

**Cartografias sócio-ambientais e redes de comunicação: a (re)criação do Sertão da Parahyba**

Rosa Cristina Monteiro<sup>1</sup>

**Resumo:** Pesquisa realizada em áreas rurais da região serrana do Estado do Rio de Janeiro, Brasil. Os resultados evidenciam a recente fragmentação e disjunção de redes de solidariedade e vizinhança historicamente desenvolvidas, e apontam para a necessidade de proceder a uma reordenação territorial que permita restabelecer a interação/comunicação das práticas cotidianas de vivências do espaço da população local, que vive hoje marginalizada.

**Palavras chaves:**redes de solidariedade; comunicação; desenvolvimento regional

O Estado do Rio de Janeiro, no Brasil, é um dos mais urbanizados do país e apenas dois por cento de sua produção total provêm de atividades agropecuárias. Isto faz com que os espaços onde tais atividades resistem sejam empurrados para uma margem cada vez mais distante dos processos e políticas de desenvolvimento. Por outro lado, o crescente interesse nas áreas não-edificadas, que possuem um significativo patrimônio de bens naturais, provoca a revalorização dos mesmos espaços, e já é possível constatar uma tensão importante, favorecendo a reconfiguração dos domínios territoriais no sentido de beneficiar as populações locais.

Nossa pesquisa foi desenvolvida em localidades de tradição rural, caracterizadas principalmente pelo grande número de nascentes de água que alimentam duas das principais bacias hidrográficas do Estado.

Percorremos uma extensão total de 400 quilômetros quadrados, na região serrana, envolvendo quatro municípios: Miguel Pereira, Paty do Alferes, Petrópolis e Paraíba do Sul.

Constamos a existência de uma rede de caminhos de terra que ligam precariamente frações territoriais destes municípios onde subsiste a pequena produção agrícola.

Apesar da contigüidade espacial, cada segmento desta extensão territorial está submetido a um programa público diferente, quase sempre dependente do desenvolvimento das zonas urbanas dos respectivos municípios. Para compreender esta condição, de continuidade física e descontinuidade político-administrativa, estudamos a construção histórica do lugar, chegando à conclusão que trata-se de uma região cuja origem remonta ao século XVII, e que manteve uma integração bio-antropo-psico-social durante quase duzentos e cinquenta anos. A região sofreu uma desarticulação política nos anos cinquenta do século XX, que acarretou a ruptura das redes de solidariedade e vizinhança estabelecidas ao longo do tempo e comprometeu as identidades e identificações sócio-culturais em curso.

---

<sup>1</sup> Professora Adjunto IV da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (Br) – Psicóloga, mestre em Psicologia Social, PhD em Desenvolvimento, agricultura e sociedade. E-mail:rosacris@ufrj.br

Assim nos conta a história: no século XVII os colonizadores portugueses encontraram o ouro do Brasil em território situado longe do litoral, e dele separado pela cadeia de montanhas da Serra do Mar. Passaram então a palmilhar caminhos pelos quais esta riqueza pudesse fluir rapidamente, vencendo os obstáculos representados pelos rios e elevações; foi nesta busca que se depararam com uma possibilidade de passagem que encurtava significativamente o trajeto até então utilizado. A esta passagem chamaram Caminho Novo, e a grande novidade é que através dela se podia vencer um vão do Rio Paraíba do Sul, até então considerado intransponível, e dele avançar pelo Sertão, descendo diretamente ao porto do Rio de Janeiro. A região foi chamada Sertão da Parahyba.

Uma rede de trilhas de terra surgiu em torno do Caminho Novo, configurando várias linhas de penetração que sobem até certo ponto das encostas, cortam rios e riachos várias vezes com pontes precárias (trancos atravessados de uma margem à outra, sempre substituídos depois de uma cheia) e conduzem até um recanto onde se faz alguma pequena plantação.

Todas estas ramificações têm como limite o desnível acentuado da Serra do Mar.

Enquanto prevaleceu o transporte em lombo de mula, o Sertão da Parahyba figurou como cenário para uma intensa atividade econômica, envolvendo tropas e tropeiros, pousadas, ferrarias, selarias, produção agrícola de abastecimento, entrepostos de comercialização de escravos e, principalmente, atividades de controles fiscais, pela primeira vez introduzidos na colônia.

