

É POSSÍVEL EMPIRICIZAR AUGUSTIN BERQUE? UMA PROPOSTA METODOLÓGICA A PARTIR DO CONCEITO DOS GEOGRAMAS

Is it possible to empiricize Augustin Berque? A methodological proposal based on the concept of geograms.

Sérgio Lana Morais

Doutor em Geografia - Tratamento da Informação Espacial pela PUC-MG

Professor EBTT do IFNMG Campus Teófilo Otoni, Brasil

srglana@gmail.com

Rodrigo Corrêa Teixeira

Doutor em Geografia pelo IGC/UFMG

Professor do Departamento de Relações Internacionais e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC Minas, Brasil

rteixeira@pucminas.br

Sandro Laudares

Doutor em Geografia - Tratamento da Informação Espacial pela PUC-MG

Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC Minas, Brasil

laudares@pucminas.br

Recebido: 03/02/2025

Aceito: 10/03/2025

Resumo

O artigo explora as relações entre as materialidades e imaterialidades presentes nas estações ferroviárias da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM), destacando sua importância histórica e simbólica na paisagem e na memória coletiva dos habitantes de Ladainha/MG, município que foi um dos principais entrepostos da ferrovia extinta no ano de 1966. A abordagem teórica utilizada baseia-se no conceito de geogramas proposto por Augustin Berque, que proporciona uma leitura da paisagem como resultado de uma interação contínua entre a natureza ecológica, a evolução técnica e a dimensão simbólica. O estudo visa a aplicação desses conceitos na compreensão das formas-ruínas ferroviárias que, mesmo desativadas, mantêm uma significância para os moradores locais, tanto pela presença física quanto pelas memórias que evocam.

Palavras-chave: Estrada de Ferro Bahia e Minas; Ladainha; Vale do Mucuri, paisagem.

Abstract

This article explores the relationships between the materialities and immaterialities present in the railway stations of the Bahia and Minas Railway (EFBM), highlighting their historical and symbolic importance in the landscape and the collective memory of the inhabitants of Ladainha/MG. This municipality was one of the main depots of the railway, which closed in 1966. The theoretical approach used is based on the concept of geograms proposed by Augustin Berque, which provides a reading of the landscape as the result of a continuous interaction between ecological nature, technical evolution and the symbolic dimension. The study aims to apply these concepts to understanding railway ruin forms that, even when deactivated, maintain significance for residents due to their physical presence and the memories they evoke.

Keywords: Bahia and Minas Railway; Ladainha; Mucury Valley; landscape.

1. INTRODUÇÃO

A paisagem enquanto categoria de análise passou pelo escrutínio de diversas ciências que lhe conferiram elevado grau de polissemia e subjetividade. Em se tratando da Geografia, a discussão acerca do seu conceito ao longo do século XX contribuiu para que emergissem dois arcações teóricos-metodológicos que inauguraram novas frentes de debates e de pesquisas, sendo: o modelo morfológico calcados nos artefatos materiais e na compreensão da ação humana, transformando a paisagem, instrumentalizado por Carl Sauer em 1925 e, por antípoda, as acepções simbólicas do movimento humanista, do pós-guerra, que propiciou a introdução de variáveis subjetivas na interpretação das paisagens, até então negligenciados, permitindo que as categorias analíticas da Geografia fossem (re)interpretadas a partir de distintas abordagens.

Uma das perspectivas que colaborou para a compreensão da cultura enquanto elemento-chave da nova geografia cultural adveio do pós-estruturalismo. Na esteira da virada cultural (*cultural turn*), a geografia pós-estruturalista contestou as tradicionais noções de estrutura, poder e identidade, buscando desconstruir ideias preestabelecidas a partir de categorias que, até então, eram tratadas como ontologias, isto é, como coisas ou fenômenos descritíveis e esgotáveis enquanto definição (Claval, 2022). Esse movimento desconstrucionista questionou as Geografias dominantes e rompeu com os dualismos responsáveis por estabelecer certos padrões na ciência geográfica, a exemplo do geral versus o específico; do abstrato versus o concreto; do nomotético versus o idiográfico; do teórico versus o empírico, do quantitativo versus o qualitativo, do econômico versus o cultural, dentre outros antagonismos (Gibson-Graham, 2004 *apud* Silva, 2024), indicando que há gradações e possibilidades entre as polarizações consideradas, até então, diametralmente opostas.

Gomes (2010) considera que o debate sobre a cultura contribuiu para retomar algumas características fundamentais do humanismo na Geografia que se perderam quando o método lógico e analítico desfrutava de maior notoriedade na ciência geográfica. Para o autor, a subjetividade é um dos atributos mais marcantes do humanismo e tem como ponto de partida a ação humana no espaço. Neste caso, não se trata do espaço cartesiano objetivado na ciência racional, mas o espaço enquanto lugar que incorpora o ser humano, suas experiências e vivências.

Um dos nomes que se destaca nesta seara investigativa é do geógrafo francês Augustin Berque, que, ao seu modo, também contribuiu para a compreensão da paisagem e de suas simbologias, em um processo claro de contraposição aos métodos morfológicos

e quantitativistas tradicionais. Suas pesquisas concentram-se no binômio mente e matéria, sem, contudo, atribuir maior poder causal a qualquer um deles, pois a paisagem é resultante da complexa interação simbólica existente, mediada pela “[...] dialética entre a dimensão objetiva e a dimensão subjetiva do olhar e sobre a relação entre a paisagem como marca da cultura e a paisagem como matriz da cultura” (Claval, 2011, p. 160).

Transitando entre o Oriente e o Ocidente, mas sendo mais influenciado pela filosofia oriental, Berque acabou forjando alguns conceitos que lidam com a dicotômica relação existente entre os sistemas físicos e fenomênicos e que possibilitam apreender a paisagem, tais como: paisagem-marca (*paysage-empreinte*), paisagem-matriz (*paysage-matrice*), geogramas (*géogrammes*) e trajeção (*trajection*). Em sua vasta obra, outras teorias foram concebidas a partir de influências do filósofo japonês Watsuji Tetsurô (1889- 1960) e das investigações biológicas e filosóficas de Jakob Johann von Uexküll (1864-1944), tais como: meio (*milieu*), mediância (*médiance*), ecúmena (*écoumène*) e mesologia (*mésologie*).

Berque considera que o processo de interpretação da paisagem e do lugar são, ontologicamente, interdependentes e devem transcender a sua concretude, pois todo corpo material é imbricado igualmente por memórias e símbolos, condição que o autor denominou de geogramas. O neologismo proposto por Berque considera ainda que as representações simbólicas e materiais nas paisagens são mutuamente interdependentes, permitindo interpretar os seus significados e as sociedades a partir da interação eco-tecno-simbólico (Berque, 2012a).

Utilizar as concepções berquianas empiricamente, constitui-se um grande desafio para os pesquisadores. Talvez por isso, o autor ainda não tenha encontrado maiores adeptos na geografia brasileira. Soma-se a incipiente tradução de suas obras para o português, com destaque para o único e recém-publicado livro, “O pensamento-paisagem” (Berque, 2023), e alguns poucos artigos em periódicos e capítulos de livros organizados por Roberto Lobato Corrêa e Zeny Rosendahl. Até mesmo para a língua inglesa são poucos os textos de Berque que chegaram a ser traduzidos. Marandola e Gil Filho (2024) consideram que o escasseamento das publicações de Berque no Brasil transcende a mera questão linguística e diz respeito à dificuldade que os pesquisadores brasileiros têm com a base epistemológica do pensamento berquiano.

À vista disso, como forma de aplicação empírica, apresentam-se os geogramas enquanto orientação teórico-metodológico, tendo por referência as materialidades e as imaterialidades que remetem à extinta Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) na paisagem do município de Ladainha-MG, localidade que, por décadas, foi um dos principais

entrepostos logísticos do Vale do Mucuri. Ao longo de 85 anos, a Bahia e Minas teve protagonismo na articulação da rede de cidades e na organização da paisagem regional dos vales do Jequitinhonha e Mucuri, entre o Nordeste de Minas Gerais e o extremo Sul da Bahia. Do início da sua construção em 1881 até a sua extinção em 1966, a ferrovia transportou passageiros, mercadorias, gêneros agrícolas e, principalmente, madeiras extraídas de modo insustentável da Mata Atlântica que recobria a região. Nos primeiros anos da Ditadura Civil-Militar, sob o argumento de que sua manutenção era considerada antieconômica (Giffoni, 2006), a ferrovia foi erradicada.

O município de Ladainha é integrante da Região Geográfica Imediata de Teófilo Otoni (Figura 1). Atualmente, o seu território abrange uma área de 866,290 km² e sua população foi recenseada em 14.375 habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022). A história da cidade se entrelaça com a da ferrovia, pois a EFBM atuou como indutora do planejamento do seu espaço urbano. Com a chegada dos trilhos em 1918, o povoado passou a concentrar inúmeras atividades e serviços, atraindo imigrantes, comerciantes e ferroviários, pois se tornou o principal centro de montagem e manutenção de locomotivas. O traçado de 52,9 quilômetros da EFBM no município foi construído no contexto do prolongamento da ferrovia a partir de Teófilo Otoni em direção a Boa Vista do Tremedal (atual Monte Azul, no norte de Minas), que possibilitaria a conexão com as ferrovias Central do Brasil e Central da Bahia, que se encontravam em construção. As construções capitaneadas direta ou indiretamente pela ferrovia alteraram a morfologia e a paisagem urbana de Ladainha, a exemplo das obras destinadas ao assentamento dos trilhos, ao saneamento básico, a iluminação dos logradouros públicos e a abertura de praças, símbolos da modernidade e do progresso técnico.

