



A LEITURA DA PAISAGEM NO ENSINO DE GEOGRAFIA PARA PEDAGOGOS(AS): RELATO DE ESTUDO DO MEIO COM USO DO TREM METROPOLITANO DE JOÃO PESSOA

Lenilton Francisco de Assis

Universidade Federal da Paraíba

Alice Oliveira Lopes

Universidade Federal da Paraíba

Michele da Silva Andrade

Universidade Federal da Paraíba

RESUMO

O estudo do meio promove a leitura da paisagem e o exercício do olhar atento sobre a realidade, capaz de despertar a curiosidade e a pesquisa. No ensino de Geografia, essa metodologia não apenas favorece o desenvolvimento cognitivo de conceitos e princípios fundamentais da disciplina, como também estimula a corporeidade e a sociabilidade entre os estudantes. Todavia, enquanto nos cursos de Geografia o estudo do meio se consolidou como prática recorrente de ensino e pesquisa nas universidades, em muitos cursos de Pedagogia – nos quais a Geografia também integra o currículo obrigatório – essa metodologia ainda não se mostra tão evidente. Por isso, convém questionar: Será possível, com o estudo do meio, tornar a Geografia uma disciplina mais interessante na formação do/a pedagogo/a e no processo de alfabetização das crianças? Orientado por essa problemática, o presente artigo apresenta o relato de uma experiência de estudo do meio realizada na disciplina Ensino de Geografia, do Curso de Pedagogia da Universidade Federal da Paraíba, percorrendo o trajeto da linha férrea João Pessoa-Cabedelo. A construção do artigo apoiou-se em registros produzidos pelos/as estudantes como parte da avaliação da disciplina. Além disso, a metodologia foi complementada por pesquisa bibliográfica e documental que incorporou trabalhos acadêmicos, textos literários, fotografias, crônicas e matérias jornalísticas, com o objetivo de resgatar a evolução das paisagens observadas ao longo do percurso.

Palavras-chave: Ensino de Geografia, Estudo do meio, Paisagem, Formação de pedagogos.

Reading the landscape in Geography education for educators: A report on a field

study using the João Pessoa Metropolitan Train

ABSTRACT

Environmental studies promote landscape reading and the practice of attentive observation of reality, capable of awakening curiosity and research. In Geography education, this methodology not only favors the cognitive development of fundamental concepts and principles of the discipline, but also stimulates corporeality and sociability among students. However, while in Geography courses the environmental study has become a recurring teaching and research practice in universities, in many Pedagogy courses – in which Geography is also part of the mandatory curriculum – this methodology is not yet so evident. Therefore, it is worth asking: Is it possible, with the environmental study, to make Geography a more interesting discipline in the training of educators and in the literacy process of children? Guided by this problem, this article presents an account of an environmental study experience carried out in the Geography Teaching course of the Pedagogy course at the Federal University of Paraíba, following the route of the João Pessoa-Cabedelo railway line. The article was based on records produced by the students as part of the course assessment. Furthermore, the methodology was enriched by bibliographic and documentary research that incorporated academic works, literary texts, photographs, chronicles, and journalistic articles, tracing the evolution of the landscapes observed along the route.

Keywords: Teaching Geography, Environmental Studies, Landscape, Teacher Training.

EMBARQUE

Quem embarca? Quando eu era criança, minha pajem costumava levar-me à estação para ver os trens. Nessas ocasiões eu ouvia um homem de boné e roupa azul com botões dourados gritar: - Quem embarca para Barra do Piraí, São Paulo, Belo Horizonte? Em seguida, com um apito, ele dava o sinal de partida. Minha pajem dizia-me: - Aquele homem é um chefe do trem. E eu, quando voltava para casa, punha meu bonezinho, e, fazendo-me de chefe de trem, punha-me a gritar: - Quem embarca? Quem embarca para Barra do Piraí, São Paulo e Belo Horizonte? Gritava isso tantas vezes, que os mais velhos, afinal tapavam os ouvidos, dizendo-me: - Pare com isso, menino! Eu parava, mas sentia a esperança de um dia vir a ser um chefe de trem de verdade, de boné e roupa azul com botões dourados. Agora sou um homem-feito. Mesmo assim, vou

continuar a brincar de chefe de trem, fazendo você viajar em lugares muito mais distantes de que Barra do Piraí, São Paulo e Belo Horizonte. Vou fazer você percorrer o mundo inteiro. É a hora da partida. Quem embarca?

(Virgil Mores Hillyer, 2022)

Na abertura do seu cativante livro, *Geografia pitoresca para crianças*, o professor norte-americano Virgil Mores Hillyerⁱ convida o “leitorzinho” a embarcar no trem e viajar por lugares bem distantes, com a promessa de levá-lo a percorrer o mundo. Será mesmo que uma viagem de trem possibilite tantas experiências geográficas? Será possível à criança ler o mundo a partir da paisagem observada cotidianamente, até mesmo sobre os trilhos de um trem?

Antes de Hillyer, as narrativas ilustradas de embarques pelos quatro cantos do mundo foram exploradas por Júlio Verne, nos famosos livros da coleção “viagens extraordinárias”, cujos títulos se destacam *Cinco Semanas em um Balão* (1863), *Viagem ao Centro da Terra* (1864), *Da Terra à Lua* (1865) e seus clássicos maiores *Vinte Mil Léguas Submarinas* (1970) e *A volta ao mundo em 80 dias* (1873). Grande mestre da ficção científica, este escritor francês fez da geografia a musa-inspiração da sua literatura fantástica que atravessou séculos encantando gerações de crianças e adultos com seus relatos de paragens e continentes longínquos, com histórias de um mundo de aventura e fantasia, inclusive a bordo de um trem:

O traçado da ferrovia obedecia aos caprichos da Sierra, aqui agarrado aos flancos das montanhas, ali pendurado acima dos precipícios, evitando os ângulos bruscos com curvas audaciosas, arrojando-se em desfiladeiros estreitos aparentemente sem saída. A locomotiva, brilhando feito um espelho, com seu grande farol que emitia luzes mortíferas, seu sino prateado e seu “enxota-vacas”, que se estendia feito um esporão, misturava seus apitos e mugidos aos das torrentes e cachoeiras e espiralava sua fumaça na ramagem escura dos ciprestes! Praticamente nenhum túnel ou ponte no percurso. A *railroad* contornava o flanco das montanhas, sem procurar na linha reta o caminho mais curto de um ponto a outro e sem violentar a natureza (Verne, 2017, p. 117-118).

A estrofe acima revela o esmero da leitura das paisagens feita por Júlio Verne no seu clássico livro *A volta ao mundo em 80 dias*. De forma poética e detalhista, ele relata a travessia entre São Francisco e Nova York, nos Estados Unidos, sobre os trilhos da ferrovia transcontinental, originalmente conhecida como *Pacific Railroad* ou *Ocean to Ocean* por ligar a costa oeste do Pacífico à costa leste do Atlântico.

Além desses clássicos da literatura – que já não seduzem tanto as crianças da atualidade quanto a TV, celular, games e computadores – o estudo do meio e a aula de campo são metodologias usuais de ensino de Geografia que promovem a leitura da paisagem e o exercício do olhar atento sobre a realidade, capaz de despertar a curiosidade e a pesquisa. De acordo com Callai (2005, p. 228), “ler o mundo da vida, ler o espaço e compreender que as paisagens que podemos ver são resultado da vida em sociedade, dos homens na busca da sua sobrevivência e da satisfação das suas necessidades. Em linhas gerais, esse é o papel da Geografia na escola”.

