

DA PRODUÇÃO DOS ESPAÇOS LOGÍSTICOS AS RESISTÊNCIAS DOS POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS NA AMAZÔNIA: OS MEGAEMPREENDIMENTOS CONCEBIDOS PARA O RIO TOCANTINS, ESTADO DO PARÁ.

Thiago Alan Guedes Sabino¹

RESUMO

Este artigo tem por objetivo analisar o processo de produção de espaços logísticos na calha do rio Tocantins, no trecho entre Marabá e Barcarena- PA, analisando em que sentido as ações hegemônicas das empresas e do Estado corroboram, em sentido contrário, reações contra hegemônicas de luta e estratégias de resistências dos povos e comunidades tradicionais localizados nesse percurso do rio (ribeirinhos, quilombolas, indígenas, camponeses, etc.) em face desses megaempreendimentos. Nesse sentido, lança-se mão dos conceitos e da teoria do desenvolvimento geográfico desigual, produção do espaço, escala geográfica e resistências socioespaciais. A análise utiliza o método dialético que busca compreender que a expansão do capital na fronteira amazônica, em especial, da região apresentada, não ocorre sem a reação de lutas e resistências engendradas pelos povos e comunidades tradicionais, frente a estes grandes empreendimentos logístico. Por fim, na última parte é apresentada a síntese dos projetos concebidos para esta região da calha do rio Tocantins, e algumas ações que evidenciam em estratégias de resistências das populações tradicionais, a propósito dos efeitos sucedidos sobre os povos da região amazônica e a sociobiodiversidade.

PALAVRAS – CHAVES: Produção de espaço logístico, Resistências socioespaciais, Amazônia, Rio Tocantins.

INTRODUÇÃO

A década de 1990 em diante, foi configurada por um contexto político-econômico de abertura econômica para o capital privado internacional, induzindo alterações e novos elementos organizacionais nas infraestruturas logísticas do território brasileiro, sobretudo por meio das concessões, privatizações e arrendamentos. O Brasil inseriu-se cada vez mais ao sistema produtivo global, enquanto um produtor de *commodities*, e a região amazônica ganhou um papel cada vez mais importante enquanto exportadora de produtos primários e de baixo valor agregado.

¹ Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará (PPGEO/UEPA), email: thiagoalan2000@yahoo.com.br

Para potencializar o novo papel desempenhado pela economia brasileira, o Estado, à época, concebeu o Plano Plurianual “Brasil em Ação” (PPA 1996-1999), que dentre outras propostas, destaca-se à implantação dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, cujo objetivo era a conexão de um agrupamento de projetos de infraestrutura em uma determinada região, proporcionando a modernização e a ampliação dos fluxos de circulação de mercadorias no país, e por consequência, possibilitando a abertura de novas fronteiras de investimentos ao capital internacional para ampliar as exportações do Brasil no curto prazo (BARAT, 2011).

Nessa lógica, os eixos de integração funcionariam muito mais como corredores-fronteira, ilustrando um efeito túnel, ligando as regiões de produção com as de exportação, atravessando territórios específicos de povos indígenas, comunidades quilombolas, comunidades ribeirinhas e de pescadores, camponeses, aglomerados rurais, dentre outros, e provocando rupturas nos modos de viver, tensões e conflitos socioterritoriais. (COELHO, 2008).