Com o fim da linha em 1966, os seus trilhos foram completamente arrancados, as locomotivas sucateadas e centenas de funcionários tiveram a transferência efetivada para outras cidades de Minas Gerais e até para outros estados, em um processo que ainda restam dúvidas quanto aos efeitos que se estabeleceram na paisagem e no imaginário daqueles que partiram e dos que permaneceram. Apesar da descontinuidade operacional, ainda se mantêm na paisagem diversas materialidades e imaterialidades. No plano material, parte das formas ferroviárias permanece cristalizada, como as estações, os pontilhões, a fachada das Oficinas, a usina hidrelétrica, o túnel e muitas outras, ainda que resignificadas, refuncionalizadas ou esvaziadas de suas funções, mas sem quaisquer evidências de que elas estejam inclusas em um catálogo patrimonial ou que foram submetidas a um processo de inventário.

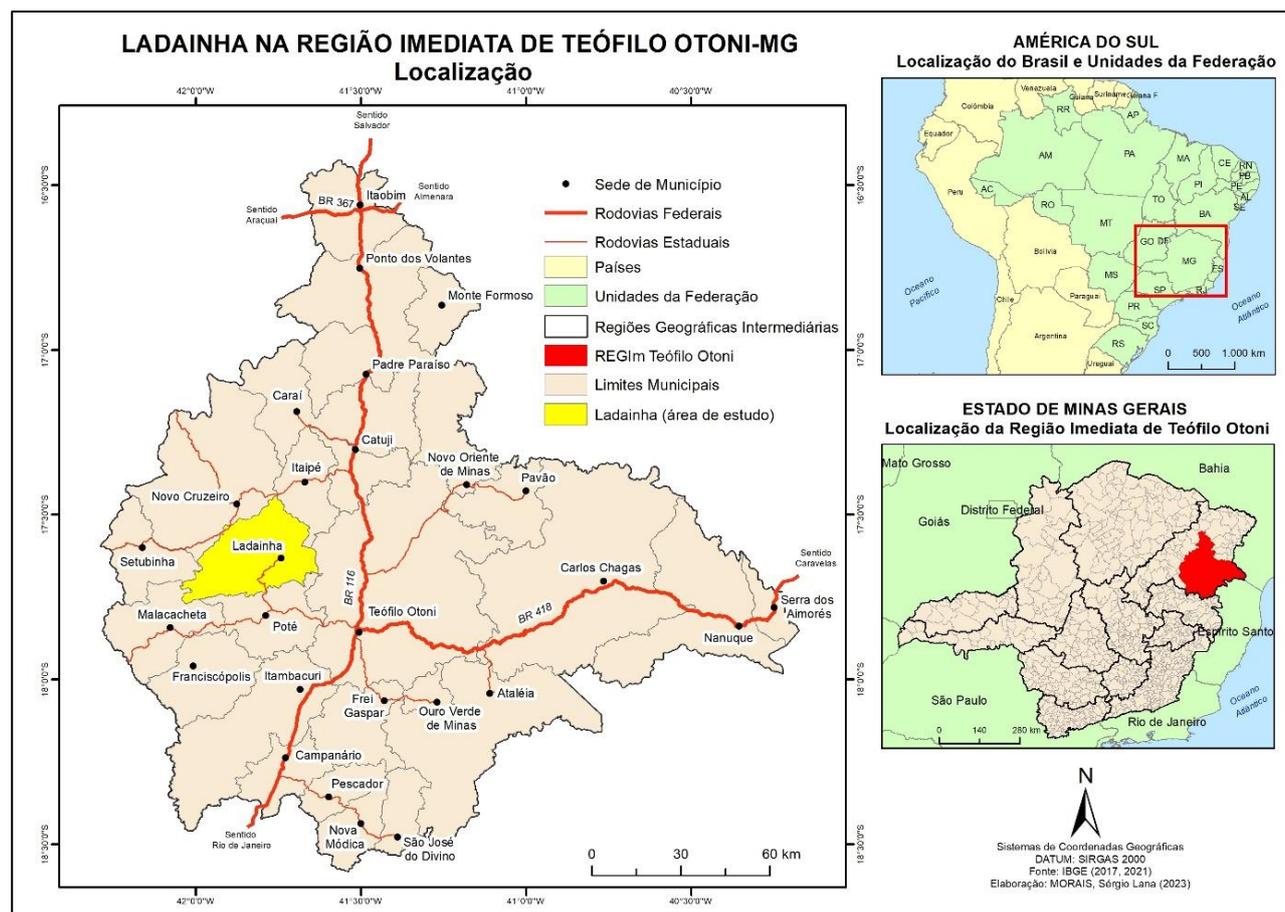


Figura 1 - Localização do município de Ladainha no contexto da Região Imediata de Teófilo Otoni.

Fonte: Organizado pelos autores (2023).

Já no plano imaterial, diversos indicativos do entrelace entre as representações simbólicas e materiais da ferrovia se fazem presentes na paisagem, como na tradicional Festa do Ladainhense Ausente, nos bailes de carnaval, nos acordes da corporação musical “Lira Ladainhense”, em solenidades religiosas, ou ainda, na prática do futebol amador no antigo Estádio Wenefredo Portella, celebrações e tradições que tiveram suas origens relacionadas à presença/ausência da ferrovia e dos ferroviários no município. A memória coletiva também é uma imaterialidade importante relacionada à EFBM em Ladainha. As histórias, os causos e os saberes-fazer dos ferroviários são (re)transmitidos de geração em geração, mantendo viva a lembrança da ferrovia, inclusive para aqueles moradores que cresceram sem a concretude dos trilhos.

Desse modo, acredita-se que o conceito dos geogramas pode ser encarado como uma chave-mestra para auxiliar os pesquisadores a compreenderem a dialética que se estabelece entre mente-matéria nos estudos da paisagem e que buscam extrapolar a dimensão material-transcendente, haja vista a indissociabilidade existente entre mente e

matéria, como já teorizado por Berque (2012a, 2012b, 2017); Cosgrove (2008); Ingold (1993) e outros.

Diante do exposto, alguns questionamentos nos inquietam, tais como: o que pode ser considerado um geograma? A Estrada de Ferro Bahia e Minas é (ou foi) um geograma? Os resquícios arquitetônicos da ferrovia, ainda presentes na paisagem ladainhense, são geogramas? Como as pessoas que não vivenciaram o espaço-tempo das operações ferroviárias em Ladainha lidam com essas memórias? Neste artigo, busca-se algumas respostas para tais questionamentos, com o intento de contribuir com a promoção do resgate dos elementos material e imaterial da EFBM em Ladainha e no Vale do Mucuri.

O manuscrito está organizado da seguinte forma: inicialmente, explora-se parte da obra de Berque, com destaque para os conceitos de geogramas, paisagem-marca, paisagem-matriz e trajeção, além de incluir referências a outros autores da geografia humanista e fenomenológica. Em seguida, apresentam-se os métodos utilizados, incluindo entrevistas com ex-ferroviários e moradores de Ladainha, bem como a abordagem dos geogramas como ferramenta analítica. Por fim, analisam-se os resultados relacionados às estruturas ferroviárias remanescentes da Estrada de Ferro Bahia e Minas e sua significância material e simbólica para a população local. Nas considerações finais, reforça-se a importância da teoria de Berque para a compreensão da relação entre paisagem e memória.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1. Augustin Berque: heterodoxia na apreensão da paisagem

A formulação berquiana da paisagem-marca e da paisagem-matriz advém do modo como cada grupo social interage com a paisagem, visando compreender suas materialidades e seus símbolos identitários, uma vez que estas interferências antrópicas, assim como as questões de ordem social e cultural não são estáticas. Nas palavras do autor, uma interessante concepção de paisagem enquanto marca e matriz:

A paisagem é uma *marca*, pois expressa uma civilização, mas também uma *matriz* porque participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura – que canalizam, em certo sentido, a relação de uma sociedade com o espaço e com a natureza e, portanto, a paisagem do seu ecúmeno. E assim, sucessivamente, por infinitos laços de codeterminação (Berque, 2012b, p. 239).

Nesta categoria, a paisagem funciona como uma espécie de receptáculo para as sociedades humanas que a habitam e, por sua vez, acabam deixando suas ações

impressas na paisagem, na cultura e na memória (Holzer, 2009). Assim, enquanto marca (apego morfológico), a paisagem pode ser lida, analisada, descrita e registrada, pois é pautada pela objetividade e pela materialidade que remetem a outras temporalidades (Berque, 2012b). Por seu turno, a paisagem-matriz é vista enquanto meio e condição de existência e reprodução social (Corrêa; Rosendahl, 2012), denotando que a paisagem é uma espécie de moldura com a capacidade de impactar o pensamento, tanto no nível identitário quanto no coletivo.

Nesta instância, ao ser considerada uma via de mão dupla, uma vez que a paisagem-marca interfere na paisagem-matriz, Corrêa (2012, p. 135) pondera que “[...] se as formas simbólicas refletem os significados estabelecidos, elas também criam significados”, revelando que a compreensão da paisagem passa, necessariamente, pela interação entre o objetivo e o subjetivo, transcendendo a materialidade, pois “[...] as paisagens são marcadas pelos sonhos e planos dos indivíduos: as pessoas necessitam ancorar as suas identidades na realidade circundante” (Claval, 2011, p. 162).

Para além das marcas-matrizes, o pensamento berquiano considera ainda que o ambiente e os seres humanos estão em uma constante interação material e imaterial, sendo praticamente impossível apartá-los, pois existe um processo de retroalimentação entre o homem interferindo no ambiente e, em contrapartida, o ambiente por ele alterado modificando diretamente a forma do homem perceber, conhecer e agir. Assim, nos estudos da paisagem e do lugar, a interpretação da realidade não se apresenta como sendo de caráter objetivo e nem de modo completamente subjetivo, pois se tornam prismas de um mesmo fenômeno. Para essa relação indissociável, Berque cunhou o conceito da trajeção: “[...] trans-, neste caso, significando que a realidade vai além do material, ao mesmo tempo retornando a ele também” (Berque, 2012a, p. 7).