Durante todo o século XVIII explorou-se o ouro do Brasil, e quando as minas chegaram à condição de exaustão, a região que serviu de passagem entre o interior e o litoral recebeu o impacto de várias dimensões da aceleração moderna: por aqui passaram as ondas devastadoras das plantações de café que cobriram a região sudeste de grãos, descobrindo-a do revestimento florestal, e posteriormente deixando-a na nudez das erosões. Os avanços civilizadores promovidos pela Europa em crescimento atingiram em cheio o *Sertão*, alterando os regimes espaciais estabelecidos durante um século e meio.

A região foi segmentada, em função de novas razões topológicas.

O auge da produção do café coincidiu, como se sabe, com a criação das estradas ferroviárias, dando origem às primeiras linhas que ligavam o litoral com o interior.

O imenso território fluminense sofreu uma disjunção com a desativação gradativa do transporte de mulas. Enquanto uma parte assimilou a ferrovia, e colocou-se na “marcha do desenvolvimento”, uma outra parte permaneceu atavicamente sertaneja: pó, pedra, plantação.

Uma extensa região, antes animada por tropas, tropeiros e viajantes entrou no limbo da história.

Na medida em que o uso intensivo dos caminhos de terra foi substituído pela crescente utilização dos caminhos de ferro, as propriedades que outrora tiveram sua economia pautada pela facilidade de escoamento da produção perderam o interesse dos investidores e passaram a flutuar de mão em mão, promovendo um contexto de experimentações agropecuárias nem sempre bem sucedidas, que intensificaram, de cada vez, o desgaste ambiental iniciado: um avanço voraz sobre a Mata Atlântica (com madeira-de-lei sendo utilizada como lenha) e extração das pedras de rio para construções.

Por outro lado, considerando que o transporte ferroviário nunca chegou a se tornar popular nas ligações regionais, e que seu trajeto deslocava antigas vizinhanças, uma rede alternativa de práticas de

deslocamentos se manteve, pelo uso de animais de tração e, sobretudo, pelo exercício de longas caminhadas, que até hoje encontram expressão no modo de habitar a região.

Seguindo os processos de produção do espaço, enquanto base material do poder capitalista em expansão, constatamos, através de uma leitura histórico-crítica, que as práticas locais foram sistematicamente desqualificadas, e não se vislumbrou qualquer transformação técnica que levasse em consideração a interação do período presente com as construções passadas. Tratou-se sempre, nas políticas públicas geridas além-mar, de substituição, pura e simples: um planejamento do espaço realizado em nível global, com invasão do nível local por absoluta anulação de sua existência. Um planejamento que, originado a um oceano de distância, desenhou a geometria de um novo território, fazendo campo cego de toda experiência singular

A força em expansão, representada pelas ferrovias, produziu sulcos profundos na paisagem e num possível sentido de espacialidade produzido a partir das práticas locais cotidianas. O novo projeto colonial se estabeleceu reforçando todos os dispositivos de dependência, apesar da anunciada era de “independência”.

Um outro desenho regional se configurou pela passagem dos trilhos: por um lado, a vitalização da área onde, no alto da Serra, foi instalada uma oficina de trens, e, por outro lado, o isolamento do segmento territorial que ficou distante dos eixos, e que teve seus recursos naturais florestais violentamente apropriados para construção e expansão das linhas (fabricação dos dormentes) e para manutenção das fornalhas das locomotivas ( que exigiam “lenha” de primeiríssima qualidade).

O capital investido na empresa ferroviária foi em grande parte trazido da Bélgica, que também trouxe a tecnologia que aportou na região. A monumentalidade dos feitos das estradas de ferro revela um campo de experiências tecnológicas que em nada coincide com a dimensão dos negócios feitos através das linhas de ferro. Somos inevitavelmente levados a concluir que a “construção das vias férreas” era o próprio negócio – endividamente nesta parte do mundo, com riquezas sendo apropriadas pelo vigoroso campo da arquitetura européia– conjugação da arte e da técnica. Um quase-perfeito projeto de expropriação do espaço se expressa nas obras de ferro aqui instaladas.

