



Ferrovia e morfologia urbana em Uberlândia, Minas Gerais, Brasil: impactos e transformações ao longo do tempo¹

Ferrocarril y morfología urbana en Uberlândia, Minas Gerais, Brasil: impactos y transformaciones a lo largo del tiempo

E1_06 - Historia Urbana y Historia Ferroviaria (su entrecruzamiento para la óptima explicación de la ciudad, de la vida urbana y de su patrimonio)

Vitor Koiti Miyazaki

Universidade Federal de Uberlândia, Brasil
vitor.ufu@ufu.br

Resumo: A ferrovia exerceu um papel fundamental na configuração territorial de diversas cidades brasileiras, impactando significativamente na conformação e na reconfiguração da morfologia urbana. Em Uberlândia, a chegada do ramal ferroviário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação desencadeou profundas transformações espaciais, influenciando diretamente na estruturação da cidade. Diante deste contexto, este trabalho tem como objetivo analisar as relações entre a ferrovia e a morfologia urbana em Uberlândia, tendo em vista as transformações verificadas ao longo de sua história ferroviária. Destacam-se dois períodos fundamentais nesse processo. O primeiro corresponde ao auge da ferrovia na cidade, desde sua implantação, no final do século XIX, até a década de 1930, quando foi inaugurada a segunda estação ferroviária, em resposta às demandas econômicas da época. Posteriormente, a partir da década de 1950, com o crescimento populacional e territorial de Uberlândia, a ferrovia passou a ser percebida como um entrave à circulação de automóveis e à expansão da malha urbana, resultando na alteração de seu traçado original e na retirada da linha férrea do centro da cidade. Contudo, com a intensificação do crescimento territorial da cidade, o novo traçado ferroviário também foi incorporado pela mancha urbana, tornando-se, em vários trechos, um novo obstáculo à expansão territorial, especialmente frente aos interesses imobiliários. Considerando-se apenas esses dois momentos históricos, observa-se que o traçado ferroviário desempenhou um papel central na reconfiguração da morfologia urbana de Uberlândia. Do ponto de vista metodológico, este estudo baseia-se em pesquisa documental e revisão bibliográfica de trabalhos acadêmicos sobre o tema, além da elaboração de mapeamentos

¹ O presente trabalho foi realizado com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq - Brasil (Processos 407997/2023-7 e 309752/2025-6).

fundamentados nas informações coletadas, possibilitando a representação das mudanças na morfologia urbana em função da presença e influência da ferrovia.

Palavras-chave: ferrovias; morfologia urbana; expansão territorial da cidade; Uberlândia.

Resumen: *El ferrocarril desempeñó un papel fundamental en la configuración territorial de diversas ciudades brasileñas, incidiendo de manera significativa en la conformación y reconfiguración de la morfología urbana. En Uberlândia, la llegada del ramal ferroviario de la Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação desencadenó profundas transformaciones espaciales, influyendo directamente en la estructuración de la ciudad. En este contexto, el presente trabajo tiene como objetivo analizar las relaciones entre el ferrocarril y la morfología urbana en Uberlândia, considerando las transformaciones observadas a lo largo de su historia ferroviaria. Se destacan dos períodos fundamentales en este proceso. El primero corresponde al auge del ferrocarril en la ciudad, desde su implantación a finales del siglo XIX hasta la década de 1930, cuando se inauguró la segunda estación ferroviaria, en respuesta a las demandas económicas de la época. Posteriormente, a partir de la década de 1950, con el crecimiento poblacional y territorial de Uberlândia, el ferrocarril pasó a ser percibido como un obstáculo para la circulación de automóviles y para la expansión de la trama urbana, lo que resultó en la modificación de su trazado original y en la retirada de la línea férrea del centro de la ciudad. No obstante, con la intensificación del crecimiento territorial urbano, el nuevo trazado ferroviario también fue incorporado por la mancha urbana, convirtiéndose, en varios tramos, en un nuevo impedimento para la expansión territorial, especialmente frente a los intereses inmobiliarios. Considerando únicamente estos dos momentos históricos, se observa que el trazado ferroviario desempeñó un papel central en la reconfiguración de la morfología urbana de Uberlândia. Desde el punto de vista metodológico, este estudio se basa en investigación documental y revisión bibliográfica de trabajos académicos sobre el tema, además de la elaboración de cartografías fundamentadas en la información recopilada, lo que permitió representar los cambios en la morfología urbana en función de la presencia e influencia del ferrocarril.*

Palabras-clave: ferrocarriles, morfología urbana, expansión territorial de la ciudad, Uberlândia.

Introdução

A ferrovia exerceu um papel fundamental na configuração territorial de diversas cidades brasileiras, especialmente a partir do final do século XIX, ao possibilitar e promover a integração entre núcleos urbanos e regiões produtivas, dinamizar os fluxos econômicos e influenciar no crescimento econômico e territorial. Esse processo impactou de forma significativa tanto a conformação inicial quanto as sucessivas reconfigurações da morfologia urbana, influenciando a localização de atividades econômicas, a estrutura viária e os padrões de crescimento das cidades.

A chegada do ramal ferroviário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro no Triângulo Mineiro, em 1888, e em Uberlândia, em 1895, desencadeou profundas transformações espaciais, influenciando diretamente na estruturação urbana-regional e na configuração territorial da cidade.