A trajeção é vista como uma ferramenta capaz de balizar o tempo nas análises da paisagem (Silva, 2023). A concepção trajetiva das paisagens em Berque pode ser entendida como “[...] o processo evolutivo no qual o ambiente é antropizado pela técnica e humanizado pelo símbolo, o que faz um meio humano e onde, simultaneamente, em retorno, este meio condiciona o humano para, indefinidamente, humanizá-lo de volta e assim por diante” (Berque, 2017, p. 6). Pelo visto, os aspectos trajetivos da paisagem, isto é, o trânsito dialético que existe entre a materialidade e a imaterialidade, o físico e o fenomenal, o objetivo e o subjetivo, a mente e a matéria são ininterruptos e permanecem em movimento, não se transformando em algo plenamente acabado e nem sendo possível

separá-los. Nesta relação dual, ainda que a paisagem seja resultado de uma construção social coletiva, cada sujeito interpreta a paisagem e o lugar à sua maneira.

Uma solução teórica para os antagonismos existentes na ciência geográfica acerca dos significados dos objetos que formam as paisagens e os lugares pode ser encontrada nos geogramas. Para contextualizá-los, o autor se aproxima de concepções filosóficas ao elaborar a definição de lugar, diferenciando os significados “topos” e “chôra”. Esta visão difere das ciências modernas que, em alguns casos, analisam apartadamente o sujeito do objeto (Berque, 2004).

Desse modo, os geogramas permitem a transcendência da materialidade, tendo por referência três níveis distintos, sendo: a) a natureza ecológica que pode ser entendida como a relação de interdependência que une o homem ao meio; b) a evolução técnica, que possui caráter material e se configura enquanto o cabedal de instrumentos que as sociedades desenvolveram ao longo do tempo para a (re)produção do espaço e, por fim; c) a dimensão simbólica, que tem condição imaterial e envolve os símbolos e significados que se sobrepõem e se misturam às interpretações dos objetos ou coisas (Berque, 2012a).

A concepção de topos advém da filosofia aristotélica, que no livro IV de Física “definiu o topos de uma coisa como o recipiente desta coisa” (Berque, 2012a, p. 5) ou a localização física do corpo no espaço. Neste ato de redução, a análise da “coisa” permite a elaboração da descrição materialista até o completo esgotamento de sua caracterização. Em oposição à lógica do topos, Berque avalia o sentido de lugar ao se aproximar do chôra de Platão, que é entendido enquanto a condição existencial de um ser ou “[...] o lugar ontologicamente necessário à existência da coisa e que ultrapassa a sua dimensão física” (Berque, 2012a, p. 6), buscando identificar as conexões que existem entre o homem e o mundo, mediante a uma abordagem relacional da “coisa” em investigação. Em síntese, Berque considera que as ideias podem interferir no plano material que, em resposta, influencia as ações daqueles que habitam as paisagens e os lugares, ultrapassando a mera descrição física dos objetos e atingindo, desse modo, o simbolismo que está impregnado nas materialidades.

A noção de paisagem nas ciências ocidentais modernas tem origem no Renascimento, entretanto, Berque avalia que os chineses a compreendiam pelo menos mil anos antes que os europeus, enquanto outras sociedades não possuíam um termo específico para designá-la. Para o geógrafo, a paisagem é considerada “[...] uma relação particular com o ambiente, que apareceu em condições específicas e que, portanto, não se pode aplicar a todas as épocas nem a todas as culturas” (Berque, 2013b, p. 201). Assim,

visando transcender a noção de paisagem à simples associação daquilo que é abarcado pelo olhar ou das delimitações teóricas impostas por determinadas sociedades humanas enquanto outras sequer as tinham, o autor buscou identificar critérios empíricos que permitissem comparar e apreender o “pensamento-paisagem” (*pensée paysagère*) de uma dada civilização, como sugere Berque (2023, p. 63), por ordem crescente de classificação:

1. uma literatura (oral e escrita) referindo-se à beleza dos lugares, o que inclui uma toponímia indicando a apreciação visual do ambiente (como exemplificado pelo autor em francês: *bellevue, beloeil, mirabeau*);
2. jardins para o deleite;
3. uma arquitetura disposta para apreciar uma bela vista;
4. a existência de pinturas representando o ambiente;
5. a existência de palavra ou palavras para denominar o que é “paisagem”;
6. uma reflexão explícita sobre a paisagem.

Ao analisar os critérios listados por Berque, nota-se um maior apego atribuído aos valores estéticos e às características visuais do ambiente, a exemplo dos tópicos do número 1 ao 4, que evidenciam palavras ou expressões que remetem a uma certa qualidade ou apazibilidade paisagística, a exemplo da “beleza dos lugares”, “apreciação visual do ambiente”, “apreciar uma bela vista” ou “representação do ambiente”. Com efeito, os últimos dois itens estão mais próximos da conceituação do pensamento sobre a paisagem, ao tratar de referências intelectualmente avançadas, como destacado por Berque (2023, p. 64) em relação ao tópico 6, ao qual ele considera ser o “mais discriminante de todos” e que terá maior peso para elaborar o desenvolvimento e a construção de um pensamento sobre a paisagem, permitindo a uso de todos os sentidos humanos, para além da simples percepção visual.

Para o autor, algumas sociedades não dispunham de todos os critérios empíricos que levassem a um pensamento sobre a paisagem. Esse seria o caso dos romanos, os quais Berque considera que satisfaziam os critérios 1, 2 e 4, mas não contemplavam os demais. Diante disso, há evidências de que esses povos possuíam uma “sensibilidade à paisagem”, mas não faziam jus a um “pensamento-paisagem”. Distintamente, os chineses, desde o século IV, já possuíam conteúdos que versavam sobre a realidade da paisagem, o que permite afirmar que o nascimento científico desta tenha se dado naquele país do Extremo Oriente, pois contemplou todos os 6 elementos-chave discriminados por Berque, fato também alcançado pela civilização europeia, mas somente a partir do século XVI (Berque, 2013a; Berque, 2023).

Berque exemplifica que um dos primeiros textos que alça a paisagem a uma categoria de reflexão e de investigação foi “Introdução à Pintura de Paisagem”, do artista chinês Zong Bing (375-443). Nele, é encontrado o famoso axioma “quanto à paisagem, tendo substância, tende ao espírito” (Bing, 440 *apud* Berque, 2023, p. 88). Ao longo dos séculos, autores das mais diversas filiações teóricas traduziram e atribuíram múltiplos significados ao princípio de Bing. Berque considera que a ambivalência desse postulado esteja relacionada ao fato de que a paisagem é mediada pelas condições materiais visíveis e, por outro lado, por elementos imateriais e invisíveis, pois “[...] a paisagem possui *ao mesmo tempo* uma existência física, a qual, em si, não implica necessariamente a existência humana, e uma presença ao espírito humano, a qual pressupõe necessariamente uma história e uma cultura” (Berque, 2023, p. 89).

2.2. É possível empiricizar Berque?

Algumas possibilidades do uso do pensamento de Berque são apresentadas na sequência, em distintas áreas do conhecimento que, usualmente, abordam a paisagem para além de sua dimensão meramente visual e estética, enfatizando também os outros “sentidos”, como forma de superar o dualismo existente entre o físico e o fenomenal. A maioria das pesquisas desenvolvidas no Brasil que se apropriaram do aporte teórico-conceitual de Berque seguiu por esta via. Curiosamente, algumas delas também examinaram paisagens ferroviárias em decadência, de forma semelhante ao que se busca apresentar neste artigo.

O primeiro texto de Berque traduzido no Brasil foi publicado em 1998 pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Espaço e Cultura (NEPEC). O pequeno artigo de divulgação “Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural” trouxe uma concepção inovadora ao modo de apreender a paisagem e tornou-se referência para pesquisadores interessados na episteme do pensamento berquiano. Um dos primeiros que seguiu por este percurso foi o arquiteto-urbanista e geógrafo Werther Holzer, que desenvolve pesquisas voltadas para a geografia humanista de base fenomenológica. No artigo intitulado “Augustin Berque: um trajeto pela paisagem”, Holzer (2004) pondera sobre o desconforto de Berque para com os estudos tradicionais na Geografia, como nas abordagens positivistas, em que a paisagem era tratada de forma objetivada, pois abstraíam-se dela o sujeito e a sua natureza, o que resultava em depreciação desta categoria de análise espacial. Como possibilidade de ampliar o

entendimento sobre a interpretação da paisagem, a partir da relação empreendida entre o físico e o fenomenal, Berque apresenta os conceitos de paisagem-marca e paisagem-matriz, condição que Holzer considerou como inovadora.

A geógrafa Yanci Ladeira Maria, tanto no mestrado quanto no doutorado, investigou a noção de paisagem presente nas publicações de Augustin Berque. No mestrado, Maria (2010) discutiu acerca dos conceitos de meio, mediância, trajeção e ecúmeno para demonstrar o percurso admitido por Berque para pensar a paisagem, permitindo aproximar o autor de outros pensadores da paisagem que buscam uma nova forma de compreender a relação entre o homem e o meio, como na filosofia e na antropologia. No doutorado, fazendo uso de uma ampla abordagem teórico-conceitual acerca da paisagem, Maria (2016) estabeleceu diálogos entre os geógrafos Berque e Jean-Marc Besse, com outros pensadores da paisagem na pós-modernidade, a exemplo da portuguesa Adriana Serrão (Filosofia) e do britânico Tim Ingold (Antropologia). Essa aproximação a levou a cunhar a expressão “paisagem trajetiva”, em uma derivação ao termo “trajeção” conceituado por Berque. Nessa concepção trajetiva, que visa alargar o campo do conhecimento moderno para aquilo que se considera paisagem, a autora pontua que a relação entre o homem e a paisagem “[...] é baseada no caráter simultaneamente ativo e receptivo, tanto do homem quanto da paisagem, em suas relações que são materiais e imateriais” (Maria, 2016, p. 13). Em ambas as pesquisas de Maria, excertos das obras de Berque foram traduzidos para o português, sendo de grande valia para a familiarização de alguns conceitos por parte dos pesquisadores lusófonos.

