

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



PADRÕES MORFOLÓGICOS DE PORTO NACIONAL – TOCANTINS

Uma cidade na Amazônia Legal brasileira

MORPHOLOGICAL PATTERNS OF PORTO NACIONAL – TOCANTINS

A city in the Brazilian Legal Amazon

PATRONES MORFOLÓGICOS DEL PORTO NACIONAL – TOCANTINS

Una ciudad en la Amazonia Legal brasileña

Elida Gonçalves Guimarães Sousa¹

Ana Cláudia Duarte Cardoso²

RESUMO

No período colonial, Porto Nacional se constituiu como centralidade regional. Entre as décadas de 1920 e 1980, governos autoritários e centralizadores almejavam transformar o país em uma potência econômica, através da industrialização, e em 1988, o desenvolvimentismo justificou a criação do Estado do Tocantins, e a construção de sua capital a 60 quilômetros de Porto Nacional. Este artigo apresenta uma periodização morfológica para Porto Nacional, baseada na análise das mudanças ocorridas em sua mancha urbana até o fim do ano de 2022, constituída a partir da historiografia, cartografia e observação de campo, e apoiada na caracterização das transformações das cidades Amazônicas. A associação dos processos de expansão da cidade, nos períodos colonial, imperial e republicano, com as mudanças regionais foi essencial para o entendimento de sua estruturação espacial. Estudos de periodização espacial e morfológicos orientam a análise e a periodização da paisagem urbana da cidade por meio da detecção de padrões morfológicos e de caracterização socioeconômica, inspiradas na escola inglesa de morfologia urbana. Esta análise justificou a proposição de cinco períodos morfológicos para a malha urbana da sede do município de Porto Nacional e permitiu o entendimento de como os processos socioespaciais podem ser explicados no espaço urbano da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Períodos Morfológicos, Porto Nacional – Tocantins, Cidade Amazônica.

ABSTRACT

In the colonial period, Porto Nacional became a regional centre. Between the 1920s and 1980s, authoritarian and centralizing governments aimed to transform the country into an economic powerhouse through industrialization, and in 1988, developmentalism justified the creation of the Tocantins and the construction of its capital 60 kilometres from Porto Nacional. This article presents a morphological periodization for Porto Nacional, based on an analysis of the changes that took place in its urban sprawl from its genesis until the end of 2022, based on historiography, cartography and field observation, and supported by the characterization of the transformations of Amazonian cities. The association of the city's expansion processes in the

¹ Instituto Federal do Tocantins | <https://orcid.org/0009-0004-6998-9686> | elida@ifto.edu.br

² Universidade Federal do Pará | <https://orcid.org/0000-0002-1866-453X> | aclaudiacardoso@gmail.com

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



colonial, imperial and republican periods with regional changes was essential for understanding its spatial structuring. Spatial and morphological periodization studies guide the analysis and periodization of the city's urban landscape through the detection of morphological patterns and socioeconomic characterization, inspired by the English school of urban morphology. This analysis justified the proposition of five morphological periods for the urban fabric of Porto Nacional and allowed us to understand how socio-spatial processes can be explained in the city's urban space.

KEYWORDS: Morphological Patterns, Porto Nacional – Tocantins, Amazonian City.

RESUMEN

Durante el período colonial, Porto Nacional se convirtió en un centro regional. Entre las décadas de 1920 y 1980, gobiernos autoritarios y centralizadores pretendieron transformar el país en una potencia económica a través de la industrialización y, en 1988, el desarrollismo justificó la creación del Estado de Tocantins y la construcción de su capital a 60 kilómetros de Porto Nacional. Este artículo presenta una periodización morfológica para Porto Nacional, basada en el análisis de los cambios ocurridos en su área urbana hasta finales de 2022, constituida a partir de la historiografía, cartografía y observación de campo, y apoyada en la caracterización de las transformaciones de las ciudades amazónicas. La asociación de los procesos de expansión de la ciudad, en los períodos colonial, imperial y republicano, con los cambios regionales fue esencial para comprender su estructura espacial. Los estudios de periodización espacial y morfológica orientan el análisis y periodización del paisaje urbano de la ciudad a través de la detección de patrones morfológicos y caracterización socioeconómica, inspirados en la escuela inglesa de morfología urbana. Este análisis justificó la propuesta de cinco períodos morfológicos para el tejido urbano de la sede del municipio de Porto Nacional y permitió comprender cómo los procesos socioespaciales pueden ser explicados en el espacio urbano de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Períodos Morfológicos, Porto Nacional – Tocantins, Ciudad Amazónica.

1 INTRODUÇÃO

Apesar da colonização portuguesa ter definido o padrão de urbanismo das cidades brasileiras, na região amazônica, as cidades foram implantadas sobre territórios indígenas nas margens dos rios, criando uma concepção urbanística híbrida, com características regionais por meio de uma rede de núcleos com distribuição dendrítica.

A dominação da coroa portuguesa na região fomentou a urbanização no século XVIII, quando exportação de drogas do sertão, cacau, óleo de peixe, etc., influenciou a estruturação da rede urbana amazônica (Corrêa, 1987). Essas ações governamentais seguiram induzindo a lógica do sistema econômico e perseguindo a apropriação dessa parcela do território

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



nacional, segundo interesses de atores estrangeiros e metrópoles nacionais na exportação de recursos naturais encontrados na Amazônia.

No início da década de 1920, o país passou por uma fase de crescimento que se movimentou até a década de 1980, orientada pelo desenvolvimentismo. As dinâmicas regidas por essa agenda eram centralizadoras e autoritárias e tinha o objetivo de fomentar a economia do país para erguê-lo como potência econômica (Bacelar, 2003).

Assim, a inserção da cidade amazônica nessa lógica industrial ocorreu desde o início da colonização pelo posicionamento da região como provedora de matéria-prima. Porém, na segunda metade do século XX, as ações do governo federal introduziram novos investimentos em logística para apoio de uma ação extrativista industrial, aplicados de uma forma muito brusca. Esta forma de atuação do governo não considerou a dinâmica produtiva local inserindo uma ruptura no uso das terras, incentivando o desmatamento com o objetivo de “abrir caminho” para a mineração, agronegócio e outros. Junto a esse fato, ao inserir novos eixos rodoviários, essa ação política tornou a urbanização cada vez mais complexa (Cardoso, et al, 2020).