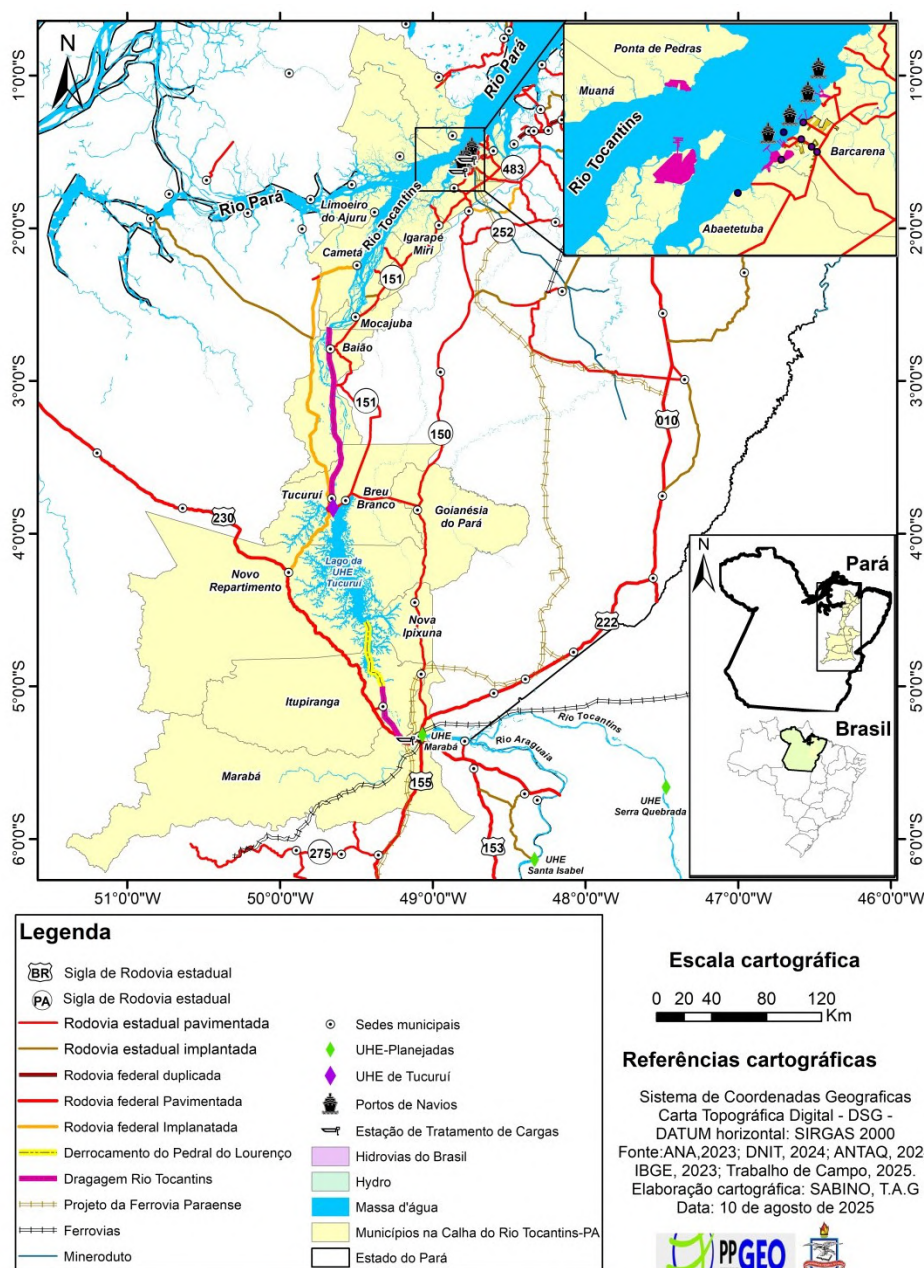
Não obstante, a Amazônia ainda é concebida enquanto região de fronteira econômica que ainda não teve seus recursos naturais inteiramente explorados pelo modelo capitalista. Segue-se ainda a lógica de acumulação primitiva permanente com novas formas de acumulação por despossessão/espoliação dos recursos, que incluem expropriações, violações de direitos territoriais, étnicos e identitários dos sujeitos sociais, materializados através de territorialidades específicas (BRANDÃO, 2012).

Esse processo contínuo de acumulação primitiva se expressa através do desenvolvimento geográfico desigual, produto do capitalismo, que assume uma expressão espacial seletiva, concentradora de riquezas, privilégios e poderes em alguns lugares em detrimento de outros, cujo objetivo é realizar ajustes espaciais (produção de espaços, modernização tecnológica, normatização do território) a fim de garantir a aceleração da circulação do capital, materializando assim a acumulação permanente (HARVEY, 2005).

Analizados a partir da dialética, o trabalho tem por objetivo geral analisar a produção de infraestruturas logísticas no médio curso do rio Tocantins até a sua foz com o Rio Pará, no trecho paraense entre as cidades de Marabá até Barcarena, analisando em que sentido as ações hegemônicas das empresas e do Estado corroboram, em sentido contrário, para reações contra hegemônicas de luta e estratégias de resistências dos povos e comunidades tradicionais (ribeirinhos, quilombolas, indígenas, camponeses, etc.) localizados nesse percurso do rio em face desses megaempreendimentos.