Hugo Marandola (2017) empregou as teorias de Berque para revelar, fenomenologicamente, as marcas-matrizes das paisagens ferroviárias de um bairro rural nas cercanias de Araras/SP. Nessa pesquisa, que aproxima a obra de Berque da geografia humanista brasileira, o autor fez uso de recursos distintos, como trabalhos de campo (exploratórios, investigativos e de incursão), entrevistas, conversas e técnicas de observação, permitindo identificar que “[...] as marcas impressas pelos homens não se limitam ao espaço, mas também ao tempo. [...]. Por isso a marca é também matriz, pois uma mesma marca conjuga a função e o sentido, o ecológico e o simbólico” (Marandola, 2017, p. 68).

No campo da arquitetura e urbanismo, Berque também é recorrentemente requisitado. Pereira (2020) utilizou-se do referencial teórico das marcas-matrizes enquanto plano de análise para compreender os significados da paisagem do bairro Alto da Boa Vista, na cidade do Rio de Janeiro, ao longo de distintos tempos históricos, segundo as condições

do patrimônio natural e dos elementos arquitetônicos e urbanísticos formadores da paisagem carioca. Já Veras e colaboradores (2017) propuseram pensar a formação da cidade do Recife a partir do conceito da paisagem berquiana. Empregando metodologias caras à arquitetura e à história, a exemplo da pesquisa documental em registros iconográficos paisagísticos dos tempos de então e do presente, relatos de viajantes, bem como fazendo uso do conceito da mediância e das cinco portas da paisagem propostas por Jean-Marc Besse, os autores apresentaram a compreensão da “Recife-paisagem” enquanto entidade relacional experimentada a partir do mundo vivido, com vistas a pensar e a planejar o desenvolvimento urbano em longo prazo.

A arquiteta Ana Renata Silva Santos (2013) utilizou-se das concepções de Augustin Berque para avaliar o sentido da paisagem de um trecho da Estrada de Ferro Recife/Gravatá, na serra das Russas, no agreste pernambucano. A pesquisa teve o fito de investigar como a paisagem, em suas dimensões objetivas e subjetivas, manifesta-se para os diferentes grupos que estiveram envolvidos com a ferrovia ao longo do tempo. A autora identificou enquanto personagens de interesse especialistas de órgãos de preservação, empresários do setor de turismo, gestores e moradores de um trecho ferroviário da serra das Russas e, lançando mão de técnicas como as entrevistas semiestruturadas e os mapas mentais, buscou revelar os sentidos das paisagens identificadas pelos participantes. A partir dos relatos foi possível elaborar uma matriz analítica para identificar a presença de atributos materiais (físico-ambientais e histórico-culturais) e imateriais que permitiram identificar a manifestação dos distintos sentidos da paisagem entre os participantes.

Até onde se pôde verificar, a aplicabilidade empírica da teoria dos geogramas é algo ainda pouco explorada. Estes configuram-se como uma facilitação teórica capaz de superar a polarização existente entre o material e o imaterial. Por ser de base essencialmente fenomenológica, não é comum encontrar aplicações práticas desta teoria berquiana. Silva e Silva (2020), no artigo intitulado “A (i)materialidade das fronteiras” propuseram enquadrar os conceitos dos limites e fronteiras sob esta perspectiva. Sustenta os autores que os estudos fronteirços tradicionais consideram os significados de limites e fronteiras relacionando-os somente ao ordenamento jurisdicional, deixando de lado as possibilidades que podem ser obtidas, intersubjetivamente, a partir da experiência humana. Assim, os pesquisadores propuseram estabelecer o “topos” e o “chôra” para o conceito de fronteiras e limites. A dimensão do topos estivera associado a um único significado enquanto o chôra apresentou possibilidades de diálogos intermináveis, em decorrência das impressões intangíveis, sendo irrealizável qualquer tentativa de seu esgotamento ontológico. Ao final,

os autores concluíram que a abordagem ancorada nos geogramas pode ser considerada promissora “[...] por levar em conta os efeitos materiais do ordenamento jurídico e, ao mesmo tempo, as múltiplas concepções intersubjetivas guardadas nos recônditos dos corações e mentes” (Silva; Silva, 2020, p. 26).

Mas como balizar os geogramas quanto às noções escalar e temporal? Quanto à dimensão da escala geográfica, os próprios exemplos trazidos por Berque (2012a) configuram-se como pontuais, tratando-se ora por recortes precisos, como em relação a um lápis, ora por algo bem mais dilatado, como acerca dos objetos extragalácticos nos confins do universo mapeado e que foram acessados somente por potentes radiotelescópios. A partir desses exemplos, percebemos que a questão escalar não se apresenta, ontologicamente, como um fator determinante para definir o que seja ou não um geograma, pois os “[...] quasars (*sic*) fazem hoje parte da nossa existência. Mesmo se eles são menos frequentados, são geogramas no mesmo sentido que o bistrô da esquina. Imaginar a Terra sem o céu, ou o inverso, não passa de uma abstração” (Berque, 2012a, p. 8), ou ainda, “[...] o nosso ser se estende às coisas que nos dizem respeito, para além dos nossos limites corporais” (Berque, 2004, p. 391). Por força disso, é plausível considerar que desde o mais diminuto objeto do acervo ferroviário, como o ticket de uma das últimas composições do trem de passageiro que circulou pela ferrovia, até as mais imponentes construções erguidas para o funcionamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas, a exemplo da fachada das Oficinas e dos magníficos cortes na rocha granítica do túnel de Ladainha, tudo isso, pode ser considerado geogramas na perspectiva berquiana.

Quanto ao fator temporal, o mesmo é intrínseco a toda e qualquer análise geográfica. Os processos históricos inserem um geograma em uma dada realidade relacional e isso é o que justifica os sentidos extrapolarem a constituição física do objeto. De tal forma, a evolução técnica e as formas de associação das pessoas com o objeto em análise garantem acessar dimensões intangíveis, sendo a questão temporal o fator que ditará as associações entre sujeito e objeto. Em um mesmo recorte temporal, coexistem sobreposições de distintas temporalidades e cada uma denuncia um arranjo particular do(s) sujeito(s) com o geograma, remetendo, em muitos casos, ao passado, como sugerido por Berque:

Ainda que no presente estes remetimentos sejam imateriais, e neste sentido dependem de uma semiosfera, aquilo a que eles remetem depende sempre, também, da biosfera e do planeta, e procede sempre de uma transferência de matéria a certo momento do passado (Berque, 2012a, p. 7).

Neste enfoque ecumenal a paisagem é analisada não apenas a partir do objeto e tampouco centrada somente no ser humano, pois é o resultado indissociável da relação espaço-temporal e das vivências que os grupos sociais estabelecem com o meio. Desse modo, as formas-ruínas da Bahia e Minas, ao acumular sucessivas relações de tempos pretéritos e atuais, permitirão sustentar a discussão sobre aqueles que, de algum modo a experienciaram, transformando-a em parte integrante de sua memória. Considerando essa indissociabilidade, tais referências serão úteis para auxiliar na compreensão dos elementos que se referem à Estrada de Ferro Bahia e Minas, tanto na paisagem quanto nas mentes dos entrevistados. Assim, apresentam-se as materialidades e as imaterialidades – ou os geogramas da ferrovia –, integradas, pois, metodologicamente, permitirão identificar o que é tangível e como este símbolo impacta as pessoas, uma vez que o percurso de vida de cada um são diferentes, tornando capaz de se fazer presente nas memórias dos ferroviários e dos moradores ladainhenses.

3. PERCURSO METODOLÓGICO TRILHADO

Berque (2012a) considera que as materialidades e as imaterialidades constituintes das paisagens se correlacionam, permitindo interpretar os seus significados e as sociedades que a habitam a partir da interação da tríade: natureza ecológica, evolução técnica e dimensão simbólica. Como forma de exemplificar a dicotômica contraposição existente entre a objetividade e a subjetividade, Berque menciona a cadeia produtiva que envolve o processo de fabricação de um lápis, organizado no quadro 1.

Conforme sintetizado por Berque, o lápis pode ter múltiplos significados, a depender dos seus sistemas técnicos e simbólicos, permitindo o entrelace entre estas duas dimensões. Para alguns, o lápis é meramente um objeto inanimado, composto de madeira e grafite, e que possui a função primária de escrever/rabiscar (topos), enquanto outros, intersubjetivamente, podem considerá-lo um elemento capaz de transcender à materialidade, trazendo à tona memórias afetivas (chôra), a exemplo do objeto que proporcionou as primeiras ilustrações do(a) filho(a) ou o souvenir adquirido em uma viagem em companhia de um ente querido que não mais se faz presente neste plano. Portanto, o chôra do lápis de uma pessoa não será, possivelmente, o mesmo de outrem.

Quadro 1 - Topos e chôra dos significados da existência de um lápis segundo Berque.

