entre duas antigas massas continentais, denominadas **crátons** ou protocontinentes. São porções relativamente rígidas da crosta terrestre, precursoras dos continentes atuais. Um desses crátons ocupa parte de Tocantins e oeste de Minas Gerais e Bahia, estendendo-se para o Nordeste e para o Sul.*

Entre os dois sucederam-se, ao longo do Pré-Cambriano (2.500 a 570 milhões de anos), diversas associações de sedimentos marinhos e rochas vulcânicas. Foram

progressivamente deformadas, metamorfizadas e intrudidas por corpos ígneos variados. Tais rochas integram extensas faixas de dobramentos – responsáveis, ao final de sua evolução complexa, pela sutura das antigas massas continentais – o Cráton Amazônico, que se estende a oeste do Rio Araguaia, e o cráton do Saio Francisco, a leste da Serra Geral de Goiás.

A prolongada interação entre os dois crátons, ainda pouco compreendida, resulta nas principais feições geológicas goianas e tocantinenses. Os processos atuantes na evolução das faixas dobradas e de seu substrato favoreceram a acumulação de metais básicos e de ouro, bem como gemas e diversos outros metais, associados às rochas ígneas.”

A bacia montante do Rio Tocantins tem início em três sub-bacias: Paranã, Maranhão e Uru/Almas, em ordem leste-oeste. Variações toponímicas, antigas ou atuais, pouco alteram essa descrição maior, assim como afluentes outros de certo porte, como os rios Tocantinzinho, São Jerônimo e São Patrício. Divide e recorta essas bacias uma série de anfractuosidades resultantes de quebradas de chapadões ou de antiqüíssimas fraturas geológicas, recorrentes no sentido geral sul-norte e estendendo-se desde os contrafortes das chapadas do Distrito Federal até o Estado do Maranhão.

Em relação à rede hidrográfica, a microrregião de Porto Nacional está no médio Tocantins, depois da confluência de todos os seus principais formadores. A construção de Palmas e da UHE Luis Eduardo Magalhães com o lago conseqüente alteraram definitivamente as relações entre as cidades da região.

Neste momento são visíveis, em economia de escala, apenas ações de investimentos agro-pastoris ou a eles associados. Entretanto, percebe-se também algum empirismo e investimentos isolados ou desagregados de sincronicidade regional, particularmente na urbanização ou alocação populacional, conseqüente dos investimentos ou das hipóteses alternativas de desenvolvimento.

Por outro lado, os investimentos no segmento cultural – patrimônios material e imaterial – não têm na base existente volume ou força para liderar ou mesmo gerar auto-sustentabilidade. Podem ser, todavia, um componente integrador ou catalisador para o esforço desenvolvimentista em curso, tanto com seus elementos disponíveis mais imediatos, como com outros elementos a reativar ou desenvolver e, principalmente, com os componentes conexos da Educação e do Turismo.

2.1. Localização

Situado entre os paralelos 10° S e 11° S, o município de Porto Nacional limita-se ao norte com Miracema do Tocantins; a leste com Palmas e Monte do Carmo; ao sul com Silvanópolis, Ipueiras e Brejinho de Nazaré e a oeste com Nova Rosalândia, Fátima, Oliveira de Fátima, Pugmil e Paraíso do Tocantins.

Considerada um Portal da Amazônia, a cidade de Porto Nacional localiza-se a 64 km de Palmas, à qual se liga pelas TO 050 / TO-070. Com uma área de 4.753,7 km², ocupa localização estratégica para a Hidrovia Araguaia/Tocantins e para a Ferrovia Norte/Sul. Sua economia é estruturada no comércio, fonte de maior geração de emprego e renda, seguido da agricultura e pecuária, além do extrativismo vegetal e mineral.

Com vistas ao planejamento regional do Estado, a Diretoria de Zoneamento Ecológico Econômico da SEPLAN incluiu Porto Nacional na Região IX – Região Metropolitana de Palmas, juntamente com a capital do Estado e os municípios de Aparecida do Rio Negro, Brejinho de Nazaré, Fátima, Ipueiras, Lajeado, Miracema do Tocantins, Monte do Carmo, Oliveira de Fátima e Tocantínia (figura 2).

