

## **IDEOLOGIA DE FRONTEIRA E MODO DE VIDA QUILOMBOLA NA AMAZÔNIA PARAENSE<sup>1</sup>**

## **BORDER IDEOLOGY AND QUILOMBOLA LIVING WAY IN THE AMAZON OF THE PARÁ STATE**

**Carlos Alberto de Souza Mascarenhas**  
Mestre em Geografia. Discente do PPGEO/UFPA  
profgeografiacarlos@hotmail.com

**Carla Joelma de Oliveira Lopes**  
Mestre em Geografia. Discente do PPGEO/UFPA  
carlajoelma@gmail.com

**João Santos Nahum**  
Doutor em Geografia. Docente da FGC/PPGEO/UFPA  
prof.joaonahum@gmail.com

### **Resumo**

Na formação espacial da Amazônia a divulgação da chegada de um grande projeto, legitimado por meio de plano, programa ou política governamental, afeta a dinâmica espacial do lugar onde se pretende assentá-lo. Tendo por base essa premissa, enfocamos de que modo a construção do trecho da Ferrovia Norte-Sul que vai de Açailândia (MA) até Barcarena (PA) lançado pelo governo federal, a partir do Programa de Investimento em Logística (PIL) impacta os lugares de seu trajeto. Tomando como foco comunidades quilombolas, interpretamos a chegada da ferrovia tal como “ideologia de fronteira” que ameaça o modo de vida no quilombo de África e Laranjituba, cujo território abrange área nos municípios de Abaetetuba e Moju. Para tanto realizou-se entrevistas com moradores das comunidades quilombolas e oficina para elaboração de cartografia social no sentido de representar os riscos que a efetivação da ferrovia traz ao lugar, além de revisão de literatura sobre o tema. O artigo tem três partes, além da introdução e conclusão. Na primeira apresenta-se a “ideologia de fronteira” agromineral contida nos planos e programas governamentais. Na segunda, expõe-se o modo de vida quilombola das comunidades por meio do uso da cartografia social para mostrar a importância do arranjo e da dinâmica espacial como expressões dos seus saberes e fazeres e como isso está ameaçado pela chegada da ferrovia. Na terceira, preocupamos em mostrar como essa ideologia ameaça os modos de vidas das comunidades quilombolas de África e Laranjituba e pressiona o lugar a modificar e alargar suas relações com o mundo.

**Palavras-chaves:** Fronteira, Amazônia, Lugar, Ferrovia, Quilombola.

---

<sup>1</sup> Este artigo expressa resultados parciais da pesquisa de doutorado intitulada VULNERABILIDADE, PERCEPÇÃO DE RISCOS E IMPACTOS AMBIENTAIS EM QUILOMBOS: a implantação da linha LT 230 kV Vila do Conde - Tomé-Açu C2, desenvolvida no Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal do Pará (UFPA), vinculada à linha de pesquisa organização e gestão do território.

## Abstract

In the spatial formation of Amazon, the divulgation of the arrival of a large project, legitimized through a plan, program or government policy, affects the spatial dynamics of the place where it intends to settle it. Based on this premise, we focus on how the construction of the North-South Railroad that goes from Açailândia (MA) to Barcarena (PA), launched by the federal government, from the Logistics Investment Program (PIL), impacts places of its route. Focusing on quilombola communities, we interpret the arrival of the railroad as a “border ideology” that threatens the living way in Africa’s and Laranjituba’s quilombos, whose territory covers an area in the cities of Abaetetuba and Moju. For that, interviews with residents of quilombola communities and a workshop to elaborate social cartography to represent the risks that the effectuation of the railroad brings to the place were conducted, in addition to a literature review about the topic. The article has three parts, beyond the introduction and conclusion. The first part presents an agromineral “border ideology” included in government plans and programs. In the second part, the quilombola communities' living way is exposed using social cartography to show the value of arrangement and spatial dynamics as expressions of their knowledge and practices and how this is threatened by the arrival of the railroad. In the third, we are concerned with showing how this ideology threatens the ways of life of quilombola communities in Africa and Laranjituba and puts pressure on the place to modify and broaden its relations with the world.

**Keywords:** Frontier, Amazon, Place, Railway, Quilombola

## Introdução

Desde a segunda metade do século XX, a dinâmica espacial da Amazônia paraense é marcada pelo que o senso comum convencionou chamar de grandes projetos de desenvolvimento. Termo portador de um enunciado discursivo da região e do que, segundo seus proponentes, deve ser o papel desta na divisão internacional do trabalho. Ao proclamarem-se grandes, vivificam a representação de que a região é pequena no interior da dinâmica global, precisando adequar-se e integrar-se. Assim, projetos exógenos comportam-se como vetores do desenvolvimento ao mesmo tempo em que propõem uma vocação para a região, imagem e semelhança das orientações hegemônicas na economia mundial.

Partimos do pressuposto de que desde o último quartel do século XX, na formação espacial da Amazônia, o noticiar de um grande projeto hidroelétrico, de prospecção e beneficiamento mineral, agropecuário, madeireiro, dentre outros, impacta o lugar onde se pretende assentá-lo. Enfocamos como o anunciar do trecho da Ferrovia Norte-Sul que vai de Açailândia (MA) até Barcarena (PA), lançado em 09 de junho de 2015 pelo governo

federal, a partir do Programa de Investimento em Logística (PIL) (BRASIL, 2014) impacta negativamente a psicosfera do lugar provendo uma situação de risco ao modo de vida. Trabalhamos impacto como resultado da relação entre as mudanças sociais e ecológicas em constante movimento (NASCIMENTO, 2007).

A ferrovia projetada para a região, ainda no plano do discurso e da representação espacial, coloca no horizonte a reativação de projetos de mineração de cascalho, areia, água e argila, além de fomentar novas possibilidades de escoamento da produção agrícola. O corolário disso é a ameaça aos modos de vida da área de abrangência do traçado da ferrovia. Tomando como foco de atenção o modo de vida de populações quilombolas, interpretamos a ferrovia tal como “ideologia de fronteira” que ameaça o modo de vida no quilombo de África e Laranjituba.

Para tanto, o caminho metodológico percorrido passou pela pesquisa bibliográfica, que permitiu eleger uma estrutura conceitual – ideologia de fronteira e modo de vida com base em Oliveira Filho (1979) e modo de vida em Suzuki (1996) – empregada para analisar e sustentar com força argumentativa o conteúdo da ideologia de fronteira como ameaça ao modo de vida quilombola. Trabalhamos também com análise documental que possibilitou examinar e compreender o teor do plano e programa do governo federal como promotor da ideologia de fronteira.

Este caminho envolveu também trabalho de campo no quilombo em outubro de 2019 com emprego de entrevistas com 38 moradores de um universo de 193, divididos em 72 famílias, identificados por números ordinais e fundamentalmente constituído de agricultores que trabalham na roça, lidam com o plantio e o cuidado com a terra, com a criação de animais e com o extrativismo vegetal e animal. Aplicamos formulário de questões abertas, o que nos levou a informações relevantes contidas nas falas que serviram de base para apoiar a ideia de ameaça ao modo de vida. A interpretação de registros fotográficos nos auxiliou na análise da relação entre ideologia de fronteira e modo de vida. A elaboração de um mapa das características da área nos permitiu apontar a localização e a distância do quilombo em relação aos projetos de mineração ativados pelo projeto da ferrovia e ilustrou o processo que ameaça o modo de vida quilombola.

O trabalho está dividido em três partes, além da introdução e considerações finais. Na primeira parte, apresentamos a “ideologia de fronteira” agromineral contida nos planos e programas governamentais. Na segunda, expomos o modo de vida quilombola

das duas comunidades, África e Laranjituba, por meio do uso da cartografia social para mostrar a importância do arranjo e da dinâmica espacial como expressões dos seus saberes e fazeres. Na terceira, preocupamos em mostrar como essa ideologia ameaça os modos de vidas das comunidades quilombolas de África e Laranjituba e pressiona o lugar a modificar e alargar suas relações com o mundo.