Geograma	Topos (descrição material)	Chôra (descrição imaterial)
Lápis	A partir de determinado método científico será possível definir fisicamente que dada matéria, de fato, se constitui como um lápis. Para tal, torna-se necessário posicionar o objeto, segundo suas coordenadas cartesianas, permitindo mensurar a sua forma, massa, volume e os materiais que o constituem.	Constituição de sistemas simbólico e técnico do que pode ser considerado um lápis e da sua função. Enquanto elementos simbólicos têm-se a escrita da palavra e o que ela representa. Enquanto sistema técnico associam-se aos processos produtivos para a fabricação do lápis, a exemplo da exploração florestal; da extração do minério para o grafite; as fábricas de papel e celulose, pois a folha do caderno é onde há o enlace com o grafite; os meios de transportes utilizados para o traslado da mercadoria até o consumidor final; as relações sociais que se empreenderam em toda a cadeia de produção do lápis; dentre outros elementos;

Fonte: Adaptado de Berque (2012a) e Silva (2023).

De igual forma, para os ferroviários e os habitantes ladainhenses, o topos das dezenas formas-ruínas que remetem à ferrovia em Ladainha são limitados e totalizantes em termos descritivos. Em contrapartida, o chôra dessas estruturas são múltiplos, possibilitando-nos compreender, por exemplo, o porquê de alguns moradores de Ladainha, que não vivenciaram fisicamente a ferrovia em sua fase operacional, atribuírem algum tipo de significado afetivo à Bahia e Minas, como o ato de “sentir saudade”. Por isso, não são relações baseadas apenas na materialidade ou tão somente na imaterialidade e, sim, como disse Berque (2017), no âmbito da trajetividade.

Metodologicamente, para a apresentação dos resultados desta investigação, optou-se por se aproximar das concepções berquianas ao propor a compreensão dos geogramas da Estrada de Ferro Bahia e Minas existentes na paisagem do município de Ladainha a partir dos três níveis de referência eco-tecno-simbólico. Para tal, compararam-se as visões e as perspectivas das subpopulações de interesse da pesquisa, moradores de Ladainha e ferroviários, embasando a forma do impacto coletivo sobre as identidades e que advém dos símbolos, a exemplo das estações ferroviárias.

Esta ação permitiu confrontar as visões e os sentimentos expressos pelos diferentes grupos sobre os resquícios ferroviário ladainhense e de qual modo ele ainda os impactam. Ademais, a conclusão acerca dos extratos materiais não será apenas dos pesquisadores, mas principalmente dos participantes da pesquisa. Por isso, na descrição física dos geogramas, há o esgotamento material justificando o uso do ponto final, enquanto na perspectiva imaterial há o emprego do ponto e vírgula e das reticências permitindo considerar que ocorrem múltiplas e infindáveis possibilidades interpretativas (Quadro 2).

Quadro 2 - Quadro esquemático elaborado para interpretação dos significados do topos e do chôra dos geogramas da Estrada de Ferro Bahia e Minas, segundo os ferroviários e moradores de Ladainha.

Topos <i>(descrição material)</i>	FERROVIÁRIOS	MORADORES DE LADAINHA
	Chôra <i>(descrição imaterial)</i>	Chôra <i>(descrição imaterial)</i>
Descrição material, geo-histórica e da evolução técnica, Há limitação no tocante à descrição, sendo possível o seu esgotamento, Uso do ponto final.	Registros dos relatos dos participantes; Não há certo ou errado, pois cada indivíduo interpreta ao seu modo; Emprego do ponto e vírgula indicando continuidade; Impossível de ser esgotado ontologicamente...	Registros dos relatos dos participantes; Não há certo ou errado, pois cada indivíduo interpreta ao seu modo; Emprego do ponto e vírgula indicando continuidade; Impossível de ser esgotado ontologicamente...

Fonte: Dados da pesquisa (2024).

Explorar os geogramas exige a penetração no campo das subjetividades, por isso a escolha pela aplicação das entrevistas semiestruturadas¹ que se aproxima das nuances fenomenológicas. Uma das principais ações ao se trabalhar com o método fenomenológico é a redução, também conhecida como *epoché*, que requer do pesquisador a suspensão de quaisquer pressupostos ou julgamentos pré-concebidos, para que possa se abrir à experiência, tal como será revelada pelos participantes (Moreira, 2002). Dessa forma, o investigador busca evitar influenciar ou interpretar prematuramente as experiências dos participantes, ou como dito por Gil (2017, p. 125) “[...] o pesquisador não espera que os resultados obtidos estejam de acordo com as teorias estabelecidas *a priori*, por mais consistentes que sejam”, em uma nítida contraposição aos métodos quantitativistas.

Assim, considerando que a retirada dos trilhos da EFBM em Ladainha ocorreu em 1966 e que a grande maioria dos ferroviários e ferroviárias reside atualmente no município de Divinópolis-MG, optou-se pela realização de um plano de amostragem não probabilística de modo intencional, buscando identificar duas populações, considerando características previamente estabelecidas:

¹ Por se tratar de uma pesquisa que contou com a participação de seres humanos no processo de aquisição dos dados primários, seguindo a recomendação da Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, que versa sobre as especificidades éticas das pesquisas nas áreas de Ciências Humanas e Sociais (Brasil, 2016), o projeto de pesquisa, o roteiro da entrevista e o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) foram cadastrados na Plataforma Brasil e submetidos para apreciação ao Conselho de Ética em Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. As entrevistas foram autorizadas conforme registro do Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) sob o nº 56492322.3.0000.5137, datado de 31 de março de 2022.

- a) ferroviários da Bahia e Minas e seus familiares que experienciaram a EFBM entre viagens, apitos, fumaças, vapores e trilhos e que acompanharam o seu processo de extinção;
- b) moradores de Ladainha com idade inferior a 65 anos que não testemunharam fisicamente o funcionamento da ferrovia, mas que cresceram em meio à paisagem ferroviária descaracterizada.

Para identificação dos potenciais entrevistados do grupo A, foi utilizado o método bola de neve. As entrevistas em Divinópolis aconteceram entre os dias 9 e 13 de julho de 2022, nas respectivas residências dos entrevistados. Já a busca pelos potenciais entrevistados que formam o grupo B se deu por meio de uma abordagem aleatória, durante os trabalhos de campo empreendidos entre os dias 17 e 19 de janeiro de 2023 em Ladainha, tendo por critério de inclusão o participante com idade inferior a 65 anos e que não chegou a presenciar a ferrovia em funcionamento. A população ladainhense, mesmo que não tenha vivido a fase operacional, cresceu em meio a uma paisagem formada, diacronicamente, por geogramas que remetem à Bahia e Minas, como um espectro.

Na cidade de Divinópolis, a grande maioria das entrevistas ocorreu no Bairro Esplanada, nas imediações da antiga Oficina da Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO), especificamente na Travessa Bahia e Minas, rua para a qual se mudou parte das famílias dos ferroviários transferidos em 1966. Já em Ladainha, as entrevistas se concentraram na porção central da área urbana, próximas as principais edificações construídas pela ferrovia, como a estação ferroviária, a casa do Agente da Estação, as Oficinas e o antigo cinema.

Por questões éticas foi mantido o anonimado de todos os participantes. Dos 31 entrevistados, 14 estavam relacionados à população A, sendo 12 do sexo masculino e 2 do sexo feminino, formada por ferroviários, ferroviárias, ex-alunos da Escola Técnica Profissional Ferroviária de Ladainha e filhos de ferroviários, cuja média de idade atingiu 81,2 anos. As outras 17 entrevistas foram com residentes do município de Ladainha, sendo 13 do sexo masculino e 4 do sexo feminino, cuja média etária chegou aos 45,5 anos.

As atividades em campo permitiram ainda o preenchimento do formulário de cadastro básico para identificação dos bens imóveis do patrimônio ferroviário adaptado do IPHAN. O documento, consiste na utilização de um protocolo para avaliar qualitativamente o estado de conservação e preservação dos bens imóveis e seus potenciais de uso a partir de alguns atributos, tais como: ano da construção/inauguração, uso original e atual, nível de preservação, estado geral de conservação, área de inserção e a caracterização fotográfica de cada estrutura (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2010).

Complementarmente, haja vista os poucos registros acadêmicos sobre as formas ferroviárias de Ladainha, e avaliando a proposição de Moreira (2002, p. 118) de que nas pesquisas fenomenológicas os resultados devem ser demonstrados com as “[...] palavras reais dos participantes para ajudar na descrição”, excertos das entrevistas com os ferroviários e com os moradores de Ladainha foram utilizados no processo de reconstituição dos geogramas.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Neste tópico, busca-se identificar e compreender os símbolos e significados que estão por trás das estações ferroviárias construídas no município de Ladainha. Para isso, foram elaborados quadros esquemáticos para as diferentes estruturas ferroviárias citadas nas entrevistas e nos registros documentais, destacando sua evolução técnica e a complementariedade das experiências individuais que permitiu comparar as visões e as perspectivas das subpopulações de interesse da pesquisa, moradores de Ladainha e ferroviários, buscando, de modo trajetivo, como lembrado por Berque, evidenciar os diferentes percursos de vida de cada participante em relação ao geograma em análise.

As estações ferroviárias, em particular, desempenharam um papel central como pontos de encontro e intercâmbio social, contribuindo para o desenvolvimento econômico da região servida pela ferrovia Bahia e Minas. Beatriz Kühl (1998) apresenta que, até meados do século passado, as estações eram classificadas segundo a posição do prédio em relação à via férrea, sendo: estações terminais, aquelas situadas nas extremidades das linhas, e as estações de passagem, posicionadas na porção intermediária das linhas troncos/ramais. Para este último grupo, ainda de acordo com a autora, era comum a hierarquização em até seis classes, dado a importância econômica da localidade, a quantidade de cargas e de passageiros que se destinavam ao equipamento.

