

Relato de uma Caminhografia Urbana: Travessias pela paisagem ferroviária de Volta Redonda

SESSÃO TEMÁTICA: DIMENSÃO HUMANA DO PROJETO, DO PLANEJAMENTO E DA
GESTÃO DA PAISAGEM

Bruna de Paula Almeida
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – PROARQ/UFRJ
E-mail: bruna.p.almeida@fau.ufrj.br

Vera Regina Tângari
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – PROARQ/UFRJ
E-mail: vtangari@fau.ufrj.br

RESUMO

Este artigo apresenta um relato de campo, produzido a partir da realização de uma Caminhografia Urbana pela paisagem ferroviária de Volta Redonda (RJ). Em meio aos fluxos do minério de ferro que marcam o território da Cidade, protagonizados pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), o trabalho propõe experienciar o eixo ferroviário de outra forma, em busca de novas narrativas para essa paisagem. O texto é dividido em duas partes principais, as abordagens e as travessias. Na primeira parte, são apresentados os referenciais teóricos e o caminho metodológico, a Caminhografia Urbana, que baseiam a leitura da paisagem e o trabalho de campo. A segunda parte apresenta o relato da autora a respeito de sua experiência nessa paisagem. O artigo tem como objetivo estabelecer uma narrativa subjetiva sobre o território ferroviário de Volta Redonda, a partir de percursos realizados por passarelas da Cidade que transpõem a linha férrea. O resultado é a produção de uma cartografia síntese, como retrato dessa paisagem, a partir dos registros de campo.

PALAVRAS-CHAVE: experiência; caminhar; paisagem ferroviária; Caminhografia Urbana.

ABSTRACT

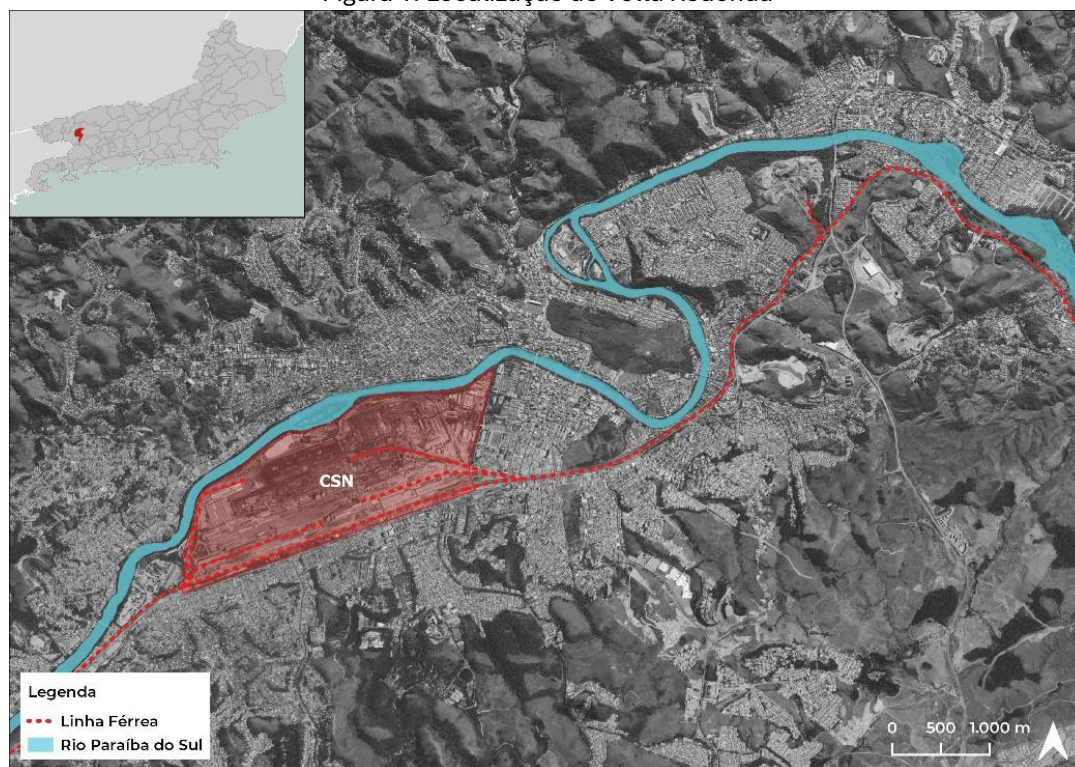
This article presents a field report produced through a Caminhografia Urbana carried out in the railway landscape of Volta Redonda (RJ). Amid the flows of iron ore that shape the city's territory, driven by the Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), the work proposes experiencing the railway axis in a different way, in search of new narratives for this landscape. The text is divided into two main parts: approaches and crossings. The first part introduces the theoretical references and the methodological path, the Caminhografia Urbana, that guides both the landscape reading and the fieldwork. The second part presents the author's account of her experience within this landscape. The article aims to establish a subjective narrative about the railway territory of Volta Redonda, based on routes taken across footbridges that span the rail line. The outcome is the production of a synthesis cartography, created from the field records, that serves as a portrait of this landscape.