Os territórios penetrados pelos trens sofreram uma condensação e as espacializações de períodos anteriores foram desconstruídas ou entraram em um devir aleatório. De um modo geral os pequenos rios foram evitados no traçado das ferrovias ou transpostos em escala monumental, de tal modo que suas margens desapareceram sob os pilotis.

O eixo gravitacional regional se deslocou decididamente das trilhas de terra do Caminho Novo para os trilhos dos trens. A antiga ligação territorial que se estendia do remanso do rio Paraíba do Sul às nascentes de rios menores na Serra se desfez, na medida em que o desenvolvimento dos núcleos populacionais ao longo das ferrovias foi afastando para uma margem cada vez mais longínqua as antigas aberturas das sesmarias de passagem e adjacências. Neste regime espacial, uma parte do território passou a constituir uma zona de opacidade na historiografia, permanecendo equidistante de sua referência territorial original.

O transporte em tração animal dos pesados equipamentos exigidos na instalação das linhas de trens fez com que os trajetos ferroviários fossem acompanhados da abertura de pisos rudimentares de terra que definiram o traçado das primeiras estradas de uso rodoviário, com pequenas variantes. Aos poucos o automóvel substituiu o trem, especialmente em seu movimento de passageiros.

As linhas pavimentadas reforçaram o desenho regional sugerido pela passagem dos trens, dando realce às áreas que constituem as atuais sedes municipais. O interior foi então fragmentado segundo demarcações definidas por interesses ligados à formação de municípios, já segundo a lógica dos estados modernos. Do antigo Caminho Novo, uma parte, mais próxima da travessia do rio, ficou incluída nos marcos de um município: Paraíba do Sul. A área imediatamente contígua a esta, rumo Leste, ficou com o município de Paty do Alferes; uma antiga sesmaria integrou-se à administração municipal de Miguel Pereira e as regiões florestais vizinhas ficaram pertencendo ao município de Petrópolis.

Para a leitura que estamos fazendo, menos importante do que os desdobramentos precisos dos marcos administrativos é o esclarecimento de seu processo de formação a partir dos espaços de trânsito formados. Neste caso, as rodovias significaram a fragmentação acentuada de um território antes integrado, na medida em que cada segmento deste território recebeu um direcionamento para as sedes municipais, gerando setas divergentes em lugares que antes se relacionavam com grande intimidade, e provocando o desmantelamento das redes de vizinhança e solidariedade locais, ou sua precarização.

O sistema de transportes públicos, orientado pelos interesses administrativos dos municípios formados a partir da segunda metade deste século, invabilizou relacionamentos que constituíam as práticas correntes nos lugares: por exemplo, embora contíguos, certos lugares de dois dos municípios envolvidos somente são alcançáveis, no transporte público, através de um contorno inimaginavelmente extenso; com isso algumas redes de parentesco, vizinhança e prestação de ajuda mútua romperam-se dramaticamente. Assim foi por toda a região antes considerada o Sertão da Parahyba.

As áreas que permaneceram fora dos circuitos privilegiados pela pavimentação das estradas rodoviárias principais voltaram a atrair o interesse de uma elite urbana que buscava o isolamento sazonal, penetrando nas regiões com o uso de automóveis particulares, que venciam as distâncias e propiciavam um refúgio.

O Caminho mereceu o trânsito de automóveis de tração que, a partir da cidade do Rio de Janeiro, buscavam o interior, sobretudo para freqüentar as estações climáticas. Antigos proprietários, especialmente ligados às fazendas que tinham servido de referências pioneiras à ocupação da região e arrendadas durante um longo período, retomaram suas terras, reunindo ali suas famílias e introduzindo novos modos de ocupação, voltados ao lazer.

Esta dinâmica do século XX refletiu a crescente e frenética urbanização do Rio de Janeiro e de acontecimentos na ordem internacional.

