

GUAJARÁ-MIRIM: A PÉROLA DA MADEIRA MAMORÉ

Guajará-Mirim: the bead of Madeira Mamoré

Patrícia de Andrade Marchi¹

Cláudia Conceição Coimbra²

Adnilson de Almeida Silva³

Resumo

O presente trabalho não objetiva fazer uma ampla e densa discussão no que tange a abrangente discussão tempo-espaço-território entre a memória coletiva e individual. Aqui tentamos esmiuçar de modo cauteloso a contribuição de alguns autores para esta discussão, haja visto que este debate permeia o campo de estudo da ciência geográfica que remontam a Humboldt e Ritter, a qual propósito de ligação, ordens de conexão, relações entre homem e natureza.

Palavra-chave: Guajará-Mirim/RO; Madeira Mamoré; Espaço; Território.

Abstract

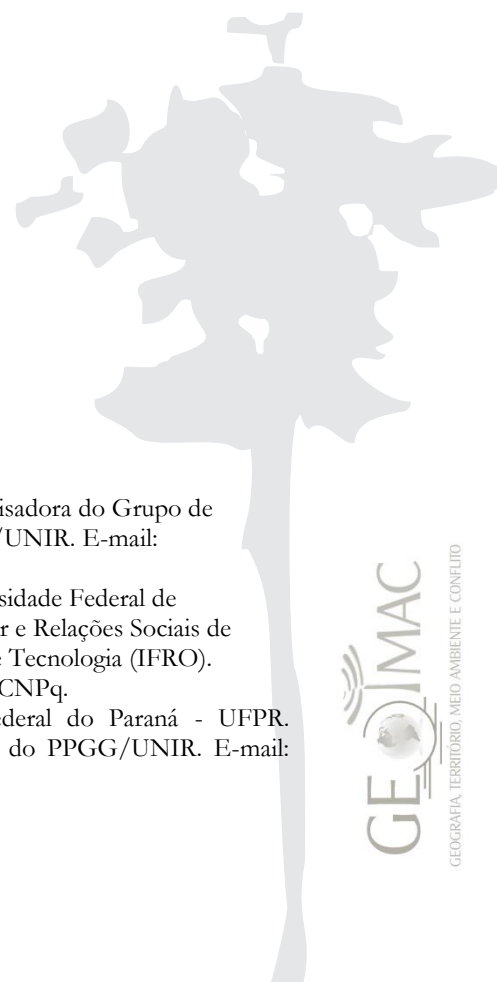
The presente work doesn't aims to make an wide and complex discussion about the embraced discussion of time-space-territory between collective and individual memory. Here we try to scrutinize in a cautious way the contribution of some authors to this discussion, given the fact that this debate permeates the field of study of geographical science that is back to Humboldt and Ritter, binding which purpose, connections orders, relations between man and nature.

Keywords: Guajará-Mirim/RO; Madeira Mamoré; Space; Territory..

¹ Mestranda em Geografia pela Universidade Federal de Rondônia– UNIR. Pesquisadora do Grupo de Estudos e Pesquisas Modos de Vidas e culturas Amazônicas – GEPCULTURA/UNIR. E-mail: patyamarchi@gmail.com.

² Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Fundação Universidade Federal de Rondônia. Pesquisadora do Grupo de Estudos e Pesquisas em Geografia, Mulher e Relações Sociais de Gênero – GEPGÊNERO. Docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFRO). Bolsista do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq.

³ Mestre em Geografia/UNIR. Doutor em Geografia pela Universidade Federal do Paraná - UFPR. Pesquisador do GEPCULTURA. Docente do Departamento de Geografia e do PPGG/UNIR. E-mail: adnilsonn@gmail.com



INTRODUÇÃO

A conquista, colonização e exploração e ocupação da Amazônia Ocidental brasileira remonta dos idos do Antigo Regime com a política exploratória mercantilista em busca das famosas drogas do sertão, a história de exploração e ocupação dos territórios estudados neste trabalho remonta do século XVII, e aqui mencionamos a exploração e ocupação do Vale Madeira e Guaporé atingindo através destes o vale do Mamoré. As fortes tensões entre Portugal e Espanha relacionadas às questões dinásticas (séculos XVII-XVIII) ruptura da União Ibérica, não impediu de despertar visões aos colonizadores que saíram em empreitadas colonial de conquista.