Assim, projetam-se desde o final da década de 1970 infraestruturas de geração de energia elétrica por meio de Usina hidrelétricas, como a UHE de Tucuruí, eclusas, portos, ferrovias, abertura de rodovias, conforme é possível verificar no mapa 01, abaixo, onde destaca alguns projetos em fase de estudo e licenciamento para serem construídos, como o caso da Hidrovia Araguaia-Tocantins, com pedidos de licenças juntos ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) para a dragagem de trechos de bancos de areias e derrocamento de rochas ígneas ao longo do rio Tocantins.

Mapa 1 – Projetos de infraestrutura logística implementados e concebidos para a calha do Rio Tocantins, estado do Pará.



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Destarte, a hostilidade entre essas forças hegemônicas e contra hegemônicas são mais latentes nas regiões de fronteira econômica, sendo a Amazônia uma dessas regiões do globo, e a sub-região da calha do rio Tocantins e entorno, em particular, um espaço geográfico projetado pelo Estado e agentes capitalistas para implantação de novas infraestruturas que potencialize os ajustes espaciais necessários para a acumulação permanente do capitalismo,

Deste modo, os territórios específicos dos povos e comunidades tradicionais tornam-se barreiras espaciais, que sob a lógica hegemônica do Estado e capital, precisam ser superados. No entanto, dialeticamente, o processo acumulativo necessário ao capital, sob anuência do Estado, dá visibilidade a novas resistências e lutas de movimentos sociais, populares e tradicionais, que se colocam contra essas forças hegemônicas que atravessam e se apropriam dos seus territórios e alteraram suas territorialidades.

METODOLOGIA

O trabalho aplica uma abordagem qualitativa, com ênfase na investigação analítica de fontes secundárias, conversas com sujeitos sociais e referenciais teóricos voltados ao desenvolvimento geográfico desigual e as resistências socioespaciais. A proposta metodológica parte da leitura crítica de produções acadêmicas que tratam da produção de infraestruturas logísticas na Amazônia, com especial atenção aos estudos sobre grandes projetos, circulação do capital, e os efeitos sobre os povos e comunidades tradicionais da Amazônia.

A primeira etapa metodológica adotou-se a revisão bibliográfica, de conceitos, teorias e categorias geográficas pertinentes ao processo estudado, os quais se destacam: a teoria do desenvolvimento geográfico desigual; produção do espaço e escala geográfica.

Posteriormente a essa etapa, realizou-se a análise documental, de planos e projetos governamentais, análise de relatórios de instituições públicas e de movimentos sociais acerca dos projetos logísticos e de infraestruturas concebidos e implantados na região que atuam na região. A terceira etapa realizou-se atividades de trabalhos de campo, a fim de realização das observações sistemáticas e realização de conversas com os sujeitos e entidades dos movimentos sociais. Por último, buscou-se a síntese através do mapeamento das áreas de

implantação de grandes projetos logísticos e dos territórios tradicionais que passam está na área de abrangência desses empreendimentos, criando situações de conflitos territoriais.

Destaca-se que este trabalho já solicitou junto ao comitê de ética em pesquisa da plataforma Brasil a autorização para a realização de entrevistas semiestruturadas com os sujeitos sociais.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A dinâmica da produção de espaços logísticos na Amazônia ocorre por meio de dois aspectos: primeiro, que a construção de novas infraestruturas é orientada dentro de uma lógica de ajustes espaciais, a partir da diferenciação espacial que resulta em um desenvolvimento geográfico desigual, na medida em que seleciona os espaços que passarão a ser estratégicos para a lógica de acumulação flexiva do capital. No entanto, tal processo não ocorre sem a oposição dos movimentos e sujeitos sociais, provocando conflitos e tensões de resistência contra esses projetos hegemônicos.

Ou seja, a produção de espaços da logística engendram outro movimento de resistência e visibilidade dos sujeitos sociais, tomando como referencial as suas práticas de vida no território e territorialidades específicas.

