

**POLÍTICAS DE ESTADO NO ESPAÇO AGRÁRIO AMAZÔNICO:
A construção da Ferrovia Açailândia (MA) – Barcarena (PA) no
quilombo de África e Laranjituba em Moju (PA)**

**STATE POLICIES IN AMAZON AGRICULTURAL SPACE:
Construction of the Açailândia (MA) – Barcarena (PA) railroad in the quilombo of
Africa and Laranjituba in Moju (PA)**

**POLÍTICAS DE ESTADO EN EL ESPACIO AGRARIO AMAZÓNICO:
La construcción del Ferrocarril Açailândia (MA) – Barcarena (PA) en el quilombo
de África y Laranjituba en Moju (PA)**

Carlos Alberto de Souza Mascarenhas

Mestrando em Geografia pela Universidade Federal do Pará – UFPA.
profgeografiacarlos@hotmail.com

Recebido para avaliação em 30/06/2017; Aceito para publicação em 12/11/2017.

RESUMO

Focalizamos uma situação empírica, o quilombo de África e Laranjituba no município de Moju (PA), para expor tensões e resistências entre a política concebida no Programa de Investimento em Logística (PIL) e o vivido das comunidades do quilombo. Trata-se de um programa que anuncia, no plano da psicosfera e da representação, a construção da Ferrovia Açailândia (MA) – Barcarena (PA) que, embora não tenha ganhado forma espacial, já tensiona o lugar. Pretendemos, com isso, refletir sobre a relação entre espaço e política, isto é, a respeito do projeto de logística de transporte, sob forte influência do Estado, e seus efeitos entre as comunidades rurais quilombolas ao lançar o discurso da integração espacial, do desenvolvimento e da inclusão social a partir da interligação de um território com grande potencial mineral. A metodologia analítica adotada considera a existência de uma situação geográfica onde paisagem, configuração territorial e a dinâmica social das populações rurais quilombolas estão interligadas à perspectiva de construção da ferrovia, produzindo dialeticamente estratégias territoriais de resistência. Concluímos que o PIL tem como pressuposto a Amazônia como espaço areal ou vazio, uma vez que, desconsidera a dinâmica do meio ecológico e o território usado pelos gêneros de vida das populações tradicionais e que os povos quilombolas amazônicos, em especial, os de África e Laranjituba, cientes dessa condição, têm encontrado formas criativas de resistir e recriar suas estratégias de produção territorial.

Palavras-chave: Tensões Territoriais; Quilombos Amazônicos; Ferrovia; Políticas de Estado.

ABSTRACT

We focus on an empirical situation, the quilombo of Africa and Laranjituba in the municipality of Moju (PA), to expose tensions and resistances between the policy conceived in the Program of Investment in Logistics (PIL) and the lived one of the communities of the quilombo. It is a program that announces the construction of the Açailândia (MA) - Barcarena (PA) railroad in the area of the psychosphere and representation, which, although it has not gained a spatial form, already stresses the place. We intend, therefore, to reflect on the relationship between space and politics, that is, about the transport logistic project, under strong influence of the State, and its effects among the quilombola rural communities when launching the discourse of spatial integration, development And social inclusion through the interconnection of a territory with great mineral potential. The analytical methodology adopted considers the existence of a geographical

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

situation where landscape, territorial configuration and the social dynamics of quilombola rural populations are interconnected the perspective of construction of the railroad producing dialectically territorial strategies of resistance. We conclude that the PIL assumes the Amazon as an empty or empty space, since it disregards the dynamics of the ecological environment and the territory used by the traditional populations' livelihoods, and that the Amazonian quilombola peoples, especially those in Africa and Laranjituba, aware of this condition, has found creative ways to resist and recreate its territorial production strategies.

Keywords: Territorial Tensions; Amazonian Quilombos; Railroad; State Policies.

RESUMEN

Enfocamos una situación empírica, el quilombo de África y Laranjituba en el municipio de Moju (PA), para exponer tensiones y resistencias entre la política concebida en el Programa de Inversión en Logística (PIL) y el vivido de las comunidades del quilombo. Se trata de un programa que anuncia, en el plano de la psicoesfera y de la representación, la construcción del Ferrocarril Açailândia (MA) - Barcarena (PA) que, aunque no hay aganado forma espacial, ya tensiona el lugar. Pretendemos, con ello, reflexionar sobre la relación entre espacio y política, es decir, acerca del proyecto de logística de transporte, bajo fuerte influencia del Estado, y sus efectos entre las comunidades rurales quilombolas al lanzar el discurso de la integración espacial, del desarrollo y de la inclusión social a partir de la interconexión de un territorio con gran potencial mineral. La metodología analítica adoptada considera la existencia de una situación geográfica donde paisaje, configuración territorial y la dinámica social de las poblaciones rurales quilombolas están interconectadas con la perspectiva de construcción del ferrocarril produciendo dialécticamente estrategias territoriales de resistencia. Concluimos que el PIL tiene como presupuesto la Amazonia como espacio arenal o vacío, ya que, desconsidera la dinámica del medio ecológico y el territorio usado por los géneros de vida de las poblaciones tradicionales y que los pueblos quilombolas amazónicos, en especial los de África y Laranjituba, conscientes de esa condición, ha encontrado formas creativas de resistir y recrear sus estrategias de producción territorial.

Palabras clave: Tensiones Territoriales; Quilombos Amazónicos; Ferrocarril; Políticas de Estado.

INTRODUÇÃO

Focaliza-se uma situação empírica, o quilombo de África e Laranjituba no município de Moju (PA), para expor tensões e resistências entre a política concebida no Programa de Investimento em Logística (PIL) e o vivido das comunidades do quilombo. Trata-se de um programa que anuncia, no plano da psicoesfera e da representação, a construção da Ferrovia Açailândia (MA) – Barcarena (PA) que, embora não tenha ganhado forma espacial, já tensiona o lugar.

Pretende-se, com isso, refletir sobre a relação entre espaço e política, isto é, a respeito do projeto de logística de transporte, sob forte influência do Estado, e seus efeitos entre as comunidades rurais quilombolas ao lançar o discurso da integração espacial, do desenvolvimento e da inclusão social a partir da interligação de um território com grande potencial mineral.

Considera-se o PIL como *evento*, tal como conceitua Santos (2009) que sinaliza um período em que grandes projetos de logística de transportes são anunciados pelo Governo

Federal em parceria com empreendedores privados. Demarca, por assim dizer, um período geográfico em que um conjunto de projetos – Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) lançado em 2000, Programa de Aceleração do Crescimento (PAC1) lançado pelo governo federal em janeiro de 2007 e sua segunda fase (PAC2) iniciada em 2011 pelo governo Dilma Rousseff, Programa de Investimento em Logística (PIL) lançado em 2012 – redefinem as paisagens, a configuração espacial e a dinâmica social da Amazônia.

A pesquisa foi balizada por referenciais teóricos constituídos a partir do diálogo entre vários autores que meditam sobre o espaço enquanto produção, o que nos levou a buscar nos pressupostos de Lefebvre (2006) subsídios para a análise da produção do espaço que opera em três dimensões ou momentos: *prática espacial*, *representações do espaço* e *espaços de representação*, os quais correspondem à caracterização do espaço como *percebido*, *concebido* e *vivido*.