Além de empreendimento econômico exploratório da região, estes exploradores foram seduzidos por narrativas de riquezas, um fabuloso imaginário também os impulsionava. Porém as dificuldades provocadas de toda forma ligadas as decepções nas buscas de riquezas e hostilidade ambiental.

Com o 'boom' da borracha do avanço capitalista do século XIX, (capitalismo Industrial e Financeiro) as práticas imperialistas de países como Estados Unidos, entre outros tiveram como alvo África, Ásia, Oceania e América Latina.

Diante deste contexto temos a abertura da navegação pelo Madeira (antes feita por bolivianos) e a abertura do Amazonas à navegação nacional, e a partir de meados do século XIX o governo Norte-Americano demonstra interesse de seus capitais para Amazônia no setor de navegação. Contudo durante a segunda metade do século XIX o aumento quantitativo do consumo da borracha por países que necessitavam desta matéria-prima em suas indústrias, acrescida da seca que assolou o nordeste brasileiro fez crescer a leva de mão de obra para a Amazônia. Não se pode deixar de mencionar o genocídio provocado pelo contato com não índio devido doenças, exploração destes como mão de obra desde o período colonial perpassando pela exploração do látex, pelas tentativas de construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e sua construção definitiva já no início do século XX e até então estes povos sofrem com o descaso das autoridades diante seus problemas e com preconceitos enraizados na população.

Durante muitos anos a exploração e produção da borracha na Amazônia fomentaram sua riqueza e a vinda de milhares de trabalhadores. Grandes empreendimentos capitalistas se voltaram para esta região, incluindo projeto de construção de uma Ferrovia para escoar o 'ouro da Amazônia' dos seringais da região do vale do Madeira e Mamoré e produção dos vizinhos bolivianos.

Resolvida à questão Acreana (1899-1902) com a assinatura do Tratado de Petrópolis entre Brasil e Bolívia (1903) retoma a discussão de construção da Ferrovia Madeira Mamoré.

Este engenhoso, dispendioso empreendimento tem início com George Church, tanto por necessidades brasileiras e bolivianas, em 1873 é fundada a Madeira Mamoré Railway Co. LTD, obra financiada pelo capital imperialista do século XIX que busca enfrentar e afrontar a selva Amazônica durante a sua construção tentativas após tentativas, Church não consegue vencer a força da floresta. Percival Farquar conhecido como 'dono do Brasil' retoma a construção da Ferrovia em

1907, este ganha à licitação para fazer a obra através s de uma jogatina de poder, pois quem na verdade ganho é o coronel Catambri que repassa a posse do direito de construção a Farquar.

Cercada de lendas, mitos, desastre em sua construção mortandade generalizada, o vultoso empreendimento em plena floresta amazônica desafia os limites humanos, mas não implica medo aos desejos vorazes e incertos dos empreendimentos capitalistas exploratório do homem. E em meio a tantas especulações nasce a obra faraônica em meio à floresta amazônica ocidental brasileira. Assim como sua importância econômica para as cidades, vilas e povoados que surgem a sua margem e o fascínio que causa sua história é tamanha a destruição que a mesma provocou nestas terras longínquas do eixo econômico nacional.

Figura 1 - Trecho da linha férrea da Madeira-Mamoré entre Porto Velho e Guajará-Mirim



Fonte: Lima Machado (1997)

O mapa acima demonstra o trecho da linha férrea a ser construída entre Porto Velho e Guajará-Mirim – Rondônia nasce a imponente Estrada de Ferro Madeira Mamoré, este espaço físico entre as cidades é permeável de muitas análises, aqui nos prendemos a fazer uma análise reflexiva do contexto da Madeira Mamoré na cidade de Guajará-Mirim, ocupando-nos de falas de moradores que vive hoje em torno do trilho, que vivenciaram este período, mas não evidenciamos falas de ex-funcionários da Madeira Mamoré, ou pessoas que enriqueceram diante do processo de exploração do látex ou de comércio relacionado ao período áureo da Madeira Mamoré. Aqui buscamos nos ocupar da população que trabalhava em seu dia a dia com outras atividades e que apreciaram o ‘trem’, como chamam carinhosamente.