O estudo do meio e a aula de campo, a despeito de suas diferenças, buscam articular conhecimentos teóricos e práticos com a observação direta dos fenômenos trabalhados em sala de aula. Na aula de campo, a investigação antecede a saída da sala que almeja à comprovação dos temas antes estudados. No caso do estudo do meio, tem-se o inverso, ou seja, professores/as e alunos/as saem para a coleta de dados a serem estudados no retorno à sala de aula. Nesse sentido, o estudo do meio promove a pesquisa de campo que se torna mais rica quando realizada de modo interdisciplinar (Pontuschka; Paganelli; Cacete, 2009), o que não impede, na sua prática disciplinar, de que o/a estudante seja orientado/a pelo/a professor/a a mobilizar conhecimentos de várias disciplinas para apreender a complexidade do real. No caso da Geografia, o estudo do meio se converte em um laboratório de ensino a céu aberto para a leitura da paisagem, para a pesquisa empírica das múltiplas relações entre a sociedade e a natureza que resultam no espaço geográfico.

Ao longo do pensamento geográfico e da história da Geografia Escolar, o estudo do meio e a aula de campo incorporaram princípios e procedimentos da Geografia Tradicional e da Geografia Crítica, sob diferentes denominações (passeios, excursões geográficas, trabalhos de campo) e influências teórico-metodológicas, tais como: empirismo, positivismo, construtivismo, dialética e hibridismo (Carvalho, 1948; Cardoso; 2008; Pontuschka; Paganelli; Cacete, 2009; Albuquerque; Angelo; Dias, 2012).

Sem adentrar nesse rico debate histórico e epistemológico, convém reiterar, a partir dos estudos citados, que a saída a campo para a investigação do meio continua sendo apontada como uma das melhores práticas de ensino de Geografia para estimular a observação e a descrição da paisagem, a localização, distribuição e extensão dos fatos e fenômenos que resultam em uma ordem ou composição espacial. Segundo Gomes (2013, p. 21), a paisagem é sempre uma composição, pois “formas de relevo, diferentes tipos de cobertura vegetal, ocupação das terras, entre muitos elementos, se associam de maneira original e configuram uma paisagem”.

No ensino de Geografia, o estudo do meio não apenas favorece o desenvolvimento cognitivo de conceitos e princípios fundamentais da disciplina, como também estimula a corporeidade e a sociabilidade entre os estudantes. Todavia, enquanto nos cursos de Geografia o estudo do meio se consolidou como prática recorrente de ensino e pesquisa nas universidades (Cardoso, 2008; Llarena, 2009; Lima; Assis, 2012; Albuquerque; Angelo; Dias, 2012; Lima Junior, 2014), em muitos cursos de Pedagogia – nos quais a Geografia também integra o currículo obrigatório – essa metodologia ainda não se mostra tão evidenteⁱⁱ.

Por isso, convém questionar: Será possível, com o estudo do meio, tornar a Geografia uma disciplina mais interessante na formação do/a pedagogo/a e no processo de alfabetização das crianças?

Orientado por essa problemática, o presente artigo apresenta o relato de uma experiência de estudo do meio realizada na disciplina Ensino de Geografia, do Curso de Pedagogia da Universidade Federal da Paraíba (UFPB). A atividade tinha o seguinte título e trajeto: “A ocupação urbana às margens da linha férrea Santa Rita - Cabedelo: do Porto do Capim (João Pessoa) à Fortaleza de Santa Catarina (Cabedelo) - Espaço e Tempo”ⁱⁱⁱ.

Para o estudo desse percurso ferroviário de 18km que interliga dois municípios do litoral paraibano, a turma foi dividida em três equipes para a coleta de informações nos seguintes pontos: 1. Área central de João Pessoa, próxima à estação ferroviária (partida); 2. Linha férrea (percurso do trem); 3. Área central do município de Cabedelo (chegada).

Ainda na universidade, um caderno de campo foi distribuído à turma com orientações sobre os horários dos trens, mapas do percurso, recomendações gerais e roteiros de entrevistas que poderiam ser adaptados durante a coleta de dados. Além desses procedimentos que resultaram em diversos registros produzidos pelo/as estudantes como parte da avaliação da disciplina, a metodologia foi enriquecida por pesquisa bibliográfica e documental que incorporou trabalhos acadêmicos, textos literários, fotografias, crônicas e matérias jornalísticas, resgatando a evolução das paisagens observadas ao longo do percurso.

ANTES DA PARTIDA, A PRIMEIRA PARADA

Como andava a capital da Parahyba

Não contava os 30 mil habitantes. Concentrada entre o porto do Sanhauá e o arruado da colina, pontilhado de igrejas, com um palácio que até como morada era precário, a cidade se rarefazia ao chegar à lagoa dos Irerês, um charco natural para onde escorriam as águas da chuva e dos esgotos. Até duas ou três décadas atrás, o próprio palácio, símbolo da elite reinante, era um casebre indecente no dizer de um de seus ocupantes. Num pedido de ajuda ao governo imperial, o presidente o achava tão velho “que estou vendo o momento em que me caía em cima e de toda a minha família”.

(Gonzaga Rodrigues, 2015)

O estudo do meio foi realizado em 21 de outubro de 2023, um sábado ensolarado na capital paraibana. O ponto de encontro foi às 7 horas, na estação ferroviária central,

no bairro do Varadouro, berço da antiga capital da Parahyba que o cronista Gonzaga Rodrigues revela acima, na sua leitura da paisagem de outrora, sua poética do lugar.

Antes do embarque, a turma rumou a pé para a primeira caminhada do roteiro: da Estação João Pessoa ao Largo de São Frei Pedro Gonçalves, onde fica a igreja de nome homônimo e o majestoso Hotel Globo com sua famosa vista para o rio Sanhauá (Figuras 1 e 2).



Figura 1. Roteiro da Caminhada 1 - bairro do Varadouro, João Pessoa
Fonte: Google Earth, adaptação dos autores, 2025.



Figura 2. Fachada do Hotel Globo com o rio Sanhauá ao fundo
Fonte: Arquivo dos autores, 2024.

A topografia dessa primeira caminhada revelava na paisagem a lógica urbana do período colonial português que, na então chamada Cidade da Parahyba^{iv}, resultou nas toponímias Cidade Baixa e Cidade Alta (Figura 3).



Figura 3. Panorâmica do bairro do Varadouro, com vista da topografia da Cidade Baixa e da Cidade Alta

Fonte: <https://www.destinoparaiba.pb.gov.br/varadouro-2/>

A primeira, de mais baixo relevo, ficava às margens do rio Sanhauá, nas áreas ocupadas por atividades comerciais, portuárias e por casas térreas e de palha das pessoas de menor poder aquisitivo que enfrentavam constantes alagamentos - ainda hoje existentes, inclusive no entorno da estação ferroviária, nosso ponto de partida. Por outro lado, na Cidade Alta, ficavam os sobrados para moradia e comércio das elites, os prédios administrativos e religiosos, a exemplo da igreja e do casario do Largo de São Frei Pedro Gonçalves que se assenta na subida da colina (Figura 3), em uma cota mediana do planalto costeiro que aumenta em direção ao bairro do Centro, no qual se encontravam as mais importantes construções do período de fundação e de modernização da cidade antiga, reconhecida, em 2007, como patrimônio histórico nacional (Maia, 2008; Sá, 2009).