A metodologia analítica adotada considera a existência de uma situação geográfica onde paisagem, configuração territorial e a dinâmica social das populações rurais quilombolas estão interligadas a perspectiva de construção da ferrovia produzindo dialeticamente estratégias territoriais de resistência. A Ferrovia Açailândia (MA) – Barcarena (PA) afetará diversas comunidades da Amazônia paraense, entre elas, África e Laranjituba, nosso lócus de estudo, uma vez que já se encontra em estágio de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira (EVTEA) concluído.

África e Laranjituba estão circunscritos oficialmente a zona rural do município de Moju (PA), no quilômetro 68 da Rodovia Alça Viária, ramal Caeté, porém, os limites territoriais extrapolam a órbita do município de Moju adentrando para o município de Abaetetuba (ver Mapa da Figura 1).

Os três municípios, Moju, Abaetetuba e Barcarena pertencem a uma região onde estão instalados grandes projetos como a ALBRAS/ALUNORTE, de monocultura de dendê e os projetos de logística ferroviária (Açailândia-Barcarena) que tratamos neste trabalho. O quilombo possui um total de 193 habitantes, 82 em África e 111 em Laranjituba, distribuídos em 72 famílias numa área de 1108,18 h.

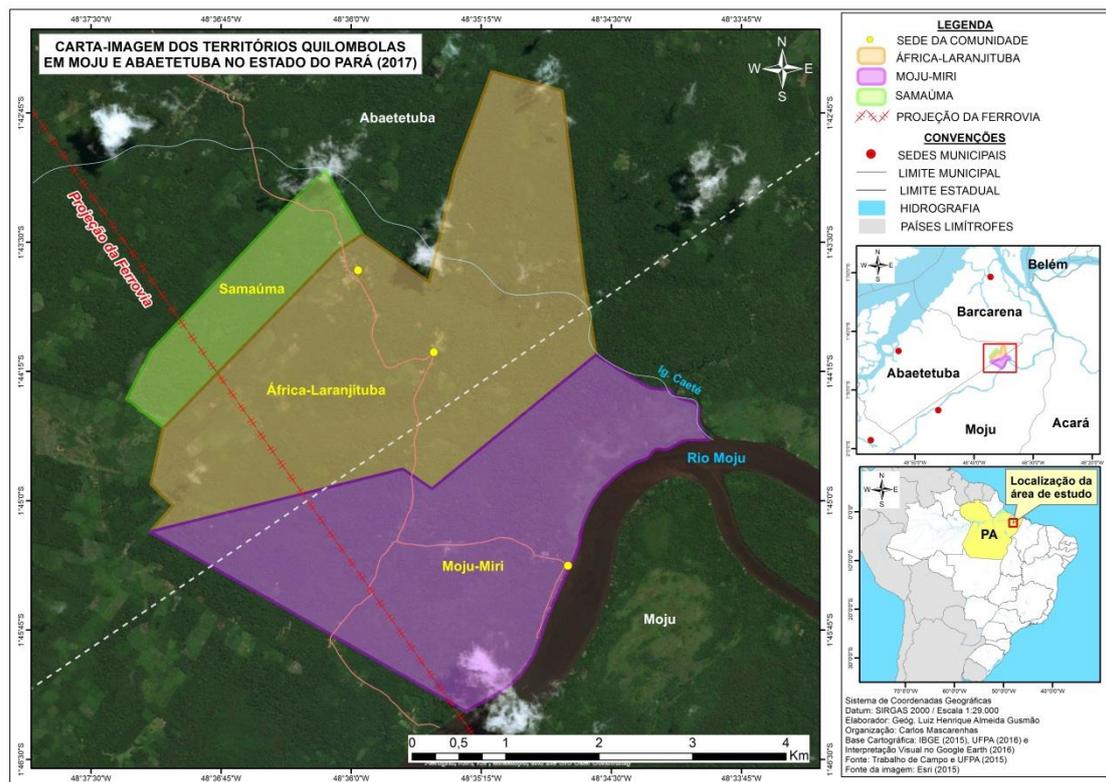


Figura 1 – Mapa de localização do território quilombola de África e Laranjituba
Fonte: MASCARENHAS, 2017. Trabalho de campo

O trabalho está dividido em três partes, além da introdução e das considerações finais. A primeira destina-se a fazer uma breve discussão sobre a relação entre Espaço e Política e demonstrar como as políticas governamentais ignoraram o território usado pelas populações tradicionais, isto é, o espaço concebido ignorando o vivido, a existência, neste sentido, reflete-se sobre o PIL como política que atualiza a ideia de espaço vazio na Amazônia. A segunda objetiva apresentar o território usado pelo gênero de vida quilombola antes dos efeitos do PIL e a terceira parte busca problematizar o estado de tensão entre o objeto que se anuncia – o PIL, e o lugar que resiste.

ESPAÇO, POLÍTICA E A PERSPECTIVA AREAL DE ESPAÇO NA AMAZÔNIA: o PIL

Nos últimos vinte anos, a inserção da Amazônia nos circuitos da economia global vem provocando modificações na sua configuração socioespacial. Desde a década de 1960 essas transformações vêm se impondo sobre a região. As ações são concebidas por meio de planos, programas e projetos cujos conteúdos priorizam rentabilidade dos recursos da área e ignoram o impacto disso sobre os gêneros de vida dos lugares (NAHUM; SANTOS,

2015c). A concepção dos planejadores das políticas territoriais está fortemente alicerçada na ideia de espaço enquanto “vazio”, neutro, passivo, carente e receptáculo de investimentos públicos e privados. É possível ler essas políticas como *eventos geográficos* que modificaram a dinâmica territorial dos lugares onde se instalaram, gerando conflitos de interesses entre os diferentes agentes, isto é, um feixe de relações tensas que se configurou em uma *situação geográfica* (SILVEIRA, 1999).

Nesta *situação geográfica*, em 15 agosto de 2012, o Governo Federal lançou o Plano de Investimento em logística (PIL) que compreende um conjunto de projetos para ampliar o sistema de transportes rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário no país. No programa, o espaço é concebido como areal. Trata-se de um programa que lança as condições para a instalação de um equipamento de logística ferroviária, buscando configurar um meio técnico-científico-informacional (SANTOS 2009). Justifica a futura implantação do trecho ferroviário de Açailândia (MA) até Barcarena (PA) por meio de um discurso de que é para modernizar, tornar mais eficiente e fazer um planejamento integrado dos modais em parceria com o setor privado (BRASIL, 2014).

O PIL foi anunciado em agosto destacando o programa de concessões de rodovias e ferrovias, e em dezembro do mesmo ano, foram lançadas para aeroportos e portos. O mapa da Figura 2 destaca os trechos ferroviários que atravessam áreas de produção de *commodities* como grãos sólidos agrícolas (soja, trigo e arroz), grãos sólidos não agrícolas (fertilizantes, carvão etc.), grãos líquidos (combustíveis), cargas em geral e a conexão com os portos, impulsionando o “modelo exportador de produtos semielaborados ou *in natura*” (LOUREIRO, 2009, p. 43).

Nesta representação do espaço reproduz uma imagem, um símbolo que captura o entendimento do mundo, direcionando para as benfeitorias que o componente técnico supostamente trará. Atua no campo da vontade e dos desejos de melhoria dos lugares, nos aproximando das noções de “tecnoesfera e psicoesfera”, conforme propõe Santos (1998, p. 32). Tais ações definem processos modernos de ordenamento do território, “ambos são frutos do artifício e desse modo subordinado à lei dos que impõem a mudança” (SANTOS, 1998, p. 32).