A parte dos municípios hoje considerada “desenvolvida” foi visada como zona turística, envolvendo dois ciclos: inicialmente um balneário de elite, para desfrute de poucas famílias privilegiadas, cujos automóveis permitiam transitar por pisos precários; a partir da pavimentação da Estrada da Serra, com acesso por rodovia expressa, a presença de freqüentadores atraídos pela onda de um turismo mais popular, que não tinham e não adquiriram fazendas.

A maior parte das propriedades remanescentes da antiga produção agrícola foi fracionada dando origem a “sítios” – espécie de segundas residências de famílias fixadas nas cidades mais próximas, sem qualquer investimento produtivo.

As exigências de urbanização dos núcleos municipais fizeram com que o antigo território do Caminho Novo que estivemos localizando fosse empurrado para os confins da Administração Pública, com valores diferenciados de acordo com a maior ou menor ênfase que cada um dos municípios colocou em sua atividade agropecuária florestal.

O caminho contornado, que pretendemos recriar através de novas redes de comunicação, estabelece contigüidades entre partes da zona rural de quatro municípios. Nas tabelas 1 e 2 apresentamos alguns indicadores relativos às atividades agropecuárias em cada um dos municípios, e alguns índices cuja leitura permite contrastar, em linhas gerais, o modo como a zona rural se delineia em cada caso.

Tabela 1: Indicadores municipais

Municípios	Paraíba do Sul	Petrópolis	Paty do Alferes	Miguel Pereira
Indicadores				
Área rural	34.431 ha	8.403 ha	7.135 ha	5.978 há
Estabelecimentos	264	327	250	93
Pessoal ocupado	1.126 pessoas	1.942 pessoas	1.365 pessoas	379 pessoas
Máquinas	135	405	123	34
Valor da produção	4.605 mil reais	5.768 mil reais	3.965 mil reais	669 mil reais

Fonte: Base de informações municipais – IBGE - 1998

Tabela 2 – Indicadores Sociais na Agropecuária.

Municípios	Paraíba do Sul	Petrópolis	Paty do Alferes	Miguel Pereira
Indicadores				
Produtividade (produção/área)	0,11	0,69	0,56	0,11
Mecanização (maquinaria/pessoal)	0,12	0,21	0,09	0,09
Empregabilidade (área/pessoal)	0,03	0,23	0,19	0,06

Índices construídos a partir dos dados do BIM (IBGE,1998).

Nem toda a área rural de cada município se encontra nos limites do contorno regional que estamos lidando nesta pesquisa. O critério que utilizamos é de uma seqüência física de lugares, referendada pela leitura histórica.

O desenho proposto permite enxergar populações e atividades cuja participação em seus respectivos municípios é mínima e corresponde a um fragmento considerado isolado. A fluência entre os municípios, no entanto, revela outra realidade – as experiências se repetem, se comunicam, se afirmam, embora seus agentes ainda não tenham de si mesmos uma boa visibilidade. A história mais antiga ratifica a proximidade geográfica que as derivas indicam, costurando ainda uma ligação que penetra em direção às Gerais, visita o Norte Fluminense, tangencia o interior de São Paulo; enfim, talvez ajude a encontrar o tal Brasil profundo..., localizando-o não na distância que separa do litoral, mas na escavação do solo arqueológico onde os sucessivos processos de dominação e exploração do espaço-tempo alteraram as camadas originais, substituindo-as por próteses que hoje se mostram apertadas, desadaptadas, inconvenientes.

Na atual ordenação territorial prevalecem as divisas municipais, e as experiências locais tendem a se diferenciar em função das políticas administrativas dos respectivos municípios.

Na conformação geral da região que colocamos em perspectiva neste quadro, há saltos qualitativos importantes na paisagem que adentra o *Sertão*. As histórias de vida e a recomposição dos ícones construtivos-culturais em uma sintaxe coerente conduzem à inserção desta área numa rede espaço-temporal na qual ela figura com valores e relevos completamente contrastantes com aqueles que se evidenciam quando a leitura é feita de fora para dentro. Enquanto caminhos que se afastam dos centros municipais, os lugares aparecem como redução da escala de desenvolvimento, marcando um regime de carências. Quando a leitura é feita a partir de dentro, os mesmos lugares aparecem enquanto origem, antiguidade, riqueza ambiental e articulações regionais produtivas.