### **Ideologia de fronteira**

O governo federal lançou em 2011 o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) e, em 2015, o Programa de Investimento em Logística (PIL). Neste último propôs o trecho da Ferrovia Norte-Sul que ligará Açailândia (MA) ao porto de Vila do Conde em Barcarena (PA). Essa iniciativa disseminou o que Oliveira Filho (1979) denomina ideologia de fronteira, “um conjunto de informações e juízos sobre aquela área que se apresenta como uma alternativa às condições presentes” (OLIVEIRA FILHO, 1979, p.113). Identifica-se essa ideologia no PNLT e no PIL quando propuseram “ampliar a escala dos investimentos em infraestrutura e escoar o volume de *commodities* agrominerais, reduzir a emissão de poluentes e melhorar a renda e a distribuição da riqueza nacional (BRASIL, 2014).

O programa enfatizou as virtudes da implantação de um corredor de exportação para uma área que carece de saída para os produtos agrominerais, ressaltando a ideia de ineficiência da fluidez espacial que tem um caráter central no enunciado, limitando espaço a uma área confinada e vazia. Conforme o programa, o objetivo era implantar uma rede de infraestrutura de transporte moderna e eficiente, capaz de prover maior competitividade ao país (BRASIL, 2015).

O discurso ambiental contido no plano procurava justificar o corredor ferroviário como sustentável e de preservação ambiental ao citar a redução na emissão de poluentes. Essa modalidade de transporte era indicada no discurso como menos poluente, comparativamente ao transporte rodoviário, sendo que o plano trouxe a “[...] consideração de aspectos logísticos, a integração com o planejamento territorial, o respeito ao meio ambiente [...]” (BRASIL, 2012a, p. 6). No entanto, esse paradigma da sustentabilidade ambiental oculta problemas relacionados à exploração de áreas minerais e seus rejeitos químicos.

O plano reedita os objetivos de outros tantos planos de melhorar a renda e distribuir da riqueza regional, pois estabeleceu a “busca permanente do desenvolvimento econômico regional, com geração de empregos e de riqueza” (BRASIL, 2012a, p. 45). Não surpreende o uso deste discurso para validar diferentes práticas do agronegócio e da mineração, pois se trata de uma “típica ideologia de fronteira [...] que preconiza uma sociedade com oportunidades iguais e baseada no pequeno produtor” (OLIVEIRA FILHO, 1979, p.113).

Essas representações que prometem reduzir emissão de poluentes, melhorar a renda e distribuição da riqueza integra-se ao imaginário espacial da sociedade, indicando um conjunto de demandas que serão satisfeitas por meio da instalação de um sistema técnico de transporte. Tais representações estruturam um sentido e vocação para Amazônia (Bueno, 2008, p.79). É dentro desse quadro de referência que estão os interesses políticos que reforçam a representação da região como fronteira agromineral como se pode verificar no Relatório Final, Resumo Executivo dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

O presente projeto tem como objetivo criar oportunidade de desenvolvimento a região Norte/Nordeste abrangendo os estados do Pará e Maranhão respectivamente, permitindo escoar a produção agrícola da região de influência e permitir atender a exportação de minério de ferro extraída no sul do Pará, mais precisamente em Carajás. Desta forma gerar emprego e renda e melhorar o IDH da população (BRASIL, 2012c, p. 11)

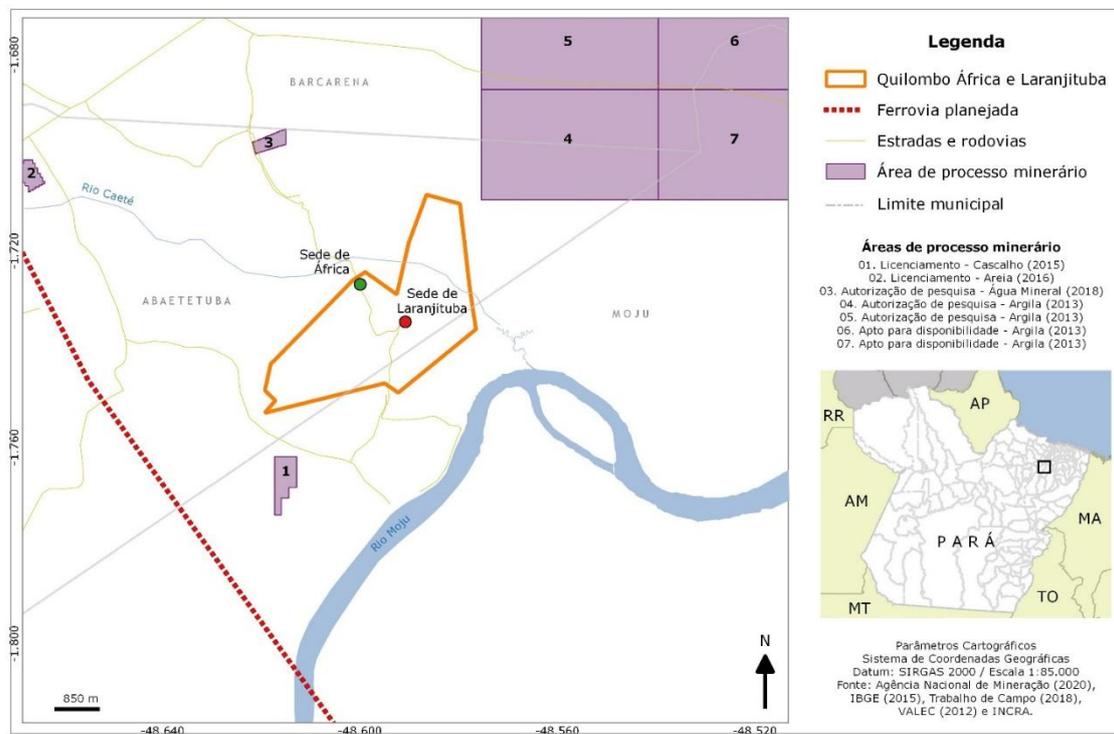
O caráter de “ideologia de fronteira” reafirma-se nos estudos de viabilidade do projeto bem como orientará ações políticas contemporâneas na Amazônia, sob a perspectiva de espaço areal, concebido como vazio “[...] a ser ocupado e/ou integrado ao conjunto do espaço nacional e mundial” (NAHUM, 2011, p. 18-19). Essa ideologia aparece como algo que atende o interesse geral, “[...] enquanto estrutura ideológica e instrumento de poder que visa consolidar interesses econômicos, políticos e sociais dominantes” (CASTRO, 2010, p. 106). Percebemos o papel que essa ideologia desempenha na difusão das ideias e valores de grupos que buscam a prevalência de seus interesses, ainda que os apresente como solução para a problemática do emprego e da renda, uma vez que:

Durante a fase de construção da ferrovia haverá um incremento da renda, proveniente dos empregos diretos e indiretos na obra, além dos relacionados ao efeito-renda (aumento de renda estimulando os setores ligados a bens e serviços) (BRASIL, 2012b, p. 117).

Recorre-se a representação de oportunidades iguais geradas a partir de empregos temporários anunciados pelas políticas de planejamento do espaço com a dotação de obras de apoio à construção da ferrovia. Ocultadas pelo discurso de igualdade, o real concreto desaparece, sendo que “só o fenômeno técnico na sua total abrangência permite alcançar a noção de espaço geográfico” (SANTOS, 2009, p. 37). Ademais, o espaço é apresentado em pedaços, fragmentado por uma política que ofusca sua totalidade e suas contradições.

Tem-se o risco da paisagem e da configuração espacial do lugar serem alteradas para inseri-lo na cadeia produtiva do segmento minerário (Mapa 1).

**Mapa 1** – Projeção da ferrovia e áreas de processo minerário próximas ao quilombo África e Laranjituba



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Org: Autores.

O mapa 1 mostra que a projeção da ferrovia estimulava o licenciamento e a autorização de pesquisa mineral próximas ao quilombo, que está localizado entre os municípios de Moju (PA) e Abaetetuba (PA). As áreas 1, 2, 4, 5, 6 e 7 estão em processo minerário de licenciamento de exploração e autorização de pesquisa do grupo dos “agregados (areia, brita, cascalho, argila)” (IBRAM, 2011, p.8) utilizados na construção civil. A exploração do cascalho e da argila têm elevado potencial de transformar e

degradar os lugares, ocasionando “alteração da paisagem, ruído (das máquinas) e emissão de particulados atmosféricos (FIESP, 2006, p. 2).