Observe como o planejamento governamental ressalta a logística ferroviária e de que forma ela vem se tornando uma importante estratégia de subsunção do espaço ao capital, nutrindo a voraz expansão das demandas do mercado, daí o papel estratégico de dotar os lugares de objetos técnicos e redefinir paisagem, configuração espacial e dinâmica social para viabilizar a lógica da acumulação.



Figura 2 – Mapa do Plano de Investimento em Logística Ferroviária.
Fonte: Adaptado de Logística Brasil (2014).

Em 09 de junho de 2015, o Governo Federal anunciou a segunda etapa do programa, o PIL-Ferrovias, incluindo o trecho da Ferrovia Norte-Sul ligando Açailândia (MA) até o porto de Vila do Conde em Barcarena (PA) (EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA, 2014), buscando ampliar a escala dos investimentos em infraestrutura e escoar o volume de *commodities*. Os estudos preliminares desenvolvidos para este trecho já estavam sendo feitos desde fevereiro de 2013. Trata-se de um planejamento governamental cujos efeitos já se fazem sentir nos lugares onde as possibilidades de sua criação já estão sendo gestadas a partir de intencionalidades políticas dos agentes estatais e privados, daí entendermos que, como sugere Santos (2009, p. 145), “os eventos são, todos, presente”.

O Estado vai planejando o espaço tomando medidas para preparar a instalação de um objeto logístico de produção e consumo do espaço ao estabelecer a concessão do uso das ferrovias aos agentes privados. Esse planejamento do arranjo espacial dará suporte institucional a usos do território no âmbito do agronegócio, isto é, uma concepção de espaço que viabilizará a produção e o escoamento de *commodities* aos mercados

internacionais. É nesse sentido que podemos dizer, concordando com Santos (1999, p. 15), que o *evento* “permite unir o mundo ao lugar”.

O PIL compreende um Estudo de Engenharia para caracterização técnica e financeira da referida ligação ferroviária. Verificou-se no relatório do projeto, ainda em sua fase preliminar, um estudo envolvendo a busca de melhores condições geométricas do traçado ferroviário para reduzir custos de implantação e operação. Tal estudo considerou áreas de terras indígenas, quilombolas, áreas de preservação permanente, áreas de recursos hídricos, entre outras com o objetivo de não constituírem obstáculos para a implantação da ligação ferroviária. A partir daí foram propostas quatro alternativas de traçados para a ferroviária que vai de Açailândia (MA) até Barcarena (PA), que é um trecho da Ferrovia Norte-Sul (FNS).

Percebemos nesse relatório o início das tensões entre o PIL e os lugares que sofrem a força dessas abstrações contidas no programa, inserindo no cotidiano do vivido desses lugares discursos, ideias, vontades, desejos que ressaltam os benefícios da integração espacial, do desenvolvimento e da inclusão social a partir da interligação de um território com grande potencial de recursos naturais. Buscam construir a alienação dos lugares e subordiná-los a uma racionalidade espaço-temporal hegemônica em detrimento do território usado pelas comunidades tradicionais da Amazônia. Aproxima-se sobremaneira do que Santos (2014, p. 140) chama de “acontecer hierárquico, de um cotidiano imposto de fora, comandado por uma informação privilegiada, uma informação que é segredo e é poder”.

O PIL completa, por meio do trecho ferroviário de Açailândia até Barcarena, a Ferrovia Norte-Sul que atravessará diferentes lugares com presença marcante de florestas e dos gêneros de vida das comunidades quilombolas até chegar ao porto de Vila do Conde em Barcarena (PA) e se tornará mais um corredor de exportação de *commodities*, isto é, uma *situação geográfica*, nos termos propostos por Silveira (1999, p. 25), e que do território usado pelos quilombolas de África e Laranjituba.

O TERRITÓRIO USADO PELO GÊNERO DE VIDA QUILOMBOLA ANTES DOS EFEITOS DO PIL

Em pesquisa de campo em África e Laranjituba no dia 22 de outubro de 2016, o Sr. Juvêncio Cardoso Moraes, fundador da associação Quilombola do Baixo Caeté África e Laranjituba (AQUIBAC) em 12 de outubro de 1980, informou que as duas comunidades

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

foram criadas respectivamente em 1980 e 1985. No mesmo dia da entrevista do Sr. Juvêncio, Magno Nascimento informou que o nome África foi criado pela semelhança natural do lugar com o continente africano e a denominação Laranjituba deu-se pelo local ser marcado por muitas árvores de laranja. São duas comunidades que formaram um único quilombo gerenciado por uma só associação.

As estratégias de sobrevivências são aspectos importantes na definição de uma parte de suas lutas. As estratégias podem ser analisadas a partir da ocupação e usos dos recursos do território. O quilombo de África e Laranjituba faz uso dos seus saberes e práticas por meio dos conhecimentos das ervas medicinais como uma raiz denominada de “alho do mato”, um poderoso analgésico usado para aliviar dores de dentes, o corte de madeira para fazer cascos de canoa e casas somente em períodos fora da lua cheia para não enfraquecer a madeira. Estes são alguns exemplos de saberes e práticas compartilhadas por essas comunidades entre seus membros. Isso nos aproxima da categoria de análise gênero de vida utilizada por La Blache (2005).

Esses e outros saberes e práticas são conhecimentos que se traduzem em técnicas de pesca, cultivo, extração, armazenamento e conservação de alimentos; construção de “retiros”¹, barracão de artesanato, pontes, pequenos portos, trapiche adaptados aos meios geográficos de rio, várzea e floresta; bem como canoas, barcos de diversos tamanhos para transportar pessoas e produtos, isto é, “um gênero de vida constituído implica em uma ação metódica e contínua, que age fortemente sobre a natureza ou, para falar como geógrafo, sobre a fisionomia das áreas” (LA BLACHE, 2005, p. 114).

A reprodução da existência do lugar se dá a partir da dinâmica de produção nas roças, que correspondem a uma agricultura familiar e diversificada. O tamanho dos terrenos varia de uma até seis tarefas² conforme o número de braços quilombolas para cultivar a terra e produzir alimentos para o consumo familiar ou pequenos excedentes para complementar o orçamento por meio da venda de produtos, configurando *uso do território*. Por isso, “o território são formas, mas o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado” (SANTOS, 2014, p. 138).

É no trato diário, na familiaridade e no convívio com a área e o uso do território que as comunidades do quilombo organizam suas práticas espaciais para o autoconsumo e para a comercialização. O uso coletivo procura garantir a satisfação das demandas do lugar, resguardando as condições territoriais de existência do quilombo. Configuram-se estratégias espaciais que procuram fugir da situação histórico-geográfica de opressão promovida pela

¹ São casas construídas pelos quilombolas onde se produz farinha.

² Uma tarefa corresponde a 0,3 hectare.

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

ocupação da Amazônia. Como lembra Silveira (2011, p. 5) “o território constitui, através dos lugares, aquele quadro da vida social onde tudo é interdependente, levando também à fusão entre o local, o global invasor e o nacional que, na era da globalização, fica às vezes sem defesa”. Os dados do gráfico 1 mostram um perfil distributivo do tamanho das roças entre as famílias.