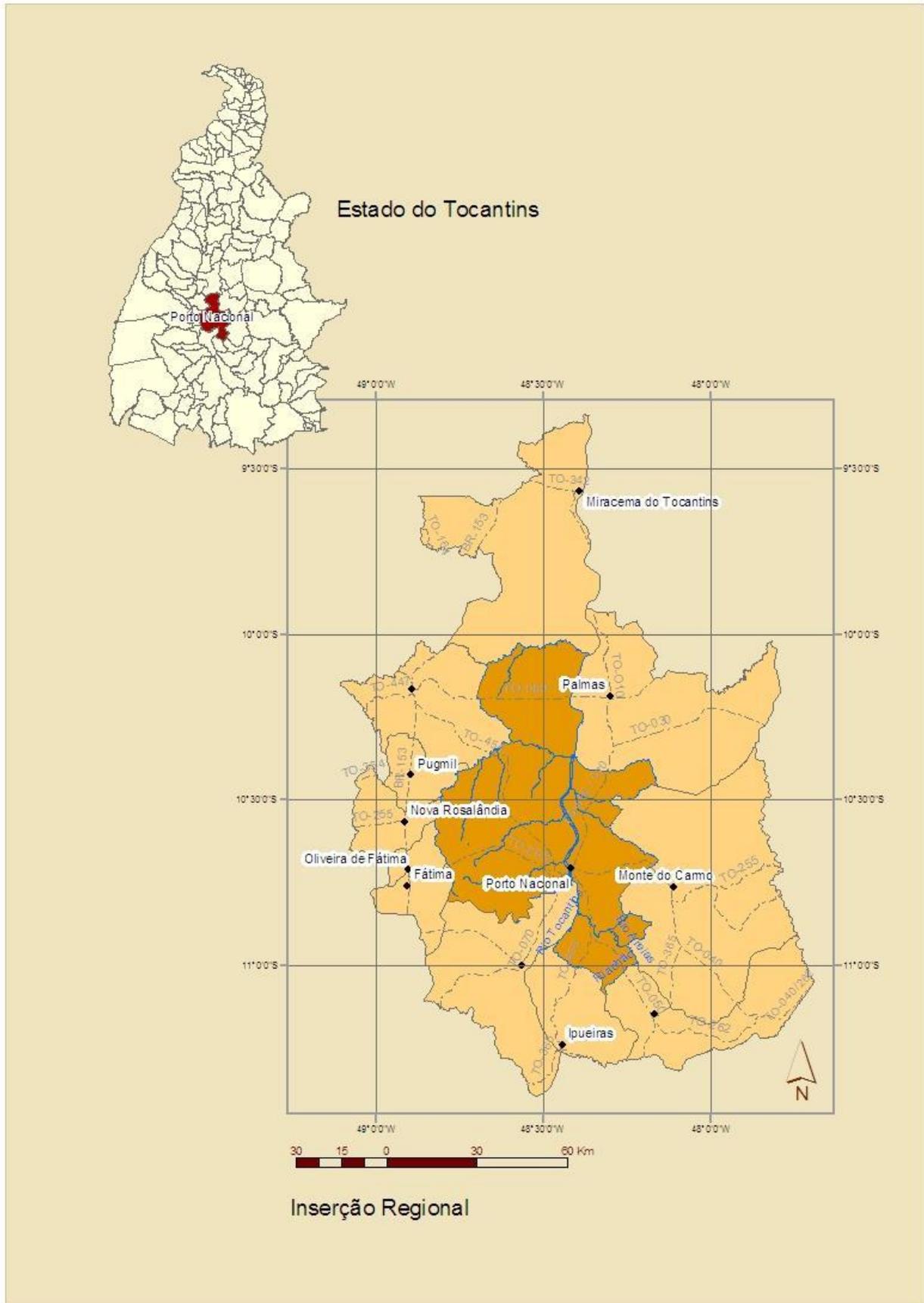


Fig. 2 - Porto Nacional - Inserção regional

Para efeito do Plano Diretor, entretanto, é necessário identificar os municípios que mantêm relações funcionais mais próximas e diretas com Porto Nacional, configurando um contexto regional com certas articulações intermunicipais.

