

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
CURSO DE TURISMO**

**EDIVÂNIA ROSA CACIANO**

**UMA ANÁLISE DA PAISAGEM FERROVIÁRIA DE JUIZ DE FORA (MG) E  
SEU IMAGINÁRIO SOCIAL**

**JUIZ DE FORA - MG  
2023**

**EDIVÂNIA ROSA CACIANO**

**UMA ANÁLISE DA PAISAGEM FERROVIÁRIA DE JUIZ DE FORA (MG) E  
SEU IMAGINÁRIO SOCIAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Universidade de Juiz de Fora como requisito parcial para a  
obtenção do título de Bacharel em Turismo. Orientador:  
Prof. Dr. Guilherme Augusto Pereira Malta

JUIZ DE FORA - MG

2023

## **RESUMO**

A paisagem tem um papel fundamental na realidade geográfica e social, podendo ser compreendida através de diferentes percepções e sensibilidades que fundamentam as experiências dos sujeitos em sua vida coletiva e individual. Nesse sentido, torna-se importante estudar sobre a paisagem ferroviária de Juiz de Fora, Minas Gerais, considerando que é um tema pouco explorado em seu contexto. Assim, o presente trabalho busca discutir e apresentar a paisagem ferroviária como uma experiência fenomenológica e como um território habitado e produzido. A metodologia utilizada é de caráter qualitativo, utilizando de referências bibliográficas, análise documental e entrevistas. Por fim, como ferramenta de análise foi utilizado o Software Nvivo, apresentando um resultado de percepção/sentimento consideravelmente positivo em relação aos moradores da região urbana de Benfca com a paisagem em que estão inseridos.

**Palavras-chaves:** Paisagem Ferroviária, Experiência Fenomenológica, Território, Juiz de Fora.

## **ABSTRACT**

The landscape has a fundamental role in geographic and social reality, and it can be understood through different perceptions and sensibilities that underlie the experiences of the subjects in their collective and individual lives. However, this is an important study in the railway landscape of Juiz de Fora, Minas Gerais, considering that it is a topic poorly explored in its context. Thus, this work seeks to discuss and present the railway landscape as a phenomenological experience and as an inhabited and produced territory. The methodology used has qualitative character, and the use of bibliographic references, documentary analysis and interviews is present in this research. Finally, as an analysis tool was used the Nvivo Software, which presented a perception/feeling result that is considered positive in relation to the Residents of the urban region of Benfca and the landscape in which they are inserted.

**Keywords:** Railway Landscape, Phenomenological Experience, Territory, Juiz de Fora.

## 1. INTRODUÇÃO

A paisagem pode ser compreendida através de vários elementos cruciais, desde geográficos à uma concepção social e cultural. Para além disso, a paisagem é exposta a algo que definimos como a experiência do sujeito. Ela tem um papel primordial na construção do sujeito e no âmbito social, já que a experiência paisagística é a forma sensível de perceber e estar em contato com o mundo (Besse, 2014). Ela pode ser representada através de diferentes sentidos como o tato, audição, olfato, paladar e visão. Neste sentido, o presente artigo busca responder o seguinte questionamento: Como os moradores do entorno da linha férrea percebem e vivenciam a paisagem ferroviária de Juiz de Fora? Observa-se que a ferrovia está inserida na vida cotidiana de parte da população, visto que abrange uma vasta área da cidade, marcada por distintos elementos paisagísticos como antigas estações ferroviárias, linhas férreas, casas de turmas, sinalizações ferroviárias e o trem de carga. Sendo o último presente significativamente através de sua passagem diária compreendido como elemento que representa um simbolismo social, principalmente para a população do entorno da linha férrea.

No entanto, a paisagem assume um papel representativo crítico sobre as condições existenciais do sujeito e pode ser lida através da percepção de cada um. Assim como a paisagem pode representar os conflitos existentes do mundo concreto, ela também representa a cultura, que para Hall (2016) é o “intercâmbio de sentidos” e se caracteriza por um conjunto de significados compartilhados dentre os grupos sociais ou até mesmo na sociedade. Neste sentido, Ramos (2022) traz em discussão a paisagem e suas transformações no espaço físico pela comunidade. Simboliza e representa modos de vida e é relevante para construção identitária de grupos sociais. Essa paisagem se caracteriza pelo material e o imaterial, do valor simbólico e cultural da comunidade. Assim a população faz parte da paisagem e não é isolada dela.

A paisagem ferroviária de Juiz de Fora (MG) é compreendida por um período de crescimento e desenvolvimento da ferrovia na cidade e representou grandes marcos econômicos e sociais, advindos de um processo maior que nomeamos de Revolução Industrial (Duque, 2019). Segundo Souza (2020), a construção da linha férrea promoveu o desenvolvimento urbano, industrial e comercial na cidade. Portanto, assim como em outras localidades, Juiz de Fora (MG) passou por modificações paisagísticas devido a implementação da ferrovia e atualmente possui diversos elementos da paisagem que simbolizam o patrimônio

ferroviário, exemplos do Museu Ferroviário (antiga Estação Leopoldina), Estação Mariano Procópio onde atualmente é o Centro Cultural Dnár Rocha, Estação Ferroviária de Igrejinha, Casas de Turmas em alguns bairros de Juiz de Fora, como no centro da cidade, bairro Filgueiras, Mariano Procópio, Benfica entre outros e a própria linha férrea com passagem de trem de carga diariamente.

Este trabalho busca discutir e apresentar a paisagem ferroviária de Juiz de Fora (MG) como uma experiência fenomenológica e como um território fabricado e habitado conforme descrito por Besse (2014). Dentre outras finalidades busca identificar experiências da população ao entorno da ferrovia com a paisagem ferroviária e discutir a relação entre a paisagem ferroviária e o seu imaginário social. Sendo assim, se justifica pelo ineditismo e contribuição com uma temática que é pouca estudada no contexto juiz-forano e pela necessidade de entender a importância da paisagem ferroviária para quem a vivencia, já que está presente no cotidiano de grande parte de seus moradores assim como compreender a relação da paisagem ferroviária com o imaginário social. A pesquisa abrange a população ao entorno da linha férrea da Região de Benfica, considerando os seguintes bairros: Benfica, Araújo e Vila Esperança I - Juiz de Fora (MG), compreendendo a importância de viabilizar aspectos sócio-culturais desta realidade.

## **2. REVISÃO DA LITERATURA**

### **2.1 FERROVIA E O ESPAÇO URBANO DE JUIZ DE FORA**

As primeiras ferrovias no Brasil foram construídas a partir do investimento britânico, através das concessões que visavam o escoamento da produção de café e do açúcar (Maia, 2017). Duas estradas de ferro principais que impactaram neste marco, a Estrada de Ferro D. Pedro II (1875) e a Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau (1881 -1884) e foi por décadas o principal meio de transporte de cargas e pessoas, o que proporcionou oportunidades de transporte mais barato, principalmente aos cafeicultores da região potencializando os negócios e a relação com o poder imperial, sendo sua implementação justificada pelo auge do escoamento de café na Zona da Mata Mineira. Como citado anteriormente, a Estrada de Ferro D. Pedro II simboliza um grande marco devido às atividades agrícolas, assim também vale destacar a Estrada de Ferro Leopoldina. Segundo Duque (2020) a Ferrovia representou grandes modificações no espaço urbano através de diversas relações, foi um elemento importante que

trouxe avanços na cidade, sendo uma impulsionadora do crescimento de Juiz de Fora.