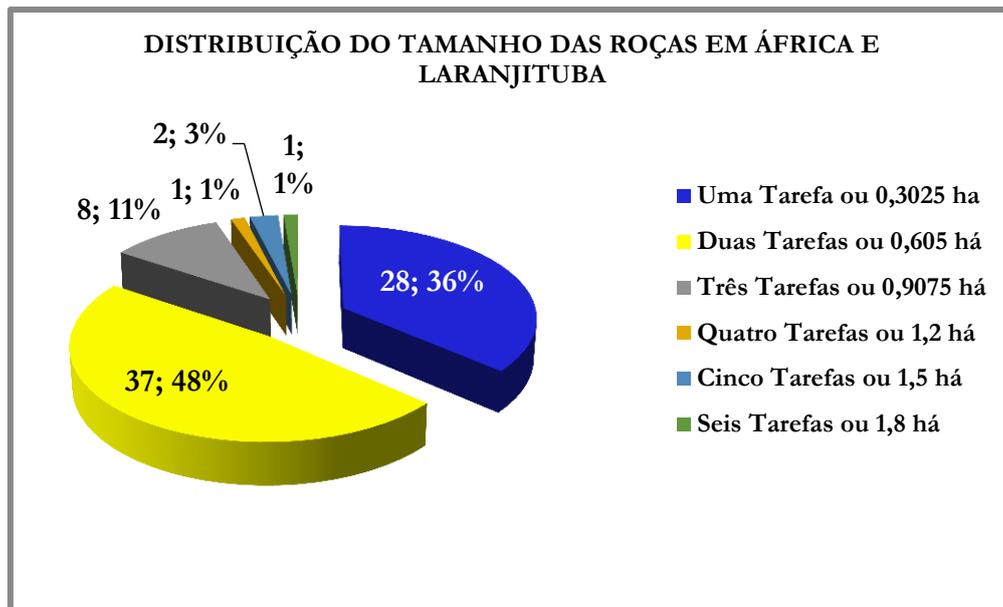


Gráfico 1 – Distribuição do Tamanho das Roças em África e Laranjituba (2016)
Fonte: MASCARENHAS, 2016. Pesquisa de campo.

O gráfico 1 traz informações sobre o tamanho das roças e enfatiza o predomínio das que possuem uma (0,3 ha) e duas (0,6 ha) tarefas, 28 famílias (36 %) e 37 famílias (48%) respectivamente. Esse predomínio é interessante por revelar que as pequenas roças representam frações privilegiadas do espaço para a reprodução do gênero de vida rural quilombola. Acreditamos que essa caracterização tenha forte relação com as tradições culturais coletivistas que conseguem reunir condições de reprodução mesmo em situações que ameaçam sua existência. É a “territorialidade como sinônimo de pertencer a aquilo que nos pertence... esse sentimento de exclusividade e limite ultrapassa a raça humana e prescinde da existência de Estado” (SANTOS & SILVEIRA, 2013, p. 19). A área das roças entre uma e duas tarefas é determinante na obtenção da renda para complementar o consumo das famílias, embora não o único, demonstrando a importância das pequenas roças para a reprodução do gênero de vida quilombola.

O gráfico 2 apresenta informações sobre as atividades produtivas nas comunidades rurais do quilombo de África e Laranjituba e revela que a maioria das famílias (66 ou 92%do total) está estruturada em torno de práticas tradicionais de cultivo e manejo de

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

mandioca, frutas, legumes e a criação de pequenos animais. Acessam modestas redes de comercialização de produtos excedentes em feiras locais como em Moju (PA) e em Abaetetuba (PA) para garantir renda complementar e reproduzir as condições de existência territorial, aproximando-se do que Sorre (2003, p. 140) chama de gênero de vida, isto é, “um conjunto coletivo de atividades transmitidas e consolidadas pela tradição, graças às quais um grupo humano assegura sua existência em um meio determinado”.

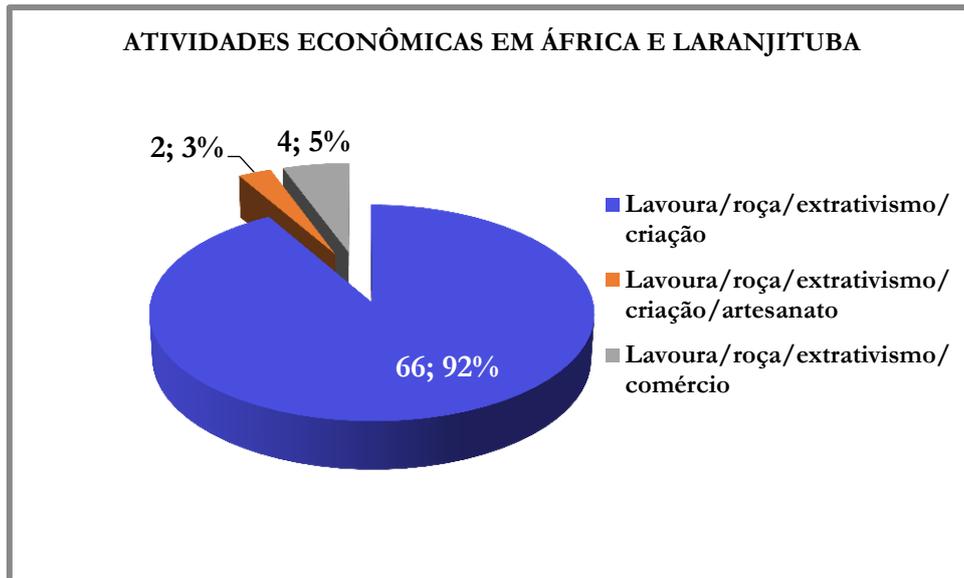


Gráfico 2 – Atividades Econômicas em África e Laranjituba (2016)
Fonte: MASCARENHAS, 2016. Pesquisa de campo.

O plantio e o manejo de açaí e de mandioca ganham destaque como as principais atividades agroextrativistas. A mandioca, por exemplo, é cultivada em todas as roças segundo os 72 entrevistados. As demais culturas, criações de animais, caça, pesca aparecem como complementares. Ressaltamos que o uso do território no quilombo reúne diversas atividades que garantem a permanência desses gêneros de vida, conforme nos sugere Castro (1998, p. 5), “o território é o espaço sobre o qual um certo grupo garante aos seus membros direitos estáveis de acesso, de uso e de controle sobre os recursos e sua disponibilidade no tempo”.

As técnicas empregadas para o trabalho nas roças estão adaptadas às especificidades do lugar. O sistema produtivo utilizado no cultivo e extração dos produtos é agroextrativista “tradicional”, isto é, derruba e queima no preparo da roça e pousio de parcelas das roças. Ferramentas simples como machado, terçado ou facão, enxada, ferro de cova (cavador), pequenas carroças puxadas por animais de tração como búfalos compõem o conjunto de técnicas para garantir a reprodução do gênero de vida quilombola, isto é,

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

“um conjunto de técnicas adaptativas do homem e do meio, no que comportam de elementos mentais e intelectuais” (SORRE, 2001, p. 140-141).