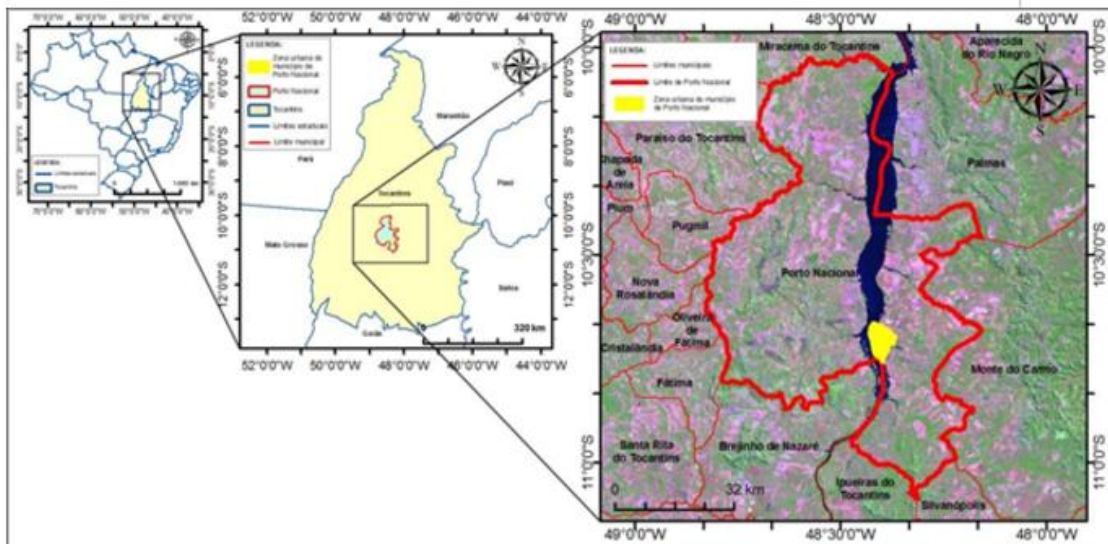
Em outras regiões do país, grandes indústrias foram instaladas em áreas dinâmicas, enquanto setores extrativos, ligados à exploração mineral, agroindústria, pecuária e exploração madeireira, foram estabelecidos em áreas menos dinâmicas, como a Amazônia. Essa imposição provocou mudança de valores e manipulação dos agentes locais de uma forma muito rápida, causando rupturas no modo de vida regional (Cardoso; Lima, 2006).

Neste cenário de atuação capitalista, a Amazônia Legal foi criada em 1953, para fins puramente político-econômicos (Ferreira; Oliveira, 2018). Tal região inclui os seguintes estados: Acre, Amapá, Pará, Amazonas, Rondônia, Roraima, Mato Grosso, Tocantins e parte do estado do Maranhão. A integração da Amazônia promoveu o controle fundiário pela elite econômica e política, e criou a chamada “fronteira do capital”. A região amazônica passou por muitas intervenções e alterações e estas modificaram as relações de produção e a rede urbana já constituída. A “fronteira do capital” é uma periferia global e, no caso brasileiro, é composta por municípios amazônicos, sujeitos a formas de ocupação híbrida (Cardoso, et al., 2020); considerados como fronteira de exploração do meio natural. As dinâmicas desses processos trouxeram vários problemas para o campo que se desdobraram e rapidamente atingiram a cidade estabelecendo favelas ou instigando grande expansão imobiliária.

2. O CASO DE PORTO NACIONAL

O município de Porto Nacional se localiza no centro do Estado do Tocantins, na região norte do Brasil, mas precisamente no oriente da Amazônia Legal, como se observa na figura 1. Possui a quarta maior população do estado, e é um exemplo de mudanças territoriais urbanas, sofrendo impactos indesejáveis do processo de modernização capitalista.

Figura 1. Localização do município de Porto Nacional – Tocantins



Fonte: Guilherme (2021)

Palco de muitas histórias e estórias, a cidade foi cenário de muitos enredos, ocupou a posição de berço cultural, de cidade tradicional e de lugar de militâncias. Uma delas, foi o movimento separatista do estado do Tocantins, que era embasado na história de que, em 1809 a província de Goiás teria sido dividida em duas partes: norte e sul, na tentativa de melhor organização política pelo então ouvidor Joaquim Teotônio Segurado. Esse sentimento separatista perdurou até o final do século XX, encabeçados por vários grupos e movimentos, até a divisão oficial, em 1988.

Assim como em muitas cidades amazônicas, a cidade de Porto Nacional se desenvolveu de uma forte relação com as funções exercidas através do fluxo das águas. O Rio Tocantins é a baliza de sua história, que muitas vezes se confunde com as memórias do próprio Estado. Ao observar as características de algumas cidades da Amazônia, percebe-se que em termos geográficos, de bioma, vegetação e clima, são diferentes da maioria das cidades do

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>

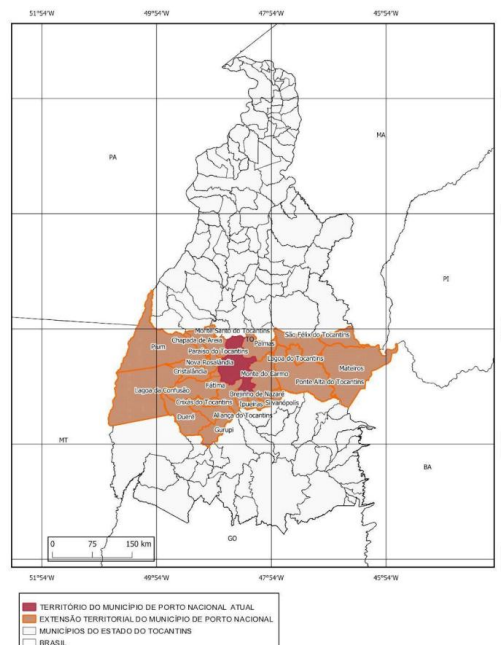


Tocantins. Porém, no caso de Porto Nacional, há semelhanças nos processos de ocupação de seu território com dinâmicas que ocorreram em outras cidades da região amazônica (Ventura Neto, et al., 2014).

Na busca de evidências a respeito da cidade portuense, percebeu-se que muitos de seus desdobramentos são intrínsecos ao próprio movimento de criação do Estado do Tocantins. Isto se deu em contexto desenvolvimentista, a partir da divisão do estado de Goiás. Neste processo de transformação territorial, o município de Porto Nacional passou por muitas modificações que se derivaram do discurso que traria o progresso para a região. A figura 3 evidencia a extensão do território portuense antes dessas dinâmicas o atingirem.