Essa da expressão da mineração permite entrever modificações socioambientais que as políticas orientadas pela ideologia da fronteira ocasionam, “assim, a destruição da natureza já acontece previamente e mentalmente antes de ser implementada na prática no desenvolvimento real” (ALTVATER, 2010, p. 89). Sob o signo da ideologizada fronteira o modo de vida quilombola é ameaçado, nos termos de Serres (2011, p. 80) “[...] a poluição suave se apropria dos homens, com relações frequentemente sutis e tímida consciência” (SERRES, 2011, p. 80).

Segundo o PNLT todos teriam plenas condições de participar das vantagens do plano, pois ele “está fortemente fundamentado nos conceitos de territorialidade, de segurança e ocupação do território nacional, e de desenvolvimento sustentável do País, com equidade e justiça social (BRASIL, 2012a, p.4). Trata-se de um discurso silenciador dos impactos e problemas, cheio de lacunas, exemplificando o que Chauí (2008) denomina “discurso competente”, “aquele proferido pelo especialista, que ocupa uma posição ou um lugar determinado na hierarquia organizacional” (CHAUÍ, 2008, p. 106).

A propagação das representações espaciais do PNLT na sociedade apoia-se em promessas de “forte compromisso com a preservação do meio ambiente (Zoneamento Ecológico-Econômico), com a evolução tecnológica e com a racionalização energética” (BRASIL, 2012a, p.4). Um artifício que exalta a preocupação ambiental para propagar ideias de sustentabilidade, que orientaram políticas na região, isto é, uma representação da natureza disseminada em diferentes escalas, “seja na escala internacional, nacional, regional ou mesmo local, a representação da Amazônia é constituída pelo mesmo elemento central” (BUENO, 2008, p. 82).

Sob o argumento de isolamento espacial, do discurso ambiental sustentável e da melhoria e distribuição de renda representa-se a ferrovia como “ideologia de fronteira”, sendo que “tal ideologia de maneira alguma pretende oferecer-lhe elementos para uma opção de vida da qual ela própria será o agente, mas somente compilar e codificar um conjunto de obrigações que têm efetivamente de seguir” (OLIVEIRA FILHO, 1979, p.113). Estamos diante de uma representação da Amazônia recorrente nos planos e programas em que grupos dominantes expressam seus interesses, universalizando-os como válidos a todos.

A “ideologia de fronteira” reproduz representações regionais favoráveis ao “bloco no poder” (POULANTZAS, 2019, p. 240-241) quando legitima nos planos e programas de modernização do território a representação de espaço vazio, de natureza enquanto fonte inesgotável de recursos e desenvolvimento regional como benéfico a todos. Tudo isso desconsiderando e ameaçando, por exemplo, modos de vidas quilombolas na Amazônia. É nesse contexto de ameaça do avanço dos projetos sobre os modos de vida que pretendemos centrar nossa análise.

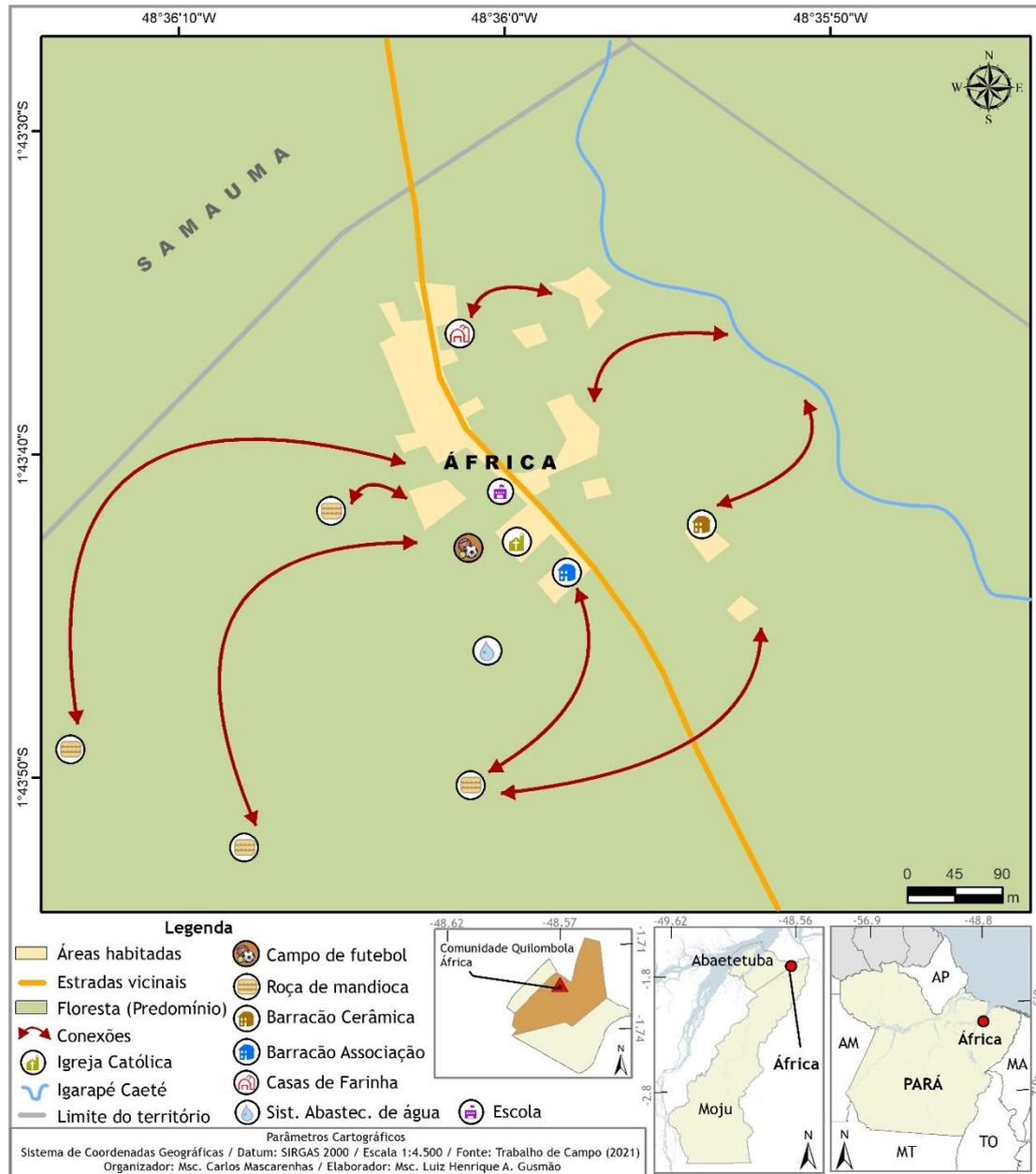
### **A cartografia social do quilombo**

A análise da ameaça ao modo de vida de populações quilombolas pela “ideologia de fronteira” assumida pelo projeto ferroviário, é mais bem compreendida a partir da cartografia social elaborada juntos aos moradores da cartografia social das duas comunidades do quilombo, África e Laranjituba. Cartografia que registra aspectos socioculturais impressas na paisagem do lugar, a atividade agropecuária e extrativista, a apropriação dos recursos naturais, quer dizer, um conjunto singular de formas espacialmente presentes no cotidiano do quilombo para melhor orientar a análise.

Esse mapeamento era uma demanda da comunidade para representam o arranjo do lugar por meio do seu modo de vida. É uma forma de expressão espacial da capacidade organizativa que condiciona suas vivências. A cartografia social constitui uma estratégia de descrição e análise geográfica que permite identificar a importância das roças, bem como a indicar a presença de pasto comunitário, criação de búfalo utilizada como força de tração animal para transportar mandioca e tucupi até as residências, o que implica estratégias de deslocamento permanente até as roças, imprescindível para a compreensão do modo de vida.

Começamos pela comunidade África (Mapa 2) por ser a primeira que surge ao percorrermos nove quilômetros pelo Ramal Caeté. Em seguida, apresentaremos a comunidade de Laranjituba.