KEYWORDS: experience, walking, railway landscape, Caminhografia Urbana.

1 INTRODUÇÃO

A Cidade de Volta Redonda está localizada no interior do Estado do Rio de Janeiro, na região do Vale do Paraíba, e tem sua paisagem marcada profundamente pelo processo de industrialização e pela presença da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) (Figura 1). Devido à essa condição, a linha férrea que cruza a Cidade, a antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, é responsável por transportar, todos os dias, o minério de ferro extraído em Minas Gerais, que é transformado em aço em Volta Redonda.

Figura 1: Localização de Volta Redonda



Fonte: elaborado pela autora com base em dados georreferenciados PMVR e Google Satellite.

Devido ao processo de industrialização provocado pela siderúrgica, na década de 1940, a ferrovia tomou rumos diferentes no território de Volta Redonda. Antes um ponto de encontro e trocas, que tinha como base a antiga Estação Ferroviária da Cidade, a linha férrea passou a existir em função da CSN, como meio de transporte essencial para a chegada do minério de ferro e demais matérias-primas aos fornos da siderúrgica. Logo no início da construção da Usina, a Estação Ferroviária de Volta Redonda, assim como outras edificações entendidas como empecilhos ao desenvolvimento da cidade, foi demolida, provocando não apenas a perda do patrimônio arquitetônico, mas uma ruptura com um passado ainda recente da Cidade (Lopes, 1993).

Diante desse cenário, apesar de sua relevância histórica e territorial para a estruturação de Volta Redonda, a linha férrea assumiu, ao longo dos anos, caráter de barreira, sendo entendida como um limite a ser transpassado a fim de facilitar os fluxos internos da Cidade. Esse limite é, ao mesmo tempo, físico e simbólico, pois cria rupturas, fragmentos, discontinuidades e novos significados no tecido urbano da cidade. Ao cortar Volta Redonda ao meio, seguindo o curso do Rio Paraíba do Sul, a linha férrea exige

atravessamentos, passagens, passarelas e viadutos, que vão traçando novas linhas na paisagem, novos cruzamentos e interpolações que criam outras possibilidades para a experiência cotidiana.

Compreende-se toda essa complexidade que conforma a paisagem ferroviária de Volta Redonda como um grande sistema de relações, que atuam em diferentes escalas e com maior ou menor intensidade, mas que igualmente compõem o mosaico paisagístico da Cidade. Esse entendimento parte de Schlee *et al.* (2009), onde o sistema é compreendido como a formação de um conjunto, a combinação de componentes, partes, elementos e, principalmente, a relação estabelecida entre eles. Essas relações múltiplas produzem fluxos que, por sua vez, estão em constante transformação, produzindo uma rede complexa de interações. Nesse contexto, as ferrovias se caracterizam como linhas integrantes de sistemas maiores, estruturas de grande porte que marcam as paisagens em que estão inseridas e ao mesmo tempo em que conectam, rompem o território, produzindo novos conflitos (Silva, 2019) (Figura 2).

Figura 2: Vista da linha férrea em Volta Redonda



Fonte: a autora, 2025.

No território de Volta Redonda, em meio ao contínuo ir e vir dos vagões que transportam o minério de ferro, outras histórias se desenrolam, sobre, adjacente e entre os trilhos, compondo essa rede infinita de relações. Com base nesses entendimentos, o artigo está pautado em uma questão norteadora: ao cruzar a linha férrea pelo alto, que outras paisagens e narrativas nos são reveladas? Estruturado em duas partes principais, abordagens e travessias, o trabalho pretende relatar a experiência de campo da autora, em uma aplicação inicial de um dos caminhos metodológicos adotados na pesquisa de mestrado da qual esta investigação faz parte, a Caminhografia Urbana.



Dessa forma, o artigo tem como objetivo estabelecer uma narrativa subjetiva sobre a paisagem ferroviária de Volta Redonda, a partir de percursos realizados por algumas passarelas da Cidade que transpõem o eixo ferroviário. Para além do relato, que visa compartilhar a experiência, também é produzida uma cartografia síntese, como produto desta Caminhografia inicial, e que atua como retrato dessa paisagem.

2 ABORDAGENS

Segundo o filósofo Ricoeur (Ricoeur; Batista, 2021), antes mesmo de construirmos sobre o território, nós o habitamos a partir dos gestos que estabelecemos uns com os outros e dos caminhos que traçamos. Para o autor, o lugar não se reduz à superfície onde nos assentamos, mas inclui também o intervalo, a travessia, aquilo que se percorre e se atualiza a cada deslocamento. Assim, a própria experiência do movimento é capaz de estabelecer relações e significados com o mundo a nossa volta.