No início do século XX, o município portuense possuía vasta extensão territorial que chegava a fazer, sozinho, fronteira com outros 5 estados: Mato Grosso, Pará, Maranhão, Piauí e Bahia. De toda sua área, foi desmembrado território para criação de outros 21 municípios: Pium, Lagoa da Confusão, Dueré, Crixás do Tocantins, Monte Santo do Tocantins, Chapada de Areia, Paraíso do Tocantins, Nova Rosalândia, Cristalândia, Fática, Aliança do Tocantins, Gurupi, Palmas, São Félix do Tocantins, Lagoa do Tocantins, Monte do Carmo, Brejinho de Nazaré, Ipueiras, Silvanópolis, Ponte Alta do Tocantins e Mateiros, como também se observa na figura 2.

Figura 2. Território da cidade de Porto Nacional no início do séc. XX



Fonte: da CRUZ, C. J. F. (2023)

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



Esses processos se evidenciam na história, na política, na cultura, nas práxis do portuense e no território da cidade. O contexto econômico foi a linha condutora dessas dinâmicas. Atualmente, Porto Nacional é um dos 139 municípios do Estado do Tocantins e sua história pode espelhar alguns dos vários processos vividos no nosso país. Com a quarta maior população do estado, o município fica atrás apenas da capital Palmas, Araguaína e Gurupi, respectivamente. Sua principal via de acesso é a Rodovia TO-050, que perpassa o município no sentido norte-sul, ligando a cidade à capital Palmas e à Rodovia TO-255, que faz ligação com a BR-153, através da ponte sobre o Rio Tocantins (Guilherme, 2021).

Antes da construção de Palmas, em conjunto com as cidades de Araguaína e Gurupi, Porto Nacional possuía uma posição de centro regional na rede urbana, consolidada no norte do Estado, com funções urbanas que atendiam toda a região. Essa dinâmica foi alterada quando da instalação da nova capital, a apenas 60 km de distância.

É nesse contexto, de uma cidade amazônica que surgiu há quase 300 anos, e emancipada há 163 anos, palco de mudanças territoriais, que analisamos o processo de produção do espaço urbano e de como este se constituiu.

3. EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Sua história começou como Arraial do Pontal, que ficava na margem oposta do Rio Tocantins, distantes aproximadamente 30 km entre si. A região tinha como população nativa, o povo Xerente (Balsan, et al., 2021). A gênese de Porto Nacional remonta ao séc. XVIII e se confunde com o início do povoamento do antigo Arraial de Pontal.

O extinto Arraial de Pontal se desenvolveu através da extração mineral entre os anos de 1722 e 1738 (não se encontrou registro que dê precisão da data). O ouro aproximou os bandeirantes aos indígenas e, em 1811, a publicação da carta régia inspirou vários ataques entre eles. Segundo a história oral, os conflitos bélicos acabaram por dar fim ao Arraial (Balsan, et al., 2021). Ainda, conforme a história oral, foi o massacre dos mineradores e a fuga dos sobreviventes para a margem direita do Rio Tocantins, que deu “força” ao adensamento de Porto Nacional.

Diferentemente da história oral, textos registram que o Arraial de Pontal e Porto Real coexistiram por aproximadamente 30 anos e o motivo da possível confusão da data de criação de Porto Real seria a disseminação de uma história oral que relata um fato: um ataque dos

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>

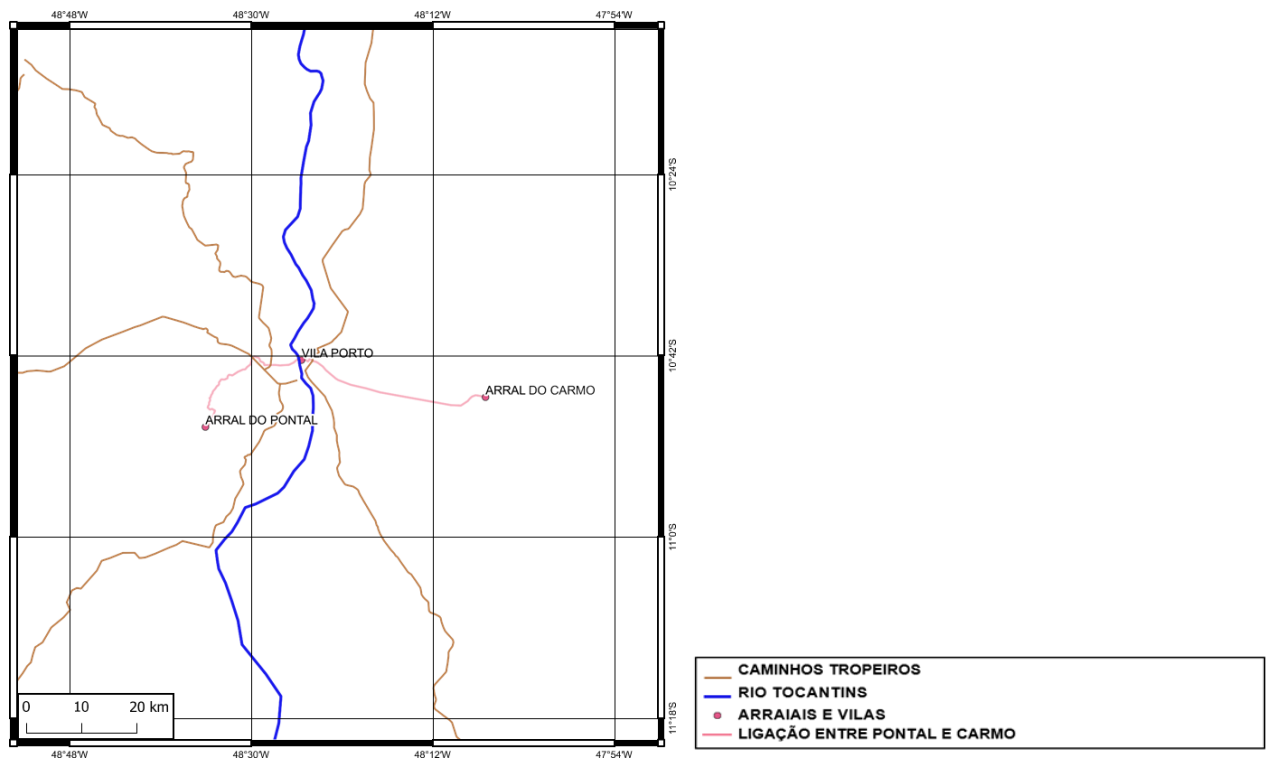


indígenas, por volta de 1810, a um grupo de moradores de Pontal no Ribeirão Matança. Esse acontecimento provavelmente, contribuiu para que algumas famílias deixassem o arraial e se mudassem para Porto Real (Giraldin, 2002).