Sendo o mais importante edifício da primeira parada, o Hotel Globo atrai diariamente visitantes para ver o pôr do sol sobre o rio (Figuras 2 e 3). Foi construído entre 1928 e 1929 com influências dos estilos Neoclássico, Art Nouveau e Art Déco. Com vista privilegiada para o rio Sanhauá, foi o primeiro hotel de luxo da capital, frequentado, durante anos, por uma elite política e social. Começou a entrar em declínio com o crescimento da cidade no sentido das praias e com a transferência do porto para Cabedelo (1935). Entre as décadas de 1940 e 1950, tornou-se ponto de encontro de boêmios e, em seguida, passou um longo período fechado. Em 1978, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico da Paraíba (IPHAEP). Entre 1990 e 1994, o prédio recebeu a primeira restauração integral no âmbito do Projeto de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa (Gomes, 2023). Atualmente, é um

dos principais pontos turísticos do centro histórico que foi reaberto ao público como espaço cultural para apresentações e exposições artísticas.

Completam a paisagem deste ponto casarios, igreja, galpões, linha férrea e o trapiche do antigo Porto do Capim^v, área onde também vive uma comunidade ribeirinha com cerca de 500 famílias que luta em defesa do seu território (Figura 1). Segundo o Coletivo Garças do Sanhauá^{vi}, “o território ribeirinho do Porto do Capim é composto por: rio, povo e manguezal”. O povo segue ameaçado por projetos de requalificação urbana do centro histórico que querem devolver o rio para a cidade em uma busca de reinventar o centro histórico tornando um ambiente mais “agradável” principalmente para turistas (Scocuglia, 2010; Alencar, 2024).

Nesse ponto, foi possível observar na paisagem a relação tempo-espaço que se manifesta nas formas pretéritas dos casarios históricos, muitos deles em processo de deterioração e abandono (Figura 4), que já abrigaram armazéns, ferrarias, estaleiros, alfândega e, hoje, assumem novas funções comerciais como oficinas mecânicas, marcenarias, oficinas de reciclagem, bares, comércios variados e outras atividades ligadas à cultura e ao lazer.



Figura 4. Armazéns e Alfândega do antigo porto do Capim em ruínas no bairro do Varadouro.

Fonte: Arquivo dos autores, 2024.

As marcas do tempo contidas na paisagem expõem a dinâmica da cidade e demonstram que “a paisagem não é dada para todo o sempre, é objeto de mudança. É um resultado de adições e subtrações sucessivas. É uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas” (Santos, 1988, p. 24). Por isso, a paisagem está sempre em movimento e sua captura pelo olhar é sempre um instantâneo, um recorte espaço-temporal que congela a dinâmica social nas imagens de pinturas e fotografias.

Todavia, convém não esquecer, segundo Lopes (2013, p. 46-49), de que:

A paisagem é uma forma, uma aparência. O conteúdo “por trás” da paisagem pode estar em consonância ou em contradição com essa forma e com o que ela, por hábito ou ideologia, nos “sugere”. [...] O fato de ser uma forma, uma aparência, significa que é saudável “desconfiar” da paisagem. É conveniente sempre buscar interpretá-la ou decodificá-la à luz das relações entre forma e conteúdo, aparência e essência. Aliás, é bom “desconfiarmos”, também, das representações da paisagem, feitas por meio da pintura, da fotografia...

Desse modo, nem todas as mudanças da paisagem são visíveis a olho nu. Algumas delas são ocultadas por reformas modernizantes que nem sempre deixam formas testemunhos de um tempo pretérito para cuja observação precisamos estar atentos. No caso da cidade histórica de João Pessoa, Maia (2008, p. 21) alerta que:

Tanto as ruas da Cidade Baixa, ou bairro Varadouro, como as da Cidade Alta, expressam a riqueza do urbanismo colonial e imperial, a incorporação dos elementos modernos a partir do século XIX que trouxeram transformações nas ruas e nas edificações ali localizadas, além das tentativas de modernização que muitas vezes destruíram os valores históricos, arquitetônicos e culturais. [...] No conjunto das ruas é notória a escassez de ações mais eficazes para a recuperação de um número significativo de sobrados e casas em estado de ruínas.

Concluída a primeira leitura da paisagem, descemos rapidamente a ladeira do hotel em direção à estação, para não perdermos o trem que partiria para Cabedelo às 8:38h. Antes do “apito do chefe do trem” que fora substituído por uma gravação eletrônica, observamos atentamente a paisagem do entorno que evocava as histórias dos trilhos, da arquitetura da antiga estação, dos trens velhos e novos, como relatamos a seguir.

1ª ESTAÇÃO - JOÃO PESSOA: A VIAGEM

A viagem de Cordeiro Junior deu-me oportunidade para apreciar o ramal Cabedelo, que apesar de minhas faltas de conhecimentos técnicos, pareceu-me obra bem construída e sólida. Magníficos e variados são os panoramas que vão se desenrolando as vistas do viajante, sempre cheios de belas

perspectivas até chegar-se à ridente povoação colocada hoje entre a sua fortaleza, o símbolo do passado que nos contará em cada uma de suas pedras a história das nossas conquistas e colonização, e ferrovia Conde d'Eu, o símbolo do presente e dos progressos da humanidade. O molhe pareceu-me (eu deixo sempre de afirmar essas coisas por receio de errar) monumental obra e de alto engenho e que vem fazendo do porto de Cabedelo um dos primeiros do mundo, afirmando eu agora não haver nisto exageração nem excesso de patriotismo. Prolongando-se pela pitoresca baía ele vai até o canal onde fazendo uma curva, toma a direção desta em uma boa extensão. Aí atracarão navios e vapores de qualquer calado, e até aí chega igualmente o wagon; de maneira que uma saca de algodão embarca em Guarabira será do wagon baldeada para bordo do navio ou vapor. Foi engenheiro encarregado da obra o Sr. Batchelor, o único, dizia o Dr. Justa, a quem respeita como engenheiro porque sabe onde tem as ventas, e as colossais madeiras que entraram em sua construção foram tiradas das matas do Livramento.

(E.T. GAZETA DA PARAHYBA, Ano II, n. 257, 24 mar 1889)

Com lirismo, ufanismo e ironia, que eram típicos desse gênero jornalístico oitocentista, a crônica acima revela os panoramas das paisagens observadas entre a então cidade da Parahyba e a pequena povoação de Cabedelo (Silva, 2017, p. 228-9). Depois de longo atraso na construção do novo ramal ferroviário - que enfrentou litígios contratuais, crítica de comerciantes e de personalidades da época que se manifestavam nas crônicas dos jornais locais -, a estação ferroviária de Cabedelo foi inaugurada em 25 de março de 1889, mais de cinco anos após o funcionamento da estação de João Pessoa (7 de setembro de 1883).

O ramal de Cabedelo, de apenas 18km, não só interligava as duas cidades vizinhas, mas também integrava a ferrovia Conde d'Eu com o Porto de Cabedelo que começava a ser construído, como uma opção ao assoreamento do Porto do Capim. Se a ferrovia era símbolo dos "progressos da humanidade", a construção do novo porto "monumental" (que também demoraria a ser finalizado!) facilitava o escoamento de mercadorias do interior para a capital, sobretudo do algodão que passava a ser levado de trem até o porto, onde era exportado para o mundo, fazendo da Paraíba um dos maiores produtores do início do século XX.