A cidade de Porto Nacional, com uma série de funções centrais de alcance microrregional, polariza outras cidades não inseridas na região de Palmas, como Pindorama do Tocantins, Ponte Alta do Tocantins, Santa Rosa do Tocantins e Silvanópolis. Por outro lado, os municípios de Aparecida do Rio Negro, Lajeado, Miracema do Tocantins e Tocantínia vinculam-se diretamente com Palmas, sem qualquer ligação funcional com Porto Nacional.

Desta forma, a região adotada para a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Nacional é polarizada por Palmas, mas não coincide com a região definida pela SEPLAN, e é constituída pelos seguintes municípios (tabela 1 e figura 3): Brejinho de Nazaré, Fátima, Ipueiras, Monte do Carmo, Oliveira de Fátima, Palmas, Pindorama do Tocantins, Ponte Alta do Tocantins, Santa Rosa do Tocantins, Silvanópolis e Porto Nacional.

Tabela 1 - Região de influência de Porto Nacional – População total, área territorial e densidade demográfica, por município, região e estado.

Municípios	População (2000)	Área (km ²)*	Densidade Demográfica (hab/km ²)
Brejinho de Nazaré	4.877	1.724,441	2,83
Fátima	3.848	382,908	10,05
Ipueiras	1.166	815,250	1,43
Monte do Carmo	5.193	3.616,655	1,43
Oliveira de Fátima	958	205,849	4,65
Palmas	137.355	2.218,934	61,90
Pindorama do Tocantins	4.685	1.559,080	3,00
Ponte Alta do Tocantins	6.172	6.491,089	0,95
Porto Nacional	44.991	4.449,892	10,11
Santa Rosa do Tocantins	4.316	1.796,248	2,40
Silvanópolis	4.725	1.258,824	3,75
Total da Região	218.286	24.519,155	8,90
Tocantins	1.157.098	277.620,914	4,17

• IBGE - Resolução nº 05 de 10/10/2002 DOU nº 198

Fonte: Dados Básicos do IBGE – Censo Demográfico 2000

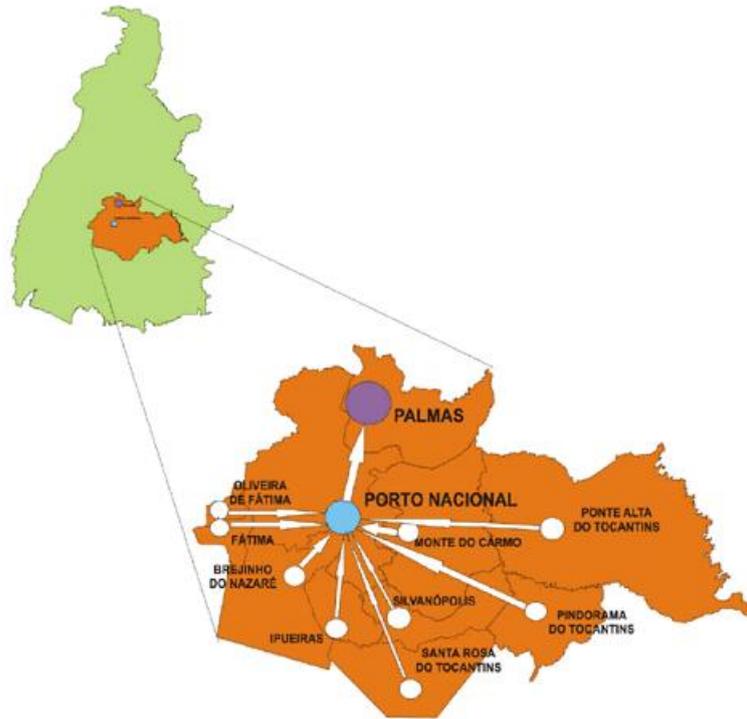


Fig. 3 – Região de influência de Porto Nacional considerada pelo Plano Diretor

2.2. Acessibilidade

O principal acesso rodoviário (tabela 2 e figura 4) à cidade de Porto Nacional, sede do Município, situada a 212 m de altitude, nas coordenadas geográficas de $-10^{\circ}42'29''$ de latitude sul e $48^{\circ}25'02''$ de longitude oeste, e a 64 km da capital do Estado, é a Rodovia TO-050/TO-070, que liga Palmas a Brasília. Também é possível chegar-se à Cidade por meio da rodovia TO-255, que a liga à BR-153, Belém-Brasília, na altura de Fátima, permitindo a ligação com Gurupi, ao sul, e Araguaína, ao norte, duas das mais importantes cidades do Tocantins. O prolongamento da TO-255, no sentido leste, liga Porto Nacional a Ponte Alta do Tocantins, um dos portais do Jalapão, região de grande interesse para o ecoturismo, que começa a ser descoberto nacional e internacionalmente.