Segundo aspecto é a identificação e participação de três agentes envolvidos na produção dos espaços logísticos: O capital, também compreendido pelo mercado privado do setor logístico, que atua por meio de *lobbi* para atender seus interesses econômicos; o Estado, que deveria ser um agente conciliador das tensões e conflitos, mas atua em grande medida como articulador do capital, corroborando para o acirramento dos conflitos socioterritoriais; e por último, os movimentos e sujeitos sociais, que geralmente perpetraram resistência a esses projetos por perceberem a exclusão de qualquer possibilidade ou garantia de continuação das suas práticas de vida cotidiana no território.

Esses processos se fazem presentes na Amazônia há algumas décadas, onde algumas regiões já experimentaram o avanço e pressão estatal para a implantação do grandes projetos de logísticas e geração de energia, destacando-se a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, em Altamira; a implantação do Terminal de Uso Privado da Cargil AS, em Santarém; dentre muitos outros, com mesmo *modos operandis* e eclodindo inúmeros movimentos e atos de lutas e resistências das populações tradicionais.



Não diferente, o recorte espacial da região da calha do rio Tocantins, no seu trecho de Marabá à Barcarena, estado do Pará, passam a representar e atualizar o papel que a Amazônia vem assumindo diante da nova geopolítica da produção e circulação de mercadorias nas escalas nacionais e globais, onde para isso, se faz necessário construir novas infraestruturas de transporte, violando direitos sociais e territoriais de povos e comunidades tradicionais. Assim, as situações de conflitos não são exclusivas da região da calha o Rio Tocantins, porém, torna-se uma síntese de um processo mais geral e abrangente.

A análise dos dados considera três pontos importantes: primeiramente, a compreensão dialética do processo de produção e expansão das infraestruturas logísticas para a Amazônia, que, por meio de forças hegemônicas, produzem grandes objetos de infraestruturas logísticas necessárias para a acumulação permanente do capitalismo, enquanto que movimentos sociais, sujeitos sociais, organizam estratégias de lutas e resistências para a permanência da vida cotidiana nos território, e a nosso ver, tais processos não devem ser analisados separadamente.

O segundo ponto, são o desencadeamento dos conflitos e tensões socioterritoriais sob o prisma do planejamento territorial, engendrados por decisões exógenas a região e aos locais. O terceiro é a importância da análise multiescalar, que conecta os fluxos das commodities, entre o local e o global, porém acarretam a organização das lutas dos sujeitos sociais na escala local e regional.

Destarte, a hostilidade entre essas forças hegemônicas e contra hegemônicas são mais latentes nas regiões de fronteira econômica, sendo a Amazônia uma dessas regiões do globo, e a sub-região da calha do rio Tocantins e entorno, em particular, um espaço geográfico projetado pelo Estado e agentes capitalistas para implantação de novas infraestruturas que potencialize os ajustes espaciais necessários para a acumulação permanente do capitalismo.

Dentre alguns projetos que são projetados para esta porção do espaço amazônico, destacam-se: Hidrovia Araguaia-Tocantins, por meio do derrocamento do Pedral do Lourenço e dragagem dos bancos de areia no rio Tocantins; implantação das Ferrovias Paraense e Norte-Sul; implantação de portos e terminais logísticos de uso privado; implantação e pavimentação de rodovias, etc.

Nesse sentido, entende-se que esses projetos logísticos e as formas de resistências e organizações sociais se materializam na escala regional, e, portanto, a segmentação do recorte espacial do rio Tocantins, no trecho de Marabá até Barcarena (região da sua foz) é estratégico porque os projetos logísticos se interligam, e os impactos que eles provocam não se restringem apenas a poucos territórios (microescala), contudo são acumulativos.

A proposta desse trabalho é analisar o fenômeno integralmente, de forma dialética, e não segmentado em apenas uma das perspectivas acima, pois o processo de viabilização desses projetos logísticos engendram conflitos, resistências e permitem a visibilidade dos sujeitos sociais frente ao planejamento estatal para o território.