Essa presença humana, sempre em movimento, expressa nos trajetos e nos significados que criamos, faz parte também do entendimento de paisagem formulado por Macedo (1993; 2012). Para o autor, a paisagem é a tradução morfológica dos processos naturais e sociais que se acumulam no tempo, conformando um território que nunca é estático, mas continuamente transformado pela ação dos seres vivos, das águas e das estruturas geológicas. Ao assumir a paisagem como estrutura dinâmica e sistêmica, Macedo enfatiza que sua análise deve contemplar o entrelaçamento complexo desses fatores, reconhecendo que a paisagem é resultado de múltiplas forças que se articulam e se reorganizam em diferentes escalas.

Acrescentando outra camada à discussão, Besse (2014) propõe uma abordagem fenomenológica que entende a paisagem como acontecimento sensível, como experiência. Nessa perspectiva, paisagem não é apenas um objeto a ser descrito, mas um modo de estar no mundo, que pressupõe abertura ao “outro” e às afetações produzidas pelo encontro com o diferente. Ao definir a paisagem como desobjetivação, Besse (2014) reforça que ela é antes vivida do que representada, emergindo de uma forma singular de participação no movimento do mundo e da interação concreta com um lugar. É nesse registro subjetivo e relacional que a paisagem se constitui, adquirindo densidade experiencial antes de qualquer formulação conceitual.

Essas leituras multidisciplinares e sistêmicas encontram ressonância nas reflexões de Schlee *et al.* (2009), que apontam para os desafios contemporâneos da investigação sobre a paisagem. Para esses autores, compreender a cidade exige captar as relações que continuamente moldam e tensionam o espaço urbano, produzindo usos, conflitos, apropriações e representações diversas. Tais dinâmicas geram movimentos simultâneos de integração e fragmentação do território, repercutindo nas formas, funções e fluxos que caracterizam as cidades atuais e revelando como a paisagem é atravessada por disputas e sentidos em transformação.

Nesse contexto, as travessias pela cidade, sempre constantes, nos expõem às complexidades das relações espaciais e sociais que conformam a paisagem, mas também nos proporcionam encontros transformadores. A travessia não é apenas o movimento contido no percurso de um ponto a outro, mas o exercício de habitar o intervalo, as bordas



onde se redesenham afetos, pertencimentos e novas possibilidades, como amplamente explorado por Certeau (1998) em seus estudos sobre práticas cotidianas.

Pesquisas mais recentes sobre o caminhar corroboram com as discussões de Certeau e vão além, entendendo a caminhada como uma forma de leitura, criação e transformação da paisagem. Careri (2013) entende que o caminhar é uma prática estética, política e existencial, que produz sentidos sobre o território e revela as complexidades das paisagens urbanas. É a partir desse entendimento de paisagem e do caminhar enquanto ação estética e ativa de construção da paisagem que se estabelece a principal abordagem metodológica adotada neste trabalho, a Caminhografia Urbana.

Rocha e Santos (2023) definem a Caminhografia Urbana como um método que emerge da junção entre o caminhar e o cartografar, articulando práticas sensíveis de leitura da paisagem. Trata-se de uma abordagem que propõe a escuta atenta do corpo no espaço urbano como dispositivo fundamental para a construção de uma cartografia singular, subjetiva, situada e comprometida com a multiplicidade das experiências urbanas.

O caminhar da Caminhografia se aproxima daquele escrito por Careri (2013), uma prática performática que atravessa paisagens e rompe dicotomias como público e privado, interior e exterior, centro e borda. Rocha e Santos destacam que caminhar é perder-se no território, traçar linhas sobre ele através do percurso, compondo uma geografia que é, antes de tudo, experienciada. Ao propor uma escuta atenta e sensível do espaço urbano, a Caminhografia se coloca como ferramenta potente para o estudo de paisagens cotidianas, especialmente quando nos debruçamos sobre os fragmentos e os afetos.

O produto da Caminhografia Urbana é uma cartografia sensível, que incorpora diferentes formas de registro da paisagem. São bem-vindos mapas, desenhos, fotografias, vídeos, textos, narrativas, tudo que permita expressar o que foi experienciado durante a caminhada. Muito alinhados aos entendimentos de Rolnik (2011), Passos *et al.* (2009) e os próprios Besse (2014) e Careri (2013), a cartografia é entendida como um processo, e não como mapa estático e rígido, ela é produzida continuamente e está sempre aberta a modificações e adições.