Além das roças individuais, existe uma área de mata primária e secundária manejada e destinada à produção e extração coletivas chamada de comunitária, onde há grande diversidade de espécies vegetais, bem como fauna diversificada em espécies animais para caça (paca, tatu, tamanduá, quandu ou porco...), extração de madeira para casas (maçaranduba, jaraneira, caricuara...), para fabricação de embarcações como canoas, mais conhecidas como “cascos” (piquiarana, louro vermelho, tatajubeira...) e para transportar produtos e pessoas pelos rios e igarapés, revelando um gênero de vida quilombola e suas condições materiais de existência, muito próximo das considerações de Nahum e Ferreira (2015b):

Técnica e cultura são variáveis fundamentais no estudo do gênero de vida e devem ser compreendidas como integrantes de um sistema material e imaterial através do qual os seres humanos se relacionam com o meio e se reproduzem espacialmente (NAHUM; FERREIRA, 2015b, p. 87).

Produtos como o milho cultivado paralelamente ao jerimum e ao maxixe, bem como açaí, castanha do Pará, Piquiá, Bacaba, óleos, plantas medicinais usadas no controle de doenças, resinas como Andiroba, Amapá, Ucuuba, Seringa, Sucupira, Cumaru compõem uma quadro de produção extrativa vegetal de grande importância para a reprodução do gênero de vida quilombola. Trata-se de um sistema agroextrativista que encontra seu fundamento na segurança e na soberania alimentar dos quilombolas, daí podermos afirmar que “nesta perspectiva podemos dizer que, o gênero de vida é o modo como às sociedades se relacionam com o meio e entre si para garantir a satisfação de suas necessidades materiais e imateriais básicas a partir de um arcabouço técnico-cultural” (NAHUM; FERREIRA, 2015b, p. 89).

Essas são as condições matérias de existência em que se reproduz o gênero de vida quilombola do lugar, que é pressionado pela política concebida pelo PIL e prepara esforços de resistência territorial frente à ameaça potencial do programa governamental.

TENSÃO ENTRE O OBJETO QUE SE ANUNCIA E O LUGAR QUE RESISTE

O gênero de vida quilombola em pleno século XXI prepara sua resistência em meio a políticas públicas que estão longe de atender às demandas do lugar e modifica a forma de uso do território a partir das visitas agendadas ao barracão de artesanato e da trilha

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

ecológica no quilombo. A reprodução dos gêneros na Amazônia “estão permanentemente sujeitos a modificações ocasionadas por alterações do próprio meio ou pelo contato com outros gêneros de vida” (MAIA, 2001, p. 75). O lugar sofre alterações pelas políticas públicas ou pela ausência delas, pelo contato com grupos de culturas exógenas, isto é, “seria mais ou menos dizer que o sentido do lugar não se constitui simplesmente pelas fronteiras que o define, uma vez que cada vez mais o espaço se constitui numa articulação entre o local e o mundial” (NAHUM; FERREIRA, 2015a, p. 521).

A proposta de construção da ferrovia Açailândia (MA) até Barcarena (PA) faz parte da segunda etapa do PIL anunciado em 09 de junho de 2015 pelo Governo Federal e que integra outro *evento*, o PAC II. Trata-se de um dos trechos da Ferrovia Norte-Sul (FNS) que já foi realizado o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e a consulta pública por meio de Tomada de Subsídio e Audiências. Encontra-se em processo de análise e aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para dar início ao leilão e à concessão do trecho. Sob essa lógica, o espaço:

É um meio nas mãos de ‘alguém’, individual ou coletivo, isto é, de um poder (por exemplo, de um Estado), de uma classe dominante (a burguesia) ou de um grupo que tanto pode representar a sociedade global, quanto ter seus próprios objetivos, como os tecnocratas, por exemplo (LEFEBVRE, 2016, p. 44).

A informação da proposta de construção da ferrovia chegou às comunidades do quilombo de África e Laranjituba por meio da Fundação Cultural Palmares (FCP), dando início ao processo de pressão ao nível da psicoesfera sobre o lugar, resultando na mobilização das 72 famílias a partir de 2015. Associação de Quilombos do Baixo Caeté África e Laranjituba (AQUIBAC) demonstrou preocupação em relação ao futuro das comunidades do quilombo frente ao projeto ferroviário, porque as investidas dos grandes projetos sobre o territórios de populações indígenas, ribeirinhas e quilombolas trazem um histórico repleto de violações que representam a força da perspectiva de espaço vazio ou areal nas políticas de Estado para a Amazônia.

Os riscos que ameaçam a reprodução dos gêneros de vida que o projeto carrega fez a associação reunir os moradores para planejar e encaminhar ações de caráter preventivo para fortalecer a defesa do território quilombola. Desse modo, como nos sugere Martins (1993, p. 64), “existe, também, a resposta da vítima. Na realidade, o processo não é unilateral”. Dentre as ações delineadas, percebemos a elaboração de uma cartografia social que permitisse identificar o traçado planejado da ferrovia e o possível tipo de impacto socioespacial daí resultante.

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

A elaboração de uma cartografia social com o auxílio de técnicas foi uma medida encontrada pelos quilombolas para fortalecer a defesa do território frente à ameaça do projeto. Essa é uma das experiências de mapeamento em croqui, como observou Acselrad (2010, p. 10), que “podem estar associadas à afirmação identitária e territorial de grupos subalternos”. Trata-se de um instrumento utilizado pelos moradores que pode ser interpretado enquanto forma de resistência territorial por contrapor a expressão espacial do seu gênero de vida, do seu espaço vivido à concepção presente no planejamento governamental de espaço vazio. Tal ferramenta auxilia no registro de futuros danos ambientais, sociais, culturais que o PII possa provocar no território.

Em duas reuniões realizadas no quilombo, os moradores descreveram e registraram os objetos geográficos contidos no território quilombola – terrenos, igarapés, casas de farinha, roças com plantio de mandioca, áreas de extração de açaí, estradas, áreas de caça e o local aproximado do traçado da ferrovia num mapa básico com os contornos do território quilombola. Uma delas ocorreu na comunidade de África no dia 22/10/2016 e outra na de Laranjituba em 27/10/2016.

A figura 3 ilustra o momento em que os moradores reuniram seus conhecimentos, coletaram dados e deram início à elaboração cartográfica do território.



Figura 3 – (1) Reunião na comunidade de África no dia 22/10/2016 para produzir material cartográfico do território quilombola; (2) Reunião em Laranjituba em 27/10/2016 para produzir material cartográfico do território quilombola.

Fonte: MASCARENHAS, 2016. Pesquisa de campo.

Esse esforço de representação do território quilombola buscou descrevê-lo e defini-lo simbolicamente para identificar usos e potencialidades, isto é, tornar inteligível as dinâmicas espaciais que mantêm o território usado pelo gênero de vida quilombola e outras que podem desestabilizar a dinâmica do lugar. Nesse contexto de tensões,

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

É importante, por essa razão, buscar caracterizar a natureza das tramas territoriais subjacentes às práticas de mapeamento, além da trama propriamente cartográfica em que estão envolvidos os distintos sujeitos dos mapeamentos, assim como da interação entre esses dois planos, o da disputa cartográfica e o da disputa territorial (ACSELRAD, 2010, p. 10).

Nota-se que a iniciativa de incorporar num mapa básico (croqui) o papel da força do gênero de vida quilombola como uma maneira de gerir coletivamente usos do território é um contraponto a formas institucionais e privadas de planejar e integrar o espaço ao mercado. Trata-se do espaço de representação, das relações constitutivas do espaço vivido quilombola. “Ele contém os lugares da paixão e da ação, os das situações vividas, portanto, implica imediatamente o tempo” (LEFEBVRE, 2016, p. 42).