Mapa 2 – Comunidade África – Arranjo e dinâmica espacial



Fonte: Trabalho de campo, 2021.

Org.: autores, 2021.

Esta comunidade possui 82 habitantes, cujas habitações distribuem-se ao longo do ramal Caeté. As formas e seu arranjo espacial exprimem as vivências, percepções e experiências do cotidiano quilombola. Tem uma escola de ensino médio modular na comunidade. A escolaridade está assim representada:

[...] baixa taxa de analfabetismo, apenas 3 pessoas (1%), há um elevado número de quilombolas com nível fundamental incompleto, 90% [...] 5% (9 moradores) e 1% (2 moradores) respectivamente que possuem ensino médio completo e incompleto [...] superior completo representam uma taxa 1% (dois

---

moradores) e com superior incompleto uma taxa de 2% (4 moradores) (MASCARENHAS, 2018, p. 27-28).

Os moradores compreendem as áreas de cobertura vegetal como de uso coletivo, onde, dentre outras, pratica-se a caça. O campo de futebol, outro espaço de uso coletivo, destina-se ao lazer dos finais de tarde. As roças têm diferentes dimensões, de acordo com o tamanho da família para cultivar a plantação de mandioca, oscilam de uma a seis tarefas<sup>2</sup>. Observa-se no mapa 2 que as roças estão distantes das áreas residenciais. A junção entre esses dois espaços da vida se dá por caminhos na mata que configuram uma rede escoamento dos produtos seja para consumo ou para comercialização do excedente. O igarapé Caeté também é usado como via de escoamento da produção de mandioca e farinha. Além dos recursos obtidos com a venda dos excedentes, os moradores sobrevivem da renda do Programa Bolsa Família, que passou a “agregar 21 famílias (29% do total) no programa” (MASCARENHAS, 2018, p. 39), uma das nuances que ajuda a compreender as suas vivências.

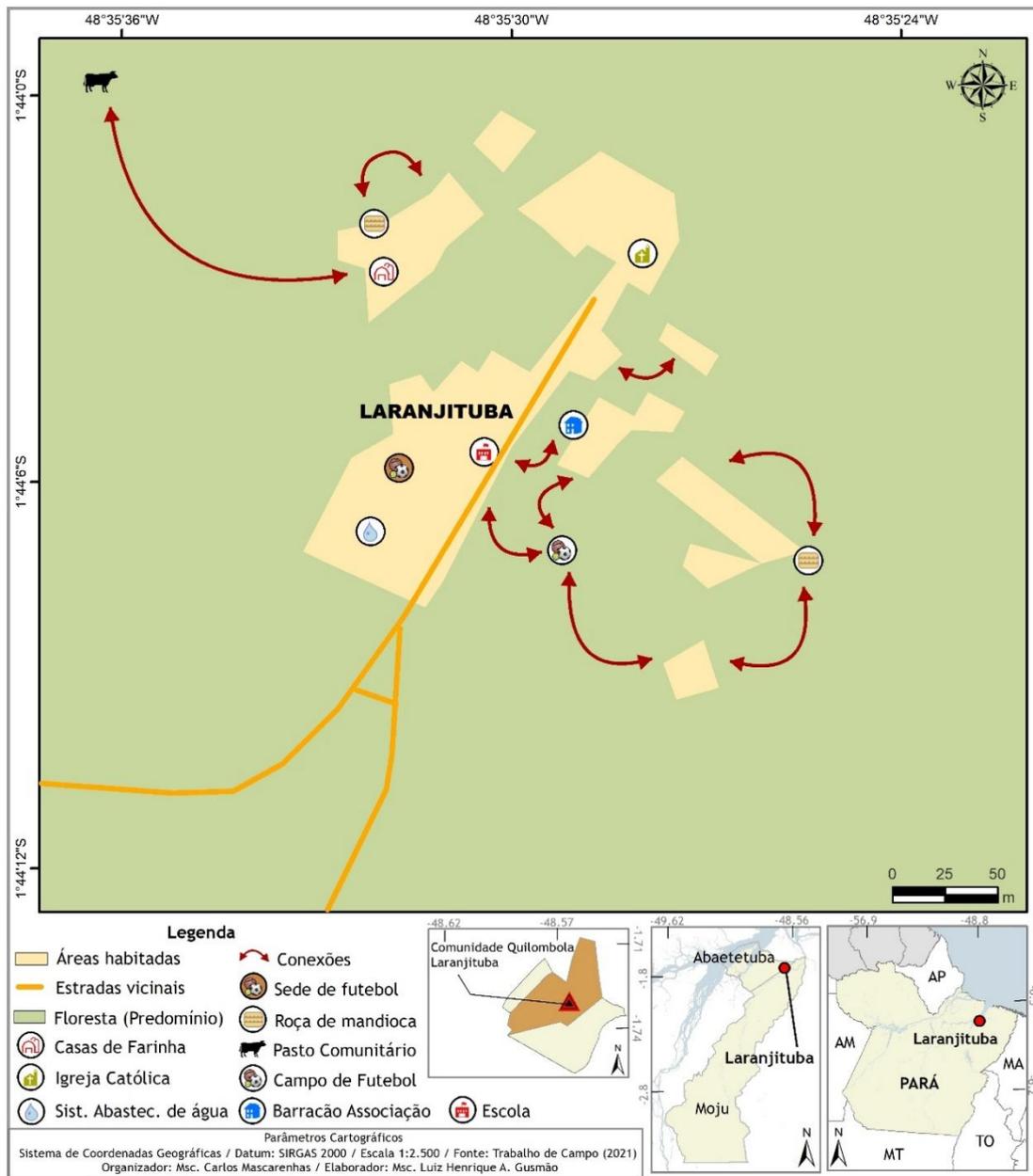
Associados a dinâmica das roças estão os retiros ou casas de farinha. Estas formas espaciais têm a função de fabricar a farinha e o tucupi consumidos pelas famílias e os excedentes são vendidos. Temos ainda o barracão de cerâmica, onde são confeccionadas peças de artesanato como as panelas de barro. Trata-se de um trabalho que visa reafirmar as práticas culturais com a divulgação dos trabalhos. Além do Barracão da Associação, local de reunião da comunidade para deliberações sobre educação, produção, saúde, festividades, dentre outros tantos aspectos da vida cotidiana. Por meio da organização da comunidade foi construído um sistema de abastecimento de água para o acesso coletivo dos moradores.

A atividade de mapeamento permitiu o levantamento de dados que ajudaram a traçar o perfil do modo de vida no quilombo. A outra comunidade é conhecida como Laranjituba (Mapa 3) que possui 111 moradores.

---

<sup>2</sup> Uma tarefa corresponde a uma área de 30 x 30 braços. Sendo igual a 4.356 m<sup>2</sup>.

Mapa 3 – Comunidade Laranjituba – Arranjo e dinâmica espacial



Fonte: Trabalho de campo, 2021.

Org.: autores.

O mapa 3 representa a espacialidade como expressão do modo de vida no quilombo, que “[...] se define pela forma como os moradores percebem, vivem e concebem, em específico, o espaço” (SUZUKI, 1996, p. 179). Ele se estrutura de maneira muito peculiar, marcado por processos de transformação com a apropriação dos recursos naturais e pela presença das formas espaciais que condicionam a vivência no lugar.

Ao observar sua forma organizativa, verificou-se em Laranjituba a existência de grande área florestada que se caracteriza como comunitária e a área habitada pelo ramal

Caeté com a presença de casas e da escola de ensino fundamental menor (1º ao 5º ano). Pode-se notar também que o modo de vida adentrou a floresta, resultando na presença de roças de mandioca e casas de farinha. Mediante essas formas, a produção de alimento atende as necessidades alimentares e o excedente pode ser comercializado. As dimensões dos roçados variam de uma a seis tarefas, sendo cultivados pelo trabalho familiar.