Passado mais de um século, embarcamos na Estação João Pessoa para fazer o trajeto do ramal Cabedelo. Ainda na estação, observamos um estilo arquitetônico eclético, com entrada principal e muitos janelões na fachada. Na coleta de dados, identificamos que a primeira estação, construída em 1883, foi demolida e um novo prédio inaugurado em 10 de novembro de 1942, com características do estilo modernista – linhas retas, marquise, mezanino, fachadas sem adornos, esquadrias de ferro e vidro (Figura 5, 6 e 7).



Figura 5. Estação original de João Pessoa (ao fundo), por volta de 1908
Fonte: Lacet, 2017.



Figura 6. Trem a vapor na antiga estação de João Pessoa
Fonte: Lacet, 2017.



Figura 7. Fachada da atual estação ferroviária de João Pessoa
Fonte: Google Earth, 2024.

A antiga ferrovia Conde d’Eu, que integrava trens de longo percurso entre o interior e o litoral da Paraíba, foi desativada. Nos trilhos do litoral, foi criado o Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa, ligando quatro municípios da Região Metropolitana de João Pessoa (Santa Rita, Bayeux, João Pessoa e Cabedelo). Em uma extensão de 30km, o Sistema é composto de treze estações que atendem diariamente cerca de sete mil passageiros (Figura 8). A estação de João Pessoa é uma das poucas do ramal que ainda mantém o estilo arquitetônico da antiga ferrovia.



Figura 8. Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa

Fonte: Adaptado da CBTU, 2023.

Desde 22 de fevereiro de 1984, os trens desse eixo metropolitano são operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que, em 01 de janeiro de 2023, foi vinculada ao Ministério das Cidades (Decreto nº 11.333) e ampliou seu escopo de atuação para melhorar a qualidade de vida dos grandes centros urbanos (Lacet, 2017).

Nesse sentido, Maia e Oliveira (2019, p. 99) anotam que:

No Brasil, no que se refere às transformações no espaço intraurbano, estas ocorreram, sobretudo no entorno das estações ferroviárias e nas áreas adjacentes. Pois, como se sabe, as estações ferroviárias se constituem em elementos fortes de atração de estabelecimentos comerciais e de serviços, tais como serviços bancários, lojas, cafés, hotéis, armazéns, alfândegas, residências para os dirigentes e trabalhadores em muitos casos, dentre outros. Além disso, a instalação da ferrovia e a implantação de uma estação ferroviária requerem infraestrutura urbana: ruas de acesso, praças e áreas de domínio público com restrição à edificação. Dessa forma, a implantação desse elemento técnico nas cidades confere uma expansão da malha e da estrutura urbana, bem como uma outra dinâmica da vida urbana.

Após observarmos tais aspectos na Estação João Pessoa, embarcamos no trem às 8h38 e chegamos em Cabedelo por volta das 9h. Nas sete estações que separam as duas cidades (Figura 8), as breves paradas para embarque e desembarque de passageiros, permitiram a leitura da paisagem para compreensão do mundo da vida, ou seja, da relação da linha férrea com a população do entorno. Partimos do olhar atento das formas e dos processos sociais que estruturaram aquela paisagem, pois, segundo Callai (2005, p. 235), “do ponto de vista da geografia, esta é a perspectiva para se estudar o espaço: olhando em volta, percebendo o que existe, sabendo analisar as paisagens como o momento instantâneo de uma história que vai acontecendo”.

De dentro do trem, as sensações da viagem compunham esse exercício de leitura do mundo da vida. Para a CBTU, os trens que compõem a frota são “modernos, rápidos, seguros e confortáveis”. Os trens funcionam com motor a diesel, ar-condicionado, acessibilidade para deficientes físicos, passagem entre os carros e sistema de comunicação sonora interna digital. No entanto, durante a viagem, sentimos uma constante trepidação que causava incômodo, sobretudo para os passageiros que seguiam em pé nos vagões.

O ar-condicionado funcionava, mas não o sistema de comunicação sonora que deveria anunciar a chegada às estações. A sinalização de desembarque estava

disponível em painel fixado nos vagões. Considerando o fluxo das viagens e o quantitativo de passageiros, observamos que os vagões estavam limpos e sem sinais de vandalismo.

O uso constante da buzina servia de alerta à população residente nas margens dos trilhos. E gerava muito barulho e desconforto aos passageiros. Das janelas do trem, saltava aos olhos a desigualdade social das inúmeras casas de alto padrão dos condomínios horizontais da BR-230 que, separadas pela linha do trem, contrastavam com moradias populares construídas de forma irregular na faixa de domínio da ferrovia, onde é iminente o risco de acidentes fatais.

Conquanto a legislação exija que as construções ocorram, de ambos os lados, a uma distância mínima de 15 metros da ferrovia, isso não é respeitado nos 30km de trilhos do Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa (Figura 9). Em 2023, já eram contabilizadas mais de 200 invasões na faixa de domínio da ferrovia (Farias, 2023).

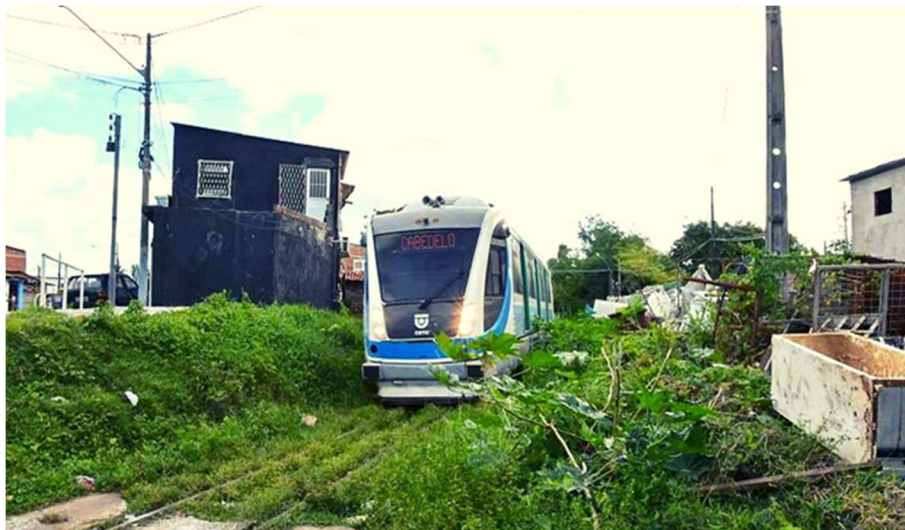


Figura 9. Construções e depósitos irregulares às margens da ferrovia

Fonte: Roberto Guedes, 2023.

Os trechos mais ocupados estão entre o bairro do Roger, em João Pessoa, e o Jardim Manguinhos, em Cabedelo. Além de moradias, há comércios e depósitos de materiais recicláveis. Também foi possível observar o descarte incorreto de resíduos e esgotos a céu aberto que, em alguns pontos, aparentavam desaguar nos manguezais do entorno.

A passagem do trem sobre o domínio dos cajueiros da Mata da Amém é uma das paisagens mais belas do trajeto (Figura 10). A Mata da Amém, como é conhecida, é um relicário urbano-ambiental que integra a Floresta Nacional da Restinga de Cabedelo, em uma Unidade de Conservação Federal, para uso sustentável da natureza, vinculada ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). Localizada entre os bairros de Renascer e Bessa, no km 11 da BR-230, a Unidade recebe visitas agendadas.