Os autores consideram os lugares como produtores de subjetividade e, portanto, entendem que a Caminhografia só é possível se nos colocarmos diante da cidade com o corpo aberto e atento às experiências, registrando todo e qualquer afeto que se manifeste. É com esse repertório que adentramos a paisagem ferroviária de Volta Redonda.

3 TRAVESSIAS

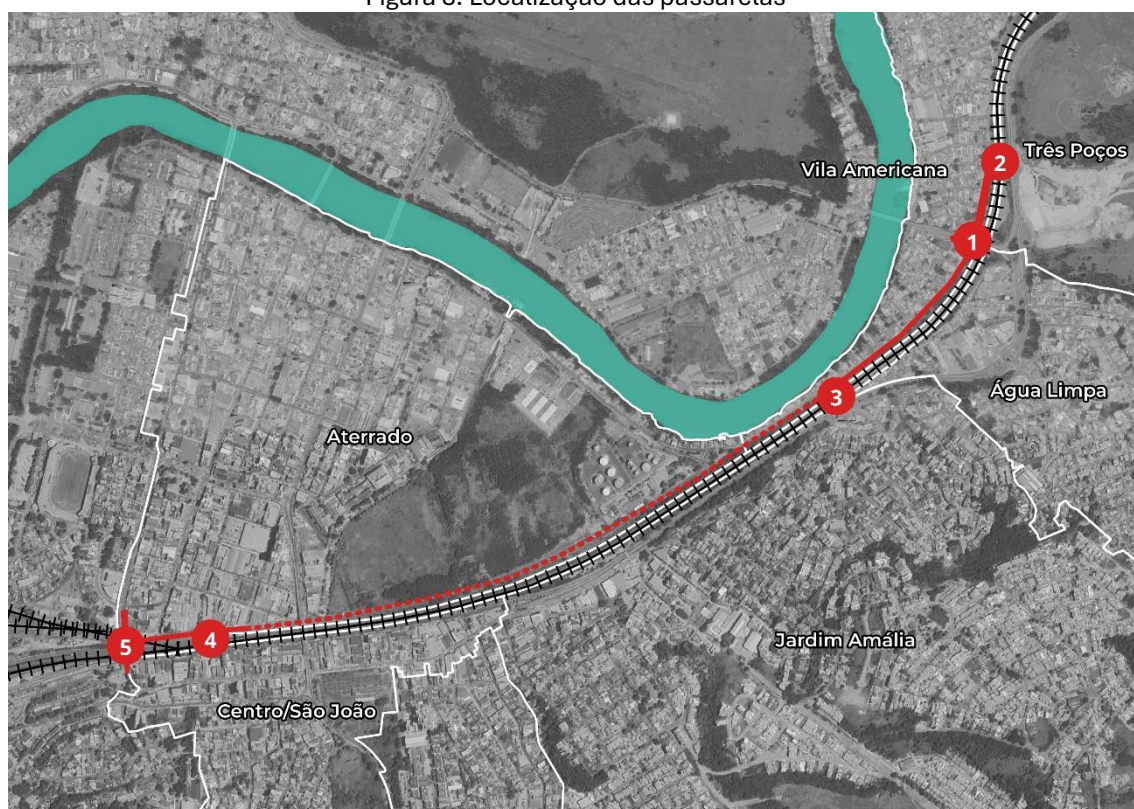
Ao transitar pelos caminhos do minério em Volta Redonda, atravessamos e somos atravessados por uma paisagem de linhas-limites. Na maior parte de sua extensão, a ferrovia é cercada por muros elevados ou cercas, reiterando sua condição de barreira física e simbólica. Essas estruturas, frequentemente opacas, contribuem para o afastamento entre ferrovia e cidade, consolidado ao longo dos anos. Não é raro que um pedestre caminhe ao longo da linha férrea sem sequer perceber sua presença: ao nível da rua, o percurso paralelo pouco revela os trilhos ou o ir e vir dos trens, que muitas vezes se anunciam apenas pelo som. Ainda assim, em alguns pontos, a vegetação tensiona esses

limites, atravessando muros e cercas e revelando que tais barreiras não são completamente rígidas, mas porosas e passíveis de infiltração.

A proposta da Caminhografia Urbana foi realizar um primeiro reconhecimento do território, buscando experienciar a paisagem ferroviária para além desses limites visuais e físicos. Para isso, foram percorridas algumas passarelas que atravessam a ferrovia, conectando diferentes bairros. Subir uma passarela ou cruzar um viaduto implica não apenas mudar de lugar, mas reposicionar o corpo e o campo de visão em relação à cidade. Esses dispositivos operam como brechas na paisagem, tornando visível aquilo que, cotidianamente, permanece oculto. Mais do que elementos de conexão, funcionam como janelas que permitem acessar a ferrovia em sua extensão e compreender sua inserção territorial a partir de uma perspectiva elevada.