Tabela 2 – Distância do município e vias de acesso em relação aos principais centros urbanos

Município	Distância	Rodovia
Palmas	64	TO-050/TO-070
Brasília	870	TO-050
Goiânia	800	TO-050 / BR-060
Araguaína	485	TO-255 / BR-153
Gurupi	174	BR-153 / TO-255

Fonte: Secretaria Municipal de Transportes

As rodovias estaduais que cortam Porto Nacional são:

TO 050, pavimentada, que liga Porto Nacional a Palmas e ao norte, e a Silvanópolis, prolongando-se até Arraias, a sudeste próxima à divisa com Goiás. No trecho entre Palmas e Porto Nacional, seu traçado coincide com o da TO-070;

TO 255, pavimentada, ligando Porto Nacional a Oliveira de Fátima, a oeste, e Monte do Carmo, a leste, prolongando-se até Ponte Alta do Tocantins, na entrada da região do Jalapão;

TO 070, parcialmente pavimentada, liga Porto Nacional a Brejinho de Nazaré, ao sul e prossegue para o sudoeste do Estado;

TO 454, não pavimentada, faz a ligação entre Porto Nacional e Paraíso do Tocantins, a noroeste;

TO 458, não pavimentada, liga Porto Nacional a Ipueiras e Santa Rosa do Tocantins;

TO 080, pavimentada, liga Palmas a Paraíso do Tocantins através do município de Porto Nacional.

O acesso fluvial pelo rio Tocantins é pouco usado e, a partir da construção do lago, fica limitado a pequenas distâncias. Não existe acesso ferroviário à Cidade. O traçado previsto para a Ferrovia Norte-Sul passa pelo Município, cruzando a TO-255, o que irá ampliar as possibilidades de acesso a Porto Nacional. Está previsto um pátio de carregamento próximo ao povoado Escola Brasil.

Também é possível chegar-se a Porto Nacional por via aérea, uma vez que a Cidade conta com um aeródromo com uma pista de pouso de 1.800 m e equipamentos de controle de vôos mantidos pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Embora não conte com vôos regulares, o aeródromo de Porto Nacional é a alternativa reconhecida pelo Departamento de Aviação Civil - DAC para Palmas. É também o balizador das rotas internacionais e conta com um dos postos de controle do SIVAM.

Atualmente o aeródromo atende a um aeroclube, com 2 (duas) pequenas aeronaves e 3 (três) instrutores, e a aviões particulares. A última turma de 7 (sete) alunos do aeroclube, aprovou 5 (cinco) para a prova prática.

A gestão do aeródromo de Porto Nacional é estadual e trabalham ali 4 (quatro) funcionários cedidos pela Prefeitura Municipal, 8 (oito) da INFRAERO e 2 (dois) do Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM. Existe um posto de combustíveis na área do aeródromo, inativo.

A localização privilegiada e a acessibilidade possibilitada por esta variação modal de transportes fazem de Porto Nacional uma cidade estratégica para a instalação de empreendimentos econômicos que poderão desconcentrar e complementar as demandas por bens e serviços por parte da população de Palmas e da Região Metropolitana proposta e, também, apoiar o desenvolvimento sustentável do turismo na região do Jalapão.

Há no Município cerca de 4.700 km de estradas vicinais que ligam a sede municipal aos povoados, agrovilas e às propriedades rurais. As condições e trafegabilidade destas estradas é bastante precária. A Secretaria Municipal de Transporte conta com uma frota de veículos pesados, de manutenção das estradas e coleta de lixo, composta por 2 (dois) caminhões basculantes, 3 (três) caminhões caixa lixo, 1 (um) trucado pipa, 1 (um) caminhão *munck*, a maioria deles necessitando de reparos.