O croqui da Figura 4 é resultado do trabalho cartográfico participativo e da articulação entre comunidade, que se sentiu ameaçada pelo projeto, e parcerias técnicas. O produto do trabalho cartográfico permitiu verificar como o traçado da ferrovia ameaça o gênero de vida e o meio ecológico presentes no território quilombola

O espaço foi usado como um meio para identificar objetos geográficos associados aos seus usos e pela intencionalidade política que sustenta sua apropriação. Verificou-se que ao longo da ferrovia projetada existem diferentes usos do território que possibilitam apresentar e discutir possíveis impactos nas roças com plantações de mandioca, nos igarapés, na floresta e nas áreas de extração de açaí.

Diante dessa ameaça, nota-se durante as entrevistas uma preocupação aguda com o futuro das comunidades do quilombo. O entrevistado 01 relatou que:

“A gente tá tentando se mobilizar de encontro em outros estados aonde já foi abrangido, pegando experiência com eles para dá uma ideia de como a gente pode se mobilizar para impedir que eles atravesse por dentro de nossas áreas, e se eles atravessarem, que eles colaborem com a gente para que a gente mais tarde não fique prejudicado. Esse projeto vai afetar várias comunidades, beneficia eles e prejudica a gente. Vai prejudicar a água dos igarapés, o próprio ar que a gente respira, porque o trem vai passar com vários tipos de material e aquele ar que a gente vai respirar prejudica. Então, a gente tá se organizando. Faz uns dois ou três meses que o pessoal daqui foram para o Maranhão e assistiram uma palestra passada pelo pessoal que já foram afetado, a Rosa com o pessoal foi também pra Rondônia ouvir discussão, pegando orientação de que documento se pode prepara pra encarar eles, pra se preparar pra quando chegar algum dirigente dessas obras, desses projetos e só enganar, olha eu lhe dô tanto pra fazer isso, não, tem que botar uma coisa para beneficiar as comunidades, não um só individuo e tudo isso a gente tá tendo experiência sobre a ferrovia. Tamos buscando experiência com outras comunidades que já passaram por isso, que não tavam preparada por não ter alguém que abrisse o olho deles, abrisse as ideias deles, então a gente já tá sendo bem contactado com as pessoas” (Trabalho de Campo. Entrevista realizada em 21/08/16 na comunidade de Laranjituba).

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

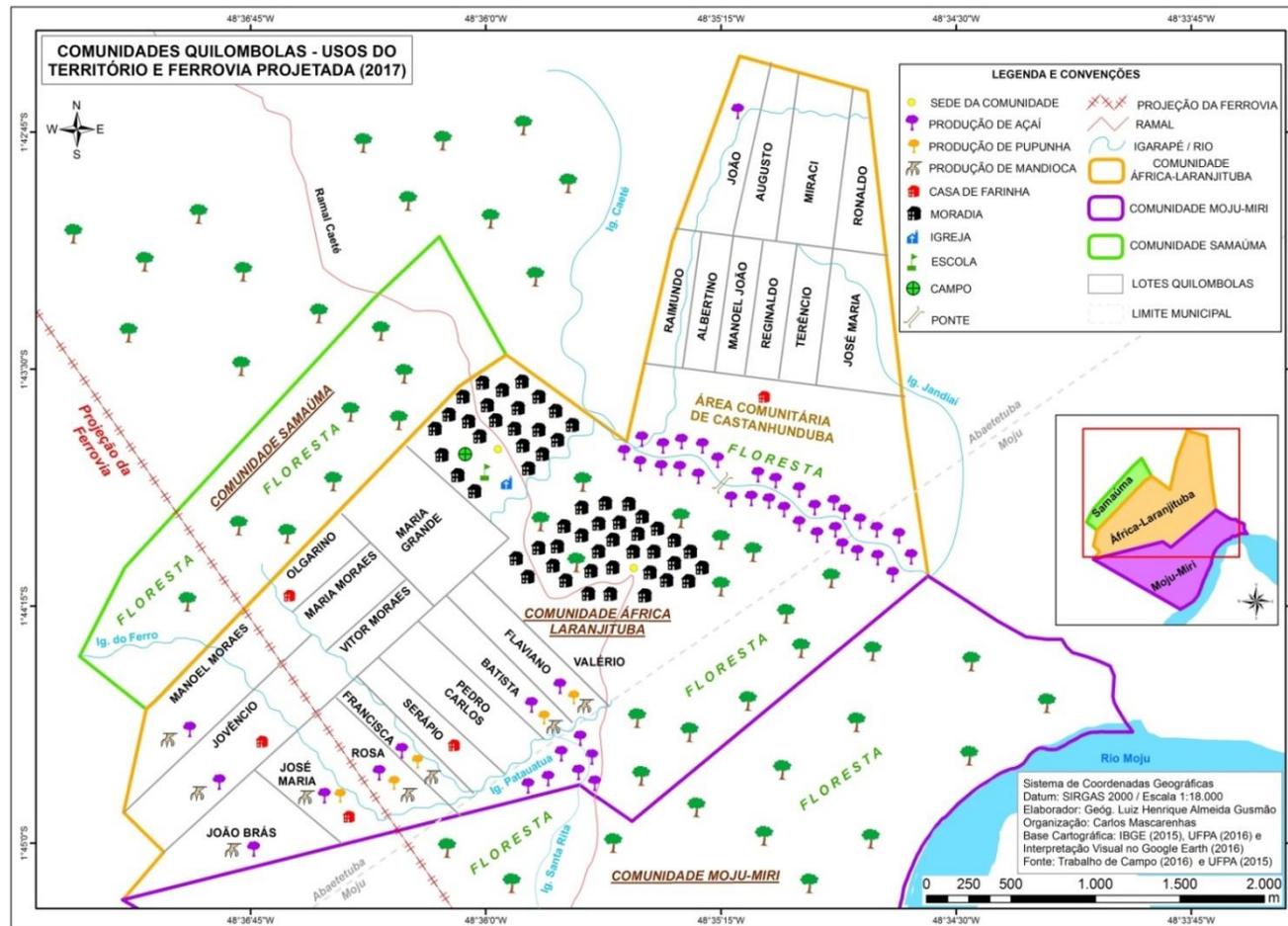


Figura 4 – Croqui das Comunidades Quilombolas – Usos do Território e Projeção da Ferrovia (2016).
Fonte: MASCARENHAS, 2016. Pesquisa de Campo.

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

Percebe-se um intenso sentimento de preocupação e insegurança territorial, tanto que o primeiro entrevistado ressaltou os possíveis impactos sobre fontes de água que alimentam as áreas de produção e extração, o que poderá comprometer seriamente a autonomia produtiva do gênero de vida. Configura-se uma lógica que supõe circunscrever os gêneros de vida, conforme nos alerta Moreira (2005):

Os gêneros de vida do passado aqui e ali só sobrevivem mercê de uma certa resistência e quase que à guisa de “formas residuais” na história, enclausurados numa estrutura de escala geográfica em que a lógica dos espaços externos e a lógica dos espaços locais se confundem num híbrido (MOREIRA, 2005, p. 100).