No caso do município de Ladainha, as estações foram construídas para atender a um pequeno fluxo de passageiros e mercadorias, como era característico das regiões periféricas e de economia predominantemente rural. As Estações de Caporanga e Ladainha possuem planta baixa em formato retangular e continham uma sala para o agente da estação, uma bilheteria, uma sala para o telégrafo e um depósito para o armazenamento das cargas. Já a Estação de Brejaúba contava com uma área destinada ao telégrafo e um depósito, enquanto a Parada de Icarý possuía somente um pequeno espaço para a armazenagem das cargas e encomendas e, de acordo com o entrevistado 2, o trem só parava no local caso houvesse cargas ou passageiros, diferentemente das outras estações

construídas no município, que possuíam importância estratégica para o funcionamento da via, onde se localizavam depósito de lenhas, pontos de manutenção e reparo de locomotivas e caixas d'águas.

As estações e o ponto de parada construídos pela EFBM no município de Ladainha dispunham de uma plataforma única para o embarque e o desembarque dos passageiros, situada paralelamente à via férrea, configurando-se como “estações de passagem”. Eram cobertas em sua totalidade por telhados cerâmicos de duas águas e beirais sustentados por mão-francesa simples, podendo ser classificadas como neocoloniais. O prolongamento das águas gerou um alpendre sobre a plataforma de embarque, posicionadas no sentido longitudinal em relação aos trilhos (Figura 2). As paredes foram edificadas em alvenaria e rebocadas com argamassa e tingida com tintas de cores neutras como o branco e o ocre.

A Estação de Caporanga está situada na posição quilométrica 420,6, praticamente no limite territorial entre os municípios de Ladainha e Poté (Figura 2A). A toponímia Caporanga faz referência à memória indígena e significa “mato bonito” (Pontes, 1970, p. 144) e atualmente nomeia uma comunidade rural que se formou próximo à antiga estação. Nas imediações do prédio, havia um pequeno conjunto com edificações essenciais ao funcionamento da ferrovia, constituída por uma moradia destinada ao Agente da Estação e que ainda hoje mantém suas condições originais, uma caixa d'água e as casas da Turma 42. Estas duas últimas foram totalmente suprimidas desde o fim das operações da Bahia e Minas.

Inaugurada em 01 de junho de 1918, no contexto do prolongamento da linha entre Teófilo Otoni a Boa Vista do Tremedal, a Estação de Caporanga foi construída a partir da influência da cafeicultura na região (Brasil, 1922b), assumindo a função de um importante entreposto comercial do município. Segundo o entrevistado 2, o local era uma das principais estações de embarque do grão e contava com um depósito de cargas, uma repartição para o serviço telegráfico, outra para a comercialização dos bilhetes e duas rampas paralelas ao prédio principal que permitiam acessar as plataformas para o embarque e desembarque dos passageiros e das mercadorias. Com o encerramento da via, o prédio chegou a ser utilizado como salão comunitário, e atualmente, encontra-se desfuncionalizado/abandonado. Ainda que a Estação de Caporanga tenha permanecido com sua arquitetura original, o seu estado de conservação foi considerado regular.

Cerca de 10 quilômetros após a Estação de Caporanga está situada a Parada de Icarý (Figura 2B). Os pontos de parada eram destinados ao embarque e desembarque de mercadorias em locais de “pouca importância comercial” (Picanço da Costa, 1891, p. 7) e,

muitas vezes, implantados a partir da demanda dos produtores rurais da região (Brasil, 1889), similar ao que aconteceu com a primitiva Estação de Sucanga². Quanto à inauguração da Parada de Icarý, algumas fontes reiteram que foi concomitante à da Estação de Ladainha (Contadoria Geral dos Transportes, 1960; Giesbrecht, 2023), no entanto, não foi encontrada qualquer menção acerca da construção ou da inauguração nas fontes documentais pesquisadas.



Figura 2 - Vista frontal e lateral das estações ferroviárias e do ponto de parada da Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha. A) Estação de Caporanga; B) Parada de Icarý; C) Estação de Ladainha e D) Estação de Brejaúba.

Fonte: Autoria própria (2023).

² Em 11 de dezembro de 1922, o MVOP por meio do aviso nº 169 informava acerca de uma autorização favorável ao negociante “Major” Alexandre Alves Pacheco para a construção de um ponto de parada em terrenos de sua propriedade na localidade de Sucanga (quilômetro 411), àquela época pertencente ao município de Theophilo Ottoni. Consta no aviso que a arrendatária, a Companhia Ferroviária E’ste Brasileiro, seria a responsável pela construção do desvio, orçado em Rs. 4:256\$600 (quatro contos, duzentos e cinquenta e seis mil e seiscentos réis), enquanto as obras da edificação seriam de atribuição do solicitante. O documento previa ainda que a estação serviria indistintamente aos usuários da via e que as benfeitorias e o terreno ficariam sob propriedade da União (Brasil, 1925).

A Parada de Icarý mantém as feições arquitetônicas originais e passou por recente reforma no madeiramento do telhado. A fachada frontal possui padrão arquitetônico simples, antecedida por cobertura em meia água que resguarda a plataforma, a qual se apoia em mãos francesas esculpidas em madeira. O piso é de cimento e apresenta desgastes, cavidades em excesso e grande acúmulo de sujidades. As paredes foram construídas em alvenaria autoportante, com grande quantia de sujidades impregnadas, pinturas desgastadas e pequenas fissuras. A edificação não dispõe de portas ou instalações elétricas, apresenta condição de conservação regular, permanecendo, atualmente, desfuncionalizada.

A Estação de Ladainha contava, originalmente, com uma plataforma coberta, além de salas de espera, bilheteria, sala do telégrafo e escritório (Figura 2C). A cobertura da edificação foi construída em madeira e conta com telhas cerâmicas planas, dividida em duas águas que, pelo lado da fachada frontal, sobrepõe à plataforma de acesso. A estrutura é autoportante e foi erguida em tijolo cerâmico maciço, enquanto o embasamento foi construído sobre rocha granítica, que também está presente nas laterais da plataforma de embarque. Na fachada frontal, encontram-se quatro vãos, sendo: três portas e uma janela, todas do modelo de duas folhas, em arco e fabricadas em madeira. Nas fachadas laterais há o vão de uma janela com a mesma tipologia daquela que se encontra na fachada principal e o letreiro “LADAINHA” com o ano da inauguração, as informações quilométricas e altimétricas da estação expostas em alto relevo e na cor preta, contrastando com o tom claro do restante da parede.

Dentre as estações existentes no município, a da área central era a de maior importância no contexto municipal e, reconhecidamente, a porta de entrada da cidade. O prédio foi a referência para as demais construções do espaço intraurbano ladainhense. Geiger (1963), ao analisar a influência das ferrovias na configuração do espaço urbano das cidades pontas de trilhos, considera a estação com suficiente capilaridade para criar novas centralidades ou atrair para sua proximidade um novo centro comercial, sendo comum que a principal rua fosse construída a partir do prédio, como foi observado em Ladainha. Por este motivo, é justamente nas adjacências das estações ferroviárias que se estabelece uma variedade de serviços e infraestruturas correlatas ao funcionamento da ferrovia (Maia, 2017).

Em termos de serviços, destacavam-se as antigas hospedarias, os armazéns e as casas comerciais varejistas, que passaram a utilizar o novo modal para escoar a produção regional e suprir os estoques com mercadorias provenientes dos grandes centros urbanos.

Já a chegada das infraestruturas correlatas às estações associadas às casas das turmas, do agente e dos outros ferroviários, bem como as caixas d'água, a esplanada, o almoxarifado e as Oficinas, como as de Ladainha, foram capazes de modificar o espaço intraurbano e a arquitetura do lugar. Além das estações como espaço funcional de trocas, pelo relato nostálgico dos entrevistados, pôde-se inferir que uma parte da vida social do lugar também acontecia neste equipamento urbano.

Desde a retirada dos trilhos, a então estação passou por diversos processos de refuncionalização. Posto policial, agência dos Correios, Telecentro Municipal e Biblioteca Pública foram algumas das funções assumidas pela antiga forma que gerou alterações em seu *layout*. Atualmente, o uso está associado ao Terminal Rodoviário de Ladainha, em funcionamento sob um telhado metálico que foi construído anexo ao prédio, no lado oposto à antiga via férrea. Na parte interna, o imóvel recebeu modificações para a instalação de um banheiro público que atende os usuários do terminal, enquanto outro espaço, segundo menção dos entrevistados 25 e 31, está em fase de reforma para abrigar um Centro Cultural dedicado à memória ferroviária ladainhense. Mesmo com as modificações, o estado de conservação da Estação de Ladainha foi considerado bom.

A última estação inaugurada no território de Ladainha foi a de Brejaúba, no km 462 em 13 de fevereiro de 1924, em um dos pontos de maior altitude da linha tronco, a praticamente 700 metros de altitude. O prédio da estação (Figura 2D) foi autorizado pelo Decreto nº 15.871, que reservou o orçamento e estipulou o prazo de construção em um ano (Brasil, 1922a). A estação atendia as propriedades rurais do entorno e era o ponto estratégico para o reabastecimento das locomotivas com lenha e água, no trajeto ascendente, com a finalidade de vencer o desnível topográfico do trecho conhecido como “Garganta do Curadouro”, no interflúvio das bacias do Mucuri e do Jequitinhonha. Após o fim das atividades, a estação passou por algumas modificações, como a construção de um cômodo anexo e a colocação de grades metálicas na porta e nas janelas, servindo como estrutura provisória para um posto de saúde do município (Entrevistado 31), o que contribuiu para a alteração da suas características arquitetônicas originais. Atualmente, a edificação está sem uso aparente ou abandonada e mantém condição regular de conservação.

No quadro 3, evidenciam-se os aspectos materiais, simbólicos e identitários acerca das estações e ponto de parada, locais destinados ao embarque e ao desembarque de passageiros da Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha. Quanto ao chôra dessas estruturas, para os ferroviários, esteve relacionado ao lugar enquanto espaço de

sociabilidade, à indicação dos itinerários usualmente percorridos nas viagens de trem, ao ambiente laboral e ao espaço de fluxos e trocas no período em que ainda havia a circulação dos trens de cargas e de passageiros.