Com relação a extinção do Arraial de Pontal, Giraldin (2002) levanta uma hipótese: a de que o crescimento das atividades comerciais e de navegação que expandiram o arraial de Porto Real e provocaram a migração da população em busca de melhores condições de vida. Somados a isso, o fato de que a carta régia, publicada em 1811, incentivava ação ofensiva contra os indígenas, fato que ocorreu não só nessa região do país (Giraldin, 2002).

O início da ocupação de Porto Nacional se deu na margem direita do rio, através de um casebre de um barqueiro português, que fazia travessia entre as duas margens. O barqueiro Félix Camôa esteve ao serviço de mineradores e tropeiros que se deslocavam entre o Arraial de Pontal e outro pequeno núcleo minerador, Monte do Carmo, que se encontra a aproximadamente 40 km de Porto Nacional (Melo, et al. 2017). A figura 3 exemplifica a articulação que havia entre esses três assentamentos na época do auge da exploração aurífera.

Figura 3. Articulação entre os Arraiais do Carmo e Pontal e a Vila de Porto Real



Fonte: IBGE DATUM: EPSG:4674 - SIRGAS 2000 Org: da CRUZ, C. J. F. (2023)

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



Então, o ponto de travessia do rio foi o fator potencializador na formação do espaço da cidade de Porto Nacional, tornando-se entreposto comercial, em uma época em que não havia estradas. O fluxo do rio promovia as conexões de toda região com outras localidades e escoava e recebia as mais diversas mercadorias.

Considera-se a informação correta da instituição de uma vila no pequeno assentamento em Porto Real, o ano de 1791 como uma das medidas do governo de Goiás nas ações de viabilizar melhores condições aos navegantes do Rio Tocantins. Para melhorar a navegabilidade do rio, foi definida a instalação de um destacamento militar às suas margens, de onde as embarcações deveriam partir com destino à cidade de Belém. O início do funcionamento de um Porto naquele local seria um gerador de crescimento para o pequeno núcleo (Giraldin, 2002).

Depois da decadência do minério e da prosperidade do comércio pelo rio, a cidade passou a ter condição estabelecida de centro sub-regional e se tornou uma cidade média, como ocorreu com outras cidades amazônicas (Becker, 2013). Fazendo uma breve análise, acredita-se que foi a localização geográfica, bem como a decadência do ouro, que favoreceram o pequeno núcleo de Porto Real na margem direita do rio, distinguindo-a de outros núcleos como Monte do Carmo, por exemplo, (Oliveira, 1997, *apud* Balsan *et al.*, 2021).

Na fase do Brasil Colônia, a cidade de Porto Nacional foi importante centro comercial, que dava apoio a todo o sistema econômico e governamental, por ser um local estratégico, no coração do Brasil. Nas fases seguintes, no Império e na República, se manteve como uma cidade importante dentro do contexto de desenvolvimento regional. Porém, na contemporaneidade, passou por vários processos que a fizeram retrair.

No intuito de trazer o “progresso” para a região, as ações movidas pelo discurso “desenvolvimentista”, na Amazônia, trouxeram para a região a rodovia BR-153, construída na década de 1960. A rodovia foi um marco de grandes transformações no norte de Goiás e região. Foi o início de muitas mudanças, inclusive na estruturação territorial de Porto Nacional.

Infelizmente o início do funcionamento dessa rodovia provocou uma ruptura no comércio portuense, que tinha como fluxo a navegação pelo Rio Tocantins. A variedade comercial que Belém proporcionava a Porto Nacional e cidades circunvizinhas foi reduzida, uma vez que o transporte fluvial foi extinto. A nova rodovia não contemplava o município de

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



Porto Nacional e assim, o isolamento rodoviário do portuense se perpetuou por longos anos. Esse isolamento rodoviário foi superado apenas depois da construção da ponte sobre o Rio Tocantins, ligando a cidade à BR-153, no ano de 1979 por intermédio da cidade de Fátima.

De forma geral, a região do norte de Goiás foi beneficiada com a construção da rodovia. Antes de sua implantação, era pouco habitada e pouco valorizada, então, pode-se dizer que ela gerou dinamismo econômico. Porém, também trouxe o início de algumas mudanças avassaladoras para Porto Nacional (Oliveira, 2009).

Ainda assim, a cidade foi capaz de se manter estável na rede urbana brasileira, como demonstra a figura 6. Ademais, o quadro 1 demonstra aumento exponencial de habitantes depois da década de 1950 demonstrando sua persistência como núcleo urbano.

Quadro 1. Evolução demográfica de Porto Nacional – TO

Ano	1819	1861	1874	1950	1960	1980	2010
População	1857	4313	11069	11118	23.005	39.324	53.618

Fonte: elaborado pelas autoras

Desde sua gênese, a cidade constituía-se como centro de distribuição e comércio para grande parte da região norte, por via fluvial. De acordo com o Estudo de Regionalização de Cidades - REGIC (IBGE, 2018), em 1966, a centralidade de Porto Nacional se destacava entre as cidades circunvizinhas e pela conexão que fazia por via fluvial com o território norte do país. Em 1978, essa posição foi perdida em função do isolamento da cidade da nova malha rodoviária, geradora de dinâmicas de “modernização”. Em 1993, o Estado do Tocantins já era uma realidade e, apesar de a cidade ter se reerguido, Palmas começou a desempenhar as funções de capital, retirando funções de Porto Nacional. Em 2007, a condição de Porto Nacional como cidade subordinada à capital Palmas estava consolidada.

O estabelecimento dos novos eixos rodoviários trouxe desequilíbrio da economia regional e a perda de padrões socioespaciais tradicionais, suplantados por novos valores que marginalizavam as cidades que não estavam diretamente ligadas às rodovias. Esse acontecimento foi um dos maiores legados negativos da lógica hegemônica para o município portuense, além de ser um dos fatos que mais impactaram negativamente a cidade (LIRA, 2011 apud Ferreira; Oliveira, 2018).

Depois dessa fase, outro processo que trouxe mudanças para a cidade de Porto Nacional foi o avanço da agricultura, a partir de 1980. Essa expansão provocou o crescimento

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



da população urbana, e trouxe um pouco mais de dinamismo econômico para a cidade, estagnada pelo isolamento rodoviário. Nesse sentido, dois programas do governo militar reforçaram esse processo: o Polocentro e a Polamazônia, através da concentração de terras (Oliveira, 2009).