A Estrada de Ferro D. Pedro II representou alguns conflitos e um deles foi justificado pela falta de estações ferroviária (Duque, 2019). Sendo a primeira fundada em 1977 na parte central, o que ocasionou a instalação de vários serviços como lojas comerciais e hotéis ao entorno. Dessa forma, pode-se notar diversas modificações no espaço urbano central e o crescimento de Juiz de Fora (Duque, 2019). Além dessa, outra estação foi ganhando maior importância, hoje conhecida como Estação Mariano Procópio, antes nomeada de Estação Juiz de Fora, por muito tempo foi considerada como principal. Como ocorrido no centro da cidade, ao entorno dela, foram estabelecidos alguns hotéis e centros comerciais, formando um marco representativo de movimentação de mercadorias e pessoas (Duque, 2019). Outra estação ferroviária fundada em Juiz de Fora correspondia a Estrada de Ferro Leopoldina em destaque pelo seu posicionamento geográfico na cidade. Assim:

(...)reforçava a centralidade do local, possibilitando maior tráfego de pessoas e mercadorias e garantindo a atratividade não apenas das estações e seus arredores, mas da cidade como polo regional da Zona da Mata. (...) O leito leopoldina aproveitou o traçado da União e Indústria e do Caminho Novo em direção ao sertão do Rio Pomba. A ocupação das margens da Leopoldina já estava vinculada à ocupação que se deu em razão do caminho e, reforçamos, seu maior impacto, tanto quanto a maior parte dos casos, foi em função da implantação das estações (Duque, 2019. P. 75-76).

Duque (2019) aponta em seu estudo, a consolidação dos espaços urbanos na área central da cidade com a chegada da ferrovia na cidade, áreas antes que eram “despovoadas” passaram pelo processo de ocupação, como o largo da alfândega, elemento que representou um forte simbolismo social juntamente com a praça da estação, os dois foram referências de sociabilidade e de vários vínculos. Assim como a parte central da cidade foi crescendo e se desenvolvendo ao redor da linha férrea, outras localidades também tiveram progresso com a chegada da ferrovia, como Benfica, tendo em seu marco histórico e geográfico, a inauguração da Estação Ferroviária de Benfica, em 1877. Nesse sentido, a ferrovia representou um aumento do fluxo entre a zona rural e a cidade, trazendo transformações na indústria local e diversas variações de mercadorias. Dessa forma, foi possível a interligação das fazendas produtoras com o mercado interno e externo, possibilitando novos meios de comunicação, de comércio e transporte. Além disso, próximo à estação foram surgindo olarias, instalações de laticínios, serviço de correio e feira de gado (Silva, 2015).

## 2.2 ESTUDO DA PAISAGEM SOB DIFERENTES PERSPECTIVAS

A paisagem é um termo geográfico e se relaciona diretamente com o espaço e tudo aquilo que o compõem. Souza (2015) traz a definição de um espaço geográfico que está diretamente ligado às questões/dinâmicas sociais, referente às relações sociais existentes. O espaço é modificado pelas ações humanas, mas é nele que acontece também as dinâmicas naturais. O autor nos conduz a uma compreensão de espaço social como sendo uma camada do espaço geográfico, este um conceito mais amplo e o primeiro como uma “qualificação” do segundo. O espaço social a princípio é definido através da materialidade do que é tangível e palpável, porém Souza (2015) nos alerta para uma concepção que vai muito além da exclusividade e centralidade que é dada esta discussão do espaço, colocado em sua maioria, como elemento único da materialidade. Em razão disso, nos traz para uma discussão em que se refere a produção do espaço, caracterizada pela reprodução dos processos sociais hegemônicos e capitalistas, mas se refere também às novas formas, significados e práticas.

Nesse sentido, pode-se pontuar a paisagem como um elemento do espaço social e que pode representar estes processos. Souza (2015) discorre sobre os processos de práticas que diretamente tem como objetivo invisibilizar aspectos culturais presentes nas paisagens, por uma lógica hegemônica e até higienista. Sendo, neste caso, a paisagem como um processo que condiciona o outro ao modo que foi criado e até da insensibilidade por diversas realidades, marcos existentes em diferentes contextos culturais. A paisagem neste ponto pode ser lida, percebida, estudada e compreendida em diferentes perspectivas.

Santos (1988) nos direciona para o conceito de paisagem ligado a tudo que vemos e presenciamos. Dessa forma para uma concepção visual demonstrada através duas categorias da paisagem: natural e artificial. Sendo a última transformada pela ação humana, e a natural que não sofreu alteração. Portanto esta, segundo o autor, não existe mais, pois apresenta modificações advindas do ser humano e quando não, se encontra no meio das intenções econômicas e políticas, formando uma compreensão inicial.

Ainda de acordo com o autor, a paisagem se organiza com as exigências oriundas do espaço, em que ambos estão em constantes modificações, o último em função de processos próprios. Os dois elementos em questão estão ligados diretamente à lógica de produção no sistema capitalista. Assim como o espaço se produz e modifica pela ordem do próprio capital, a paisagem segue a mesma lógica vigente. Dessa forma:

A paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se fez um objeto no passado era a lógica da produção daquele momento. Uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos (Santos, 1988. p.23).

A paisagem possui aspectos únicos e por si só complexos e amplos (Freitas, 2022). Ela é caracterizada pela forma estética e pode representar diversas reflexões sobre a realidade, o que para Souza (2013) pode ser compreendida através de suas virtualidades que evidenciam o problema das relações entre natureza e sociedade, tendo em vista sua carga histórica, político-ideológica e cultural. E assim, a paisagem pode ser também um elemento de invisibilização dos processos sociais e econômicos.

Cosgrove (1998) traz em seu estudo a concepção de uma paisagem cultural diretamente relacionada à ação humana e a forma que a intervêm no meio. Assim, qualquer intervenção resulta em uma transformação cultural, muitas vezes invisível. O autor ainda nos conduz para uma compreensão ligada ao objeto e seu significado cultural, a qual traz a reflexão de uma paisagem cultural repleta de significados e que carece de uma “habilidade imaginativa” ao de entrar em contato com um mundo desconhecido, o dos outros. E pontua que a vantagem de compreender a paisagem dessa forma, é que muitos dos seus significados parte da nossa experiência, enquanto seres da natureza. Para além, Cosgrove nos direciona para o conceito de paisagem simbólica.

Todas paisagens possuem significados simbólicos porque são o produto de apropriação e transformação do meio ambiente pelo homem. O simbolismo é mais facilmente apreendido nas paisagens mais elaboradas - a cidade, o parque e o jardim e através da representação da paisagem na pintura, poesia e outras artes (Cosgrove, 1998. p. 108).

Gomes (2023) já pontua sobre a perspectiva do olhar sobre a paisagem na forma como o sujeito e o coletivo pensam a paisagem, através da interpretação, e esta vai depender da realidade que estão inseridos, do momento e da sociedade. E esse olhar lançado conduz a experiência, que se abre para o mundo. Para Nór (2013) a interpretação e a percepção da paisagem são dadas através dos aspectos subjetivos.

Assim, considera-se que a paisagem está relacionada a todo momento com o processo histórico e pelos significados e sentidos através das ações e percepções humanas e dialogam com as vivências coletivas e individuais. Nesse sentido, podemos incluir o que para Nór (2013) é indispensável para análise: a paisagem cultural sendo como uma categoria espacial capaz de revelar modos de vida, fundamentada no processo histórico e na interação com o meio natural, contribuindo na construção das identidades culturais.