Quadro 3 - Topos e chôra das estações da Estrada de Ferro Bahia e Minas, segundo a percepção dos ferroviários e dos moradores de Ladainha.

Topos <i>(descrição material)</i>	FERROVIÁRIOS	MORADORES DE LADAINHA
	Chôra <i>(descrição imaterial)</i>	Chôra <i>(descrição imaterial)</i>
<p>As Estação de Caporanga, com 110,00 m², e de Ladainha, com área de 200,00 m², possuem planta baixa em formato retangular e continham uma sala para o agente da estação, uma bilheteria, uma sala para o telégrafo e um depósito para o armazenamento das cargas. Já a Estação de Brejaúba contava com uma área destinada ao telégrafo e um depósito com cerca de 110,00 m² de área construída, enquanto a Parada de Icarý possuía somente um pequeno espaço para a armazenagem das cargas e encomendas de aproximadamente 20,00 m²;</p> <p>Construídas em terrenos planos, as estações estão alinhadas à via (atual Rodovia LMG-710;</p> <p>Plataforma para o embarque e o desembarque dos passageiros cujo piso contém manchas por umidade, desgastes e trincas;</p> <p>As estações são cobertas em sua totalidade por telhados cerâmicos planos de duas águas e beirais sustentados por mão-francesa simples com estrutura de madeira que se</p>	<p>Nós ia para Novo Cruzeiro, Araçuaí, Teófilo Otoni. Era mais para Teófilo Otoni (Entrevistado 1); Referência: Itinerários;</p> <p>A mais ano a gente vinha aqui mesmo [Parada de Icarý], tinha um rio grande lá, grande, enorme e a gente vinha para pescar também. Nós pescava rapaz, só cê vendo (Entrevistado 1); Referência: espaço de lazer e recreação;</p> <p>[Na estação de] Ladainha a gente vinha à noite conversar bastante, tinha uns banco aqui na frente. Eu e os meus colegas ficavam conversando aqui com o Agente da Estação. Eu gostava demais... (Entrevistado 1); Referência: espaço de convívio social;</p> <p>Lá chegava o trem era um movimento de festa, “o trem chegou!” o pessoal tava todo esperando o trem chegar na cidade lá né? Ponto de almoço tinha duas, três pessoas muita gente vendendo seu produto frango, farofa de frango, pastel e outras coisas mais (Entrevistado 2); Referência: espaço de fluxos e trocas;</p> <p>naquele tempo a gente saía, porque geralmente lá em Ladainha a gente saía pra fazer muita coisa que a gente ia comprar, geralmente ia comprar em Teófilo Otoni, então ia de trem de passageiro de Ladainha a Teófilo Otoni (Entrevistado 3); Referência: Itinerários;</p> <p>Nossa senhora, como nós sentimos falta daquele trem, viu? Que delícia que era, viu? De Ladainha a Ponta de Areia voltava era uma verdadeira maravilha, viu? (Entrevistada 4); Referência: Itinerários;</p>	<p>O que é de importante, é que ela [a ferrovia] nunca foi indiferente, toda vez que o trem passava o pessoal saía na janela pra ver a maria fumaça, pra ver o trem passar, né? E ela tem as pessoas que tinham o hábito de ir na estação a hora que o trem chegava. Aqui tinha o Coronel Ribeiro que pegava o guarda-chuva e todo dia ele ia pra estação esperar o trem, só pra ver o movimento. Aliás é muito gostoso mesmo ver quem é que chegou, quem é que viajou... (Entrevistado 17); Referência: espaço de fluxos e trocas;</p> <p>Eu lembro da minha mãe contando assim, quando o trem apitava que saía todo mundo na rua correndo, ia pra estação, ver aquele movimento, quem chegou, quem não chegou (Entrevistada 19); Referência: espaço de fluxos e trocas;</p> <p>A que me chama mais atenção de forma especial é justamente a estação ferroviária. Mais inclusive que a Oficina. Isso devido ao fato de eu ter morado lá perto e ter trabalhado no prédio também na época de noventa e dois a noventa e cinco, eu trabalhei no correio e o correio era ali,</p>

<p>projeta sobre a plataforma de embarque;</p> <p>Paredes edificadas em alvenaria autoportante, com tijolos cerâmicos maciços e embasamento em rocha;</p> <p>As paredes foram rebocadas com argamassa e tingida com tintas de cores neutras como o branco e o ocre.</p>	<p>Nós tomava banho aos domingo ao meio-dia e ia pra lá, para a Estação para namorar. Quando chegava em casa já de tardinha era só tomar outro banho e ir embora pro cinema ver o filme (Entrevistada 4); Referência: espaço de convívio social;</p> <p>de vez em quando, a gente ia a Teófilo Otoni que era a cidade que tinha recursos, inclusive com relação a tratamento de saúde (Entrevistado 5); Referência: Itinerários;</p> <p>Aqui é a Estação, aí quando era jovem, rapaz eu vinha muito pra aqui, pra ficar papericando uma das filhas do Agente (Entrevistado 5); Referência: espaço de convívio social;</p> <p>Dona Zélia, ela vendia, tinha uma banca de almoço lá na Oficina, aí tem o retrato da Estação, ela vendia na frente da Estação [apontando para a fotografia da Estação no mapa] ela tinha uma banca, tinha um pé de coqueiro aqui – não tô vendo ele não, sabe? – mas ele está lá ainda (Entrevistado 5); Referência: espaço de fluxos e trocas;</p> <p>Todo mundo corria, em frente tinha um barraco debaixo do coqueiro que vendia café...As mulheres até brigava para vender café (Entrevistado 7); Referência: espaço de fluxos e trocas;</p> <p>A igreja fazia piqueniques e a gente ia nos troles. Ia a mocidade, os adultos, ia todo mundo passar um tempo na casa dos irmãos que moravam aí, sabe? Aí na estação I Cary (Entrevistado 11) Referência: espaço de lazer e recreação;</p> <p>Trabalhei nessa janela aí que ficava de olho lá pro lado do sentido da ponte, na hora que o trem apitava lá embaixo na curva (Entrevistado 11); Referência: ambiente laboral;</p>	<p>funcionava ali, então eu tenho um carinho especial por aquele prédio lá da estação (Entrevistado 25); Referência: ambiente laboral;</p> <p>Olha, a que chama mais a minha atenção que eu acho hoje muito bonito primeiro é aqui a estação de Ladainha onde que está ali né? Tem o marco que é o trenzinho ao lado. A rodoviária eu acho muito bonito (Entrevistado 21); Referência: beleza cênica;</p> <p>Com certeza, quando a gente passa ali, hoje é a rodoviária, mas o trem passava em frente, nossa, dá aquela sensação de ‘aqui teve uma história’, né? Ladainha tem uma história, uma história linda pra ser contada. Então, a gente sente essa sensação muito gostosa, de querer voltar, de ver como é que foi, de presenciar o que eles presenciaram e infelizmente não tivemos oportunidade (Entrevistada 28). Referência: espaço de fluxos e trocas;</p>
---	--	--

Fonte: Dados da pesquisa (2024).

Já em relação aos moradores de Ladainha, eles também reconhecem o local como um espaço de fluxos e trocas. No entanto, baseiam-se mais em sua função atual, pois a estação foi transformada em Terminal Rodoviário ou em ambiente laboral, conforme mencionado pelo entrevistado 25. Nesse caso, a percepção está associada às

refuncionalizações pelas quais a Estação de Ladainha passou ao longo das décadas, após o fim da linha férrea. Além disso, há aqueles que se apoiam nos relatos orais transmitidos por familiares e conhecidos que vivenciaram a ferrovia em atividade, como destacado pelo entrevistado 17 e pela entrevistada 19. Esses relatos fornecem um senso de pertencimento e continuidade histórica essencial para a manutenção memória coletiva e da identidade ferroviária em Ladainha.

A referência das estações para os ferroviários, no que tange aos itinerários percorridos, fornece-nos uma pequena amostra de quais eram os seus destinos preferenciais. Teófilo Otoni, por ser o município-polo da região, era o destino mais procurado, onde se tinha acesso a determinados serviços especializados que não eram ofertados em Ladainha. Ademais, era naquela mesma cidade que se localizava o centro administrativo e financeiro da Bahia e Minas, além do Hospital dos Ferroviários, referência no atendimento médico para os funcionários da Companhia e seus familiares, como foi lembrado pelo entrevistado 5. As viagens de veraneio, tendo como destinos Alcobaça e Caravelas, ambas no extremo sul da Bahia, isentas do pagamento das passagens por parte dos ferroviários e suas famílias, também foram citadas.

Para parte do grupo de ferroviários, a Estação de Ladainha se destacou, principalmente, enquanto espaço de convívio social. Diversos foram os pesquisados que se referiram ao lugar com este significado (Entrevistado 1; Entrevistada 4; Entrevistado 5) e como ponto de encontro e de interação social nas tardes de domingo. Dois entrevistados (1 e 11) fizeram menção à Parada de Icarý enquanto local de referência para as atividades de lazer e de recreação. Como nas proximidades deste ponto de parada a linha férrea margeava o rio Mucuri do Norte, os entrevistados citados deslocavam-se em troleiros ferroviários, para pescar e fazer piqueniques às margens do rio, nos momentos de folga com suas respectivas famílias e amigos.