A seguir, são relatadas algumas percepções oriundas dessas travessias, realizadas, primeiramente, no bairro Vila Americana (passarelas 1, 2 e 3) e, em seguida, na região central (passarelas 4 e 5). Adota-se o discurso em primeira pessoa, entendendo que as observações apresentadas são indissociáveis da experiência corporal da pesquisadora, que se desloca, percebe e reage às condições espaciais ao longo do percurso. O mapa a seguir sinaliza as passarelas percorridas e localiza os bairros que elas conectam (Figura 3).

Figura 3: Localização das passarelas



Fonte: elaborado pela autora com base em dados georreferenciados PMVR e Google Satellite.

3.1 Travessias na Vila Americana

A caminhada se iniciou em uma manhã nublada e fria, no bairro Vila Americana, situado entre o Rio Paraíba do Sul e a ferrovia. A primeira travessia (1), pela passarela do viaduto da Radial Leste, conduziu meu corpo por um espaço estreito, onde o fluxo intenso de

automóveis contrastava com a ausência de pedestres. A largura reduzida da passagem impunha um caminhar mais contido, atento, quase comprimido. Durante o trajeto, cruzei com um senhor que carregava seus pertences em um carrinho de supermercado. O encontro, ainda que breve, produziu tensões corporais e uma sensação de insegurança, percebidas no ritmo do caminhar, na atenção redobrada ao entorno e na consciência ampliada do meu próprio corpo naquele espaço.

Esse desconforto inicial colocou em dúvida a continuidade da Caminhografia, mas optei por continuar e segui até o topo do viaduto. Ao alcançar a parte mais alta, a compressão da travessia deu lugar a uma abertura repentina: o campo de visão se expandiu e, com ele, a própria relação do corpo com a paisagem. Pela primeira vez, pude ver a ferrovia em sua extensão, revelando-se como um conjunto de linhas contínuas que rasgam a topografia e configuram um corredor verde entre os bairros. A elevação reorganizava o olhar, permitindo compreender a linha férrea como um eixo que se projeta no território. Entre os trilhos, um outro homem caminhava lentamente com seus pertences, aparentemente sem destino definido.

A Figura 4 apresenta fotos desse primeiro momento. As três primeiras imagens mostram a vista ampla proporcionada pelo deslocamento vertical da passarela e a quarta imagem sinaliza a passagem estreita adjacente ao fluxo intenso de carros que circulam pelo viaduto.

Figura 4: Fotos da primeira travessia



Fonte: a autora, 2025

Segui para a segunda passarela (2), uma estrutura metálica pintada de azul e amarelo, muito alta, pois precisa vencer a diferença de relevo entre os bairros Vila Americana e Três Poços. O esforço da subida acentuava a percepção do corpo em movimento, enquanto o fluxo de pessoas, embora ainda reduzido, indicava uma travessia mais compartilhada. Ao alcançar o topo, novamente se instaurava a sensação de abertura: como uma janela, a passarela permitia articular diferentes elementos da paisagem: a Igreja de São Miguel Arcanjo e Santa Luzia, as edificações baixas do bairro, os morros ao fundo e, mais uma vez, a linha férrea como esse espaço do entre, transição entre bairros mais densos e morros ainda não ocupados.

Foi na terceira passarela (3), já ao final do bairro, que avistei o primeiro trem de cargas, parado sobre os trilhos. Diferentemente do fluxo contínuo dos automóveis, o trem imobilizado parecia suspender o tempo naquele ponto da paisagem, instaurando uma pausa que contrastava com a dinâmica ao redor. Os vagões descobertos revelavam um material escuro, que não consegui identificar no momento. A estrutura da passarela, mais degradada, intensificava a sensação de vulnerabilidade, mas também evidenciava marcas de apropriação, com pixações que variavam entre manifestações políticas e declarações de amor.

Nesse trecho, também se destacam as edificações situadas às margens da ferrovia, algumas delas com acesso direto aos trilhos. A ausência de barreiras efetivas permite que

moradores traçam percursos próprios, realizando travessias informais que redesenham o território a partir do uso cotidiano. Trata-se de uma das poucas áreas em Volta Redonda onde essa relação direta com a ferrovia ainda se manifesta. Ainda que invisibilizada em grande parte da Cidade, a linha férrea se revela, aqui, como elemento ativo na vida de trabalhadores, estudantes e moradores, que estabelecem relações singulares com seus limites.

Na Figura 5, estão destacadas imagens das travessias 2 e 3. A primeira foto ressalta a altura da segunda passarela e o desnível entre a linha férrea e o bairro do outro lado, e, na sequência, duas fotos mostram a confluência dos trilhos que seguem acompanhando o relevo e fazendo curva, em meio à vegetação. Na segunda fileira, a primeira imagem sinaliza as pixações existentes na terceira passarela, onde é possível perceber também sinais de degradação. As outras duas fotos mostram as casas que existem às margens da ferrovia e o trem de cargas, que permanecia estacionado sobre os trilhos.