Duarte et al., (2021) discorre em seu estudo sobre diferentes perspectivas do que se entende como topofilia, que de certa forma dialoga muito com que já foi apresentado nas discussões anteriormente de paisagem, principalmente no que tange a percepção dos sujeitos com meio ambiente e com o lugar em que estão inseridos, em detrimento de suas visões de



mundo e de suas relações construídas, sendo este conceito ligado diretamente ao fator “apego” com o lugar vivido, devido aos recursos naturais presentes, das relações humanas existentes e para além delas. No trabalho em questão, é mostrado uma contradição na construção do conceito, para alguns autores a relação afetiva com lugar é dada pelo elemento físico presente, sendo que para outros vai muito além do físico. Duarte et al (2021) nos direciona para a conclusão de que os indivíduos e grupos têm conexões intensas em relação ao ambiente que potencializam o bem-estar, principalmente pois esta conexão é capaz de atribuir valores e significados que influenciam o todo comportamento humano em relação ao meio, sendo algo positivo para mudanças significativas, principalmente na relação entre homem e natureza.

### 2.2.1 A PAISAGEM COMO EXPERIÊNCIA FENOMENOLÓGICA

A paisagem tem um papel primordial na construção do sujeito e no âmbito social, já que a experiência paisagística é a forma sensível de perceber e estar em contato com o mundo (Besse, 2014).

A paisagem pode, então, ser compreendida e definida como o acontecimento do encontro concreto entre o homem e o mundo que o cerca. A paisagem é nesse caso, antes de tudo, uma experiência paisagística, ou melhor dizendo, essa paisagem que se apresenta como experiência só remete, para o ser humano, a certa maneira de estar no mundo e ser atravessado por ele (Besse, 2014. p.47 ).

Dessa forma, a paisagem compreendida como experiência, evidencia diferentes encontros do sujeito no mundo concreto, assim como a subjetividade de cada um. A paisagem simboliza a representação social e a imaginação. Considera-se essa representação como um processo presente na música, literatura, fotografia, entre outras. A paisagem passa por valores estéticos e sentimentais, assim como se constrói visualmente, não resumindo somente a isso, mas dialoga diretamente com a imaginação (Verdum, 2016).

A imaginação está diretamente ligada às vivências coletivas e individuais, caracterizando por diversas relações que estabelecem através de uma memória afetiva-social de uma cultura. Segundo Serbena (2003) a imaginação é tida como um elemento criativo e possui uma forma autônoma em relação ao sujeito, pois ela é capaz de integrar vários elementos da existência humana como a ação, pensamento e emoção em uma experiência significativa, através de sua função simbólica e transcendente. Moraes (1997) aborda a imaginação social como uma produção coletiva, que através da memória recolhem toda experiência do cotidiano, assim, compreendendo que os indivíduos apresentam diferentes percepções de si mesmos e dos outros, e se identificam como partes de uma coletividade. Sendo ela expressa por ideologias,

símbolos, rituais, utopias que formulam visões de mundo, comportamentos e estilos de vida, que podem servir a uma ordem vigente ou introduzir mudanças. Freitas (2022) em seu estudo relaciona a paisagem com a imaginação, sendo impossível nesta análise deixar de lado a subjetividade que emerge do pensamento do ser para o mundo externo. Nesse sentido, a autora considera a imaginação, sendo parte do real e das experiências dos sujeitos no mundo concreto, é uma forma de compreender a paisagem e com ela as experiências dos sujeitos. A paisagem como experiência se estabelece através da relação intrínseca entre sujeito e objeto, de forma recíproca. Como Verdum (2016) pontua que a sociedade molda a paisagem e vice-versa. E além do objeto e do sujeito, Besse (2014) traz uma leitura de paisagem que vai além da relação de ambos, que desobjetifica e dessubjetiva o sujeito, em que a experiência vai além da subjetividade, colocando o sujeito fora de si mesmo. Dessa forma, a experiência da paisagem está diretamente relacionada com a sensibilidade que pode ser representada através da poesia e da filosofia.

### 2.2.2 A PAISAGEM COMO UM TERRITÓRIO

Como visto anteriormente, a paisagem não é somente uma questão estética, representa formas, modos de vida e para além, é constituída como um território produzido e habitado por diversos motivos, sendo eles: político, econômico e cultural. Observa-se que neste território é composto por experiências, costumes e tradições, sendo a junção destas atividades humanas que sustentam o valor paisagístico do lugar (Besse, 2014).

Souza (2015) em seus estudos que envolvem o território, categorizando através das relações de poder, não desconsiderando as análises sociais, culturais e econômicas que percorrem sobre o conceito, mas colocando em evidência que o território:

(...) é, obviamente, um aspecto, uma dimensão do espaço social, e ele depende de várias maneiras, da dimensão material do espaço; mas ele é, em si mesmo, intangível, assim como também o poder é impalpável, como a relação social que é. O poder é uma relação social (ou, antes, uma dimensão das relações sociais), e o território é a expressão espacial disso (Souza, 2015. p. 62)

Dorsa (2023) pontua sobre o conceito de território que perpassa a uma área delimitada por fronteiras e que tem relação direta com a sociedade e que toda ação desenvolvida se materializa no território, sendo assim, resultado da ação cultural, do valor e identidades que o sujeito constroem no lugar. A partir disso, é indispensável de análise o sujeito enquanto protagonista da realidade social, em que suas vivências e experiências se constroem a partir do seu contato com o mundo. Nesse sentido, vale ressaltar a cultura em seus diversos significados

e sentidos sociais, sendo representadas também através de uma identidade cultural, podendo ser compreendida coletivamente através de experiências históricas comuns, relacionada com a concepção do “modo de ser” e/ou pode ser lida através do “tornar-se”. A identidade cultural é pensada não somente através de processos passados, mas também é pertencente ao futuro, sendo assim, expostas as diversas transformações (Hall, 2006).

Flores (2016) direciona para essa ideia de identidade cultural voltada para a compreensão do território, sendo o espaço geográfico marcado pela identidade cultural e territorial, onde as relações sociais e a identidade se constroem, surgindo o sentimento de pertencimento advindo desta identidade construída. Dessa forma, é destacado pelo autor as fronteiras simbólicas, onde as identidades estão formadas como resultado de um processo histórico-cultural. No entanto, o território é constituído culturalmente através da relação entre sujeito e objeto e a paisagem passa a ser este marco onde as relações se encontram e a interação acontece. Pode-se dizer que a paisagem é vislumbrada através dos aspectos materiais e imateriais, marcos das experiências, dos processos históricos e culturais advindos de uma determinada realidade coletiva.

### **3. METODOLOGIA DE PESQUISA**

A metodologia utilizada neste trabalho é qualitativa, de caráter exploratório e descritivo. As características principais na análise qualitativa consistem:

(...) na escolha adequada de métodos e teorias convenientes: no reconhecimento e na análise de diferentes perspectivas; nas reflexões dos pesquisadores a respeito de suas pesquisas como parte do processo de produção de conhecimento; e na variedade de abordagens e métodos (Flick, 2009. p.23).