Essa tensão entre o espaço concebido por uma política de Estado e o vivido é representada no croqui elaborado pelas comunidades do quilombo e nos ajuda a enxergar melhor a configuração espacial por meio da cartografia como um instrumento político de informação e reivindicação de direitos sobre o território. Segue o relato do entrevistado 02 a respeito da ameaça do projeto ferroviário:

“A ferrovia vai passar mais aí na frente, mas vai afetar a área comunitária por causa do igarapé Aracapuri, que é um braço do igarapé Caeté e fornece água para a plantação. A primeira informação que tivemos foi pelo Magno, que trouxe a notícia da ferrovia da Fundação Cultural Palmares (FCP), aí essa ONG que trabalha com a gente chamada de Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional (FASE) procuraram informação e viram que era verídico o que ia acontecer. Aí como a FASE tem um trabalho nacional, tem no Maranhão, tem no Mato Grosso, aí propuseram pra nós se a comunidade não queria fazer um intercâmbio pra conhecer a realidade de quem já está sendo impactado há anos e aí nós fomos aqui da comunidade, duas pessoas do Laranjituba, eu e a dona Alice que é tesoureira da associação e duas da África, Evaristo (‘Vavá’) e Leocádia. Contando pra gente a coisa é uma, agora a gente indo lá é outra. A realidade é muito triste. Os igarapés que tem acabado lá é grande. Quando eles contam assim, a gente vê que eles tão quase chorando, a mulher disse... acho que por onde nós passamos deu um quilômetro, não dois quilômetros abeirando a ferrovia lá no Maranhão, eu acho que foi mais de dez igarapé mortos. Aí a mulher lá falou, olha aqui nesse igarapé a gente deixava o arroz cozinhando na beira e ia pescar pra comer, mas agora não tem nada, nem água tem. Aí ela contou pra gente que passarinho... tudo aquela marca de caça que pegava pra comer, tinha muito por causa do babaçu, tinha paca, cutia, dava muito, mas depois que passou, acabou tudo. Até canto de passarinho é difícil de vê, até curió que cantava muito é difícil de vê” (Trabalho de Campo. Entrevista realizada em 15.10.2016 na comunidade de Laranjituba).

Nota-se nesse relato a importância de um processo político de articulação entre quilombolas do Pará e do Maranhão com a ajuda da FASE. Por meio do mapeamento foi possível identificar as pretensões de ordenamento territorial contidas no projeto governamental e traçar estratégias de afirmação do gênero de vida. Mediante o uso do mapa foi possível territorializar as preocupações espaciais dos quilombolas e aperfeiçoar as

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

estratégias que servem para dificultar ou mesmo desestabilizar a dominação de seus territórios contida no planejamento estatal, cuja mentalidade esta alicerçada na ideia de espaço vazio ou, como afirma Castro (2008, p. 187-188):

Essa mentalidade colonialista não reconhece o outro; ela funciona na lógica da invisibilidade, ela não vê o outro, ela não o vê, mas ela recria, a partir da sua imagem e de seus interesses, um projeto, por exemplo, de ocupação e de aproveitamento do que existe aqui, do que aquela outra sociedade, do que aquela outra região tem para lhe dar (CASTRO, 2008, p. 187-188).

A partir do momento em que os quilombolas mobilizaram seus conhecimentos locais sobre as relações que presidem a produção do seu gênero de vida e conseguiram territorializar isso usando a cartografia, foi possível confrontar com formais mais complexas de poder e dominação de determinados grupos que concebem o espaço como uma mercadoria. Isso pode ser observado no relato do entrevistado 03:

“Foi através da FASE, que ajuda a gente bastante a abrir nossos olhos, a ferrovia foi através deles. Fizemos um intercâmbio no Maranhão e em Carajás para ver os atingidos pelas ferrovias e os vídeos que nós assistimos sobre isso, trouxe bastante danos, nós estamos muito preocupados porque a gente vive da terra, a gente não pode perder, porque agente vive do igarapé, do peixe, da natureza, isso é nosso sustento, nossa vida, mas eles não se preocupam com isso, se aqui tem gente. A gente soube bastante e tentou alertar as outras pessoas, porque quando as outras pessoas das comunidades quilombolas de Vila Caeté, Moju-Miri e Santa Luzia souberam que ia passar a ferrovia na área deles, disseram logo que iam vender seu pedaço de terra pra ganhar indenização. Daí convidamos dois membros da associação para ver como aconteceu no Maranhão, e aí ficaram surpreendidos e passaram a dizer que vão lutar junto com a gente, porque se unindo somos mais fortes. Conseguimos abrir os olhos deles, mostrar que no Maranhão o governo oferece muito emprego e quanto vai ver é pra tirar barro do trilho por debaixo do sol. Esse é o emprego que eles oferecem, é o desenvolvimento que o governo fala né, não sei pra quem, só se for pra eles. Nós vive disso, nós ama esse lugar, tem castanhais imensos, a gente junta muita castanha na época de castanha, a gente junta muito açaí na época do açaí, quando passa a época, nós vai pra roça e assim vai, a gente vive feliz, tem alimento todos os dias” (Trabalho de Campo. Entrevista realizada em 15.10.2016 na comunidade de Laranjituba).

Esse relato assinala a existência de tensões entre a representação do espaço e o espaço da representação que, isto é, “a representação do espaço, ligada ao saber como ao poder, reserva apenas um lugar mínimo aos espaços de representação, reduzidos às obras, às imagens, às lembranças...” (LEFEBVRE, 2006, p. 48). O mapeamento dos locais em que os impactos serão gerados pelo projeto logístico traz informações que procuram legitimar o gênero de vida quilombola e também fazer frente a regulações contidas na concepção de espaço vazio ou areal do planejamento oficial

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

É justamente no próprio processo de experiência de mapeamento participativo do território quilombola que se desdobram as contradições entre uma lógica global e local, bem como a preocupação com disputas internas resultantes do mecanismo de desestabilização que essa ferrovia pode representar. Tal preocupação é relatada pelo entrevistado 04 durante o processo de elaboração do mapeamento:

“Não tenho muita noção dessa ferrovia. Eu visitei uma ferrovia em Oriximiná, em porto trombetas. O negócio não é fácil, ele é uma coisa terrível. Uma preocupação que eu tenho pensado é assim, nós somos coletivos, a nossa terra é coletiva e 80% das pessoas que estão em Laranjituba tem terras em Castanhanduba, quer dizer, eles vieram de Castanhanduba para Laranjituba porque tinha água encanada, energia elétrica, mas se a ferrovia passar no terreno de Mané Feijão, Jovêncio, Olgarino, Zé Bode, Braz, Matheus que vão tá na frente da linha do trem e a indenização é da associação e ela vai administrar com todos. Essa minha visão, não sei se é certa, esse povo vai levar o pessoal atingido pra dentro das terras de Castanhanduba pra fazer roça? Ou eles vão dizer: não, não fomos nós que foi atingido. Essa é a minha preocupação maior, não é com o dragão externo, mas com esse dragão interno. Esse é o meu medo da ferrovia, um conflito interno que está se aproximando entre companheiros. Primeiro a associação vai receber a indenização e vai ser reparado aqueles companheiros que foram atingidos e os outros que não foram atingidos não vão ser reparados. É isso que tem que ser trabalhado, o conflito interno. Eu já trabalhei com isso em assentamento, eu já trabalhei com loteamento e já me pararam no meio do mato pra dizer que a gente tava roubando a terra deles, mesmo o engenheiro mostrando no GPS. O conflito interno é a minha grande preocupação” (Trabalho de Campo. Entrevista realizada em 22.10.2016 na comunidade de Laranjituba).