Figura 5: Fotos da segunda e da terceira travessias



Fonte: a autora, 2025

3.2 Travessias no Centro

A depender da região em que se cruza a ferrovia, a atmosfera da paisagem se transforma. Na área central, diferentemente da Vila Americana, o relevo mais plano favorece a confluência de múltiplas infraestruturas, resultando em extensas faixas de circulação de veículos e cargas. A presença de vegetação é reduzida, e predominam o concreto e o asfalto. Ao fundo, o complexo industrial da Companhia Siderúrgica Nacional configura um cenário marcado por chaminés, galpões e um céu esfumaçado, resultado dos processos produtivos.

Nessa região, percorri duas passarelas: a da Avenida da Integração (4) e a do Viaduto Nossa Senhora das Graças (5), conectando os bairros Aterrado e Centro. Trata-se de uma área historicamente associada à antiga Estação Ferroviária, demolida com a implantação da Usina, mas que ainda preserva seu caráter de encontro e convergência de fluxos, hoje marcado pela intensa atividade comercial. A experiência corporal dessas travessias se

distingue da anterior: o caminhar é atravessado por fluxos constantes de pedestres, exigindo negociações contínuas de espaço e direção.

Quando subi a quarta passarela, a vista da Companhia Siderúrgica Nacional me causou impacto. Sua tipologia industrial, bem distinta, e suas altas chaminés marcam a paisagem com um ar acinzentado, a fumaça da queima se misturava ao tempo nublado e tornava tudo uma coisa só, fazendo com que a atmosfera parecesse ainda mais cinza e, de certa forma, melancólica.

Na faixa da ferrovia, os trilhos convergem em direção à Usina, e, dentro de seus muros, alguns trabalhadores descansavam apoiados. Novamente foi possível visualizar os grandes trens e seus vagões que parecem não ter fim, dessa vez em um movimento lento, pouco impactante diante dos demais fluxos que se davam ao redor. A arquitetura da região também é bem diferente da percebida anteriormente, sendo cada vez mais forte a presença de edifícios altos e alguns marcos da paisagem, como o Edifício Redondo.

As três imagens na Figura 6 mostram a ferrovia, com destaque para, na primeira foto, o Edifício Redondo; na segunda, o grande trem sobre os trilhos e os trabalhadores próximos ao muro; e na terceira, a passarela, que apresentava maior movimentação que as outras.

Figura 6: Fotos da quarta travessia



Fonte: a autora, 2025

Na última passarela, a do Viaduto Nossa Senhora das Graças, fiz a travessia mais movimentada do percurso, com bastante pedestres, que circulavam nos dois sentidos. Essa passarela é diferente das outras, teve sua cobertura reformada recentemente e possui uma série de fotografias fixadas em suas grades, que contam a história de Volta Redonda. Me chamou a atenção uma em particular, que mostrava aquele mesmo viaduto na época de sua construção. A imagem revelava uma paisagem muito distinta da que vi naquele dia, com poucas edificações, uma ferrovia que não possuía muros, mas que seguia ao lado da calçada e, sobre o viaduto, uma multidão de pessoas sentadas nas muretas, observando, ao fundo, a Siderúrgica e a fumaça incessante.

Além das fotografias, também é possível ver da passarela a grande chaminé de tijolinhos do Antigo Engenho, que se configura como ponto de referência na Cidade. Sua localização tão próxima à CSN e à ferrovia me levou a pensar sobre os diferentes tempos contidos nessa paisagem e como eles se sobrepõem. Pensei que olhar para a linha férrea desta forma, pelo alto, também é uma forma de identificar e decifrar esses tempos, sob novas perspectivas.

A Figura 7 mostra os registros da quinta e última passarela, sua disposição sobre a ferrovia e o trem que passava por baixo dela, as fotos históricas que marcam o percurso, a vista para a CSN e antiga chaminé de tijolos.