Para início da compreensão do tema estudado foi necessário fazer uma revisão bibliográfica sobre as diferentes perspectivas e dimensões da paisagem, referenciadas através de Santos (1988), Besse (2014), Verdun (2016), Cosgrove (1998) entre outros autores, sobretudo, àqueles relacionados ao campo da Geografia Cultural. Além disso, foi utilizado a análise documental, com dados secundários extraídos do site da Prefeitura de Juiz de Fora. Para definir melhor área de estudo ao objeto da pesquisa, foi realizado a elaboração de um mapa com traçado da linha férrea pelo município de Juiz de Fora - Minas Gerais, em destaque três bairros na Zona Norte da cidade, onde a pesquisa foi aplicada. Buscando responder o objetivo central da pesquisa, o atual estudo contou com a execução de entrevistas semiestruturadas, para além de um instrumento, é uma técnica de coleta de dados que exige um planejamento prévio

e sua elaboração deve estar de acordo com os objetivos que o pesquisador deseja alcançar (Guazi, 2021). E pode ser considerada um espaço que acontece trocas de experiências e conhecimentos entre entrevistador e entrevistados (Elias, 2021). Foram elaboradas treze perguntas, sendo cinco de cunho sociodemográfico e socioeconômico, três que direcionam para a percepção e vivência dos entrevistados com a paisagem ferroviária, e as outras para a representação e importância dos elementos paisagísticos, como a linha férrea, o trem, a estação ferroviária e a ferrovia no contexto estudado. As entrevistas foram realizadas nas duas últimas semanas do mês de outubro, no turno da manhã e da tarde. No total foram entrevistados 14 moradores ao entorno da linha férrea dos respectivos bairros: Benfica, Araújo e Vila Esperança I.

O presente trabalho teve como foco a investigação da relação dos moradores ao entorno da linha férrea com a paisagem ferroviária do lugar onde residem, a fim de cumprir o objetivo do estudo, com responsabilidade ética, foi dada a devida explicação da pesquisa juntamente com o termo de consentimento. A escolha dos participantes se deu através da técnica de amostragem por conveniência, ficando a cargo do pesquisador a seleção da amostra, sendo a técnica que consome menos tempo em que as “unidades amostrais são mais acessíveis e mais fáceis de medir” (Malhotra, 2006).

Por fim, como ferramenta de análise foi utilizado o Software Nvivo, que codifica sentimentos em negativo, positivo, neutro, identificados através de palavras isoladas, sem considerar o contexto presente das entrevistas (Nvivo, 2021).

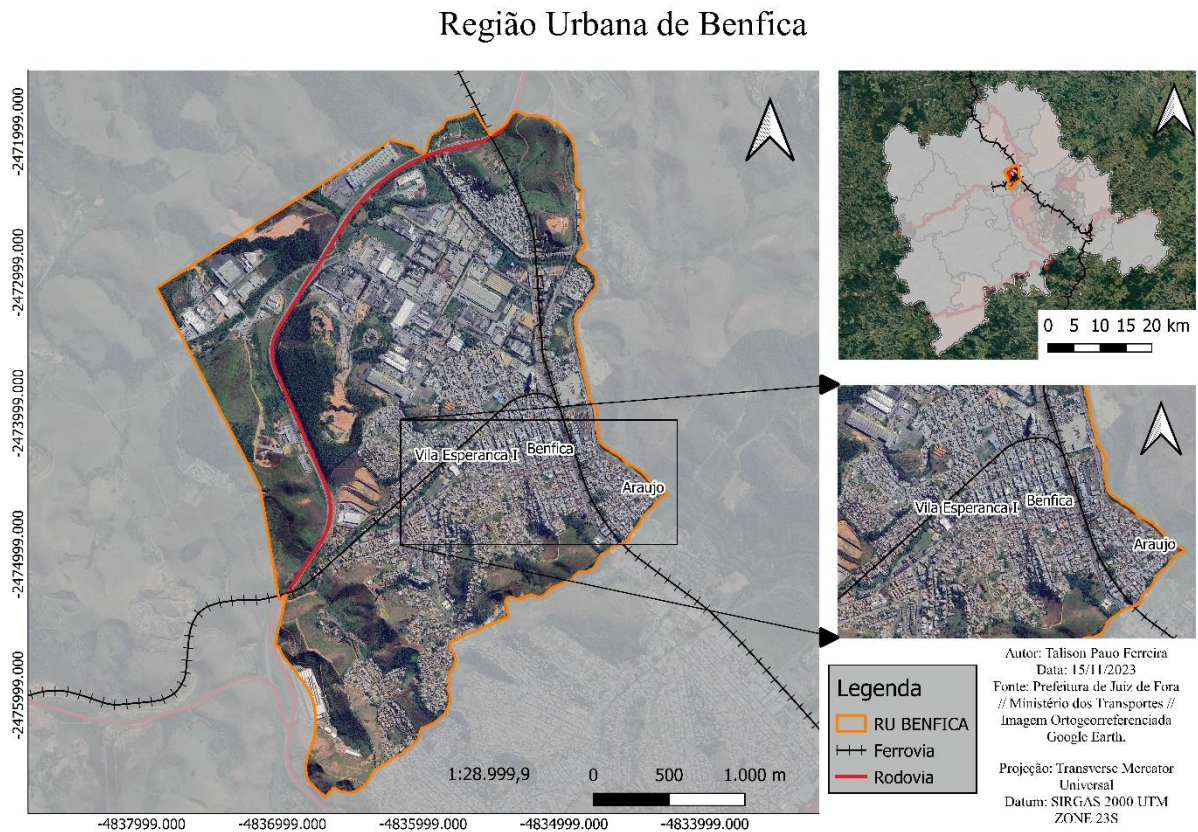
NVivo é um software que suporta métodos qualitativos e variados de pesquisa. Ele é projetado para ajudar você a organizar, analisar e encontrar informações em dados não estruturados ou qualitativos como: entrevistas, respostas abertas de pesquisa, artigos, mídia social e conteúdo web (Nvivo, 2021).

Nesse sentido, a análise de sentimentos dos entrevistados foi realizada a partir dos bairros onde residem e os resultados foram colocados em gráficos gerados através do Software de Planilha Microsoft Excel, abarcando também análise do perfil dos entrevistados.

Por se tratar de uma abordagem qualitativa, existe uma limitação no que se refere a generalização dos resultados, sendo estes inerentes a amostra específica no presente trabalho. Dentre outras limitações/desafios, é possível apontar poucos estudos voltados para a ferrovia e espaço urbano da cidade, principalmente abrangendo outras regiões, não somente a central. Além disso, na parte prática do trabalho, foi um desafio encontrar os moradores em suas residências ou do lado de fora delas, mesmo intercalando entre o turno da manhã e da tarde.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Região Urbana de Benfica fica localizada na Zona Norte da cidade, possui 18.111 habitantes e abrange os respectivos bairros: Benfica, Araújo, Distrito Industrial, Ponte Preta, São Damião, Nova Benfica, Vila Esperança I e II e Vila do Sapê. (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA). Sendo assim, segue abaixo o mapeamento da Região Urbana de Benfica, onde foi realizado o atual estudo, sendo a linha férrea (em destaque) um forte elemento paisagístico que simboliza a divisão espacial e imaginária entre um bairro e outro, assim como representa vivências, percepções e sentimentos que se assemelham e que se contrapõem, o que vão ser apresentados mais adiante.