Apesar de tantos impactos atingirem o município, este se manteve resiliente. Possuidor de uma base histórica rígida e de tradição, foi capaz de se reinventar ao forjar o turismo sazonal naquele que era a essência de sua existência, o Rio Tocantins. Segundo Jacobs (1969), um dos motivos que pode auxiliar as cidades na contramão da estagnação é a criatividade local. No caso de Porto Nacional, a estagnação econômica fomentou o turismo como nova atividade. Este movimento iniciou na década de 1980, a partir dos investimentos públicos na oferta de infraestrutura nas faixas de areia que surgiam no rio nas épocas de estiagem. A área era reconhecida como Praia de Porto Real, que funcionava entre os meses de junho, julho e agosto, no “verão” da região.

No fim da década de 1980, novas transformações na urbe portuense continuaram com o nascimento oficial do Estado do Tocantins. Esse foi outro grande exemplo da atuação “pelo” e “para” o capital e sua lógica de poder. A criação do Tocantins por si só, favoreceu a dinâmica de urbanização do cerrado amazônico, efetuada pela ação estatal com interesses capitalistas. A partir da criação do novo estado a maioria das outras transformações que ocorreram na cidade aconteceram (Santos, 2022).

Assim que foi anunciado o local da nova capital, o fortalecimento da TO-050, que ligaria Porto Nacional a Palmas, abriu espaço para expansão urbana, se espraiando nas imediações dessa rodovia na direção norte, no sentido de Palmas. Enquanto Palmas era construída, a cidade servia como “dormitório” para a nova capital e seus servidores. Por alguns anos, isso manteve bom dinamismo, dando-lhe suporte em todos os níveis: comercial, institucional, social, etc. Logo depois, com o início do funcionamento dos serviços em Palmas, Porto Nacional teve novo declínio populacional e, conseqüentemente, econômico. E foi então que, definitivamente, perdeu sua posição regional e se integrou à periferia de Palmas (Oliveira, 2009).

Depois de 1990, em Porto Nacional, houve aumento significativo de novos assentamentos, em função das expectativas com a implantação da nova capital Palmas. Nesse crescimento e espraiamento urbano criou-se novos eixos de expansão em função das

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



necessidades da população, que foi se fixando nas bordas e consolidando periferias (Pacheco, 2020).

A movimentação do capital financeiro proporcionado pelas dinâmicas de processos distantes, atravessaram o território portuense com força brutal. Com a construção da capital, houve desmembramento de território de Porto Nacional, reduzindo-o drasticamente.

Outro impacto sobre a cidade de Porto Nacional, foi a mudança da paisagem histórica a partir da formação do lago da Usina Hidrelétrica (UHE) de Lajeado, em 2001. Este fato provocou o desaparecimento total do turismo sazonal da praia original do município que atendia não só Porto Nacional como toda a região, além de toda trama formada por assentamentos ribeirinhos.

A UHE localiza-se no Rio Tocantins, entre os municípios de Miracema do Tocantins e Lajeado, a 54 km de Palmas e 120 km de Porto Nacional. O lago que se formou com a construção da UHE abrange os municípios de Miracema do Tocantins, Lajeado, Palmas, Porto Nacional, Brejinho de Nazaré e Ipueiras.

Várias intervenções ocorreram por toda a região em função da construção da UHE, uma delas foi a construção de uma nova praia para a cidade, outra foi a construção da Avenida Beira Rio. Apesar da nova praia oferecer infraestrutura e serviços para os usuários da forma mais parecida possível com a antiga, a mesma não obteve aprovação desejada pelos banhistas (Oliveira, 2009). Na figura 8 pode-se observar a nova praia, bem como o ponto de travessia para acessá-la. Já o caso da Avenida Beira Rio ou simplesmente “Orla” (como é conhecida), foi ofertada à população com uma extensão de 3 quilômetros, como nova proposta de lazer para o local, com atributos diferentes daqueles da região.

A figura 4 exhibe a orla da cidade, composta por pistas de caminhada, parquinho, quadra poliesportiva e paisagismo. Havia interesse de promover integração da nova área de forma dinâmica e coletiva. Trata-se de uma área agradável de se estar, passear e usar, tanto para adultos, como para crianças, repleta de jardins e áreas verdes. Porém, o banho de rio, que funcionava, nas áreas conhecidas por “Baixo” e “Beira Rio”, desapareceu para sempre.

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>

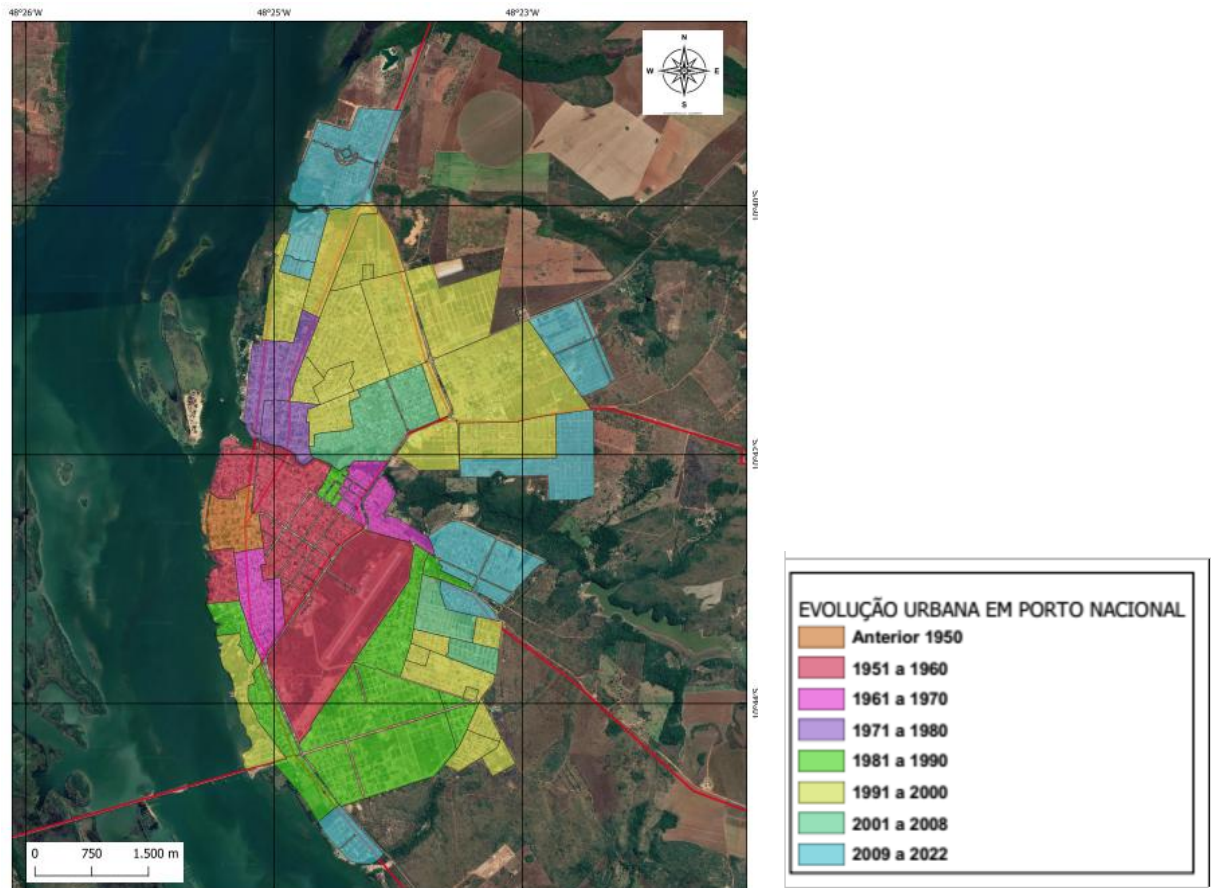
Figura 4. Vista aérea da orla de Porto Nacional