GUAJARÁ-MIRIM: A PÉROLA DA MADEIRA MAMORÉ

A cidade de Guajará-Mirim está situada a 331 Km⁴ de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia, ponto final da obra férrea Madeira Mamoré, Guajará-Mirim é uma cidade que guarda lembranças, lendas, mitos e personagens da Madeira Mamoré, alguns em destaque nas produções literárias locais e outros a nível regional. As produções literárias em sua maioria mais guardam em si o caráter informativo de fatos cronológicos, destacam sempre os mesmos personagens de uma história que enriqueceu poucos e colocando estes em destaque. Porém a cidade guarda em seus prédios, suas ruas e praças um tempo inesquecível de desenvolvimento e que hoje estes mesmos prédios abandonados evidenciam a face destruidora do capitalismo.

Partimos da consideração que as relações com o passado são variadas, assim os valores que irão se atribuir a algo são variados e por meio da narração reafirma seu valor e sua força.

A origem do espaço físico qual hoje compõe o município está ligado a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM). A cidade, ainda povoado a época de construção, era objetivo a ser alcançado por homens destemidos para construção da ferrovia. Guajará-Mirim representa não apenas 'o fim da linha do trem', como costumeiramente é tratada em comentários de quem não vivenciou o período e muito menos desfrutaram dos encantos que o trem/ferrovia trouxe a cidade. Considerada monumento vivido da vitória do absurdo desejo capitalista de construir uma ferrovia nesta região enfrentando as águas dos rios Madeira e Mamoré.

Os trilhos que antes que antes assimilaram o desenvolvimento, progresso para esta localidade e sua população caiu no desleixo após sua desativação e passa a ser uso do cotidiano para a população que guarda em sua memória o que um dia já foi a ferrovia, e como o trem passava por ali.

A imagem a seguir evidencia parte dos trilhos deixados para traz, onde as pessoas trafegam livremente por cima, como se fosse um obstáculo que se encontra na rua. Temos ai o resultado da ação humana, um espaço humanizado, adaptado às necessidades humanas. Símbolo de algo que já pertenceu, representou por longo período a riqueza, o florescer da cidade. Os trilhos se tornou um objeto silenciado.

Mas a memória coletiva dos que viveram este período não desapareceu por completo, e passando pela linguagem oral aqueles anos de alegria podem ser transmitidas as atuais gerações.

Aqui enxergamos memória coletiva e as memórias individuais, a negociação entre o pouco que cada um viveu e do que todos viveram proporcionando um quadro de analogias, consideramos aqui as palavras de Maurice Halbwachs a respeito de memória coletiva "representa ao grupo um quadro de si mesmo que se desenrolam no tempo", as memórias individuais seriam pontos de vistas sobre as memórias coletivas. Para ele as memórias coletivas envolvem as memórias individuais.

⁴ http://www.suframa.gov.br/suframa_descentralizadas_alcs_guajaramirim.cfm



Fonte: Patrícia de A. Marchi

A população de Guajará-Mrim contínua envolta da barulhenta Madeira Mamoré que ecoa seu apito na memória de parte de sua população que caminha ao lado da silenciosa Madeira Mamoré. Assim a memória coletiva busca momentos em memórias individuais para, através da oralidade, repassar a vivência e experiência de mundo na tentativa do subconsciente quebrar este silêncio tenebroso e horripilante do esquecimento em que está envolvida a Madeira Mamoré.