Além disso, considerando as escalas espaciais adotadas enquanto análise do objeto de pesquisa e recorte da área de estudo, é possível estabelecer uma relação multiescalar, de acordo com as intencionalidades e a concepção/percepção de espaço de cada agente estudado. No caso dos agentes hegemônicos, o espaço concebido privilegia a relação de fluxos e conexões entre as escalas local e global (aniquilação do espaço pelo tempo; circulação do capital através da produção de espaços; formação do mercado mundial e conexão em redes), conforme é possível verificar o intenso fluxo de navios na região portuária de Vila do Conde, município de Barcarena, que historicamente é ocupada por territórios quilombolas e descendentes de indígenas.

Foto 1 – Intenso fluxo de navios de longo curso fundeados na área do Porto de Vila do Conde, município de Barcarena, estado do Pará.



Fonte: Trabalho de campo, 2025. Autoria própria.

Em contrapartida, os agentes contra hegemônicos, privilegiam a dimensão dos espaços de representação do vivido, que ganham força na escala local (micro) e se solidarizam com outros sujeitos através das mesmas particularidades apresentadas na região (escala intermediária). Na foto 2 é possível, identificar alguns aspectos do cotidiano e dos comuns ainda utilizados pelas populações tradicionais, como forma de organização social e produtiva para a sobrevivência.

No mapa 2 verificar os projetos logísticos sobrepondo aos territórios tradicionais ao longo da região da Calha do Rio Tocantins.

Foto 2 – Populações tradicionais das ilhas de Cametá pescando no rio Tocantins, município localizado na região do projeto da Hidrovia Araguaia – Tocantins.

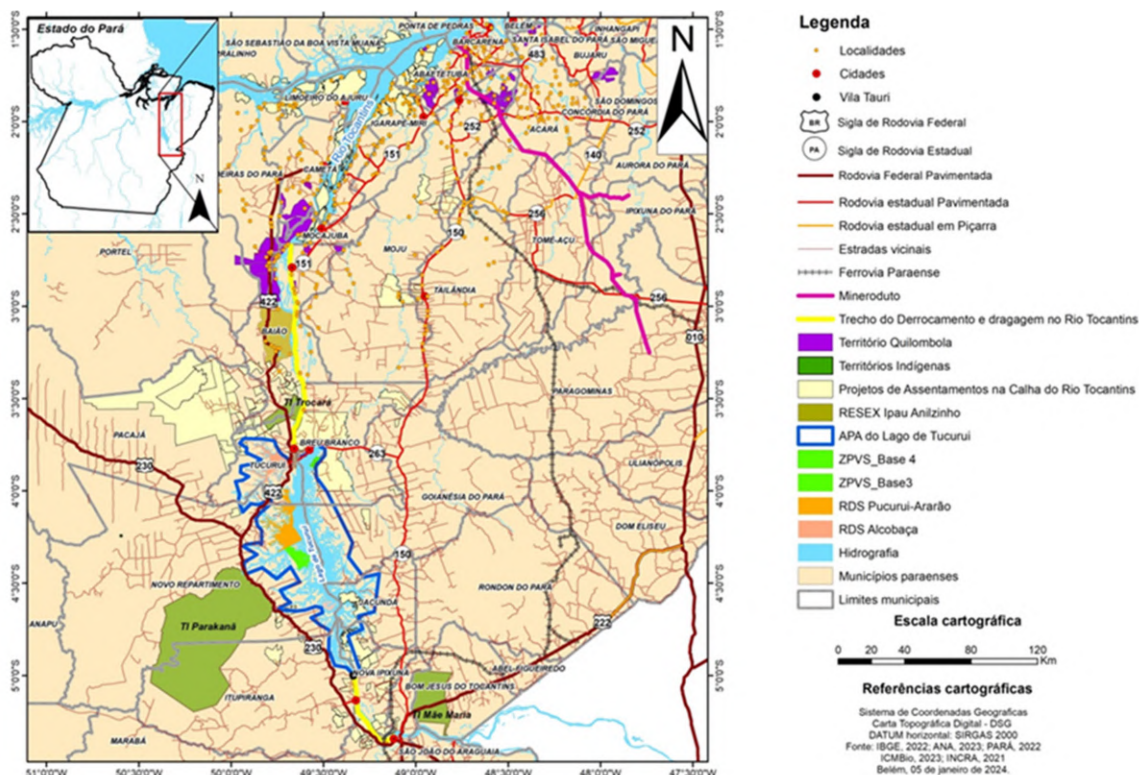


Fonte: Trabalho de campo, 2025. Autoria própria.