Fonte: <https://pagbem.com.br/5-lugares-para-conhecer-em-porto-nacional-to/>

E o desenho da cidade foi modificado após esses processos. À medida que as ações que promoviam o desenvolvimento regional aconteceram, os impactos e derivações foram percebidas no mosaico portuense. A evolução da mancha urbana do município mostra que, em 1950, as 11.118 pessoas que moravam na cidade, se ocupavam as margens do rio, em função do comércio fluvial (IBGE, 2010). Até essa década, o avanço populacional era tímido. O povoamento era denso e se restringia ao centro histórico e seus arredores, conforme observamos na figura 5. Os processos caracterizados pelas evidências do passado, indicam as modificações, construções e a consolidação da paisagem da cidade.

Figura 5. Evolução da mancha urbana de Porto Nacional.



Elaboração: Elida Gonçalves, 2022, Org: da CRUZ, C. J. F. (2023)

4. PADRÕES MORFOLÓGICOS DE PORTO NACIONAL - TO

A análise da cidade de Porto Nacional ampara-se na afirmação de Corrêa (1987) de que a complexidade da cidade amazônica advém de configuração originada em matriz diversa. O autor define periodização, como um tipo de “problema de concordância”, pois não é possível demarcar “início” e “fim”. Por isso, as características de um período morfológico podem se manifestar em outro subsequente, ainda que em menor intensidade (Corrêa, 1987; Pereira, et al., 2015).

Corrêa (1987) também afirmou que quanto menor o território, mais difícil será sua periodização, que dependerá dos processos e dinâmicas pelo qual a região passou. Na cidade de Porto Nacional há períodos de transformação que são “invisíveis”, por falta de registro na sua materialidade. Houve dificuldade para encontrar documentos e relatos históricos sobre as

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



primeiras décadas de existência da cidade, validando a afirmação de Pereira et al. (2015) de que as análises morfológicas podem ajudar nas situações em que há carência de documentação histórica. Alguns registros foram extintos, outros são percebidos apenas através dos planos e vias, uma vez que áreas edificadas foram substituídas ou demolidas. Assim, na busca dos padrões espaciais da cidade foi necessário fazer uso da reconstrução do tempo espacial, em conjunto com as dinâmicas ocorridas na história. Este procedimento alinha o estudo da forma urbana constituída da cidade de Porto Nacional, com a abordagem histórico-geográfica de análise morfológica, seguindo a experiência de Conzen (2022).

Porto Nacional passou por vários processos políticos, sociais e administrativos, antes de ser “Nacional” (nome da fase republicana, desde 1889), já tinha sido “Real” (na época da colonização portuguesa, entre 1791 a 1822 fase em que o pequeno núcleo se denominava Porto Real) e “Imperial” (na época do império, entre 1822 a 1889, período em que passou a se chamar Vila de Porto Imperial), conforme as três fases administrativas que o país atravessou, e que determinaram a organização social e territorial da cidade.

Partindo dessa periodização, e com amparo na metodologia desenvolvida por Conzen (2022), e da aplicação oferecida em Pereira et al. (2015), definiu-se os passos da pesquisa, para análise do espaço da cidade de Porto Nacional, conforme exposto no Quadro 2, e considerando os procedimentos descritos em seguida.

Quadro 2. Procedimentos de análise do espaço da cidade de Porto Nacional

1º	O estudo do fenômeno geográfico/espacial tanto por meio de pesquisa de campo, como pelo manuseio de mapas, destacando a dimensão espacial na leitura da forma urbana e de sua evolução temporal.
2º	O esforço de identificação dos processos que produziram esses fenômenos através da dimensão histórica e política, por meio de fatos e acontecimentos levantados, ocorridos entre os anos de 1791 a 2022.
3º	A importância da herança cartográfica apropriada e dos conceitos formados por meio da produção dos padrões morfológicos, como método de análise para o entendimento da produção do espaço urbano.
4º	A percepção dos fenômenos ocorridos visando a subsidiar políticas públicas e ampliar os estudos urbanos na região amazônica - contribuir para o campo dos estudos morfológicos por meio da análise de caso amazônico.

Fonte: Pereira et al (2015). Adaptado pelas autoras (2023).

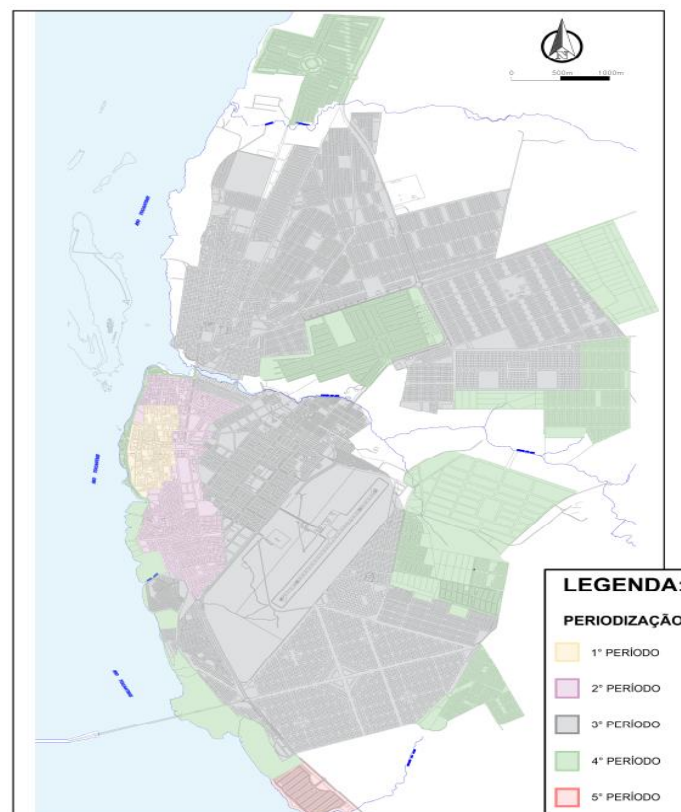
A leitura espacial foi realizada por meio da análise morfológica na cidade de Porto Nacional, segundo três níveis de identificação, advindos da abordagem histórico-geográfica citada, são elas: espaço privado, espaço público e a forma construída.