Ele vinha longe, buzinando, aquela zuada, aquela alegria e corria todo mundo pra ver o trem passar, então isso n, corria pra chegar. Vendo ele soltando aquela fumaça na estrada, aquela alegria, todo mundo corria pra ver, criança principalmente ia pra lá mesmo (Entrevista com Sr. Elzamina concedida no dia 10/03/14).

O trem não trazia apenas pessoas, mercadorias, correspondências, mas trazia a alegria para a população de Guajará-Mrim, de ‘trem fantasma’⁵, a Madeira Mamoré transportava alegrias, esperança, sonhos para população local, mas não deixava de lado toda sua conjuntura de construção e objetivo que visou atender interesses imperialistas capitalista do período. Haveria então a memória ser um ele fundamental para fazer conexão ou para conectar tempo-espaço-território na ciência Geográfica?

O presente trabalho não objetiva fazer uma ampla e densa discussão no que tange a abrangente discussão tempo-espaço-território entre a memória coletiva e individual. Aqui tentamos esmiuçar de modo cauteloso a contribuição de alguns autores para esta discussão, aja visto que este debate permeia o campo de estudo da ciência geográfica que remontam a Humboldt e Ritter, a qual propósito de ligação, ordens de conexão, relações entre homem e natureza. Santos, em seu desenvolvimento científico faz contribuição significativa para compreensão do espaço.

⁵Francisco Foot Herdman lança seu livro “Trem Fantasma: A modernidade na selva” na década de 1980 quando muitos ainda acreditavam na restauração da ferrovia que ainda funcionava precariamente. O autor lança a expressão “Trem Fantasma”, a partir de seu estudo científico sobre toda conjuntura que resultou na construção da ferrovia.

O espaço organizado pelo homem tem um papel na sociedade, que não pode ser visto apenas como um campo de instrumento político é muito mais que isto, o espaço é '*locus*' das formas de interações e relações sociais.

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos associados a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade. (SANTOS, 1985, apud CORRÊA, 2012, p.30).

Forma é o aspecto externo, visível, do objeto, porém não se pode observar apenas por si a forma, a casa, a rua, cidade, pois assim estaremos fazendo sua análise objetiva engendrada apenas em sua aparência física, mas devemos pensar e considerar o arranjo de fatores, o conjunto de objetos formadores. Função implicará em pensar múltiplas dimensões do objeto, logo implica em um trabalho a ser desempenhado pensando também sua forma. Quando conectamos o pensar em estrutura não como desconectá-lo de forma e função e então vamos adiante para entendermos e visar um resultado que implica tempo e mudança, assim o processo torna-se uma estrutura em movimento, em transformação. É importante atentarmos a não pensar *forma, função, estrutura e processo* para uma análise individual, pois assim estaríamos fazendo algo engendrado apenas na sua apresentação exterior, em uma análise objetiva, mas precisamos pensá-los como um conjunto que ao ir além de seus meros segmentos encontraremos uma análise incapaz de captar estrutura espacial de uma sociedade.

Bollnow (2008) em sua obra densa contribui pensar o estudo sobre o homem e o espaço, um estudo minucioso também e apresentado pelo autor.

A articulação do espaço em Bollnow remete ao espaço vivenciado (imensurável) que sobre ação humana sofre modificação e existe em referência a um movimento compreendido como vivo. A modificação da paisagem traz a heterogeneidade do espaço:

(...) a força com que este espaço está ligado como correlato ao homem que nele vive deriva do seguinte: o espaço não somente é diverso para os diversos homens, mais varia para o próprio indivíduo de acordo com sua constituição e humor circunstanciais. Cada modificação 'no' homem condiciona uma mudança de seu espaço vivido. (BOLLNOW, 2008, p. 18)

A gama de complexidade que envolve o estudo do espaço por vários geógrafos revela como este é construído e representado por seus atores sociais apresentando suas realidades. Desta maneira cabe ressaltar também o estudo de Armand Frémont (1980), e faz referência do espaço vivido e não espaço neutro:

O espaço vivido é uma experiência contínua (...) o espaço vivido é espaço movimento e um espaço-tempo vivido (...) o espaço sofre também paralelamente mutações psicológicas muito profundas (...) (FRÉMONT, 1980, p. 26, 27).