Os conflitos territoriais provocadas pela implantação desses grandes projetos são cada vez mais comuns, pois coloca em debate o sentido de território para os atores envolvidos. De um lado, os atores hegemônicos consideram o território enquanto um espaço a ser usado para viabilizar as atividades produtivas que possibilitaram a acumulação do capital. Em contraposição, as populações tradicionais veem o território não somente como recurso, para garantir a sua sobrevivência, mas o conceito ganha um sentido mais amplo, incluindo a apropriação desses atores e o sentimento de pertencimento, dimensões essas na perspectiva imaterial.

Assim, é evidente que ao produzir tais infraestruturas logísticas na região amazônica, esses atores hegemônicos alteram o espaço e a forma de organização social e produtiva das populações tradicionais, onde o território passa ser o centro das disputas e violências, indo desde as invasões de terras aos assassinatos. No mapa 2, é possível identificar os projetos logísticos implantados e concebidos na região sobrepostos aos territórios tradicionais.

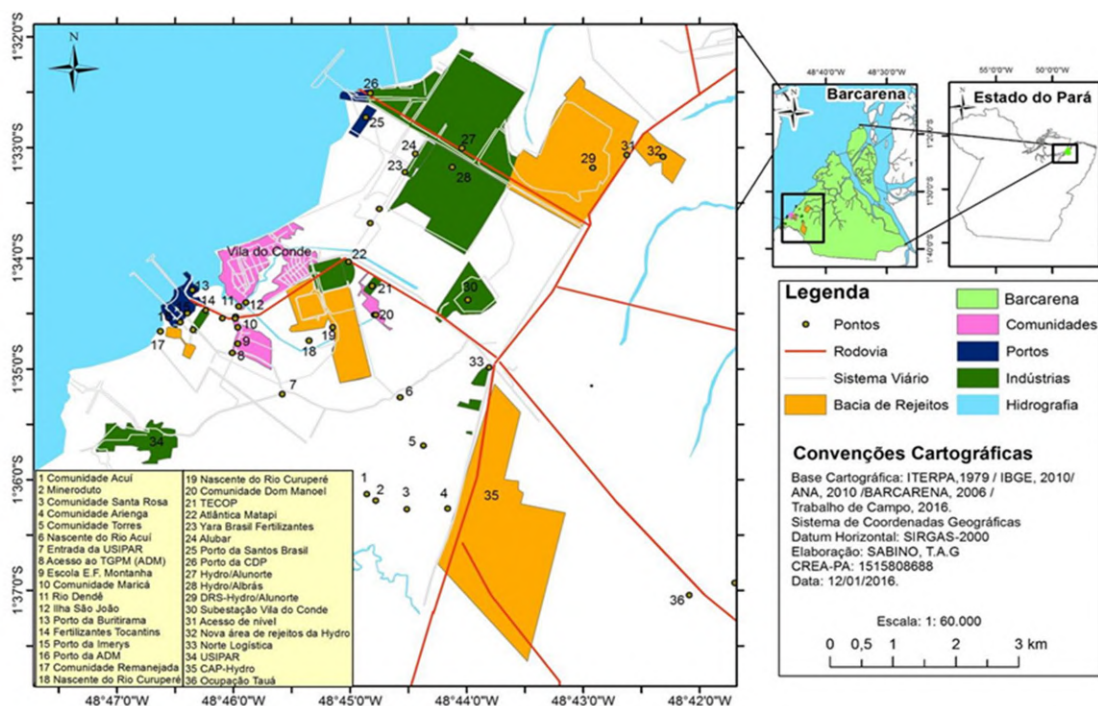
Mapa 2 – Projetos de infraestrutura logística implementados e concebidos sobrepostos aos territórios tradicionais na calha do Rio Tocantins, estado do Pará.