Seja na leitura de paisagens, seja na análise sócio-topológica em seu sentido mais amplo, de espaços produzidos nos jogos de forças sociais e na base material de exercício do poder, afirmamos por aqui: a) a possibilidade de eliminar algumas divisas municipais para ver surgir um perfil espaço-temporal enraizado no século XVIII e, b) a conveniência de realizar estas transvalorações para uma definição de políticas que suportem mais graus de liberdade do que aqueles que podemos alcançar por enquanto, e aumentem as probabilidades de emergência de cenários futuros compatíveis com uma pauta ética de perseverança na existência.

Podemos, sem dúvida, concluir que o *Sertão da Parahyba* persiste na costura das construções e culturas locais que se furtam à inscrição nas redes hegemônicas do poder. Mesmo no uso da terra, nas práticas de cultivo e subsistência, alguns traços híbridos manifestam a potência de uma força original – de resistência, talvez!

Os espaços-trilhas que se perpetuaram representam uma hibridização na formação de uma ordem territorial: nem desenvolvidos, nem sub-desenvolvidos; agentes de desenvolvimento, enquanto integrados aos dispositivos de modernização, expressão de sub-desenvolvimento, quando substituídos por outros dispositivos. Um espaço disfuncional, se podemos nos valer da expressão utilizada por Costa Neto (1999)

para tipificar a pequena produção agrícola. No caso da matriz espacial que se define nos caminhos de terra, o que podemos concluir é que sua existência, sua permanência, sua insistência, deve-se mais exatamente a uma não-razão de não-ser, do que a uma possível razão de ser ou não ser: andaimes de uma construção, estes espaços foram abandonados tão logo a etapa a que se prestaram foi concluída ou substituída, porém não foram removidos, e guardaram da construção a escala de sua magnificência. Entregues ao devir, formaram fraturas e adquiriram novas resistências. Quando nos voltamos criticamente para as construções, vemos os andaimes do real em suas características singulares: sorte ou azar, tais espaços, ao não terem sido subsumidos pela lógica do desenvolvimento, transformaram-se segundo investimentos sempre parciais, fragmentários, experimentais. Cresceram de um modo próprio.

A região pode ser recolocada em perspectiva principalmente a partir de uma leitura que desconstrói as divisas atuais e revela uma outra forma possível de agregar experiências, concedendo-lhes um sentido novo.

No percurso (re)feito passamos a ver o desenho de uma *outra* região: alternativa, crítica, singular. Alternativa na medida em que se define à revelia dos contornos oficiais municipais, compondo-se de uma territorialidade hoje segmentada. Crítica, porque seu valor se afirma contra as leituras desenvolvimentistas da modernidade. Singular porque procuramos chegar a um aqui e agora irredutível às tipologias clássicas.

Ao contrário de ser um lugar sombrio, estagnado, onde as riquezas naturais teriam se preservado por alguma tendência à inércia, entramos numa zona de grande relevo histórico, capaz de suscitar uma iconografia e viabilizar a articulação dos fragmentos narrativos da rica condição do *interior* em períodos anteriores, e mesmo agora, se se avalia a riqueza a partir de parâmetros não convencionais.

Nossa investigação culminou, então, com o diagrama de um cenário sócio-ambiental, a ser implementado através de tecnologias alternativas de pavimentação dos caminhos hoje quase intransitáveis e a criação de redes de intracomunicações através dos recursos já disponíveis nas instituições de educação e saúde da região redesenhada. A proposta é de produção de narrativas que recuperem a identidade socio-cultural do antigo Sertão da Parahyba, não motivadas pela nostalgia do passado, mas impulsionadas pela necessidade de recriar as referências simbólicas que uma vez participaram dos processos de formação das subjetividades, estabelecendo um contexto favorável à emergência de novos agentes coletivos e enunciação.