A reconstituição digital de mapas históricos, referentes a períodos que já não são visíveis na materialidade da cidade, foi feita através da pesquisa documental, da análise temporal e da leitura da paisagem. As representações seguiram a categoria Conzeniana da unidade morfológica através dos padrões dos conjuntos de lotes e quadras.

A investigação espacial foi definida através de pesquisa documental, mineração de dados em publicações científicas, levantamento de dados através da pesquisa de campo com visitas in loco, estudo das cartografias disponíveis, imagens de satélite disponíveis em bases eletrônicas e registros fotográficos.

A análise dos períodos evolutivos da paisagem urbana da cidade de Porto Nacional, conforme Pereira et al. (2015), detectou cinco padrões, apresentados na figura 6.

Figura 6. Padrões Morfológicos de Porto Nacional



Fonte: elaborado pelas autoras (2023)

De forma resumida, o quadro 3 sumariza os períodos definidos, a forma de ocupação que foi implantada ao longo do tempo, uma breve análise morfológica dos elementos estruturantes, eixos e vias, bem como equipamentos que foram sendo criados e construídos.

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



O quadro também traz a informação dos processos regionais que a cidade vivenciou ao longo do período pesquisado.

Quadro 3. Periodização Morfológica de Porto nacional

PERÍODO	PERIODIZAÇÃO MORFOLÓGICA	FORMA DE OCUPAÇÃO	ANÁLISE MORFOLÓGICA	PROCESSOS REGIONAIS
I (1791 - 1886) - 95 anos	Do embrião à chegada dos dominicanos	<ul style="list-style-type: none"> * Ocupação em função do comércio e travessia do rio; * Expulsão do morador nativo (indígenas); * Incentivos para ocupação de terras devolutas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Início dos elementos morfológicos urbanos: vias, quadras e lotes; * Caminho tropeiro - vetor de expansão. 	<ul style="list-style-type: none"> * Colonização portuguesa; * Exploração dos recursos naturais; * Ação estatal na criação do Porto e destacamento militar.
II (1887 - 1959) - 72 anos	De pequeno núcleo à cidade de Porto Nacional	<ul style="list-style-type: none"> * Início da organização do tecido urbano; * Início da navegação privada; * Polo educacional atrativo; * Melhoria da infraestrutura urbana no preparo para industrialização - o aeroporto. 	<ul style="list-style-type: none"> * Formação de elementos estruturantes: Catedral da cidade e 1ºs vetores de expansão: Rua Drº Francisco Ayres e Rua Aires Joca; * Equipamentos institucionais nas bordas; * Inserção de artérias mais largas bem como áreas livres entre as quadras 	<ul style="list-style-type: none"> * Manutenção da lógica da colonização e extração de recursos naturais; * Incorporação da Amazônia ao restante do país; * Início da industrialização; * Ação estatal no incremento da infraestrutura com inserção de grandes equipamentos.
III (1960 - 2000) - 40 anos	A esperança no novo Estado	<ul style="list-style-type: none"> * BR-153 - fim do modal hidroviário e início do isolamento rodoviário; * Final da década de 1970 - Construção da ponte ligando Porto Nacional à malha rodoviária; * Criação do Estado do Tocantins; * Apoio funcional a Palmas; * Perda de funções e centralidade; * Especulação imobiliária 	<ul style="list-style-type: none"> * Expansão norte, sul e leste em períodos distintos; * Ocupação da mancha urbana para além das bordas e das barreiras naturais; * Ocupações irregulares; * TO-050 novo vetor de expansão na direção de Palmas 	<ul style="list-style-type: none"> * Lógica da política desenvolvimentista * "Desbravamento" do território; * Ruptura das dinâmicas tradicionais; * A ação do capital; * Avanço da agricultura; * Dinamismo econômico no Brasil.
IV (2001 - 2022) - 21 anos	Novo Estado, novas transformações e a consolidação da paisagem urbana	<ul style="list-style-type: none"> * Tentativa de valorização da orla como equipamento de lazer; * Exclusão socioespacial; * Perda da antiga praia e construção da nova. 	<ul style="list-style-type: none"> * Novos loteamentos com atributos que visam a acumulação; * Loteamentos sem uma única área livre; * Vazios urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> * Manutenção da lógica capitalista em consonância com a ação estatal; * Enchimento do rio (lago); * Desvalorização das questões culturais e socioambientais; * Expansão do agronegócio.
V (2013 - 2022) - 9 anos	Novos agentes, novas tipologias	<ul style="list-style-type: none"> * Criação de condomínios fechados * Especialização do comércio 	<ul style="list-style-type: none"> * Novo uso e ocupação da orla; * Financeirização da orla 	<ul style="list-style-type: none"> * Capitalização do solo urbano; * Especialização do comércio em função do agronegócio.

Fonte: elaborado pelas autoras (2023)

A partir da análise sensível aos processos regionais, percebe-se que até 1960 a cidade tinha uma dinâmica que era derivada das funções do rio. A mancha urbana era densa e se aproximava do eixo hídrico, o que espelha o 1º e o 2º período morfológico. O 3º período demonstra o avanço das ações desenvolvimentistas através do espraiamento da mancha urbana e o incremento da infraestrutura. No 4º período percebe-se a nova dinâmica de atuação

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



do capital na produção do solo urbano com os novos assentamentos abertos sem a real necessidade. E no 5º período, observa-se a modernidade instalada através de nova paisagem na cidade e a nova “forma de morar”, por meio do novo padrão de ocupação e de novos agentes.

A construção da BR-153, bem como o fim do modal hidroviário foi o primeiro impacto que atingiu o município de Porto Nacional. Este foi minimizado com a construção da ponte sobre o rio, ligando-o à malha rodoviária. Logo depois o nascimento do Estado do Tocantins e a implantação da nova capital Palmas a apenas 60 km de distância o atingiu, retirando-lhe funções e centralidade. Como terceiro impacto que a cidade recebeu, o enchimento do rio, caracterizando-o como um lago, com a construção da Usina Hidrelétrica de Lajeado, modificou definitivamente a paisagem e o pertencimento do portuense em relação à antiga Praia de Porto Real. Como último fenômeno relevante, que afeta a cidade de Porto Nacional agora, destaca-se a expansão do agronegócio e seus impactos nas relações socioespaciais da cidade.