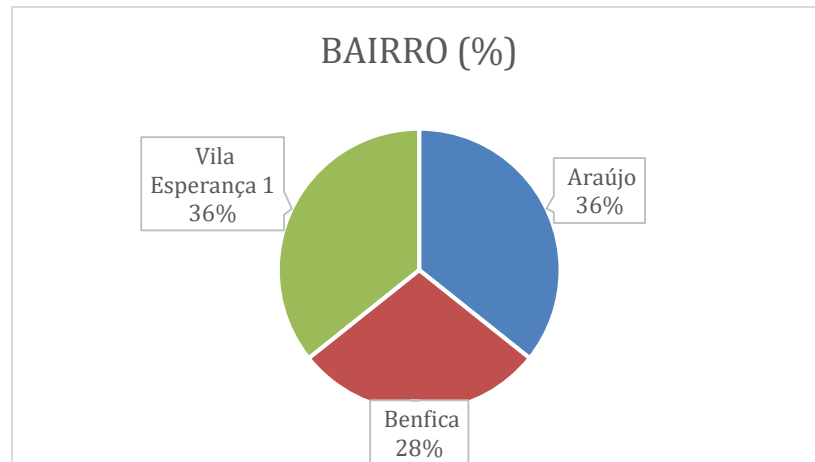


**Fonte:** Elaborado por Talison Paulo Ferreira, 2023.

##### 4.1 PERFIL DOS ENTREVISTADOS

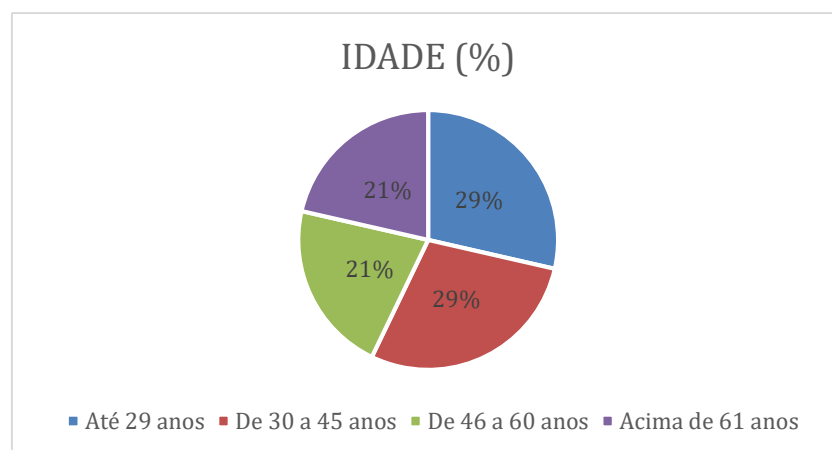
Em relação ao perfil demográfico, foram 14 entrevistados localizados em três bairros (gráfico 1) pertencentes à Zona Norte da Cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais, sendo 36% moradores no bairro Araújo, 28% no bairro Benfica e 36% no bairro Vila Esperança 1 e em

maioria (79%) residentes entre 36 a 45 anos e 21% domiciliados.



**Gráfico 1**

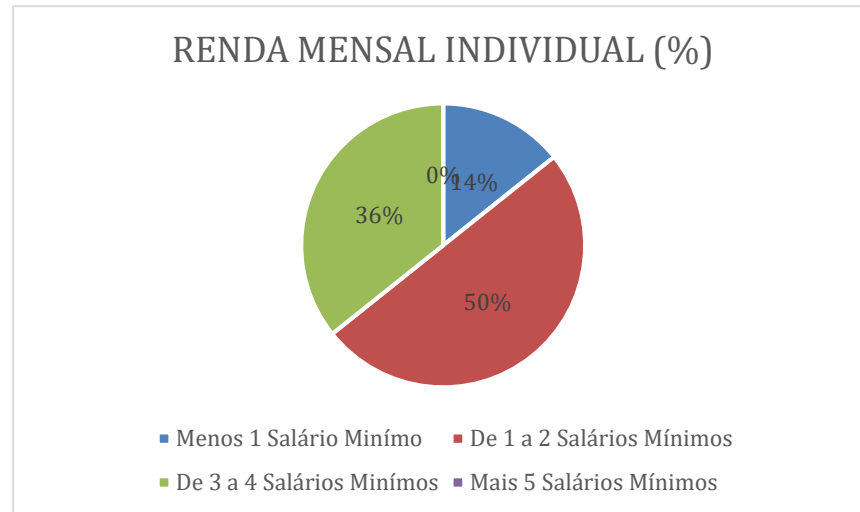
Sobre a idade, conforme o gráfico 2, 29% responderam ter até 30 anos e o mesmo percentual para os que afirmaram ter entre 31 a 45 anos, totalizando 58%. Já os que responderam ter entre 46 a 60 são 21%, assim como os que possuem acima de 61 anos, totalizando 42%. Em relação ao gênero, a maioria se identifica sendo do gênero feminino, com 57% para 43% dos entrevistados masculino.



**Gráfico 2**

Quando perguntado sobre a renda mensal individual, 50% dos entrevistados responderam possuir entre 1 a 2 salários mínimos, 36% entre 3 a 4 salários mínimos e apenas 14% menos de um salário mínimo, conforme demonstrado no gráfico 3. Portanto, o perfil dos entrevistados demonstra que a maioria é do gênero feminino, com idade de até 45 anos, renda

mensal individual de 1 a 2 salários mínimos, residentes em média 35 anos nos bairros Araújo e Vila Esperança 1.



**Gráfico 3**

#### 4.2 PERCEPÇÃO DA PAISAGEM FERROVIÁRIA

A paisagem cultural como vista anteriormente pelos estudiosos da Geografia Humanística e Cultural, tem um papel fundamental na construção dos sujeitos, pode ser lida, interpretada e vivenciada através de diferentes percepções e realidades. Tendo enfoque para questões a respeito da percepção e interpretação dos elementos que compõem a Paisagem Ferroviária, destaco duas questões que foram elaboradas com objetivo de entender quais elementos os entrevistados conseguem perceber só de pensar, olhar, ouvir e sentir a paisagem. A primeira questão foi a seguinte: Olhando para essa paisagem, quais elementos você percebe que a compõem? Para a análise desta questão foi gerada uma nuvem de palavras, tendo como foco identificar a frequência e importância das palavras mencionadas dentro do contexto do atual estudo.

As palavras que mais se destacaram foram: “gente” contabilizada 14 vezes, “árvores” 13 vezes, “linha” 12 vezes, “casas” 9 vezes, “paisagem” 9 vezes e “ferrovia” 8 vezes. Dessa forma, é possível identificar os elementos que mais compõem a paisagem ferroviária dos bairros segundo a percepção dos respondentes. Vale ressaltar a compreensão de que a maioria dos entrevistados se colocaram como parte integrante da paisagem estudada.



**Fonte:** Elaborado por Guilherme Malta - Nvivo

A segunda questão foi “Quando você pensa nessa paisagem ferroviária do que você lembra? Pode ser um cheiro, uma palavra, uma imagem, um som, uma história?” Foram diversas falas que trouxeram uma compreensão ampla e subjetiva de cada um. Foram relatadas histórias da infância/adolescência, teve pontuações referentes ao transporte ferroviário, o som do trem, o cheiro da vegetação ao entorno, os acidentes na linha férrea, a estação ferroviária, entre outros.