#### **Bibliografia:**

- COSTA NETO, C. Agricultura familiar e renda da terra. **Estudos: Sociedade e Agricultura**. Rio de Janeiro: UFRRJ/ Curso de pós-graduação em desenvolvimento, agricultura e sociedade(CPDA), n. 10. p.118-134, 1998.
- DEISTER, S. **Terras de ontem, terras de sempre**. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal de Miguel Pereira, 1998.
- FOUCAULT, M.. Espacios diferentes. In: **Toponimias: ocho ideas del espacio**. Madrid: Fundación La Caixa, 1994.

- FRAGOSO, J.L. Uma elite arguta e sanguinária. **Rumos: Os Caminhos do Brasil em Debate**. São Paulo: Comissão Nacional para as Comemorações do V Centenário do Descobrimento do Brasil, Brasil Now, v.1, n.1, p 71-79, 1998. (Entrevista)
- FRAGOSO, J.L.R. A roça e as propostas de modernização na agricultura fluminense do século XIX. **Terra & Poder: Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH/ Marco Zero. v. 6, n. 12, p.125-151, mar./ago., 1986.
- FRÉMONT, A. **A região, espaço vivido**. Coimbra: Livraria Almedina, 1980.
- GUATTARI, F. **Caosmose: um novo paradigma estético**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.
- , **A revolução molecular: pulsações políticas do desejo**. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- HEIDEGGER, M. Construir, habitar, pensar . In: \_\_. **Conferencias y artículos**. Barcelona: Serbal, 1994.
- HOLANDA, S.B.. **Raízes do Brasil**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1976.
- HOLANDA, Sérgio B. ; MAIA, T. **Vale do Paraíba: velhas fazendas**. São Paulo: EDUSP, 1975.
- NOGUEIRA, L.C. **La risa del espacio - el imaginario espacio-temporal en la cultura contemporánea: una reflexión sociológica**. Madrid: Tecnos, 1997.
- NOVAIS, F. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial**. São Paulo: Hucitec, 199?
- ORTIZ, Renato. **Mundialização e cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- PIERRE, A . Imigração colonial no Sertão da Parahyba. In: SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO VALE DO PARAÍBA, 12, 1996. **Anais**. São José dos Campos: Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP), 1996. p. 113-129.
- PIETERSE, Jan Nederveen. My paradigm or yours? Alternative development, post-development, reflexive development. **Development and Change**. The Hague, v.29, n.2, p.343-374, apr., 1998.
- QUEIROZ, P.R.C. Notas sobre a experiência ferroviária no Brasil. In: \_\_. **História econômica & história de empresas**. São Paulo: Hucitec/ABPHE. Vol. 2.1, 1999. p.91-111.
- SACHS, I. Desafios urbanos do século XXI: a cidade, os cidadãos e o ecodesenvolvimento. **Revista Tempo Brasileiro**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, n. 116, p. 71-84, jan.-mar., 1994.
- SACHS, I. **Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente**. São Paulo: Studio Nobel, Fundação do Desenvolvimento Administrativo, 1993.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997
- SEVCENKO, N. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: \_\_. **História da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v.3.
- SOUZA, E.; MONTEIRO, R.C. Psicologia social do espaço: uma introdução. In: \_\_. **Cadernos de Psicologia**. São Paulo: Sociedade Brasileira de Psicologia, 1995, n.1, p.64-71.
- SOUZA, L.de M. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In: \_\_. **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa**. São Paulo: Cia. das Letras, 1997. (História da vida privada no Brasil, 1)



- SOUZA,M.A.; SANTOS,M.; SCARLATO,F.C.; ARROYO,M.(Org.) **O Novo mapa do mundo** –natureza e sociedade de hoje: uma leitura geográfica. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SOUZA,R.C.; MONTEIRO, R.C. O desenvolvimento como fator de atendimento às necessidades sociais. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba: BADEP, n. 78, p. 39-50, 1982.
- TAULOIS, A.E. O caminho novo e Levy Gasparian. SEMINÁRIO DE HISTÓRIA E PATRIMÔNIO DO SERTÃO DA PARAHYBA, 2000. Levy Gasparian (RJ): Instituto Cultural Barão de Piabanha, 2000. Mimeo.
- VIEIRA MUNIZ. **Breve introdução à história de Miguel Pereira**. Miguel Pereira: [s.n.], 1982.