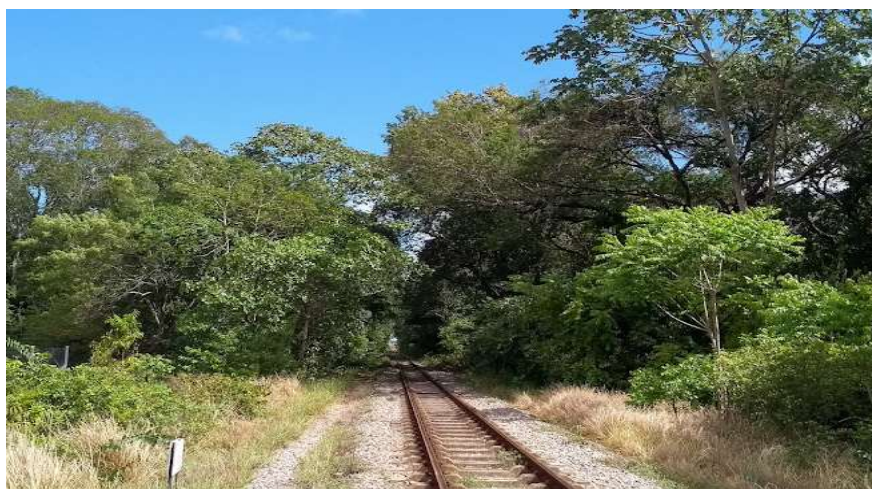


Figura 10. Passagem do trem sobre a Mata da Amém, em Cabedelo
Fonte: Rafaela Freire, 2019.

Atravessando a mata, voltamos o olhar para o interior do trem. Observamos vendedores ambulantes circulando nos vagões. Mas não flagramos a comercialização de mercadorias aos passageiros. Os vagões partiram lotados, com pessoas de várias faixas etárias que seguiam em pé. Convém lembrar de que era um sábado ensolarado, e muitos passageiros se dirigiam ao mercado público, à visita de parentes e às praias de Cabedelo, conforme demonstram os relatos abaixo coletados nos vagões:

Utilizo o trem pra ir pra casa e visitar parentes em vários dias da semana. Considero o transporte acessível, bom, e não presto atenção na paisagem ao longo do percurso” (Mulher, 18 anos).

Utilizo o trem mais pra passear, com um intervalo de 10 em 10 dias. Gosto de conversar e não percebo mudança na paisagem. O trem se torna uma família de pessoas que andam todos os dias e se respeitam (Homem idoso).

Uso trem pra tudo, pra ir pra praia, passear... Vejo mudança na paisagem quando o trem se move. Não fica tudo igual, as ruas e as casas mudam. (Criança, 09 anos).

Os três relatos evidenciam diferentes leituras da paisagem que mudam de acordo com o perfil do entrevistado. É notório, na fala da criança, o fascínio que o trem exerce na sua observação e imaginação, tal qual vivenciado pelo ainda “leitorzinho”, Virgil Mores Hyllyer, na estrofe inicial que abre esse texto. De fato, uma viagem de trem possibilita muitas leituras do mundo, especialmente para as crianças, pois, como nos lembra Freire (1989, p. 9):

A leitura do mundo precede a leitura da palavra, daí que a posterior leitura desta não possa prescindir da continuidade da leitura daquele. Linguagem e realidade se prendem

dinamicamente. A compreensão do texto a ser alcançada por sua leitura crítica implica a percepção das relações entre o texto e o contexto [*espacial, geográfico*].

Antes de irem à escola para dominar a leitura da palavra, as crianças vivenciam diversas dimensões do espaço geográfico. Elas leem o mundo a partir dos “contextos” espaciais em que vivem, quando observam paisagens, demarcam territórios, identificam-se com lugares de afeto, tais como a casa, a praça, a creche ou mesmo a estação e a viagem de trem.

Por isso, na sua proposta de Geografia da Infância, Lopes (2018, p. 70) afirma que sua grande contribuição é “buscar compreender as crianças nos espaços vividos, buscando suas lógicas, ouvindo-as, aprendendo com elas, sentindo suas presenças no mundo, levando em conta suas contribuições, respeitando suas formas de ser e estar no espaço, e no tempo atual”.

No entanto, a despeito do significativo número de estudos sobre alfabetização cartográfica e do crescente interesse sobre o ensino de Geografia na educação infantil e nos anos iniciais do ensino fundamental (Almeida; Passini, 1994; Almeida, 2004; Callai 2005; Almeida; Juliasz, 2014), o estudo do meio e a aula de campo, quando tratados nestas produções, geralmente, aparecem de modo pontual, como sugestões metodológicas para diversificar a prática de ensino. Há carência de trabalhos que focalizem o estudo do meio e a aula de campo com crianças, que prospectem ou relatem experiências de pedagogos e/ou professores de Geografia sobre as leituras de mundo da infância, “as próprias interpretações subjetivas do espaço da e com as crianças” (Lopes, 2018).

A leitura da paisagem é uma das formas de se ler o mundo e de, assim, promover a leitura da palavra nas aulas de Geografia – leitura essa que não se limita ao texto escrito, mas se utiliza também de outros gêneros textuais visuais, como o mapa e a fotografia. É fato que adultos e crianças vivem o espaço em sua plenitude geográfica. E esse espaço se revela, à primeira vista, pela paisagem. De acordo com Cavalcanti (2019, p. 172), “nessa experiência, surgem as sensações, as percepções, as inferências sobre o que se observou, e, com a ajuda das referências da disciplina escolar e do professor, pode-se ir além dessa experiência em direção a um conhecimento amplo da própria paisagem”. Dessa forma, a Geografia demonstra ser uma ciência relevante, sobretudo na etapa da vida escolar das crianças, para que analisem criticamente a paisagem dos lugares onde vivem e ampliem sua leitura do mundo.

Nos relatos dos adultos, acima, é notório o fato de não perceberem as modificações na paisagem ao longo do percurso do trem. Mas isso não causa estranhamento em tempos de “hiperconexão digital” em que o celular rouba a atenção da leitura da paisagem e, muitas vezes, do mundo da vida.

Portanto, conversar com as pessoas durante a viagem nos fez entender que a leitura da paisagem ao longo do percurso depende das características culturais e dos interesses envolvidos para a sua realização.

2ª ESTAÇÃO - CABEDELLO: DESEMBARQUE

Lembro-me tão pequeno, a imagem viva na memória como se o ontem pousasse na minha mente. Minha vó, logo cedo, assim que o sol nascia me pegava pelas mãos e juntos íamos à Estação. Era uma felicidade tão grande que não há palavra exata para explicar tão eloquente sentimento. Ao entrar no trem, me lembro dos seus assentos e das pessoas que ali viajavam. Trabalhadores, senhoras de casa, pais de famílias, jovens e crianças; todas com o mesmo destino: parar em alguma estação. Olhava toda a paisagem e a Paraíba era o lugar mais lindo do mundo.

(Bento Júnior, 2009)

Em cada estação que o trem parava, ouvíamos o som da frenagem sobre os trilhos. Os silos do Porto de Cabedelo sinalizavam na paisagem que o desembarque era iminente (Figura 11). O frisson aumentava com a chegada à estação final. Tal qual o poeta acima, “não há palavra exata para explicar tão eloquente sentimento” que a viagem de trem propicia. Esta remete a memórias, recordações e afetos, como demonstrados nos recortes literários, crônicas e poemas que abrem as seções desse texto.



Figura 11: Vista do trem sobre os silos do porto de Cabedelo

Fonte: Felipe Herrera, 2023.