*“Eu lembro da minha adolescência quando eu vim para cá com 12 anos, que eu ficava horas esperando quando ia passar um trem para me contar os vagões. E às vezes eu chegava a contar até mais de 100 vagões. Aquilo pra gente era assim, era um fenômeno, era incrível, onde nós comunicávamos com nossos amigos né, da nossa cidade pra falar dessa maravilha, então assim, eu tenho lembranças maravilhosas (...).” (Entrevistado 1)*

*“Do que eu lembro? Ah, eu acho que é mesmo o movimento do trem, o apito, tudo né, a gente já se acostumou com esse ambiente.” (Entrevistado 2)*

*“Assim, a ligação maior que eu tenho com a linha férrea é que hoje eu não tenho tanto contato, mas é mais pelo tempo mesmo que eu estava passando quase o dia inteiro fora, mas me lembra muito da infância, assim. Acho que a época que eu mais vivenciei a linha férrea, assim, foi na infância. Pra brincar, tipo, quase 100% das vezes pra brincar, assim, é, então acho que me lembra muito a minha infância, assim.” (Entrevistado 3)*

*“Do transporte ferroviário.” (Entrevistado 5)*

*“O som do trem e o cheiro mesmo da paisagem, das árvores, da natureza..” (Entrevistado 8)*

*“Eu acho que é uma história. Uma não, várias, né? De todos os acidentes que já tiveram aqui. Muitas vezes a gente presenciou, desde a infância até hoje. Já presenciei alguns casos, não só isso também, o barulho também. O barulho até hoje é algo que é presente na vida de quem mora aqui.” (Entrevistado 13)*



*“Pô, eu lembro de um cheiro de capim, assim, que aqui perto tem muito capim gordura plantado perto da linha de trem, então às vezes dá pra sentir uma brisa assim no fim de tarde. É bem gostoso. E, tipo assim, observando também, ainda mais quando o trem passa assim, dependendo da altura do capim eles cobrem o trem, então, em alguns momentos, então eu sempre vejo meio que fatias do trem passando, isso é muito legal também. Eu gosto muito da paisagem aqui da região.” (Entrevistado 14)*

Todas as respostas apontaram para a compreensão de que as pessoas percebem e vivenciam a paisagem, através do contato, da sensibilidade e da interação com elementos, principalmente com a linha férrea, citada praticamente por todos os entrevistados como um elemento onde o trem de carga passa, compondo a estrutura física do bairro, tendo em sua funcionalidade um meio da passagem diária dos próprios moradores para outros lugares e para além, a linha férrea pode ser compreendida como forma de lazer e bem estar para a população ao entorno.

#### 4.2.1 ANÁLISE DE SENTIMENTO

De forma geral, a presente análise se deu através da junção das questões que diretamente envolvia a percepção dos entrevistados (as) sobre a Paisagem Ferroviária dos seus respectivos bairros. Considera um fator primordial que foi constatada nesta análise, o elo emocional com os elementos físicos e simbólicos da paisagem, e como este representa significativamente nas vivências e percepções dos moradores ao entorno da linha férrea.

Sobre a percepção de sentimento foi realizada a análise separada de cada bairro, a fim de trazer algumas questões e reflexões sob perspectivas diferentes. No que se refere ao Bairro Araújo houve um percentual considerável positivo em relação à paisagem, demonstrado no gráfico 4, sendo 13% foi considerado muito negativo e 19% moderadamente negativo, um dos fatores que pode ser considerados nestes últimos percentuais, a falta de cuidado por meio dos órgãos responsáveis, principalmente no que se refere a linha férrea e envolta dela, os entrevistados alegaram que poderia ser mais conservada.

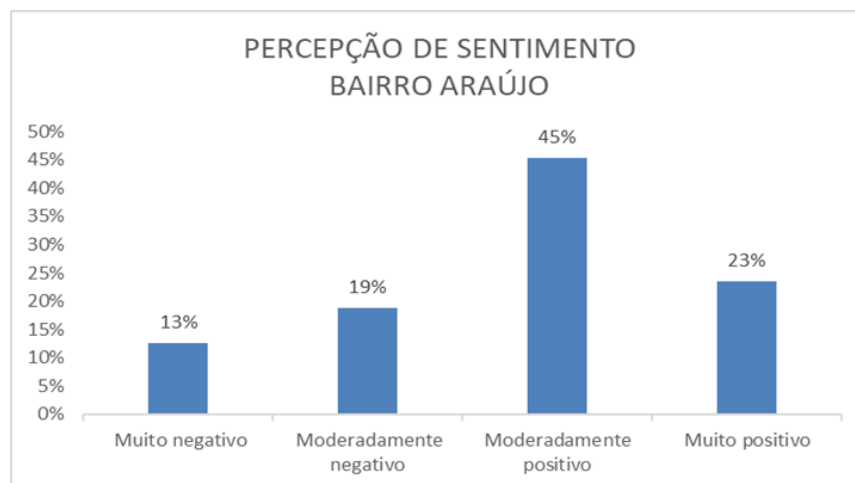
*“A paisagem das árvores que margeiam a ferrovia né, poderia ser mais bem cuidada pela própria ferrovia que explora o local, então é uma coisa que a gente vê que tem essa falha, quando faz, faz aquela conservação, básica mesmo, poderia ser mais bem cuidada. Bastante lixo jogado às margens da ferrovia.” (Entrevistado 10)*

*“(…), mas eu acho que o bairro não é bem cuidado, por isso que a paisagem não é tão bonita, que eu acho que não é bem cuidado. Porque o trem aqui, tem a passagem de linha aqui, mas não é bem cuidado.” (Entrevistado 11)*

*“(...) deveria ser bastante valorizada né, inclusive trabalhar em torno dela para quem ela possa ser apresentável também para a comunidade, para os bairros. ” (Entrevistado 1)*

Além disso, foi falado sobre a falta de segurança principalmente relacionado a travessia na linha férrea, devido à ocorrência de acidentes, sendo uma sentença identificada no Software Nvivo como muito negativo. Em relação ao percentual positivo, destaca o pertencimento com o território e uma identificação com elementos paisagísticos que compõem a paisagem ferroviária do bairro. Em muitos momentos foram citados a importância destes elementos para a história e vivência da própria comunidade. Fica em destaque uma das falas dos entrevistados.

*“Ah, eu considero importante sim! Acho que tudo que faz parte da história da vida da gente, da história também do lugar que a gente mora, acho que é tudo importante. Tudo que faz parte do bairro que a gente mora, que a gente pode contar uma história sobre aquilo, eu acho que é importante. Tudo é importante! ” (Entrevistado 11)*



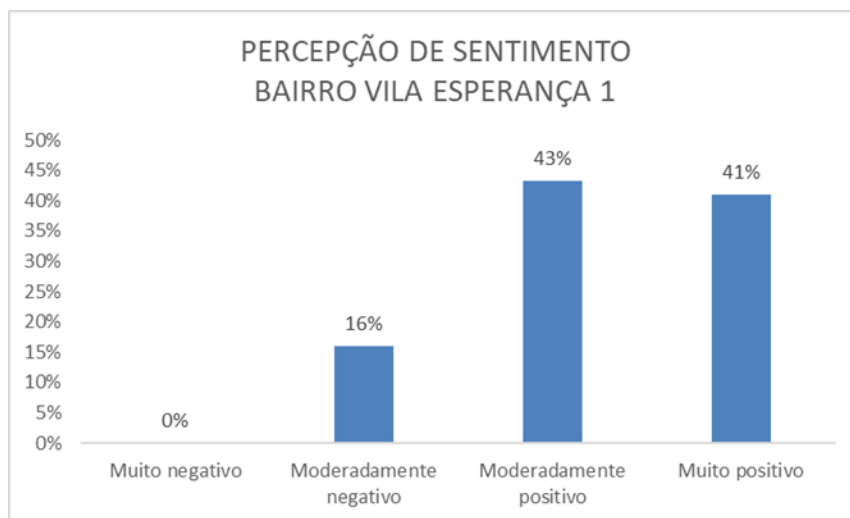
**Gráfico 4**

No Bairro Vila Esperança I teve destaque na percepção de sentimento positivo conforme o gráfico 5, sendo moderadamente positivo 43% e muito positivo 41%, obteve 0% muito negativo e 16% moderadamente negativo. É importante destacar que nas questões que tratavam das vivências sobre a perspectiva da paisagem, os relatos foram semelhantes, foi constatado que a maioria tem uma experiência tranquila. A linha férrea e o trem remetem muito a própria infância, os laços familiares, uma forma de lazer, sendo o último visto como uma “diversão”. Segue em destaque alguns relatos:

*“Ah eu acho legal, muito legal, já acostumei, é, principalmente quando eu morava na roça quando era pequena, eu ia pra casa de uma tia, onde ela morava perto da linha e o trem*

*passava e aquilo pra mim era assim, era uma coisa muito diferente, sabe?! Eu achava aquilo muito importante e hoje eu moro do lado da linha, então eu acho muito importante, eu acho muito legal. O barulho, o apito do trem nada me atrapalha, pra mim é tudo tranquilo.” (Entrevistado 2)*

*“Hoje o que eu faço, o trem passa eu vou mostrar para o Antony, meu filho. A gente chega na janela, eu falo oh, às vezes a gente escuta o apito do trem já falo com ele assim, lá vem o trem, aí eu vou na janela do quarto ou se eu tô no quintal, eu vou no portão mostrar para ele, e ele acha o máximo. Um barato! Realmente é uma diversão.” (Entrevistado 4)*



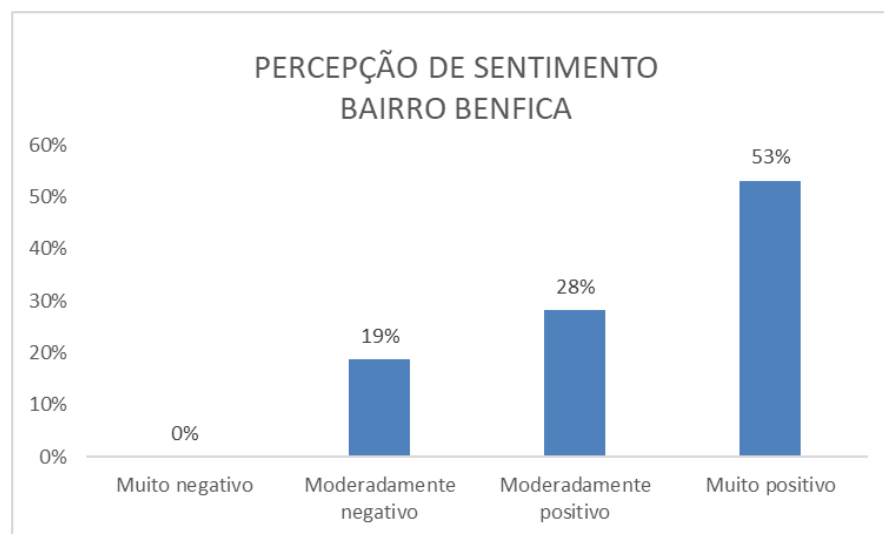
**Gráfico 5**

No Bairro Benfica se destacou também o sentimento positivo, demonstrado no gráfico 6, com 53% muito positivo, o que se assemelha com o Bairro Vila Esperança I, sendo a paisagem ferroviária compreendida como um marco que traz à memória experiências que perpassam a infância, adolescência e a vida adulta e além disso traz também questões práticas no dia-a-dia. Em uma das falas que chamou a atenção foi referente a pergunta “Como é escutar o som do trem diariamente?” e um dos entrevistados respondeu que era uma forma de marcar a hora, só de ouvir o trem passando sabia exatamente a hora sem precisar olhar em seu relógio. Como visto anteriormente a paisagem para Cosgrove (1998) pode representar um significado simbólico, sendo a seguinte fala passível desta compreensão.

*“(…) acho que depois de uma época da minha vida, na infância representava liberdade, no sentido de que, se eu passasse da linha férrea eu estava indo para outro lugar, estava indo para longe. Eu era uma criança que minha mãe era muito protetora, então demorou um tempo para que ela começasse a deixar ir para outros lugares, então eu passar da linha férrea*

*significava que eu tinha uma confiança que eu podia ir para longe de casa. ” (Entrevistado 3)*

Dessa forma, a linha férrea, um dos elementos que marca a paisagem ferroviária, como uma representação de liberdade seja no sentido de ir e vir para outros lugares, de ter experiências para além do lugar, mas também como uma forma de independência e de confiança na relação com o outro.



**Gráfico 6**

A paisagem ferroviária traz em seu valor simbólico as experiências vividas, e isso se torna muito significativo na vida dos moradores. Nos três bairros onde o atual estudo se baseou, fica perceptível como as experiências com a linha férrea, com o trem, com a estação ferroviária, com a história da ferrovia, trouxeram à memória processos da vida social e coletiva, onde todos elementos dialogam com as diferentes realidades apresentadas nos locais. Isso por sua vez, reforça a concepção de Besse (2014) em que a experiência dos sujeitos se dá através do contato, da relação com o objeto, e neste caso com a paisagem onde estão inseridos. Em alguns casos é possível também de perceber diferentes vivências com os elementos paisagísticos, como visto anteriormente, existe uma discrepância em relação ao sentimento negativo do Bairro Araújo comparado aos outros bairros que não tiveram nenhum muito negativo, sendo resultado de fatores bem específicos do bairro.

Comparado aos outros bairros pontuados neste estudo, observa-se que o tráfego de carros e de pessoas envolta da linha férrea que corta uma parte de Benfica e o Bairro Araújo é bem mais movimentada com tráfego de carros e pessoas. Devido a isto, é possível justificar algumas percepções referente a segurança, acidentes, preservação, entre outros pontos

negativos destacados nas falas dos respondentes do Bairro Araújo. Outro ponto interessante na análise refere-se a pergunta sobre o barulho do trem. Em sua grande maioria os entrevistados relataram que o apito do trem faz parte da vivência deles, que de maneira alguma traz incômodo, pois já se acostumaram. Assim como a linha férrea em si, o som do trem remete às boas lembranças, sinaliza sua chegada como uma forma de proteção contra acidentes, também em seu sentido simbólico, é um convite para a contemplação e além disso, traz à memória, principalmente para os mais velhos, as suas vivências coletivas e individuais com trem de passageiros, visto que muitos dos entrevistados citaram o Xangai, que foi importante meio de transporte de passageiros na cidade de Juiz de Fora. E além destas vivências, traz sonhos e desejos, de um dia poder andar de trem novamente, e para outros a vontade de andar pela primeira vez. A experiência com a paisagem ferroviária no geral mostrou bastante positiva, sendo possível perceber um vínculo emocional forte dos entrevistados com suas origens e tudo que compõem suas trajetórias e histórias em sociedade. Fica para a reflexão os seguintes relatos.