A partir desse último relato, podemos notar que entra em cena a possibilidade de disputas internas pelo uso do território quilombola por conta da ameaça do projeto ferroviário. Emerge dessa tensão entre o lugar e o programa PIL uma preocupação adicional, a inquietação com os prováveis embates entre os próprios quilombolas, um cenário percebido no horizonte em meio às tensões entre agentes locais, que procuram fortalecer suas lutas usando o mapeamento como instrumento, e a atuação dos planejadores governamentais e privados.

Em todos esses relatos, verificou-se a correlação entre espaço concebido e espaço vivido, entre representação do espaço e espaço da representação. É nesse cotidiano que as tensões são produzidas. A produção do espaço não se realiza tão somente no nível do espaço concebido ou da representação do espaço, do espaço-mercadoria, mas engendra outras lógicas que têm se constituído em importantes estratégias alicerçadas na perspectiva contra-hegemônica de uso do território, singularizadas por regras de uso e manejo dos recursos que podem gerar projeto de uso a partir de práticas agroecológicas que reafirmem a existência territorial, o vivido, o gênero de vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Focalizou-se uma política pública em pleno século XXI que reedita a concepção de espaço areal/vazio numa fração do território amazônico. O lugar dá suporte para a realização das possibilidades presentes no mundo e o PIL em realização é uma delas. Não somente esse suporte ou base material, ele será também o produto dessas relações entre a lógica global e local. Mostrou-se que numa fração do território amazônico está a presença marcante dos homens como produtores dos seus *gêneros de vida* e do meio ecológico como suporte e condicionante dessas ações humanas. Indicou-se o planejamento das forças hegemônicas na elaboração do PIL, isto é, uma política concebida por um conjunto de ações que estão se desenvolvendo no espaço num determinado período de tempo e que esqueceram a importância do território usado pelos gêneros de vida de populações tradicionais da Amazônia.

A perspectiva de espaço areal/vazio contida no plano e na atuação do governo central em seus diversos níveis mostra sua força e ignora os demais atores que criam, recriam e interferem no espaço. Esses atores hegemonzados elaboram outras interpretações e apreensões do espaço, cujas lógicas procuram se distanciar da lógica do espaço percebido, abstrato dos agentes privados e governamentais. São os espaços da representação, o vivido, os gêneros de vida que procuram resistir em meio à hegemonia do espaço concebido do capitalismo. Essas são contradições do espaço, as tensões entre o espaço concebido, areal/vazio que impõe sua força de dominação na formulação de programas, planos e projetos buscando se realizar por meio de uma prática concreta das grandes obras de engenharia construídas para dar fluidez à circulação geral de mercadorias e o espaço vivido que recria suas possibilidades de atender as necessidades do gênero de vida dos lugares.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. Mapeamentos, identidades e territórios. In: ACSELRAD, Henri (Org.). **Cartografia social e dinâmicas territoriais: marcos para o debate**. Rio de Janeiro: ETTERN/IPPUR/UFRJ, 2010. p. 9-46. Disponível em: <<http://www.ettern.ippur.ufrj.br/publicacoes/106/cartografia-social-e-dinamicas-territoriais-marcos-para-o-debate>>. Acesso em: 25 set. 2016.

ARRUTI, J. M. A. Políticas Públicas para quilombos: terra, saúde e educação. In: PAULA, Marilene de; HERINGER, Rosana (Org.). **Caminhos Convergentes - Estado e Sociedade na Superação das desigualdades Raciais no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Henrich Boll, ActionAid, 2009. p. 75-110. Disponível em:

<http://www.boelllatinoamerica.org/downloads/caminhos_convergentes_03_jose_mauricio.pdf>. Acesso em: 25 set. 2016.

BRASIL. **Concessões Ferroviárias**. Brasília: Logística Brasil, 2014. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/ferrovias2>>. Acesso em: 25 jun. 2016.

CASTRO, E. M. R. Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais. **Papers do NAEA**, Belém, n. 92, p. 03-16, maio 1998. Disponível em: <<http://www.naea.ufpa.br/naea/novosite/paper/239>>. Acesso em: 08 jan. 2017.

_____. O Brasil não conhece o Brasil, o Brasil não conhece a Amazônia. **Somanlu**, v. 8, n. 1, p. 185-191, 2008. Disponível em: <www.periodicos.ufam.edu.br/somanlu/article/download/325/199>. Acesso em 25 ago. 2016.

LA BLACHE, P. V. de. Geografia Geral. Os Gêneros de Vida na Geografia Humana. **GEOgraphia**, ano 7, n. 13, p. 113-130, 2005. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/issue/view/16>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

LEFEBVRE, H. **A Produção do Espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. Disponível em: <http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2016.

_____. **Espaço e política: direito à cidade II**. Tradução de Margarida Maria de Andrade, Pedro Henrique Denski e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

LOUREIRO, V. R. **Amazônia no século XXI: novas formas de desenvolvimento**. São Paulo: Empório do Livro, 2009.

MAIA, D. S. A Geografia e o estudo dos costumes e das tradições. **Terra Livre**, São Paulo, n. 16, p. 71-98, jan./jun. 2001. Disponível em: <http://www.agb.org.br/files/TL_N16.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2017.

MOREIRA, R. Sociabilidade e espaço. **Revista Agrária**, n. 2, p. 93-108, 2005. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/agraria/article/view/82/81>>. Acesso em: 25 set. 2016.

NAHUM, J. S; FERREIRA, D. S. Entre o vivido e o relacional: interpretações geográficas do lugar. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 42, n. 2, p. 513-529, maio 2015a. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/47365>>. Acesso em: 09 jan. 2017.

NAHUM, J. S; FERREIRA, L. S. G. Caminhos e descaminhos da noção de gênero de vida na geografia. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**, Belém, v. 02, n. 01, p. 79-96, jan./jun. 2015b. Disponível em: <<http://www.bibliotekevirtual.org/index.php/2013-02-07-03-02-35/2013-02-07-03-03-11/1232-ihgp/v02n01/12963-caminhos-e-descaminhos-da-nocao-de-genero-de-vida-na-geografia.html>>. Acesso em: 08 jan. 2017.

| Carlos Alberto de Souza Mascarenhas |

NAHUM, J. S; SANTOS, C. B. Uma interpretação geográfica da dendeicultura na Amazônia paraense. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**, v. 11, n. 15, p. 309-331, jan./jun. 2015c.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: HUCITEC, 1998.

_____. O território e o saber local: algumas categorias de análise. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano 13, n. 2, 1999. Disponível em: <http://www.ippur.ufrj.br/index.php?option=com_content&id=544&Itemid=23>. Acesso em: 13 jan. 2017.

_____. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 2009.

_____. **Por uma outra Globalização**: do pensamento único à consciência universal. 20. ed. São Paulo: Record, 2011.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. **Revista Território**, Ano 4, n. 6, p. 21-28, jan./jun. 1999. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/06_3_silveira.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2016.

_____. Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Ciência Geográfica**, Bauru, AGB, v. 15, n. 1, p. 4-12, jan./dez. 2011. Disponível em: <http://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/revista_xvi_1.htm>. Acesso em: 13 jan. 2017.

SORRE, M. Geografia humana (introdução). **Revista GEOgraphia**, v. 5, n. 10, p. 137-143, jul./dez. 2003. Disponível em: <<http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/view/133/130>>. Acesso em: 13 jan. 2017.