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Para Acevedo Marin (2015) esses projetos de infraestrutura, destacando desde a implantação do complexo do alumínio da Albrás/Alunorte, trouxeram a desestruturação, e foram implantados a força, seja por meio de promessas em acordos que nunca foram cumpridos ou por espoliação, em que o Estado foi o principal agente que garantiu a expansão do capital (ACEVEDO MARIN, 2015). Segundo a autora, esses projetos, causam uma série de impactos sobre os povos tradicionais residentes há bastante tempo e que ainda preservam suas características rurais, morando em sítios e comunidades, mas que, gradativamente, estão sendo pressionados a venderem as suas propriedades em nome do “progresso”, “desenvolvimento”, sendo coagidos moralmente ou por meio da força. Além dos deslocamentos forçados, há também uma série de conflitos socioambientais que tais projetos trazem a reboque, como a exemplo do derramamento de caulim provido da bacia de rejeitos da empresa Imerys Caulim Rio Capim. No mapa 3, é possível verificar as comunidades que estão impactadas na área do Distrito Industrial e do Porto de Vila do Conde, município de Barcarena, estado do Pará.

Mapa 3: Comunidades impactadas pelas empresas do Distrito Industrial de Barcarena.



Fonte: Elaborado pelo autor.

As comunidades e populações tradicionais vem procurando formas de resistir ao avanço das frentes de expansão do capital na região do rio Tocantins. Em Barcarena, os quilombolas-indígenas retornaram aos seus sítios originais e mantem várias estratégias de resistência, seja aquelas silenciosas, que se manifestam pela presença e insubordinação as empresas e órgãos do Governo, ou por meio de atividades culturais e sociais diversas, e mesmo estando enclausuradas pelas empresas, os sujeitos sociais continuam a reproduzir seu modo de vida tradicional, cuja marca principal é a relação com a natureza (MAIA e ACEVEDO MARIN, 2014).

Em Abaetetuba, os ribeirinhos da região das ilhas, denunciaram e resistiram a implantação de um Terminal de Uso Privado (TUP) da empresa Cargil AS, cuja finalidade era construir um porto cuja capacidade para transporte seria de 5 milhões de toneladas de grãos/ano. A estratégia de luta contou com diversas mobilizações, entre elas barqueadas e protestos na cidade e mesmo no rio, fazendo frente aos objetivos de expansão da empresa nessa região, forçando a sua desistência momentânea para a instalação do projeto logístico nesse município e transferindo os investimentos para outro porto público arrendado².

² <https://ispiaparanewsoficial.com.br/tag/terminal-portuario/> acesso em: 12 de outubro de 2025.



Este caso é muito emblemático pois o município de Abaetetuba tornou-se o preterido para a expansão das atividades logísticas da área do porto de Vila do Conde, já que os espaços com acesso a Foz do Rio Tocantins e Baía do Marajó já encontram-se todos apropriados, obrigando as empresas a expandirem-se para o município vizinho, no caso Abaetetuba. Outro aspecto foi a estratégia de enfrentamento e coalizão de diversas comunidades tradicionais e movimentos sociais para resistir ao projeto, que se instalaria em área tradicional da ilha do Xingu Urubueua.

Por outro lado, as novas empresas que estão se instalando na região passaram a entender as estratégias fracassadas da empresa internacional Cargil AS, e começam a avançar sem muitos alardes, inclusive sem utilizar o discurso do convencimento como arma favorável e de legitimação dos empreendimentos. Em recente trabalho de campo realizado no mês de maio de 2025, constatou-se obras de instalação de uma grande área na localidade de Guajará de Beja, em Abaetetuba, onde o Grupo Atem está instalando um TUP para escoamento de grãos e geração de energia sustentável através da queima de resíduos do caroço do açaí, conforme é possível verificar na foto 3.

Foto 3 – Área de instalação do TUP do Grupo Atem para escoamento de grãos e geração de energia com caroços de açaí.



Fonte: Trabalho de campo, 2025. Autoria própria.

As estratégias de lutas sociais e as resistências das populações tradicionais, colocam em cheque esse modelo de desenvolvimento proposto para a Amazônia desde a década de



1960, e cujo discurso não consegue mais convencer os povos do lugar. Como já salientava Arrigui (1998), trata-se de um desenvolvimento ilusório, que não chegará a todos os espaços ou a toda população. Assim, o atual estágio do capitalismo tem como marca estrutural o desenvolvimento desigual e que revela, na sua forma e essência, os processos contraditórios da sociedade e do espaço mundial (SMITH, 1988).