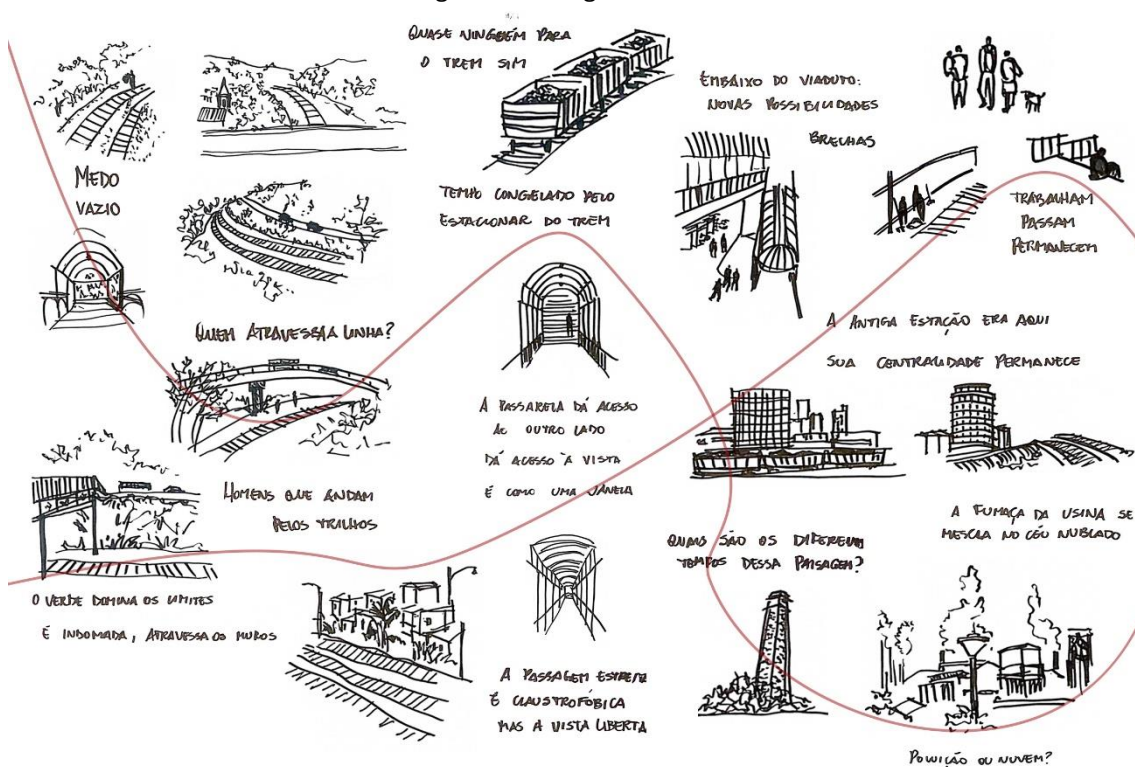
Figura 7: Fotos da quinta travessia



Fonte: a autora, 2025

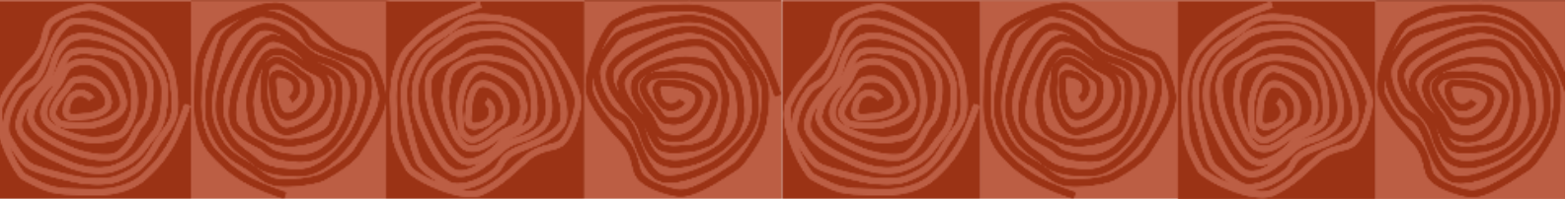
A partir de meus percursos e divagações, meus registros de campo e os principais elementos que me marcaram durante a Caminhografia, elaborei uma cartografia síntese, que busca retratar a paisagem ferroviária de Volta Redonda com base na narrativa que construí a partir das incursões (Figura 8). A representação é um retrato subjetivo, baseado apenas nas minhas percepções de campo, enquanto arquiteta, urbanista e pesquisadora, que buscou se direcionar a essa paisagem com outros olhares, tentando encontrar e decifrar novas nuances e elementos até então desconhecidos.

Figura 8: Cartografia síntese



Fonte: a autora, 2025.

Como percursos realizados para reconhecimento do território em busca de possíveis narrativas, os trajetos exploraram tanto elementos do campo visual quanto aspectos cognitivos da percepção da pesquisadora, na relação constituída entre corpo e espaço. As travessias evidenciam uma alternância constante entre compressão e abertura, entre ocultamento e revelação, entre fluxo e pausa, condições que se manifestam diretamente nas sensações corporais, no ritmo do caminhar, na percepção de segurança ou vulnerabilidade e na forma como o entorno é apreendido. As passarelas, nesse sentido,



não apenas conectam pontos da cidade, mas reposicionam o corpo e o olhar, operando como dispositivos que tornam visível uma paisagem que, ao nível da rua, permanece frequentemente invisibilizada. Ao incorporar essas dimensões, a Caminhografia Urbana se afirma como um instrumento capaz de acessar a paisagem ferroviária para além de sua materialidade física, compreendendo-a como uma experiência sensível, relacional e situada.