Por fim, as estações enquanto espaço funcional de fluxos e trocas também foram motivo de lembrança para os ferroviários. Relatos da movimentação intensa e atípica nas plataformas em decorrência da chegada e partida dos trens de passageiros, como lembrado pelos pesquisados 1, 2, 5 e 7, demonstram a importância que a ferrovia desempenhava no dia a dia da pequena Ladainha. Havia ainda aqueles moradores que tinham o hábito de frequentar o lugar tão somente para ter acesso às notícias trazidas pelos passageiros que desembarcavam ou aquelas que eram recebidas por meio do telégrafo da estação, como lembrado pelo entrevistado 17. De certo, a chegada de algumas dezenas de pessoas no “horário” – como assim chamavam o trem de passageiros – estimulava o comércio informal,

pois o único restaurante que existia ao longo de toda a linha tronco funcionava em Teófilo Otoni, de modo que nos outros locais a economia informal era evidente, como em Ladainha, onde os produtos eram comercializados sob a sombra de um coqueiral, como citado pelos entrevistados 5 e 7.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em razão da finitude material da via permanente e de algumas estruturas ferroviárias, enquanto elemento totalizante e integrador intrarregional, não quer dizer que a Bahia e Minas não possa ser compreendida enquanto um geograma. Como demonstrado, os limites dessa teoria não são totalmente claros, permitindo concluir que a ferrovia inteira poderia ser considerada como tal enquanto esteve em funcionamento. Já as dezenas de resquícios materiais mapeados que permaneceram na paisagem, ainda que ressignificados, refuncionalizados ou esvaziados de suas funções, como no caso das estações, foram considerados geogramas e compreendidos a partir do seu contexto material e imaterial, tendo por referência a matriz que envolve a natureza ecológica, a evolução técnica e a dimensão simbólica de cada estrutura.

De tal forma, um pequenino bilhete de uma passagem do trem de passageiros ou uma das estações da Bahia e Minas em Ladainha são considerados geogramas, como a própria ferrovia, quando em atividade, também era. Ressalta-se que esta é uma importante contribuição metodológica desta pesquisa, ao alçar e aplicar empiricamente o marco teórico-conceitual dos geogramas, na medida em que ocorre o intercâmbio entre as dimensões físicas e fenomênicas dos objetos dotados de materialidade, abrindo um flanco para discussões posteriores quanto ao uso empírico da teoria de Berque, fato que pode ser criticado, readaptado e replicado em outros contextos e espacialidades.

Desse modo, as proposições de Berque quanto aos geogramas podem ser consideradas, na verdade, como um apoio ao mapeamento, pois a produção cartográfica tem um viés representacional, enquanto as questões teorizadas por Berque se alinham a um apego mais-que-representacional. Assim, ao se associar com as questões da variação identitária, buscou-se transcender a mera representação e atingir também a história de vida dos ferroviários ladainhenses.

Este estudo revelou que as formas-ruínas da Estrada de Ferro Bahia e Minas em Ladainha transcendem seu valor material, atuando como elementos chave na construção da identidade local. As estações, ainda que fisicamente comprometidas, mantêm um papel simbólico significativo, sendo fontes de memórias afetivas e de pertencimento. A análise

baseada nos conceitos de Augustin Berque permitiu evidenciar como a materialidade e a imaterialidade se entrelaçam, criando uma paisagem dinâmica, que continua a impactar os habitantes da região. O pensamento de Berque, portanto, oferece um importante arcabouço teórico para a compreensão das paisagens em transformação e de sua relação com os processos identitários locais.

Ademais, a presença na paisagem de formas-ruínas de outras temporalidades do passado ferroviário também tem sua parcela de contribuição, independentemente do estado de conservação ou de preservação das estruturas ou das funções que lhes foram atribuídas na contemporaneidade, pois ainda transmitem recados e promovem distintos sentimentos nos espectadores. Portanto, a Bahia e Minas se fez símbolo e, ainda hoje, mesmo com sua ausência, se faz paisagem.

REFERÊNCIAS

BERQUE, Augustin. Offspring of Watsuji's theory of milieu (Fûdo). **GeoJournal**, v. 60, p. 389-396, 2004.

BERQUE, Augustin. Geogramas, por uma ontologia dos fatos geográficos. **Geograficidade**, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 4-12, 2012a.

BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Geografia Cultural: uma antologia**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2012b, p. 239-244.

BERQUE, Augustin. A ecúmena: medida terrestre do Homem, medida humana da Terra. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). **Filosofia da Paisagem: uma antologia**. 2 ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013a. p. 187-199.

BERQUE, Augustin. O pensamento paisageiro: uma aproximação mesológica. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). **Filosofia da Paisagem: uma antologia**. 2 ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013b. p. 200-212.

BERQUE, Augustin. A cosmofania das realidades geográficas. **Geograficidade**, [S. l.], v. 7, n. 2, p. 4-16, 2017.

BERQUE, Augustin. **O pensamento-paisagem**. Tradução de Vladimir Bartolini, Camila Gomes Sant'Anna. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2023.

BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. **Decreto nº 10.153, de 5 de Janeiro de 1889**. Concede à Companhia da Estrada de Ferro Bahia e Minas [...]. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ, 1889, p. 67.

BRASIL. Decreto nº 15.871, de 6 de dezembro de 1922. Aprova os projetos apresentados pela Companhia Ferroviária E'ste Brasileiro [...]. Rio de Janeiro, RJ: **Diário Oficial da União**, 1922a.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. **Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União**: relativa ao ano de 1918. Rio de Janeiro: Typographia Gomes Brandão, 1922b.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. **Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil**: relativa ao ano de 1922. Rio de Janeiro: Inspeção Federal das Estradas, Imprensa Nacional, 1925.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 maio 2016. Seção 1. p. 44-46.

CLAVAL, Paul. A contribuição francesa ao desenvolvimento da abordagem cultural na geografia. *In*: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Introdução à geografia cultural**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011, p. 147-166.

CLAVAL, Paul. A geografia pós-estrutural e a abordagem cultural. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, Brasil, v. 26, n. 2, p. 6-22, 2022.

CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES. **Guia geral das estradas de ferro e empresas de transporte com elas articuladas**. São Paulo: CGT, 1960.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço e simbolismo. *In*: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Olhares Geográficos**: modos de ver e viver o espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 133-152.

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Geografia Cultural**: uma antologia. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2012, 344 p.

COSGROVE, Denis. Ideias e culturas: uma resposta a Don Mitchell. **Espaço e cultura**, Rio de Janeiro, p. 107-109, 2008.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963.

GIESBRECHT, Ralph Mennuci. **Estações Ferroviárias do Brasil**, [S.l.], 2022. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/baiminas/icary.htm>. Acesso em: 26 dez. 2024.

GIFFONI, José Marcello Salles. **Trilhos arrancados**: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966). 2006. 307 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e modernidade**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HOLZER, Werther. Augustin Berque: um trajeto pela paisagem. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 17-18, p. 55-62, 2004.

HOLZER, Werther. Memórias de Viajantes: Paisagens e Lugares de Um Mundo Novo. **GEOgraphia**, v. 2, n. 3, p. 111-122, 2009.

INGOLD, Tim. The temporality of the landscape. **World Archaeology**, v. 25, n. 2, p.152-174, 1993.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 21 jun. 2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. IPHAN, Programa Monumenta, 2010.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria de Cultura, 1998.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de sertão: alterações na morfologia e na estrutura urbana. **Terra Brasilis** (Online), [S. l.], v. 1, n. 8, p. 1-17, 26 jun. 2017.

MARANDOLA, Hugo Leonardo. **Marcas-matrizes na paisagem do bairro rural Elihu Root: um trilhar humanista**. 2017. 109 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Rio Claro/SP, 2017.

MARANDOLA, Hugo Leonardo; GIL FILHO, Sylvio Fausto. Diálogos Possíveis entre a Obra de Augustin Berque e a Geografia Brasileira. **GEOGRAFIA (Londrina)**, Londrina, v. 33, n. 1, p. 33-53, 2024.

MARIA, Yanci Ladeira. **Paisagem: entre o sensível e o factual. Uma abordagem a partir da geografia cultural**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MARIA, Yanci Ladeira. **Paisagem: cultura-natureza em perspectiva. Uma abordagem trajetiva do conceito de paisagem**. 2016. Tese (Doutorado em Geografia Física) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

MOREIRA, Daniel Augusto. **O método fenomenológico na pesquisa**. São Paulo: Pioneira Thomson, 2002.

PEREIRA, Leonardo Rodrigues. Marcas e matrizes da construção da paisagem urbana no Alto da Boa Vista, Rio de Janeiro. In: MAGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). **Arquitetura e urbanismo: abordagem abrangente e polivalente 2**. Ponta Grossa, PR: Atena, 2020. p. 175-186.

PICANÇO DA COSTA, Francisco Barreto. **Diccionario de estradas de ferro e sciencias e artes acessórias**. Rio de Janeiro: H. Lombaerts, 1891.

PONTES, Salvador Pires. **Nomes Indígenas na Geografia de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970, 301 p.

SANTOS, Ana Renata Silva. **O sentido da paisagem**: a relação entre a ferrovia e a serra das Russas em Pernambuco. 2013. 158 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

SILVA, Leonardo Luiz da Silveira; SILVA, Juarez Augusto da Silveira. A (i) materialidade do limite e da fronteira. **Para Onde!?**, v. 14, n. 1, p. 13-30, 2020.

SILVA, Leonardo Luiz da Silveira. **A excepcionalidade da paisagem e do lugar**: a transcendência da (i)materialidade por meio da mediação de subjetividades. Belo Horizonte: Letramento / Montes Claros: Editora do IFNMG, 2023. 790 p.

SILVA, Leonardo Luiz da Silveira. A crise das representações: repercussões para a geografia. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, [S. l.], v. 25, n. 3, p. 206-221, 2024.

VERAS, Lúcia *et al.* **Cadernos de arquitetura e urbanismo**: cidade-paisagem. Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco; João Pessoa: Patmos Editora, 2017. 110 p.

Recebido: 03/02/2025

Aceito: 10/03/2025