Assim o espaço é construído de inter-relações dos indivíduos que toma dimensões sociais, ele resulta da ação humana. As identidades individuais e coletivas são ligadas ao desenvolvimento de consciência territorial indicando perspectivas de ações.

Diante das transformações sociais, políticas, econômicas e culturais vivenciada pela sociedade, as relações humanas passam a ganhar forma, valores criando valores simbólicos na mente humana. Assim a capacidade do homem para compreender a realidade não se resume apenas na razão, mas na mente como um todo.

O território de Guajará-Mirim desenvolvido em torno da Madeira Mamoré desconsiderou a possibilidade dos agentes sociais apropriar-se da Estrada de Ferro Madeira Mamoré não apenas como um empreendimento capitalista que visava transportar o lucro da nação e de algumas poucas famílias detentoras do poder local, mas se constituiu em um território cujas suas nuances permitem a produção de uma relação desigual de forças envolvendo o domínio e controle entre as múltiplas formas de conceber significado aos seus usuários, expectadores, a população que se formou em torno deste empreendimento e que trabalhou, cresceu, vivenciou tal período.

Assim associar ao controle físico ou a dominação 'objetiva' do espaço uma apropriação simbólica, mais subjetiva, implica discutir o território enquanto espaço simultaneamente dominado e apropriado, ou seja, sobre o qual se constrói não apenas um controle físico, mas também laços de identidade social. Simplificadamente podemos dizer que enquanto a dominação do espaço por um grupo ou classe traz como consequência o fortalecimento das desigualdades sociais, a apropriação e construção de identidades territoriais resultam num fortalecimento das diferenças entre os grupos, o que, por sua vez, pode desencadear tanto uma segregação maior quanto um diálogo mais fecundo e enriquecedor (HAESBAERT, 2013).

Haesbaert (2013) nos traz maneiras de pensar o território, ou os *territórios alternativos* que passam a associar o *controle objetivo*, mas também laços de *identidade social*.

Guajará-Mirim, seu povo, sua cultura, seu povo são marcados pela construção de uma ferrovia que não foi feita para a cidade, mas para retirar, escoar sua produção de riqueza que fomentava o mercado internacional e nacional. Mas também foi assim que cresceu a identidade regional, marcada pelo sofrimento, sonhos e alegrias que a ferrovia proporcionou. Assim a apropriação deste espaço o sujeito já territorializa o espaço. Para Milton Santos, o território envolve sentimentos de pertence, lugar de trocas de experiências, o território:

não é apenas o conjunto de sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas, o território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer aquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho; o lugar de residência, das trocas matérias e espirituais e do exercício da vida. (SANTOS et al, 2007, p.14).

A cidade com seus prédios antigos, os trilhos da ferrovia, a estação, evidencia os traços que marcaram e marcam esta população. A cidade por si só não é neutra, o seu barulho e seu silêncio externa sua cultura, o estado de espírito, conjunto e corpo de tradições, costumes de grupos populacionais. Desta forma a cidade não se resume em edifícios e veículos por onde as pessoas se cruzam cotidianamente, ou apenas um território ocupado, ela esta envolvida nos processos vitais, particulares da natureza humana. Em se tratando de uma cidade de fronteira as suas relações internacionais vai muito além das salas ministeriais, do fazer política em gabinete.

A Madeira Mamoré surge em gabinete, perpassa por sonho de grandes empreendedores capitalistas e migra para os sonhos dos operários em sua construção, operários em seu funcionamento e para operários do cotidiano de Guajará-Mirim. Observar a relação de convivência que se estabelece entre a população e o que se tem da Madeira Mamoré é algo tanto quanto prazeroso. Ao chegar à Praça dos Pioneiros, local da Antiga Estação da Madeira Mamoré, observamos ali local de lazer e de passa tempo, a praça nada tem além de duas locomotivas restauradas para gravação da minissérie global Mad Maria, o Museu, que não é aberto à visitação, que foi a estação de parada do trem.