Após a “viagem” de 30 minutos, chegamos a Cabedelo. Mesmo sem o apito do chefe do trem, sabíamos que era a hora do desembarque. Passageiros se avolumavam em pé nos vagões. Seguimos o fluxo, e saltamos na última estação.

Da plataforma, foi inevitável comparar a Estação João Pessoa com a Estação Cabedelo. Esta é bem menor e não aparenta abrigar os passageiros ali em trânsito. A estrutura conta com dois acessos para entrada e dois para saída (Figura 12). Da

estação, logo se mira os silos do Porto de Cabedelo. Mas, antes destes capturarem o olhar dos transeuntes, chamam a atenção os trens antigos e os equipamentos fora de uso, entulhados no pátio da estação. O espaço funciona como um “cemitério de trens” que, conforme denúncias frequentes dos moradores do entorno, gera risco de se transformar em foco de mosquito da dengue e de outros vetores que ameaçam à saúde da população (Cavalcanti, 2022).

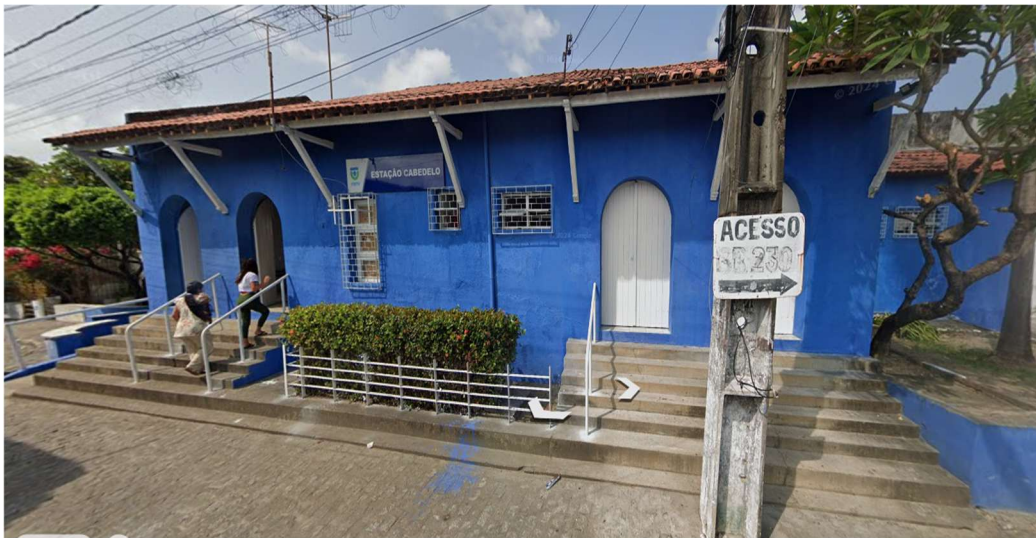


Figura 12. Estação Cabedelo

Fonte: Google Earth, 2024.

Em frente à estação, fomos recepcionados pela moradora, professora e pesquisadora Eliane Silva, cuja tese defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPB foi sobre o ensino-aprendizagem do conceito de lugar na Geografia Escolar da cidade de Cabedelo. Neste interessante trabalho, ela desenvolveu ações didáticas colaborativas em pontos que seriam observados no roteiro da segunda caminhada (Figura 13): o mercado público, o porto e o forte de Santa Catarina (Silva, 2023).

Acompanhados de Eliane, realizamos uma leitura da paisagem em frente à estação. Pequenas casas e comércios se enfileiravam na estreita rua de paralelepípedos que, com seu traçado desalinhado, revelava a ocupação desordenada do entorno da antiga estação, inaugurada em 1889.

Em seguida, rumamos em grupo pelas ruas da cidade e, logo, alcançamos o mercado público. Identificamos os vendedores ambulantes que desembarcaram conosco do trem, comercializando seus produtos na feira livre dos arredores do mercado. Semelhante ao que fez na sua tese, Eliane sugeriu que conversássemos brevemente com os feirantes para conhecer quem eram aqueles/as trabalhadores/as e quais eram os problemas do mercado público de Cabedelo. Já sabíamos que alguns feirantes não residiam na cidade e tomavam o trem para chegar à feira livre. Nas

conversas, descobrimos pessoas que trabalhavam na feira há mais de 50 anos, e dela tiravam o sustento das suas famílias.



Figura 13. Roteiro da Caminhada 2 - Cabedelo

Fonte: Google Earth, adaptação dos autores, 2025.

Percorrendo os bancos da feira e os boxes dos dois pavimentos do mercado, aguçamos múltiplos sentidos para realizar a leitura daquela paisagem: observamos a diversidade de produtos, a desorganização dos comerciantes e a pouca higiene do local; escutamos conversas de feirantes e compradores; sentimos os bons e maus cheiros da feira. Ali, entendemos que, embora a paisagem seja “o domínio do visível, aquilo que a vista abarca, não é formada apenas por volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons [...]. A dimensão da paisagem é a dimensão da percepção, o que chega aos sentidos” (Santos, 1998, p. 61-62).

Saindo do mercado, tomamos as ruas paralelas do porto e chegamos a sua entrada que fica em frente ao marco zero da rodovia transamazônica (BR-230). Nos posicionamos em frente à placa do quilômetro zero dessa famosa rodovia de 4.260km que atravessa o Brasil de leste a oeste, ligando Cabedelo (Paraíba) a Lábrea (Amazonas). Desse ponto, observamos a interligação de três modais de transporte rodoviário (estradas), ferroviário (trilhos) e aquaviário (água).

Sem dúvida, o porto integra o mais importante modal de transporte (aquaviário) da economia do município na atualidade. Para conhecer suas operações, é necessário agendar visita previamente – o que não era previsto no nosso roteiro. Partindo de dados da sua tese (Silva, 2023, p. 160), a professora Eliane informou que o porto de Cabedelo é a principal entrada e saída comercial do estado. É por ele que passam

toneladas de combustíveis líquidos, derivados de petróleo, malte, trigo, cevada, entre outros produtos que são distribuídos para os municípios da Paraíba, além dos municípios adjacentes de Pernambuco e Rio Grande do Norte. O porto de Cabedelo possui localização geográfica privilegiada, por ser o porto mais central do litoral brasileiro e o mais próximo das Américas em relação à Europa e à África.

Além das operações comerciais, o projeto “Porto Cidade” busca ampliar o impacto do porto no mercado de trabalho de Cabedelo, com ações comunitárias voltadas à educação, saúde, tecnologia e sustentabilidade.

Feitos tais registros, seguimos para o Forte de Santa Catarina que é vizinho ao porto (Figura 14). Da entrada, a imponência da sua construção convida a se descortinar as paisagens de outrora que deram origem àquela fortificação. Além da professora Eliane, um guia local conduziu nosso grupo e explicou que a fortaleza é uma das mais antigas do Brasil, inicialmente construída em 1585 para proteger o território paraibano de invasões holandesas e francesas, e após, várias obras e remodelações, sua atual arquitetura é datada de 1734.



Figura 14. Vista aérea do forte (ao centro) e de instalações do porto de Cabedelo (à esquerda)

Fonte: Daniell Mendes, 2024.