Visualiza-se um campo de futebol, espaço comunitário do lazer aos finais de tarde quando findam os trabalhos nas roças. Estamos diante de aspectos sociais indicativos dos usos das formas espaciais, isto é, um conjunto de práticas espaciais que mostram elementos da vida cotidiana da comunidade quilombola. Cotidiano dependente do acesso à terra e aos recursos naturais. Tais práticas também aparecem entrelaçadas ao barracão da associação de moradores, onde se constroem e se definem as pautas que dizem respeito ao corte de árvores para erguerem residências, abertura de roças, demandas que envolvem acesso à educação, circulação no ramal, abastecimento de água na comunidade.

A elaboração da cartografia social ressaltou também a presença da igreja, na qual é celebrada a festividade de São Sebastião, fundamental para se entender aspectos essenciais das tradições marcadas no arranjo espacial. Nas atividades tem-se o deslocamento das famílias, consumo de produtos vindos da roça como bolos de mandioca, enfim, processos que conduzem à compreensão da organização e da dinâmica espacial na comunidade. As interações entre quilombolas e seu lugar passam também pelas manifestações religiosas, que trazem vida às ideias representadas na cartografia.

Portanto, a experiência da cartografia social mostrou os saberes e fazeres locais que moldaram o arranjo espacial em Laranjituba. Tal arranjo e sua dinâmica foram essenciais para compreender como se dá o movimento local que preside a conformação do modo de vida no quilombo, isto é, seus hábitos e formas de vivência no lugar, o que confere a este grupo um sentido peculiar de uso da terra, de delimitar sua área de produção, de manifestar sua cultura, de praticar o lazer e de se relacionar com a natureza.

### **Modo de vida ameaçado**

O programa e o plano mencionados assentam-se sobre uma representação areal de espaço. Sendo assim, o projeto de logística ferroviária, que visa reduzir a fricção da área para viabilizar o escoamento das *commodities* agrominerais, apoia-se na concepção de

espaço enquanto distância física e a “ideologia de fronteira” reforça essa dimensão ao projetar numa área a estratégia logística, no entanto é preciso fazer a leitura espacial.

O Estado concederá às empresas o uso da ferrovia e favorecerá setores produtivos de *commodities* que veem na realização deste artefato técnico uma condição espacial imprescindível para fluir minerais, gado, grãos, dentre outros, ainda que o custo e o preço social disso seja o risco e o impacto nos lugares que estão no trajeto, por exemplo comunidades quilombolas como é o caso de África e Laranjituba.

Nesse processo, quando a ferrovia é colocada como possibilidade no horizonte espacial, isso desencadeia uma série de reações para reafirmar o modo de vida e a territorialidade quilombola, manifestação da “criação e recriação de saberes, fazeres e estratégias que remontam à sabedoria de seus antepassados, aprimorada por gerações” (NAHUM e FERREIRA, 2019, p. 20) no quilombo.

O quilombo é formado por duas comunidades, África e Laranjituba. O lugar tem uma configuração espacial composta por habitações, roças, açazais, caminhos, retiros de fabricação de farinha e pequenos trapiches, ressaltando a morfologia social das comunidades, isto é, “[...] a forma que elas ostentam ao se estabelecerem no solo, o volume e a densidade da população, a maneira como está se distribui, bem como o conjunto das coisas que servem de base para a vida coletiva (MAUSS, 2003, p. 425).

Pensar a respeito de como os quilombolas organizam sua territorialidade ajuda-nos a compreender o que constitui a sua morfologia, isto é, o conjunto de formas espaciais, marcas deixadas pelos quilombolas, “mas as formas espaciais são dotadas de conteúdo que se torna testemunho, testemunho e condição da existência humana” (NAHUM, 2019, p. 25).

As formas compõem o arranjo espacial no quilombo. As casas na comunidade África são pequenas construções simples de madeira – associadas à plantação, à coleta e à criação – onde vivem de uma a três pessoas, conforme este relato do entrevistado 1, “moro eu, meu companheiro e a minha filha numa casa de madeira, o telhado é de barro, o piso de madeira, banheiro é dentro de casa e de madeira e não se deixa acabar nosso costume de construir casas de madeira” (Entrevista realizada em 2019). A madeira para a construção das casas é retirada da mata, área considerada coletiva.

Associação casa-plantação-coleta-criação reproduz um modo de vida, cuja reprodução se dá em diferentes atividades como plantio e colheita de mandioca nas roças,

coleta de açaí nos quintais, fabricação de farinha nos retiros e coleta de frutas em áreas comunitárias. Entende-se, assim como Santos (2009, p. 75), que “essas formas geográficas aparecem como uma condição da ação, meios de existência - e o agir humano deve, em um certo momento, levar em conta esses meios de existência”.

Tal associação exemplifica alguns elementos estruturadores da produção de alimentos na comunidade quilombola de África, saberes e fazeres que se dão numa contiguidade espacial em movimentos diários casa-roça, roça-retiro de fabricação de farinha, gerando alimentação cotidiana principalmente baseada na autoconsumo de produtos cultivados no quilombo. Os frutos dessa economia espacial destinam-se sobretudo ao consumo da unidade familiar, mantendo-se uma cadeia local de abastecimento do lugar (Figuras 1 e 2) que segue uma lógica de produção em pequena escala e com técnicas de cultivo e manejo da terra que permitem gerar pequenos excedentes comercializáveis.

**Figuras – (1) Roça e Caminho; (2) Retiro de fabricação de farinha.**



**Fonte:** Trabalho de Campo em outubro de 2019.

O modo de vida não se reproduz apenas com esse abastecimento interno, como “[...] um agir simbólico não regulado por cálculo e compreende formas afetivas, emotivas, rituais, determinadas pelos modelos gerais de significação e de representação” (SANTOS, 2009, p. 75). Ele está articulado ao comércio local simples, por exemplo, quando o alimento está garantido pela colheita da mandioca e há excedente de produção, permitindo manter interação espacial com áreas mais distantes como as feiras no centro da cidade de Moju (PA) e Abaetetuba (PA).

Os produtos são distribuídos através do ramal e pequenos igarapés. Estas vias de circulação ajudam o lugar a reforçar sua relação entre espaço de trabalho, produção e

consumo fortalecendo laços de solidariedade orgânica, em que a “[...] solidariedade característica da região ocorria, quase que exclusivamente, em função dos arranjos locais (SANTOS, 2009, p. 246).

Na comunidade de Laranjituba a configuração espacial singulariza-se por casas de madeira do quilombo revelam laços identitários com o lugar. Conforme o relato do entrevistado 2, “na comunidade que a gente vive, muita coisa a gente herdou de pai, mãe, avô e avó, inclusive o costume de fazer casa de madeira perto um do outro” (Entrevista realizada em 2019).

O arranjo espacial é marcado por um retiro de farinha e um pequeno trapiche. Estas formas espaciais traduzem um momento em que “a sociedade local era, ao mesmo tempo, criadora das técnicas utilizadas, comandante dos tempos sociais e dos limites de sua utilização” (SANTOS, 2009, p. 236). As formas associam vida e trabalho, condicionam a reprodução do modo de vida, possibilitando a realização de um feixe de interações espaciais que as famílias mantêm com terra de trabalho e com o rio Caeté.

Tais formas desempenham um papel central na organização espacial dos lugares. Elas são elementos do modo de vida, presentes no trabalho coletivo de subsistência e no pequeno comércio de produtos provenientes das roças e do extrativismo vegetal. Portanto, expressam um modo de produzir, de alimentar, de organizar as casas, os caminhos como estratégias de apropriação dos recursos naturais; em suma, um arranjo espacial que vai ganhando peculiaridade pelo uso de técnicas muito específicas.

Esses aspectos do lugar têm força explicativa limitada. Ainda que lógicas endógenas sejam importantes na compreensão do lugar, compreende-se que “[...] na história da Amazônia o contexto internacional tem tido peso mais significativo e mais constante através dos séculos” (Becker (2009, p. 202). Deste ponto de vista, a “ideologia de fronteira” nos planos e programas que sustentam a construção da ferrovia atua no imaginário, tornando o lugar receptivo à expansão do capital sobre áreas quilombolas. Assim, “[...] a Amazônia constitui uma fronteira-*múndi*, [...] um espaço de grande valor estratégico para a economia-mundo – desde a sua formação até agora –, o que explica a constante interferência de forças externas na região [...]” (BECKER, 2009, p. 202).