Figura 2 – Praça dos Pioneiros-Antiga estação da Madeira Mamoré.



Fonte: Patrícia de A. Marchi

No cotidiano de fim de tarde da cidade as pessoas descem para a antiga estação e fica observando o trem, fotografando, olhando o rio, o vai e vem de pessoas que trafegam para cidade boliviana de Guayarámerim, as locomotivas desativadas tornam-se estrelas diante dos turistas que trafegam este local, misturados com o apreciar da população local.

Figura 3 – Praça dos Pioneiros-Antiga estação da Madeira Mamoré.



Fonte: Patrícia de A. Marchi

No centenário ocorreu pequena comemoração na cidade neste local. Exposições de fotografias, bandeiras de diversos países representando cada operário que ficou neste chão ou a caminho do mesmo, trouxe boas lembranças para a população. A festa comemorativa lança a

possibilidade de restaurao e reativao da ferrovia enchendo de esperança os coraoes que foram partidos com sua desativao e recarregando de curiosidade a populao que não presenciou o ‘andar de trem’.

O desenvolvimento que a cidade obteve, como cinemas, clube de festas, marcaram a memória dos atores sociais do período que ao caminharem pelas ruas da cidade a qual guardam em seus prédios jogado ao vandalismo, às intempéries da natureza, a memória destas pessoas são invadidas de lembranças como era belo e vivo o local.

Eu chego ali naquela praça, eu sento no banco da praça, ai eu fico olhando pro cinema e olho pro canto da praça... uma máquina de sorvete no canto, ali onde tem aquele lanche, bem no cantinho assim, existia uma máquina de sorvete. A senhora sabe que passa um filme pela minha cabeça? Aquela fila de gente pra entrar no cinema, aquela fila de gente pra comprar sorvete, aqueles pipoqueiros no meio. Aquilo da uma saudade muito grande, oh. (Entrevista com senhora Elzamina).

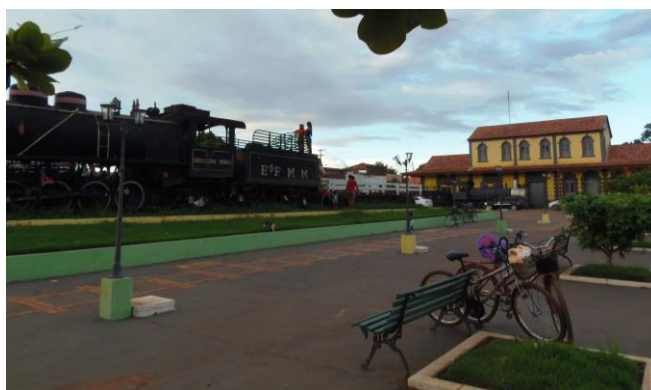
Marcada pela continuidade e descontinuidade os elementos que compo Guajará-Mirim deixa prevalecer seu caráter relacional entre passado e presente. Atualmente o ‘trem’ como é chamado por seus apreciadores compo lembranças dos moradores que viveram e sobreviveram deste período. Deixada apenas monumentos, máquinas, prédios, todo o aparato ‘desenvolvimentista’ que ela trouxe esta jogada ao desleixo das autoridades local e estadual, que não demonstra interesse em preservar.

Figura 4 - Antigo Cine Guarani, relatado na fala de dona Elzamina.



Fonte: Patrícia de A. Marchi.

Figura 5 – Praça dos Pioneiros



Fonte: Patrícia de A. Marchi.

Eu desço ali naquela praça do trem e passo horas sentada naquela praça parece assim que a gente tá ouvindo aquele barulho do trem, aquele sino, aquela fumaça, sabe, então é coisas que fica, que marca na vida da gente (...) um tempo desse fiquei toda animada porque o seu Zé veio aqui em casa chamar meu menino pra trabalhar. O trem vai começar andar! Eu falei: Ai meu Deus do céu, o trem vai voltar de novo! E era aquela alegria, todo mundo limpando essas coisas para coloca o trem, depois paro. Eu falei: Cadê o trem? Ah teve lá não sei o que em Porto Velho que mandaram para. Eu falei: Oh meu Deus do céu, eu queria tanto andar mais de trem(...)' (Senhora Elzamina.)