Adentrando-se ao forte, cuja área construída é de 12.710m², avistamos a capela, casa da pólvora, armazéns, cisterna, casa do comando e a casa do capitão-mor. Das suas muralhas e baluartes, fincados sobre uma elevação arenosa que dá significado ao nome Cabedelo - pequeno cabo - à margem direita do rio Paraíba, tem-se uma visão privilegiada da foz do rio Paraíba que deságua no Oceano Atlântico, onde se situa o canal de acesso de navios ao Porto de Cabedelo.

A fortaleza foi tombada pelo IPHAN em 24 de maio de 1938 e restaurada entre 1974 e 1978. O nome do forte foi uma homenagem à Dona Catarina de Portugal, Duquesa de Bragança, que viveu no século XVI. Atualmente, além de ser aberto à visitação turística, a fortaleza sedia exposições, eventos sociais e culturais do município e região (Silva, 2023).

A convite da professora Eliane, seguimos do forte para finalizar as atividades no dique de Cabedelo. Este quebra-mar serve de barreira de proteção das ondas e da deposição de sedimentos no canal de acesso dos navios que chegam à cidade. No dique, a paisagem do encontro do rio com o oceano foi convertida em cartão postal do município que requalificou aquele espaço como um ponto turístico popular. Foi ali, no entorno do farol (Figura 15), que fizemos uma breve roda de conversa e encerramos o estudo do meio por volta do meio-dia. Ainda fomos agraciados/as com a visita de golfinhos.



Figura 15. Encerramento do estudo do meio no farol do dique de Cabedelo

Fonte: arquivo dos autores, 2023.

O sol a pino, fez a turma logo se dispersar. Alguns aproveitaram a praia (era sábado!) e outros retornaram a João Pessoa, inclusive no mesmo trem da partida. E assim, *chegar e partir...*, conforme entoado por Milton Nascimento (1985), na música Encontros e Despedidas:

*[...] São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega é o mesmo trem
Da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma desta estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar, é a vida*

DE VOLTA À SALA DE AULA: FIM DA VIAGEM?

De volta à sala de aula, foi o momento de manifestar as impressões e sensações do estudo do meio. Era a hora de pensar coletivamente o que a leitura da paisagem e seus registros trouxeram à tona. De sistematizar o material coletado nas anotações, fotografias e entrevistas. De estabelecer relações com as teorias discutidas na universidade, inclusive sobre o ensino de Geografia para crianças.

Na primeira rodada de avaliação, um aspecto foi destacado: para muitas/os estudantes, era o primeiro contato com aquelas paisagens e com o uso do trem metropolitano. O manifesto causou surpresa porque alguns participantes nasceram e/ou são moradores de João Pessoa. Porém, a revelação se converteu em encantamento com o campo e a vontade de repeti-lo em breve, com os/as futuros alunos/as daqueles/as pedagogos/as em formação.

Os três grupos criados na turma escolheram o modo de sistematizar os dados e registros do campo: dois optaram por revista digital^{vii} e um por mural virtual^{viii} (Padlet). Estes formatos diversificavam o tradicional relatório de campo em formato de texto, e facilitavam o emprego de múltiplas linguagens e recursos. A orientação geral foi para que associassem mapas, desenhos, fotos, relatos e sínteses das leituras das paisagens do trajeto da linha férrea João Pessoa-Cabedelo. Especial atenção foi solicitada à fundamentação teórica dos conceitos e princípios geográficos operacionalizados no campo, além da linguagem cartográfica e seus recursos.

Os registros compartilhados com a turma (inclusive no grupo de *WhatsApp*) validaram o estudo do meio como uma metodologia eficaz para tornar a Geografia uma disciplina mais interessante na formação do/a pedagogo/a e na alfabetização de crianças. Foi ressaltado pelos grupos que o estudo do meio não se limita a um simples passeio pela cidade. Sua realização deve ser planejada, para que os/as estudantes desenvolvam um olhar crítico e uma atitude investigativa durante a atividade.

Registros e falas convergiram para a conclusão de que o estudo do meio busca superar a tradicional e combatida memorização de conceitos no ensino de Geografia, e estimular a compreensão da complexa espacialidade que se materializa nas formas naturais e humanas das paisagens, que podem ser captadas pelo olhar e outros sentidos a serem mobilizados em uma atividade de campo devidamente planejada – ainda que ocorra nos arredores da escola ou no campus da universidade.

No âmbito da formação do/a pedagogo/a, reconheceu-se também que o estudo dos conceitos e princípios da Geografia é um tema basilar que impõe maior desafio para a aprendizagem de estudantes que não foram iniciados/as na história do pensamento geográfico, nos seus fundamentos epistemológicos e metodológicos. Por conseguinte, isso reivindica dos/as professores/as formadores/as estratégias de ensino diversificadas que favoreçam experiências teórico-empíricas no ensino de Geografia, a exemplo do estudo do meio aqui relatado.

Afinal, como nos lembra Hillyer (2022, p. 334), “nossa terra é um ótimo lugar para visitarmos de vez em quando!”

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. A. M.; ANGELO, M. D. L.; DIAS, A. M. L. Propostas de aula de campo e estudo do meio no Complexo Xingó. **GEOTemas**, Pau dos Ferros, Rio Grande do Norte, Brasil, v 2, n. 1, p. 111-128, jan./jun., 2012. Disponível em: <https://periodicos.apps.uern.br/index.php/GEOTemas/article/view/335> Acesso em: 12 set. 2023.

ALENCAR, M. Porto do Capim: berço da cidade é símbolo de luta. **A União**. 14/10/2024. Disponível em: https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_paraiba/berco-da-cidade-e-simbolo-de-luta Acesso em: 23 out. 2024.

ALMEIDA, R. D.; PASSINI, E. Y. **O espaço geográfico: ensino e representação**. 5.ed. São Paulo: Contexto, 1994.

ALMEIDA, R. D. **Do desenho ao mapa: iniciação cartográfica na escola**. 3.ed. São Paulo: Contexto. 2004.

ALMEIDA, R. D.; JULIASZ, P. C. S. **Espaço e tempo na educação infantil**. São Paulo: Contexto, 2014.

BENTO JÚNIOR. **O trem das nossas estações: a poesia viva de João Pessoa a Cabedelo**. João Pessoa: Clube de Autores, 2009.

CALLAI, H. C. Aprendendo a ler o mundo: a Geografia nos Anos Iniciais do Ensino Fundamental. **Caderno Cedes**. Campinas, vol. 25, n. 66, p. 227-247, maio/ago. 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ccedes/a/7mpTx9mbrLG6Dd3FQhFqZYH/?lang=pt> Acesso em: 05 de nov. 2023.

CARDOSO. C. A. A. Um ponto de vista geográfico nos manuais didáticos brasileiros: os passeios e as excursões escolares. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, Sobral, v. 10, n. 1, p. 93-105, 2008. Disponível em: <https://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/75/71> Acesso em: 18 set. 2023.

CARVALHO, D. As excursões geográficas. **Boletim Geográfico**. ano V., n. 59. fev., 1948. Disponível em: <https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/linkPdf.php?pdf=10020373-1.pdf> Acesso em: 13 jan. 2022.

CAVALCANTI, J. “Cemitério de trens”: pátio da Estação Ferroviária de Cabedelo tem abrigado equipamentos antigos ou fora de uso. **A União**. 09/05/2022. Disponível em: https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_diversidade/201ccemiterio-de-trens201d-patio-da-estacao-ferroviaria-de-cabedelo-tem-abrigado-equipamentos-antigos-ou-fora-de-uso Acesso em: 05 nov. 2024.