Para a manutenção das estradas, o Município dispõe de 2 (duas) pás carregadeiras, 2 (duas) Patrol e 2 (dois) tratores de esteira, apenas com os dois últimos em serviço.

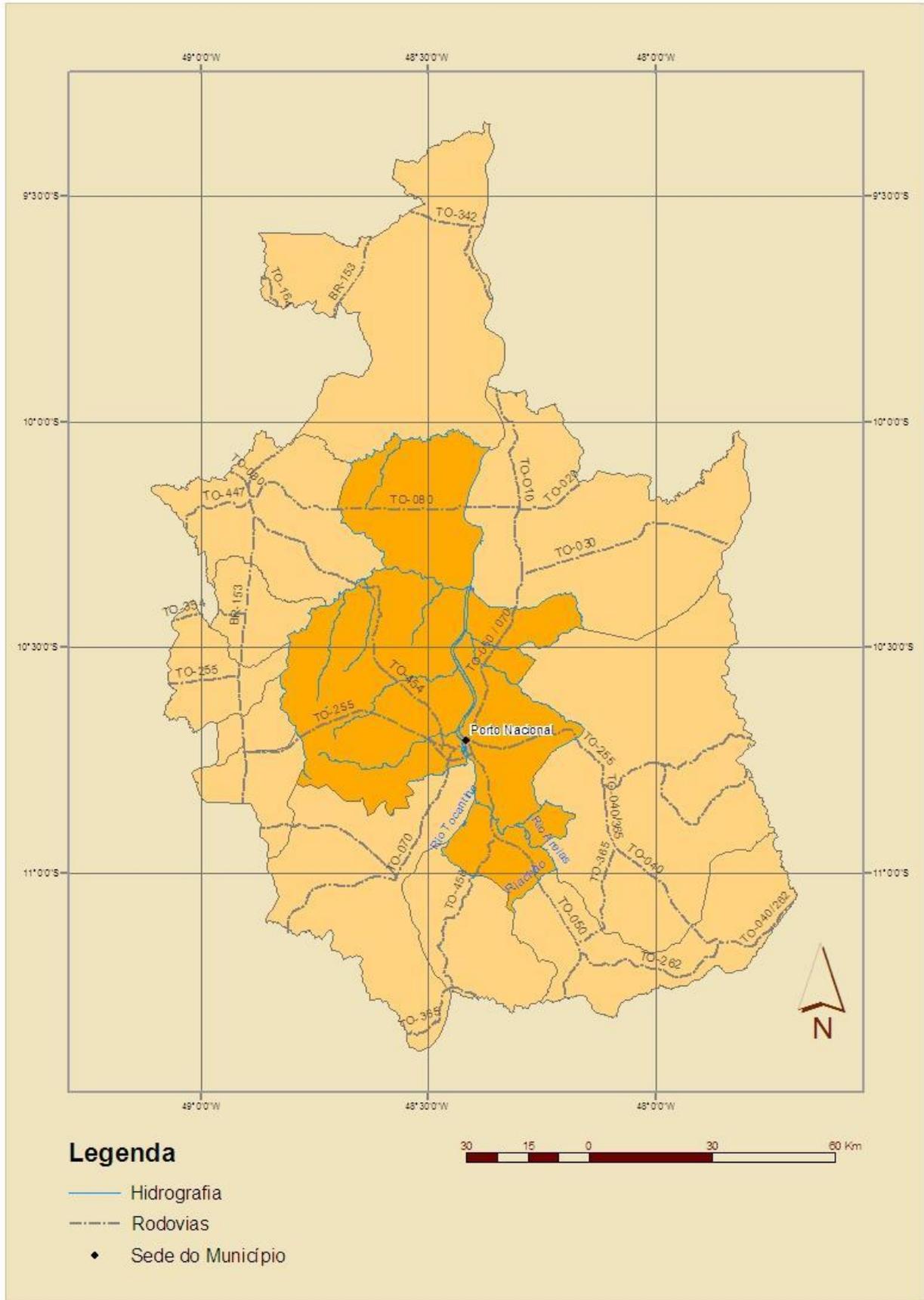


Fig. 4 – Acessibilidade