4 CONSIDERAÇÕES

O trabalho aqui apresentado faz parte de uma pesquisa maior sobre a paisagem ferroviária de Volta Redonda, que tem como objetivo realizar uma leitura cartográfica multiescalar dessa paisagem. Como passo inicial para a aplicação da Caminhografia Urbana no contexto da pesquisa, a elaboração deste artigo foi essencial para o entendimento dos potenciais deste caminho metodológico. A realização da Caminhografia Urbana se mostrou eficaz não apenas como método de investigação, mas como dispositivo sensível capaz de revelar dimensões da paisagem ferroviária que dificilmente emergiriam por meio de abordagens tradicionais.

A partir da constituição de um relato da experiência da pesquisadora, foi possível acessar a paisagem a partir de sua dimensão vivida, nas quais o corpo se relaciona diretamente com as espacialidades, seus limites e suas aberturas. Nesse sentido, a paisagem ferroviária deixa de ser compreendida apenas como infraestrutura e passa a ser lida como campo de relações, atravessado por sensações, ritmos e tensões.

Os percursos realizados evidenciaram, sobretudo, a importância das travessias como momentos privilegiados de leitura do território. As passarelas e viadutos, mais do que estruturas de conexão, atuam como dispositivos que reposicionam o corpo e o olhar, permitindo acessar uma paisagem que, ao nível da rua, permanece frequentemente ocultada por muros e barreiras. A alternância entre compressão e abertura, entre ocultamento e revelação, bem como as diferentes intensidades de fluxo e permanência, constituem aspectos fundamentais da experiência, articulando percepção, espaço e tempo.

A partir dessas incursões, foi possível identificar dinâmicas, práticas cotidianas e modos de habitar que tensionam a leitura hegemônica da cidade, evidenciando a presença de agentes e usos que operam nas margens da infraestrutura. Essas observações contribuíram para a construção de uma narrativa situada sobre a paisagem ferroviária, compreendida como um elemento vivo, continuamente atravessado por apropriações, conflitos e ressignificações.

Por fim, a Caminhografia Urbana se consolida, no contexto desta pesquisa, como uma ferramenta capaz de ampliar o campo de leitura da paisagem ferroviária de Volta Redonda, ao incorporar dimensões sensíveis, corporais e relacionais. Ao dar visibilidade a experiências e narrativas cotidianas muitas vezes negligenciadas, essa abordagem contribui para tensionar e enriquecer as formas de compreender o espaço urbano, abrindo possibilidades para leituras mais complexas e situadas do território.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014. 234 p.

CARERI, Francesco. **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. 1. ed. São Paulo: G. Gili, 2013. 177 p.

CERTEAU, Michel de. Caminhadas pela cidade. *In*: _____. **A invenção do cotidiano**: arte do fazer. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 169–189.

LOPES, Alberto Costa. **A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda**. 1993. 235 p. Dissertação (Mestre em Ciências) - Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 1993.

MACEDO, Silvio Soares. Paisagismo e paisagem - Introduzindo questões. *In*: **Paisagem e Ambiente**, n. 5, p. 49-57, 1993. Tradução. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i5p49-57>. Acesso em: 15 jun. 2025.

_____. **Paisagismo brasileiro na virada do século**: 1990 - 2010 / São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Campinas: Editora da Unicamp. 2012.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da (orgs.). **Pistas do método da cartografia**: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2009.

RICOEUR, P.; BATISTA, G. S. Arquitetura e narratividade. *In*: **Geograficidade**, v. 11, n. Especial, p. 151-160, 14 jul. 2021.

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Tais Beltrame dos. Como é a caminhografia urbana? Registrar, jogar e criar na cidade. *In*: **Arquitextos**, 2023. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/24.281/8923#:~:text=A%20caminhografia%20urbana%2C%20a%20partir,o%20corpo%20atento%2C%20a%20partir>. Acesso em: 29 mar. 2024.

ROLNIK, Suely. Cartografia: uma definição provisória. *In*: **Cartografia sentimental**: Transformações contemporâneas do desejo. 2. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2011. p. 23-24.

SCHLEE, M. B.; SOUZA, M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P. A.; DIAS, M. A.; TANGARI, V. R. Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras - Um Debate conceitual. *In*: **Paisagem e Ambiente**, p. 225-247, 2009. (pdf)

SILVA, Jonathan Magalhães Pereira. Método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea: linha 7 da CPTM. São Paulo-SP. *In*: TÂNGARI, V. R.; LAMOUNIER, A. A. (Orgs.). **Territórios e paisagens ferroviárias**: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editoria PROARQ, 2019. p. 24-37.