CAVALCANTI, L. S. **Pensar pela geografia**: ensino e relevância social. Goiânia, GO: C&A Alfa Comunicação, 2019.

FARIAS, M. Ocupações ameaçam a linha férrea. **A União**. 21/08/2023. Disponível em: https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_paraiba/ocupacoes-ameacam-a-linha-ferrea Acesso em: 23 out. 2024.

FREIRE, P. **A importância do ato de ler**: em três artigos que se completam. São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1989.

GOMES, P. C. C. **O lugar do olhar**: elementos para uma geografia da visibilidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

GOMES, S. Hotel Globo: um encontro com a história. **A União**. 17/04/2023. Disponível em: https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_diversidade/hotel-globo-um-encontro-com-a-historia Acesso em: 23 out. 2024.

HILLYER, V. M. **Geografia pitoresca para crianças**. Belo Horizonte: Livros Vivos, 2022.

LACET, L. S. **Transporte ferroviário urbano**: caracterização e potencial da CBTU. 59 F. Monografia (Curso de Graduação em Engenharia Civil). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2017.

LIMA JUNIOR, G. S. **O estudo do meio no ensino de geografia**: um caminho para discussão dos problemas ambientais do município de João Pessoa. 2014. 174 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/5854> Acesso em: 29 fev. 2024

LIMA, V. B.; ASSIS, L. F. de. Mapeando alguns roteiros de trabalho de campo em Sobral (CE): uma contribuição ao ensino de Geografia. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, [S. l.], v. 6, n. 1, 2012. Disponível em: <https://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/125> Acesso em: 23 fev. 2024.

LLARENA, M. A. A. **O estudo do meio como uma alternativa metodológica para abordagem de problemas ambientais urbanos na educação básica**. 2009. 164 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/tede/5873/1/arquivototal.pdf> Acesso em: 29 fev. 2024

LOPES, J. J. M. **Geografia e Educação Infantil**: espaços e tempos desacostumados. Porto Alegre: Mediação, 2018.

MAIA, D. S. Ruas, casas e sobrados da cidade histórica: entre ruínas e embelezamentos, os antigos e os novos usos. *Diez años de cambios en el Mundo, en*

la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/150.htm> Acesso em: 23 fev. 2025.

MAIA, D. S.; OLIVEIRA, E. J. **As ferrovias do Nordeste brasileiro**: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande – Paraíba (Brasil). TST 38, enero de 2019, pp. 97-123. Disponível em: https://asihf.org/wp-content/uploads/2024/03/TST38_5b.pdf Acesso em: 23 fev. 2025.

PINHEIRO, A. C.; CUNICO, C.; MOURA, M. O.; BUENO, M. A. **Atlas escolar municipal de João Pessoa**. Goiânia: Ed. C&A Alfa Comunicação, 2018.

PONTUSCHKA, N. N.; PAGANELLI, T. I.; CACETE, N. H. **Para ensinar e aprender Geografia**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2009.

SÁ, N. L. A. R. **A cidade no despertar da era higiênica**: a Cidade da Parahyba e o Movimento Higienista (1854-1912). 2009. 154 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

SANTOS, M. **Metamorfose do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SILVA, E. S. **Ensino de Geografia e Formação Continuada de Professores**: possibilidades de mediação didática do conceito de lugar para a geografia escolar. 304 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2023. Disponível em: https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/30084/1/ElianeSouzaDaSilva_Tese.pdf Acesso em: 29 fev. 2024

SILVA, O. M. **As facetas da crônica do século XIX e suas expressões na gazeta da Parahyba**. 2017. 321f. Tese (Doutorado em Letras) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/11934> Acesso em: 23 nov. 2024.

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

SCOCUGLIA, J. B. C. **Imagens da cidade**: patrimonialização, cenários e práticas sociais. João Pessoa: Ed. da UFPB, 2010.

RODRIGUES, G. Uma viagem no tempo: surgimento de A União. **A União**. 13/07/2015. Disponível em: <https://auniao.pb.gov.br/nossa-historia/a-uniao-uma-viagem-no-tempo> Acesso em: 23 nov. 2024.

VERNE, Julio. **A volta ao mundo em 80 dias**. Rio de Janeiro: Zahar, 2017.

Contato com o autor: lenilton@yahoo.com

Recebido em: 11/06/2025

Aprovado em: 02/11/2025

ⁱ O livro *A Child's Geography of the World* foi publicado originalmente em 1929, em Nova York (EUA). Em 2022, foi traduzido, revisto e atualizado no Brasil, inclusive os dados geográficos, pela Editora Livros Vivos de Belo Horizonte (MG).

ⁱⁱ Em consulta à Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD), em março de 2024, quando pesquisamos os descritores “estudo do meio no curso de Pedagogia”, não identificamos trabalhos produzidos. Confirmando nossa hipótese, havia 4 trabalhos sobre “estudo do meio no ensino de Geografia”, dos quais só 1 focalizava os anos iniciais. Na busca, ainda utilizamos descritores aproximados e encontramos 43 trabalhos sobre o “ensino de geografia nos anos iniciais”, mas sem enfatizar o estudo do meio. Existiam 20 documentos sobre “trabalho de campo no ensino de geografia” e 4 sobre “aula de campo no ensino de geografia”, porém voltados aos anos finais do ensino fundamental, ao ensino médio e ao ensino superior, deixando, portanto, uma lacuna de investigações sobre o estudo do meio ou a aula de campo na educação infantil e nos anos iniciais em que o ensino de geografia é ministrado por pedagogos(as).

ⁱⁱⁱ Esse trajeto é, com frequência, trabalhado pelos/as Professores/as do Departamento de Metodologia da Educação, do Centro de Educação – Carlos Augusto de Amorim Cardoso, Maria Adailza Martins de Albuquerque e Lenilton Francisco de Assis –, com turmas do Curso de Pedagogia do campus I da UFPB.

^{iv} A capital paraibana foi inicialmente nomeada Cidade Real Nossa Senhora das Neves (1585), depois Filipéia de Nossa Senhora da Neves (1588), Frederica (1634), Cidade da Parahyba (1654), permanecendo assim por 276 anos, até ser rebatizada, em 1930, de João Pessoa (Pinheiro et al., 2018).

^v O Porto do Varadouro, batizado popularmente como Porto do Capim, devido à enorme quantidade de capim para alimentar os animais que chegavam ao local, foi o principal ponto de importação e exportação de produtos para a cidade (Alencar, 2024). Não há registros exatos de sua construção às margens do rio Sanhauá, entretanto aponta-se o funcionamento desde o século XVI. Com o assoreamento do leito do rio e com o início das obras da linha férrea João Pessoa-Cabedelo, o porto da capital foi transferido gradualmente para Cabedelo (1935), levando ao abandono do Porto do Capim pelo Poder Público e à ocupação da área por trabalhadores(as) e pescadores(as).

^{vi} Coletivo formado por jovens moradoras(es) do Porto do Capim, desde 2015, que buscam promover a cultura local por meio de atividades como o turismo de base comunitária. Para saber mais, acesse: <https://www.instagram.com/garcasdosanhaua/>

^{vii} Acesso:

<https://1drv.ms/f/c/f7b75d2f8e85db4a/EgYXh5R7cJpPkfHct09I84wBnXPYmGuT797IGzJNKnrRyQ?e=nVEqxO>

^{viii} Acesso: <https://padlet.com/queren2525/1-aula-campo-trem-jo-o-pessoa-cabedelo-3-gzoa5tau2c3rngdt>