Conhecer como a formação espacial foi produzida na história, somado às peculiaridades das políticas de desenvolvimento regionais brasileiras, esclarece fatos e ajusta a percepção do que a cidade era, do que possuía, do que foi transformado e como se consolidou.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Porto Nacional foi transformada por modernizações promovidas por meio das políticas regionais, que lhe afetaram ao longo de sua história. As mutações ocorridas na cidade atingiram sua dinâmica e sua essência, e o avanço desses períodos indica que as transformações vêm acontecendo de forma mais rápida e intensa.

A leitura espacial demonstra a manifestação dessas mutações no seu tecido urbano. O assentamento surgiu do movimento popular que se direcionou através da articulação entre os Arraiais de Pontal e Carmo na travessia do rio. A partir dessa alocação, o governo instituiu os equipamentos do porto e o destacamento militar para seu próprio benefício, começando assim a organização do pequeno Arraial do Porto que seria Real, Imperial e Nacional.

Ao longo dos últimos 60 anos, as ações provocadas pelas dinâmicas de ação do capital, em consonância com o próprio governo, impactaram a cidade. Trouxeram melhorias para Porto Nacional e minimizaram algumas desigualdades como acesso à saúde, segurança e educação. Porém, também trouxe exclusão, quando não reconheceram as questões

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



advindas das relações socioespaciais existentes. Nesse sentido, algumas de suas raízes, de sua práxis foram-lhe arrancadas e substituídas por outros modelos, trazidos de outras realidades, como o caso da construção da orla da cidade em detrimento da manutenção de uma área para o banho de rio.

Na Porto Nacional contemporânea, o crescimento é impulsionado pela influência econômica do setor imobiliário e do agronegócio. Percebe-se o padrão socioterritorial criado a partir da ação do capitalismo financeirizado, mercado imobiliário e capitalismo moderno industrial, por meio do agronegócio, sobrepostos no mesmo lugar. Essa ilustração é típica de cidades amazônicas na fronteira de expansão capitalista, onde seus habitantes são desterritorializados, e suas marcas espaciais apagadas.

Embora tenha sido impactada negativamente, Porto Nacional se mantém resiliente, e flexível às condições a que foi submetida ao longo dos processos que a atingiram, sustentando seu protagonismo. Muitas coisas têm sido alteradas, mas mantém-se a característica de intervencionismo governamental forte orientado pelo interesse econômico. E as sobreposições espaciais e disputas pela apropriação da terra na região sugerem que a colonização persiste até hoje.

6. REFERÊNCIAS

BACELAR, T. **As políticas públicas no Brasil: heranças, tendências e desafios** In: SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. (Org.). *Políticas Públicas e Gestão*. Rio de Janeiro: FASE, 2003. p. 1- 10.

BALSAN, R. et al, **Roteiro geo-turístico em Porto Nacional, reflexões de ensino, pesquisa e extensão**, eduft, 2021

BECKER, B. K. **A urbe amazônica - a floresta e a cidade**, Rio de Janeiro: Garamond, 2013

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

CARDOSO, A. C. D; LIMA, J. J. F; PONTE, J. P. X; VENTURA NETO, R. da S. RODRIGUES, R. M, **Morfologia urbana das cidades amazônicas: a experiência do grupo de pesquisa cidades na Amazônia da Universidade Federal do Pará**, Seção temática: o estudo da forma urbana no Brasil, editores convidados: Vitor Oliveira e Bruno Zaitter, 2020

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



CORREA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, p. 39 - 68, 1987

FERREIRA, R, C; OLIVEIRA, A. F. de, **As políticas de desenvolvimento regional na Amazônia brasileira**, Sociobiodiversidade, v. 8, nº 1, 2018

GIRALDIN, O. **Pontal e Porto Real. Dois arraiais do norte de Goiás e os conflitos com os Xerente nos séculos XVIII e XIX.** (2002), disponível em: http://www.uft.edu.br/neai/file/odair_pontal_porto_real.pdf

GUILHERME, O. D. da S. et al, **O parcelamento do solo na macrozona urbana 1 do município de Porto Nacional - TO, entre os anos de 2006 e 2018**, revista sapiência: sociedade e práticas educacionais, 2021.

GUIMARÃES, D. **5 lugares para conhecer em Porto Nacional (TO)**, 2022, Disponível em <https://pagbem.com.br/5-lugares-para-conhecer-em-porto-nacional-to/>

IBGE, **Regiões de Influência das cidades, REGIC, 2018**, Rio de Janeiro, 2020

IBGE, disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/porto-nacional/panorama.2022>

JACOBS, Jane. **The Economy of Cities**. Nova Iorque: Random House, 1969.

MELO, Lígia da S. PEREIRA, Marielle R. **Ruínas do Pontal: um “monumento morto”**, fórum patrimônio - ambiente construído e patrimônio sustentável, 2017

OLIVEIRA, S. de S. **Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas -TO**. Dissertação (mestrado em geografia) – Universidade Federal de Goiás. 2009

OLIVEIRA, Vitor, MONTEIRO, Cláudia. **Alnwick, Northumberland. Análise do plano de cidade, M.R.G. Conzen**, Tradução, Urban Forms, 2022

PACHECO, D. A. **Novos loteamentos e a multiplicação dos vazios urbanos em Porto Nacional - Tocantins**. Dissertação (mestrado em geografia) Universidade Federal do Tocantins, 2020

PEREIRA, C. S. de A, et al. **Fundamentos de morfologia urbana**. Belo Horizonte: c/ arte, 2015

SANTOS, R de S. **Desenvolvimento regional e o discurso regionalista no Tocantins em Perspectivas geográficas para o desenvolvimento regional**, Organização: Adão Francisco de Oliveira, P.P.G.G., Porto Nacional, C & Alfa comunicação, 2022

<https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.mar2025-8>



VENTURA NETO, R. da S, CARDOSO, A. C. D, FERNANDES, D. A, VALE, G. T. do, **O urbano amazônico: diretrizes disciplinares x tradição interdisciplinar**, revista brasileira de pós graduação, v. 11, nº 23, 2014.

Todas as autoras declararam não haver qualquer potencial conflito de interesses referente a este artigo.

Recebido em: 07/02/2025 | **Revisado em:** 16/02/2025 | **Aceito em:** 04/03/2025