A Estrada de Ferro se foi e deixou saudade, a máquina pública com seus discursos mesquinhos e enfadonhos reviveu esperanças em muitas pessoas, mas apenas reviveu, pois não consegue manter sua palavra diante de grandioso empreendimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na tentativa de esboçar um pouco dos olhares sobre a E.F.M.M. acabamos por esmiuçar alguns sentimentos, que podemos assim dizer de pertence à localidade. Do desenvolvimento frenético do capitalismo no início do século passado surge na vastidão da floresta o desenvolvimento, o progresso, que transportava desejos impiedosos de riquezas, mas que transportava também sonhos daqueles que iniciavam sua vida longe dos luxos financeiros, mas diante de desafios, conquista e a busca, mesmo que há passos lentos, de uma boa vida, tendo o trem o transportador destes sonhos.

Da sofrida construção, a sua atuação e por fim sua desativação a Madeira-Mamoré causou e causa em Guajará-Mirim sonho esperança de tempos melhores para querida Guajará. Guardada as devidas proporções a Madeira Mamoré ainda é alma desta cidade, pois mesmo que a população caminhe todos os dias por seus prédios históricos, por seus trilhos soterrados ou engolidos pelo mato e pelo lixo, ela sabe da importância que foi para cidade, para fixação de povoamento e seu desenvolvimento, e ao mesmo tempo convivem com a letargia econômica em que se encontra a

cidade. Assim como seus financiadores que dispunham de grande riqueza ao início da Ferrovia e de pobreza ao final da Construção da mesma é que se encontra Guajará-Mirim.

REFERÊNCIAS

- BOLLNOW, Otto Friedrich. **O Homem e o espaço**. Tradução de Aloísio Leoni Schimid. Curitiba: Editora UFPR, 2008.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; Corrêa, Roberto Lobato Corrêa. (Orgs.) **Geografia: conceitos e temas**. 15.ed.: Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- CURY, Mauro José Ferreira. Territorialidades transfronteiriças: as interconexões socioambientais, econômicas, políticas e culturais na tríplice fronteira Foz do Iguaçu (BR), Ciudad del Este (PY) e Puerto Iguazú (AR). In: FRAGA, Nilson Cesar (Orgs.). **Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e perspectivas** Florianópolis. Insular, 2011.
- FLÁVIO, Luiz Carlos. Território e Memória. In: SAQUET, Marcos Aurélio: **Estudos Territoriais na Ciência Geográfica**. São Paulo. Outras Expressões, 2013. São Paulo. Outras Expressões, 2013.
- FRAGA, Nilson Cesar. Território e silêncio: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: FRAGA, Nilson Cesar (Orgs.). **Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e perspectivas** Florianópolis. Insular, 2011.
- HAESBAERT, Rogério. **Territórios Alternativos**. 3.ed. São Paulo: Contexto, 2013.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, 1990.
- LIMA MACHADO, Abnael de. **Terras de Rondônia: Aspectos físicos e humanos do Estado de Rondônia**. 3.ed. Porto Velho: OFF-7 Editora Gráfica LTDA, 1997.
- SANTOS, Milton: **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4.ed.: São Paulo. Edusp, 2012.
- SAQUET, Marcos Aurélio. Estudos territoriais: conceitos de território e territorialidade como orientações para uma pesquisa científica. In: FRAGA, Nilson Cesar (Orgs.). **Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e perspectivas**. Florianópolis. Insular, 2011.
- SAQUET, Marcos Aurélio. Por uma abordagem territorial: continuando a reflexão. In: SAQUET, Marcos Aurélio: **Estudos Territoriais na Ciência Geográfica**. São Paulo. Outras Expressões, 2013.
- SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo. Unesop, 2004.
- TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. FONSECA, Dante Ribeiro da. **História Regional: Rondônia**. Porto Velho, Rondoniana, 1998.