Impõe-se ao lugar uma lógica global para validar um discurso receptivo aos vetores da dinâmica mundial. É nesses termos que o lugar passa a conviver de forma tensa

e conflituosa com os vetores da fronteira-*múndi*, conforme se pode notar no relato do entrevistado 3,

Esse projeto veio para nos empurrar goela abaixo aquilo que nós não queremos. Ele vem com algumas farsas e acabam nos atrapalhando. A empresa oferece 2.400 vagas de emprego que não atende nem o desemprego local, imagine o fluxo migratório que vem para a cidade, hein? Uma cidade que não tem como receber nem a sua própria população, como vai ter que receber migração? Com a gente passa por uma situação de desemprego grande, quem trabalha na terra não consegue perceber como é que isso funciona, por isso são iludidos por essa proposta. Se essa ferrovia passar aqui perto do quilombo, se acha que tá ruim, imagine quando passar. Vamos ser impactados e infelizmente vai sofrer esse processo (Entrevista realizada em 2019).

O relato indica como o discurso de geração de emprego atua no imaginário espacial, disseminado pelos meios de comunicação que “[...] contribuem para a formação ou transformação da visão de mundo do público, refletem os interesses e anseios de determinados grupos sociais” (BUENO, 2002, p. 101). Desse modo, a reprodução do modo de vida do lugar e seu entendimento são impactados por processos provenientes da escala mundial, o que mostra a dinâmica do lugar associada e inserida na totalidade, o que conduz “[...] à constatação de que o estudo das partes e dos processos isolados não é suficiente [...]” (KOSIK, 1976, p. 38). Deve-se, portanto, considerar a interdependência entre os processos espaciais, uma vez que a exaltação do projeto ferroviário como vetor de desenvolvimento é um mecanismo discursivo do padrão de crescimento da exportação agromineral para alimentar o mercado global. Sendo assim, impõem-se:

uma ordem espacial vinculada a uma prática e uma concepção de espaço global, racional, logística, de interesses gerais, estratégicos, representadas pela tecnoestrutura estatal, contraditória à prática e concepção de espaço local, de interesses privados e objetivos particulares dos agentes da produção do espaço (BECKER, 1988, p. 66).

Massey (2000, p. 177) traz uma indagação central, “como, diante de todo esse movimento e de toda essa mistura, podemos manter algum sentido de um lugar local e de sua particularidade?” Entende-se que o modo de vida é marcado pela pressão externa dos discursos que procuram ajustá-lo à proposta de arrumação do espaço à lógica de fronteira agromineral. Isso muda o lugar de tal forma que a lógica que preside a sua dinâmica passa a ser explicada pelo que ocorre na escala global, visto que “a noção (idealizada) de uma época em que eram (supostamente) habitados por comunidades coerentes e homogêneas é contraposta à fragmentação e à ruptura atuais” (Ibidem. p. 177-178).

A ameaça ao lugar é percebida como o risco de fragmentação e ruptura do modo de vida, como aparece no relatado do entrevistado 4,

Os nossos pais estão aqui, os nossos filhos estão aqui. E que espaço será deixado para essa gente? Porque depois que esse trem passar perto, ninguém vai dormir mais, ninguém vai viver mais. Pode conhecer mais sobre a ferrovia e dizer mais sobre ela, estar mais por dentro. Precisamos ir pra rua, precisamos gritar, precisamos enviar documentos e enviar para as entidades, precisamos nos organizar, vamos chamar as comunidades para trabalhar juntos, porque somos todos nós que vão ser atingidos, dentro ou fora do território, por isso cabe a nós lutar (Entrevista realizada em 2016).

Este relato é ilustrativo daquilo que compreendemos como modo de vida constituído por múltiplas determinações de uma ordem espacial complexa e que ajuda a entender o fenômeno da totalidade, posto que “o debate sobre o lugar não se fundamenta na experiência e sentimentos dos indivíduos em relação ao espaço vivido, mas se constitui no par dialético entre o local e o global” (NAHUM, FERREIRA, 2015, p. 519). Nota-se isso pela influência que a “ideologia de fronteira” exerce sobre o direcionamento do processo de configuração do espaço no quilombo.

No relato, atenta-se para a ameaça trazida com construção da ferrovia, já que o fascínio pelo moderno adormece as mentes, pois tal como o espetáculo “apresenta-se ao mesmo tempo como a própria sociedade, como uma parte da sociedade, e como instrumento de unificação” (DEBORD, 2005, p. 8). O projeto de ligação ferroviária advoga um papel preponderante na organização do espaço como área ao ressaltar a perspectiva de harmonia com o lugar. Mas oculta a ameaça de ruptura e de fragmentação do modo de vida, tal como relata o entrevistado 4,

Eu falo dessa falta de informação aqui no território, dentro das comunidades para os quilombolas, das audiências prévias, então, pouco se sabe sobre esses impactos que essa ferrovia vem trazer, mas a gente sabe muito bem que é muito preocupante, que vai afetar as comunidades. Essa de impacto direto ou indireto, isso não importa, vai afetar nossos igarapés, as nossas áreas pra plantar, tudo vai levar de nós e não temos a noção exata dos impactos que vão ser causados na nossa área. O que essa ferrovia vai levar mais de nós? Não temos a mínima noção. Precisamos abrir nossos olhos, acordar aquele que ainda dorme, convidar o povo para participar (Entrevista realizada em 2019).

O relato destaca o incômodo da desinformação a respeito das implicações da ferrovia, aspectos inerentes a concepção técnico-burocrático e estatal de espaço como área a receber investimentos para um setor chave nas exportações da Amazônia, o agromineral, ignorando os modos de vida. Neste sentido lembra SILVA *et al* (2017, p. 17), que “o debate que associa mineração ao desenvolvimento [...] se esgotou mais rápido que as jazidas e se mostrou uma ideologia que omite os dois elementos que devem ser colocados na centralidade: o controle do território e a democratização da riqueza

mineral”, o que potencializa as tensões no plano da representação da organização espacial.

Promove-se no imaginário do lugar o avanço de uma perspectiva de arranjo do espaço com base na exploração agromineral, como se não fosse mais importante que roça, trapiche, retiro de farinha e caminhos para a reprodução do modo de vida, reproduz-se a ideia de que esse lugar não pode mais ser pensado fora da dependência técnica da ferrovia. Em outro relato do entrevistado 6, essa perspectiva preocupa:

Aqui a gente não consegue perceber por que ainda não tá implantado, me deu medo porque as nossas organizações não conseguem saber o que gente grande está conversando lá, não repassam nada para a gente aqui no território que fica esmagado. Então, a preocupação não é só minha, é dos meus filhos e dos meus netos (Entrevista realizada em 2019).

No relato prevalece a inquietação com a ameaça de desestruturação do modo de vida, sobretudo com a projeção no espaço da necessidade de construir a ferrovia e inserir no imaginário quilombola as vantagens de um saber e fazer diferentes do processo de trabalho coletivo. Os discursos são lançados e passaram a ocultar os interesses nas atividades minerais de grande porte nessa fração Amazônia. Trata-se de um conteúdo profundamente ideológico, semelhante à ideia presente em Chauí (2008),

A ideologia é um conjunto lógico, sistemático e coerente de representações (ideias e valores) e de normas ou regras (de conduta) que indicam e prescrevem aos membros da sociedade o que devem pensar e como devem pensar, o que devem valorizar e como devem valorizar, o que devem sentir e como devem sentir, o que devem fazer e como devem fazer [...] (CHAUI, 2008, p. 108-109).