*“Eu tenho um apego muito grande com o bairro, gosto muito do meu bairro, gosto muito da onde eu vim de fato, então acho que todas essas pequenas coisas que compõem a minha vida assim, a minha trajetória, eu estando no bairro acho que são importantes e tipo como eu moro do lado da linha férrea, é uma coisa que desde da primeira pergunta eu venho falando, é uma coisa de memória, então eu não consigo imaginar a minha vida aqui onde eu estou sem a linha férrea (...). ” (Entrevistado 3).*

*“(...) vivi aqui minha vida toda então é algo que está dentro da minha história, das minhas raízes, não só eu mas como meus amigos, eu brinquei aqui, eu esperei para ver o trem, mostrei o trem para futuras gerações, o barulho, para meus primos mais novos, provavelmente vou mostrar para os meus filhos ou para os meus sobrinhos, “ah, dá tchau para o trem”, então aconteceu isso comigo, aconteceu com meus primos também mais novos, os novos primos que nasceram recentemente de trazer para mostrar e brincar na praça também, quando passa o trem, olhar ele passando assim, acompanhei isso a vida toda.” (Entrevistado 13).*

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo buscou identificar e discutir as experiências dos moradores ao entorno da linha férrea com a paisagem ferroviária, assim entendê-la como um território fabricado e habitado conforme (Besse, 2014). Dessa forma, com uma temática que é pouco explorada na cidade de Juiz de Fora, foi possível identificar experiências, percepções e interações sociais essenciais para a compreensão das diferentes realidades na Região Urbana de Benfica. O atual estudo apresentou resultados bastante significativos no que se refere a relação dos entrevistados

com esta paisagem, revelou através do imaginário e das diversas experiências afetivas, o sentimento de pertencimento com o próprio território, modo de vida e costumes, sendo este compreendido pelo movimento dos moradores ao sair da própria casa para observar o trem passar, ensinando para os mais novos e compreendendo, a importância da ferrovia, para a história e o lazer da própria comunidade. Fica nítido que os entrevistados têm uma relação bastante positiva com o todo que compõem a paisagem ferroviária do seu bairro, e além disso foi bem pontuado por alguns deles, a importância da preservação da mesma. Os resultados alcançados dialogam com a perspectiva de uma paisagem cultural inserida na realidade dos moradores ao entorno da linha férrea, tendo como base a existência de uma relação intrínseca entre eles e o objeto estudado, esta relação dialoga com vida coletiva do local, das práticas cotidianas, do imaginário social, da memória afetiva, e com questões políticas e econômicas que estão para além de suas vontades e desejos. A análise de sentimento trouxe as semelhanças e diferenças de percepções de cada bairro em relação à paisagem, sendo passível de compreensão das diferentes emoções, expectativas e do olhar para a realidade presente. Os entrevistados conduziram para a compreensão e reflexão de forma conscientes de suas próprias trajetórias, histórias e deixaram em evidência a importância de cada elemento paisagístico observado, como parte de seus processos identitários e coletivo.

Nesse sentido, cabe a reflexão de uma região que apresenta características próprias e que a ferrovia faz parte da história, da memória e do crescimento dos bairros ao entorno da linha férrea. Sendo assim, é possível apontar e trazer a reflexão de possíveis atividades que podem ser desenvolvidas para os moradores e visitantes, levando em consideração a paisagem ferroviária, um dos pontos desse estudo, menciono o Turismo como uma forma de abranger e envolver mais os moradores e turistas com essas diferentes vivências e interpretações da paisagem, fazendo com que seja uma região mais reconhecida e valorizada, pois mesmo sendo bastante rico o seu Patrimônio Ferroviário, infelizmente ele não é muito bem aproveitado, em termos culturais, paisagísticos e turístico.

## 6 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDREOLA DE SOUZA, M. **PAISAGEM E FERROVIA O Caso da Praça da Estação de Juiz de Fora -MG**. [s.l: s.n.]. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t6\\_paisagem\\_ferrovia.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_paisagem_ferrovia.pdf)>. Acesso em: 14 jun. 2023.

AUGUSTA, H.; GOMES, S. Universidade Federal de Minas Gerais Instituto de

Geociências Departamento de Geografia Programa de pós-graduação em Geografia doutorado em Geografia. [s.l: s.n.]. Disponível em: <[https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/58464/1/Tese\\_final.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/58464/1/Tese_final.pdf)>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: SENAC/SP, 1998.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo. Exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: UERJ, 2014.

COSGROVE, Denis. **A Geografia está em toda parte**. In: CORRÊA, Roberto Lobato e ROSENDAHL, Zeny (orgs.), Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro EDUERJ, 1998.

DORSA, A. **O território cultural: espaço de saberes e paisagens construídas**. 2023.

DUQUE, R. R. **Urbanização e ferrovia: questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929**. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-09092019-101831/pt-br.php>>. Acesso em: 16 jun. 2023.

ELIAS, M. L. G. G. R.; SARTORI, V.; ALMEIDA, I. C. DE. **Entrevistas semiestruturadas na captura, construção e compartilhamento do conhecimento em projetos de extensão universitária**. Anais do Congresso Internacional de Conhecimento e Inovação – ciki, v. 1, n. 1, 2021.

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa - 3.ed.** [s.l.] Artmed Editora, 2009.

FLORES, M. **Contribuição para o Projeto Desenvolvimento Territorial Rural a partir de Serviços e Produtos com Identidade -RIMISP A identidade cultural do território como base de estratégias de desenvolvimento -uma visão do estado da arte**. [s.l: s.n.]. Disponível em: <[https://indicadores.fecam.org.br/uploads/28/arquivos/4069\\_FLORES\\_M\\_Identidade\\_Territorial\\_como\\_Base\\_as\\_Estrategias\\_Developimento.pdf](https://indicadores.fecam.org.br/uploads/28/arquivos/4069_FLORES_M_Identidade_Territorial_como_Base_as_Estrategias_Developimento.pdf)>.

FREITAS, J. S. DE. **Realidade imaginária da paisagem: para além de uma representação do concreto**. repositório.bc.ufg.br, 11 nov. 2022.

GUAZI, T. S. **Diretrizes para o uso de entrevistas semiestruturadas em investigações científicas**. Revista Educação, Pesquisa e Inclusão, v. 2, n. 0, 16 dez. 2021.

HALL, Stuart. **Cultura e Representação**. Rio de Janeiro. PUC RIO, 2016.

HALL, Stuart. **Identidade cultural e diáspora**. *Comunicação & Cultura*, (1), 21-35. <https://doi.org/10.34632/comunicacaoecultura.2006.10360>

MALHOTRA, Naresh K. **Pesquisa de Marketing: uma orientação aplicada**. 4ª. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2006

MAIA, D. S. **A ferrovia nas cidades bocas de sertão**. Terra Brasilis, n. 8, 26 jun. 2017.

MORAES, Dênis de. **Vista do Notas sobre imaginário social e hegemonia cultural**. Disponível em:  
<<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/17283/10921>>.

NÓR, S. **O lugar como imaterialidade da paisagem cultural**. Paisagem e Ambiente, n. 32, p. 119, 27 dez. 2013.

NVivo Support Services. Disponível em:  
<<https://support.qsrinternational.com/s/article/NV12Win-Automatically-detect-and-code-senti-ment>>. Acesso em: 20 nov. 2023.

NVivo - New Nvivo Português. Disponível em:  
<<https://www.ssvsoftware.com.br/nvivo-new-nvivo-portugues>>. Acesso em: 27 nov. 2023.

PORTAL PJF. Portal PJF | CIDADE | Mapa da Região Norte. Disponível em:  
<[https://www.pjf.mg.gov.br/institucional/cidade/mapas/mapa\\_norte.php](https://www.pjf.mg.gov.br/institucional/cidade/mapas/mapa_norte.php)>. Acesso em: 20 nov. 2023.

RAMOS, T. C. **O Carnaval de Ouro Preto e seus impactos na paisagem da Praça Tiradentes**. Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS), v. 24, p. 218–243, 27 dez. 2022.

SERBENA, C. A. **Imaginário, ideologia e representação social**. Cadernos de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas, v. 4, n. 52, p. 2–13, 1 jan. 2003.

SANTOS, Milton. **METAMORFOSES DO ESPAÇO HABITADO**, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec.São Paulo 1988.

SILVA, Régis Francisco Rafael. **BENFICA: subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário**. 2015. 196 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 2013

VERDUM, R.; VIEIRA, L. DE F. DOS S.; PIMENTEL, M. R. **As Múltiplas Abordagens para o Estudo da Paisagem**. Espaço Aberto, v. 6, n. 1, p. 131–150, 2 jun. 2016