Assim sendo, os movimentos e sujeitos sociais tem um papel contra-hegemonico essencial, que é de geralmente fazem frente a esses projetos por perceberem a exclusão de qualquer possibilidade ou garantia de continuação das suas práticas de vida cotidiana no território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo buscou problematizar a relação entre as estratégias hegemônicas das empresas e as ações governamentais na produção de infraestruturas logísticas no médio curso do Rio Tocantins até a sua foz, no estado do Pará, justificados como “solução” de progresso e desenvolvimento regional para a região, através do escoamento de *commodities* brasileiras. Entretanto, constata-se que estes empreendimentos reproduzem o modelo de desenvolvimento geográfico desigual, que é fragmentado e não consegue provocar a inclusão da maioria da população, quando muitas vezes cria novos conflitos socioambientais com os povos tradicionais residentes nos territórios atravessados por esses projetos logísticos.

A Amazônia de modo geral, e particularmente o recorte espacial do rio Tocantins no trecho de Marabá até Barcarena, no estado do Pará, fruto de análise nesse artigo, correspondem ainda como fronteira do capitalismo na América do Sul. Essa expansão do capital para a região Amazônica, não ocorreu em um tempo linear e harmoniosamente. Tal expansão se apresenta por meio de histórias de destruição da natureza, mas também de resistência dos povos da floresta, compostos de ribeirinhos, quilombolas, indígenas, que não se deixam mais enganar pelos discursos de um falso desenvolvimento. A Fronteira certamente não deixará de existir, pois a ambientalização do conflito não desaparecerá.

Trindade Jr. (2006) destaca que as análises e o planejamento para a Amazônia não devem olha-la como um espaço homogêneo e estratégico para a exploração dos seus recursos naturais, ou seja, como um espaço de fronteira e expansão das bases econômicas hegemônicas. Para este autor, os aspectos de análise sobre a Amazônia precisam considerar os seguintes aspectos: o homem, no centro da região e o seu papel na produção social do espaço

amazônico; a intensa relação do amazônida com a natureza, que é incorporada na cultura, na identidade e na organização do modo de vida e relações sociais; a presença e encontro de temporalidades diversas, tanto aquelas que expressam o tempo rápido do capital, quanto aqueles, em sua maioria, que são marcados pelo tempo lento dos povos da floresta, com suas vivências, identidades, sociabilidades, e por fim de resistência as desestruturações impostas pelo capital hegemônico.

Portanto, faz-se necessário um olhar diferenciado sobre a região, por meio das suas potencialidades reveladas nas temporalidades e espacialidades. A Amazônia precisa ser analisada por meio das suas particularidades, incluídas aí as singularidades das várias Amazônias (GONÇALVES, 2019), que vão desde o quadro natural da rica sociobiodiversidade como também na perspectiva cultural, que revelam a região como espaço socialmente produzido pelos povos da floresta.

Palavras-chave: Produção de espaço logístico; Resistências socioespaciais; Amazônia.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, R. E. Civilização de rio, civilização da estrada: transporte na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Papers do Naea**: UFPA, Belém, v.170, nº1, 2004.

_____. **Quilombolas indígenas do Sítio Conceição**: reivindicações identitárias e territoriais (Barcarena-PA). Belém: Editora PNCSA, 2015

ARRIGUI, G. A ilusão do desenvolvimento. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

BARAT, J. Infraestrutura de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, M.R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras expressões, 2011.

BRANDÃO, Carlos. **Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e global**. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

COELHO, Maria Célia Nunes. Commodities minerais e permanência do padrão corredor-fronteira na Amazônia Oriental. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de. **O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2008.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2019.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.



MONIÉ, Frédéric. Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logísticas do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. P.190.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. 250 p.

TRINDADE JUNIOR, S. C. Pensando a Concepção de Amazônia. In: SILVA, José Borzachiello da; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Orgs.). **Panorama da Geografia Brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006, p. 355- 364.