A produção das ideias trabalha em favor da subsunção do lugar à dinâmica de acumulação e tem o suporte técnico de natureza desigual, isto é, “não se trata de *introduzir* nada na vida dessas populações, mas de *tirar-lhe* o que tem de vital para a sua sobrevivência, não só econômica: terras e territórios, meios e condição de existência material, social, cultural e política” (MARTINS, 1993, p. 63, grifos dos autores), como podemos constatar no relato do entrevistado 7,

Algum tempo já vinha se falando que ia passa essa ferrovia por perto do território e se a gente ficar frágil, pode vir as consequências e pode ser mais rápido do que a gente pensava e muitas vezes pode até pensar que era uma falácia, que nunca ia acontecer isso. Eu fico preocupado agora com a extensão de terras que vai abranger essa linha da ferrovia que é quilômetros de cada lado dessa ferrovia, então vai acabar com o nosso território, vai até pegar a cidade do Moju, então me dá uma preocupação muito grande, por isso eu fico pensando como a gente pode frear essa questão da ferrovia? Eu já escutei muito

---

por aí que não tem como, porque já está tudo alinhado e só uma canetada que tá faltando pra que o trabalho seja colocado em prática (Entrevista em 2019).

O relato traz também um aspecto que é a “[...] história particular de cada lugar se desenvolvendo ou melhor se realizando em função de uma cultura/tradição/língua/hábitos que lhe são próprios, construídos ao longo da história [...]” (CARLOS, 2007, p. 17), quando se pensava que a ferrovia nunca poderia interferir em sua dinâmica. No entanto, “o lugar se redefine pelo estabelecimento e/ou aprofundamento de suas relações numa rede de lugares” (NAHUM, FERREIRA, 2015, p. 519), sendo a “ideologia de fronteira” um vetor discursivo capaz de interferir na configuração espacial do lugar.

Os planos e programas desenharam um arranjo espacial que se confronta com a organização preexistente do lugar, o que provoca tensões e disputas no plano da representação do espaço, daí “o que se tende a produzir é uma paisagem geográfica sem alma, racionalizada, contra a qual as populações se revoltam periodicamente” (HARVEY, 2016, p. 148). Isso demonstra que a dimensão espacial do lugar está inserida na totalidade dos processos, que a morfologia do lugar sofre as pressões, é aí que “as palavras sonham tornarem-se coisas; os discursos são o deve ser, constituem um tipo de vontade de verdade” (NAHUM, 2011, p. 28), uma forma de subjugar os lugares.

### **Considerações finais**

Procuramos fazer uma leitura geográfica de como a “ideologia de fronteira” interfere na proposta de configuração espacial do lugar e ameaça o modo de vida numa fração do território Amazônico. Três elementos discursivos dessa ideologia serviram de mote para inventar a Amazônia e torná-la virtuosa aos investidores: as virtudes do corredor de exportação, o discurso de preservação ambiental e a melhoria de renda.

Focamos o arranjo espacial de duas comunidades, África (Mapa 2) e Laranjituba (Mapa 3). A primeira mostrou seu agrupamento de residências condicionado pelo ramal Caeté e seus moradores encontraram-se unidos por intensos laços familiares. Outras formas espaciais se distanciaram dele – mas não se desvincularam – para abrigar roças e retiros de farinha. A nucleação em torno do ramal também se apresentou formada por campo de futebol, escola, barracão de cerâmica e barracão da associação.

A segunda comunidade também concentrou a maior parte das residências nas bordas do ramal e seus habitantes estão umbilicalmente unidos por fortes laços de

parentesco familiar. A nucleação seguiu marcada pela presença da igreja, do sistema de abastecimento de água, do campo de futebol, da escola e do barracão da associação. O Algumas formas avançaram para a área florestal, como foram os casos das roças, dos retiros de farinha e de poucas residências, todas mantendo relações com o ramal.

O modo de vida quilombola se manifestou pela morfologia do lugar, a partir do arranjo das formas presente nas casas, roças, caminhos, igarapés, retiros de fabricação de farinha, pequenos trapiches, igrejas, campos de futebol, pasto comunitário, barracão de artesanato, barracão da associação e sistema de abastecimento de água. Suas práticas resultaram num arranjo e numa dinâmica espacial que procurou estruturar o espaço para assegurar o acesso aos recursos naturais resultantes do extrativismo, dos solos agricultáveis, da floresta e do igarapé para a reprodução de seu modo de vida.

Estabeleceu-se no quilombo um processo de reprodução da existência pela criação de espaços de moradia, de trabalho, de cultura, de decisão política como forma de garantir seu modo de vida. Essas práticas se tornaram marcantes no quilombo, sobretudo aquelas baseada no cultivo de mandioca nas roças, na criação do búfalo para tração animal, na produção de farinha a partir dos retiros, na produção de panelas de barro e na pesca no igarapé, mantendo sua vivência até o momento presente.

Notamos que existe um atributo representado por uma grande área de floresta nativa, o que sugeriu práticas que associaram as atividades agrícolas, extrativistas e de criação com uso sustentável de recursos da mata. Isso possibilitou entender sua dinâmica espacial cotidiana preocupada com os cuidados no trato com a natureza. As experiências agrícolas nas roças demonstraram práticas de valorização de um produto como a mandioca, da qual derivou bolos servidos nas festas religiosas.

O quilombo apresentou um arranjo espacial orientado para as atividades cotidianas do seu modo de vida, isto é, a área habitada ao longo do ramal Caeté dialoga com a escola, com o trabalho nas roças, com os retiros de farinha, com o pasto comunitário, com o igarapé, com o barracão de cerâmica, com o barracão da associação e com as igrejas e suas festividades religiosas. Essas interações espaciais são tecidas pelo modo de vida, que sustenta as estreitas relações entre as diferentes formas espaciais.

Esse era um sentido restrito de lugar, de uma solidariedade local perturbada recentemente pelos discursos de modernização contidos na “ideologia de fronteira” dos planos e programas que lançaram a proposta de construção da ferrovia e impuseram a

metamorfose de um modo de vida a se acomodar à dinâmica de modernização espacial, cujo sentido é orientado por agentes planejadores estatais e privados da mineração.

A fragmentação e a ruptura da solidariedade local do quilombo de África e Laranjituba chegaram pela via do discurso das oportunidades iguais, buscando se instalar no imaginário do lugar. É o estranho tentando se familiarizar, tornar-se parte do cotidiano, revestir-se de um caráter acolhedor, pois apresenta-se um arranjo espacial para demonstrar que seus interesses beneficiaram o lugar.

O quilombo se vê confrontado pela projeção de um moderno arranjo territorial e seu modo de vida já sofre com os efeitos relacionados ao avanço dos discursos modernizadores que perturbam as interações locais constituídas pela dinâmica das formas espaciais, animadas pelo modo de vida com suas formas de ocupação do solo pelas moradias, pelo trabalho agrícola nas roças, pelas festividades religiosas nas igrejas, pelas organização política nos barracões da associação, pela cultura de fabricação de painéis de barro no barracão da cerâmica, importantes elementos do cotidiano das comunidades.

Isso quer dizer que as pressões advindas dos discursos modernizantes da “ideologia de fronteira” avançam com a difusão de projetos de logística de transporte para a Amazônia, agravando o nível de preocupações cujos efeitos se fazem sentir no modo de vida das populações de comunidades do quilombo aqui exposto, que se sentem ameaçadas de terem suas vivências cotidianas modificadas com o início de um novo ciclo de exploração mineral.

Com o anúncio da ferrovia, projetos de mineração foram ativados próximos ao quilombo e grandes empresas veem sua atuação potencializada pelo corredor de exportação que será gerado na região. Essas empresas, que fazem parte de grandes grupos econômicos estrangeiros do setor minerário, e o governo chinês funcionam como grandes financiadores do empreendimento e atuam numa área de grande riqueza ecológica, de biodiversidade e de importante presença de populações quilombolas.

Nessas circunstâncias, compreendemos que o anúncio da ferrovia aponta como tendência o aumento dos pedidos de autorizações de pesquisas e licenciamentos, que podem testemunhar o avanço da mineração, a exemplo da exploração de areia, que geralmente ocorre próximo ao leito de rios, como se pode visualizar na área de mineração 2 (ver mapa1), perto do rio caeté, onde se encontram matas ciliares, podendo afetar recursos hídricos e inviabilizar o uso de terras destinadas ao cultivo em locais de roças.

Em vista disso, deve-se levar em conta o mapeamento participativo, um meio que pode ajudar a mitigar os impactos, visto que são úteis no diagnóstico local para a demarcação e regularização fundiária, identificação das áreas de caça, pesca, criação de animais, atividades extrativistas, roças, igarapés, cemitérios, núcleos residenciais, caminhos, ramais, entre outros.

Como a reprodução do capital se realiza de forma desigual, as diferenças de interesses entre o local e o global ganham um caráter marcadamente de “ideologia de fronteira”. É por isso que o conteúdo dos planos e programas se ocupa mais intensamente de ocultar as contradições e, com isso, viabilizar a proposta de configuração espacial do lugar como um corredor de exportação de *commodities* com um caráter mais democrático.

A dimensão geográfica adquire relevância na explicação das razões em que o discurso busca afirmar um padrão de arranjo espacial para viabilizar a apropriação territorial dos recursos, sendo a “ideologia de fronteira” um meio que prepara o imaginário geográficos do lugar para acolher formas outras de propriedade, de relações de produção, de objetos geográficos e de sistemas técnicos. Por tudo isso, a tendência é que a configuração do lugar seja alterada e suas relações com o mundo sejam alargadas.

## REFERÊNCIAS

ALTVATER, Elmar. **O fim do capitalismo como o conhecemos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

BECKER, Bertha K. Significância contemporânea da fronteira: Uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia brasileira. In AUBERTIN, C (ed.). **Fronteiras 1988**. Brasília: Universidade de Brasília (UNB)/ ORSTOM, 1988. p. 60-89.

BECKER, Bertha K. Por que a participação tardia da Amazônia na formação econômica do Brasil? In: ARAÚJO, T. P. de; VIANNA, S. T. W.; MACAMBIRA, J. **50 Anos de Formação Econômica do Brasil: ensaios sobre a obra clássica de Celso Furtado**. Rio de Janeiro: IPEA, 2009.

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

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNL T**: relatório final. Brasília, DF, 2012a. Disponível em: <http://transportes.gov.br/images/2014/11/PNL T/2011.pdf>. Acesso em: 12 out. 2020.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). **Relatório Final, Volume 1 – Relatório do Estudo**, abril, 2012b. disponível em: <https://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/estudos-de-viabilidade-evtea>. Acesso em: 01 nov. 2020.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). **Relatório Final, Volume 5 - Resumo Executivo**. Rev.02, abril, 2012c. disponível em: <https://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/estudos-de-viabilidade-evtea>. Acesso em: 01 nov. 2020.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). **Relatório Final, Volume 2.2 – Estudos de Mercado**, abril, 2012d. disponível em: <https://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/estudos-de-viabilidade-evtea>. Acesso em: 01 nov. 2020.

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Programa de Investimentos em Logística**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: < <http://www.logisticabrasil.gov.br>. Acesso em: 5 out. 2015.

BUENO, Magali Franco. **O imaginário brasileiro sobre a Amazônia**: uma leitura por meio dos discursos dos viajantes, do Estado, dos livros didáticos de Geografia e da mídia impressa. 2002. 187f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo/SP, 2002.

BUENO, Magali Franco. Natureza como Representação da Amazônia. **Espaço e Cultura**, [S.l.], n. 23, p. 77-86, ago. 2008. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/3524>. Acesso em: 12 out. 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Lugar no/do Mundo**. São Paulo, FFLCH, 2007.

CASTRO, Edna. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, Willi; CASTRO, Edna; VEJMELKA, Marcel. **Amazônia: região universal e teatro do mundo**. São Paulo, Globo, 2010.

CHAUÍ, Marilena de Souza. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Lisboa: Edições Antipáticas, 2005.

FIESP. Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. **Impactos Sociais e econômicos da regulamentação CONAMA sobre intervenção em APP sobre o setor de agregados e argilas**. Mineração, geologia e Meio Ambiente. 2006. 95p. disponível em: [https://www.fiesp.com.br/?s=argila&submit=Buscar&submit\\_searchform=e8b20cb12d&\\_wp\\_http\\_referer=%2F](https://www.fiesp.com.br/?s=argila&submit=Buscar&submit_searchform=e8b20cb12d&_wp_http_referer=%2F). Acesso em: 26 jan. 2021.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

IBRAM. Instituto Brasileiro de Mineração. **Informações e análises da economia mineral brasileira**. 6ª Edição. 2011. p. 1-28. Disponível em: <http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00001669.pdf>. Acesso em: 26 jan. 2021.

KOSIK, Karel. **Dialética do Concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

MARTINS, José de Souza. **A chegada do estranho**. São Paulo: Hucitec, 1993

MASCARENHAS, Carlos Alberto de Souza **Entre o vivido e o concebido: dimensões da produção do espaço numa comunidade quilombola**. 2018. 95 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade de Federal do Pará (UFPA), Belém/PA, 2018.

MASSEY, Doreen. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, Antonio A. (org.). **O espaço da diferença**. Campinas, Papirus, 2000. 304p.

MAUSS, Marcel. Morfologia Social, Ensaio sobre as variações sazonais das sociedades esquimós. In: MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: CosacNaify, 2003.

NAHUM, João Santos. Região, discurso e representação: a Amazônia nos planos de desenvolvimento. **Boletim de Geografia**, v. 29, n. 2, p. 17-31, 20 abr. 2011. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/11001>. Acesso em: 12 out. 2020.

NAHUM, João Santos; FERREIRA, Denison da Silva. Entre o vivido e o relacional: interpretações geográficas do lugar. **Boletim Gaúcho de Geografia**. v. 42, n.2, maio de 2015. pp. 513-529. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/47365>. Acesso em: 12 dez. 2020.

NAHUM, João Santos. Notas sobre a formação territorial da Amazônia Paraense: do meio natural ao meio técnico. In: SILVA, Christian Nunes; PAULA, Cristiano Quaresma de; SILVA, João Márcio Palheta (Orgs). **Produção Espacial e Dinâmicas Socioambientais no Brasil Setentrional**. Belém: GAPTA/UFPA, 2019. pp. 23-42.

NAHUM, João Santos; FERREIRA, Denison da Silva. Entre as margens dos rios e as marchas da história: espaço e sociedade ribeirinha na Amazônia. **Percurso**, v. 20, n. 43. Santa Catarina: UDESC, maio/ago. 2019. Disponível em: <http://www.revistas.udesc.br/index.php/percursos/article/view/1984724620422019039>. Acesso em: 02 jun. 2020.

NASCIMENTO, Waldenize Manoelina do. Planejamento básico para recuperação de área degradada em ambiente urbano. **Espacio y Desarrollo**. N.19, 2007. Disponível em: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/espacioydesarrollo/article/view/10641/11112>. Acesso em: 27 nov. 2019.

OLIVEIRA FILHO, João Pacheco. O caboclo e o brabo: notas sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica do século XIX. In: SILVEIRA, E. (Org.). **Encontros com a civilização brasileira**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979. p. 101-140. (n. 11). Disponível em: [http://jpoantropologia.com/pdfs/CL\\_PT\\_1979\\_01.pdf](http://jpoantropologia.com/pdfs/CL_PT_1979_01.pdf). Acessado em: 13/06/2017.

POULANTZAS, Nicos. **Poder político e classes sociais**. São Paulo: Editora da Unicamp, 2019.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp. 2009. 384 p.

SERRES, Michel. **O mal limpo: poluir para se apropriar**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SILVA, João Márcio Palheta da. *et al.* Conflitos pelo uso do território na Amazônia mineral. **Mercator** - Revista de Geografia da UFC [en linea]. 2017, 16(9), 1-18. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/issue/view/RM16>. Acesso em: 09 dez. 2020.

SUZUKI, Júlio Cesar. **De povoado a cidade, a transição do rural ao urbano em Rondonópolis**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo - USP, São Paulo, 1996. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/317698365\\_De\\_povoado\\_a\\_cidade\\_a\\_transicao\\_do\\_rural\\_ao\\_urbano\\_em\\_Rondonopolis/link/594986810f7e9b0d852308f9/download](https://www.researchgate.net/publication/317698365_De_povoado_a_cidade_a_transicao_do_rural_ao_urbano_em_Rondonopolis/link/594986810f7e9b0d852308f9/download). Acesso em: 15 out. 2021.

Recebido em 20/12/2021. Aceito para publicação em 21/03/2022.
--