Diante deste contexto, este trabalho tem como objetivo analisar as relações entre a ferrovia e a morfologia urbana em Uberlândia, tendo em vista as transformações verificadas ao longo de sua história. Destacam-se dois períodos fundamentais nesse processo. O primeiro corresponde ao auge da ferrovia na cidade, desde sua implantação, no final do século XIX, até a década de 1930, quando foi inaugurada a segunda estação ferroviária, em resposta às demandas econômicas da época. Posteriormente, a partir da década de 1950, com o crescimento populacional e territorial de Uberlândia, a ferrovia passou a ser percebida como um entrave à circulação de automóveis e à expansão da malha urbana, resultando na alteração de seu traçado original e na retirada da linha férrea do centro da cidade. Contudo, com a intensificação do crescimento territorial da cidade, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, o novo traçado ferroviário também foi incorporado pelo tecido urbano, tornando-se, em vários trechos, um novo obstáculo à expansão territorial, especialmente frente aos interesses imobiliários. Considerando-se apenas esses dois momentos históricos, observa-se que o traçado ferroviário desempenhou um papel central na reconfiguração da morfologia urbana de Uberlândia.

Do ponto de vista metodológico, este estudo baseia-se em pesquisa documental e revisão bibliográfica de trabalhos acadêmicos sobre o tema, além da elaboração de mapas com base em informações históricas, dados censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e leitura do processo de expansão territorial da cidade. Por meio de tais procedimentos, foi possível analisar as mudanças na morfologia urbana em função da presença e influência da ferrovia.

Sendo assim, este texto está estruturado em três partes. Primeiramente é realizada uma breve discussão sobre morfologia urbana e o papel das ferrovias na escala intraurbana. Em seguida, tomando o recorte empírico de Uberlândia, são realizadas análises com base no material levantado pela pesquisa, sobretudo a partir dos mapas produzidos e que situam o traçado ferroviário em relação à expansão territorial e o perfil socioeconômico dos diferentes setores da cidade. Por fim, com base nos resultados alcançados, são sistematizadas as principais conclusões da pesquisa.

As relações entre cidade e ferrovia a partir da morfologia urbana

Neste estudo, adota-se o entendimento de que a morfologia urbana oferece uma perspectiva analítica mais abrangente para a compreensão da dinâmica das transformações espaciais, não se limitando à leitura da forma, mas incorporando os processos que a produzem e a transformam.

Dentro desse referencial, Sposito (2011, p.137), ao tratar sobre o tema, destaca a necessidade de revalorizar o conceito de morfologia urbana no “sentido da articulação entre as formas, os processos e as lógicas que ensejam as dinâmicas de estruturação”.

Tal perspectiva se fundamenta em diversos autores, tais como Moudon (1997), Mugavin (1999), Capel (2002), Whitacker e Miyazaki (2012), Miyazaki (2013), entre outros, no sentido de agregar à leitura da morfologia urbana os diferentes elementos que a constituem no âmbito de um processo diacrônico. Neste ponto, ressalta-se que apesar do termo morfologia urbana estar associado, num primeiro momento, diretamente à análise da forma e daquilo que pode ser apreendido a partir do empírico, é preciso considerar que seu significado não se restringe apenas a esta dimensão, uma vez que a forma é a concretização de um processo e, dessa maneira, contempla diversos aspectos da realidade urbana (Miyazaki, 2013).

Sobre o assunto, Capel (2002) apresenta uma importante contribuição, por meio de uma abordagem ampla e complexa sobre morfologia urbana. Para o autor, é preciso compreender “los mecanismos de transformación de las estructuras” para além da simples análise da forma urbana. Este entendimento vai ao encontro da visão geral que subsidia a presente análise, bem como as leituras críticas sobre a cidade nos estudos urbanos, de que o espaço é socialmente produzido a partir da atuação de diferentes agentes (Corrêa, 2001).

Assim, no contexto da cidade enquanto um espaço socialmente produzido, Holanda et al. (2000, p.11) colocam que “falar em forma urbana ou espaço urbano remete, necessariamente, à abordagem dos processos de organização social na cidade a partir de suas características configurativas”. Ou seja, mesmo ao se referirem ao termo “forma urbana”, os autores evidenciam que os processos sociais são tão ou mais relevantes do que forma em si.

É neste contexto que o estudo da morfologia urbana pode contribuir na compreensão de diferentes processos e fenômenos que estão atrelados às transformações históricas e em curso no espaço urbano. Concordamos, portanto, com as palavras de Capel (2002, p.20), quando menciona que o estudo da morfologia urbana demanda “una aproximación estructural, es decir, que tenga en cuenta los diversos elementos componentes y sus interrelaciones, y diacrónica, es decir histórica, que dé cuenta de las transformaciones”.

A partir desse entendimento, as ferrovias desempenham importante papel no âmbito da configuração e transformações na morfologia urbana. Em um estudo sobre a origem e constituição do núcleo primaz de cidades brasileiras, Maia (2017a) demonstra que a ferrovia, ao atingir as cidades, provocou alterações na morfologia e na estrutura urbanas.

Ainda, de acordo com Maia e Martins (2024, p.2), “Los ferrocarriles en Brasil marcaron no sólo la historia y la dinámica socioespacial, sino también influyeron en la morfología urbana de las ciudades en las que se establecieron entre los siglos XIX y XX”.

Portanto, a análise da morfologia urbana a partir do papel da ferrovia torna-se fundamental para a compreensão de cidades brasileiras que, embora não numerosas, foram expressivamente impactadas pela implantação e pelo funcionamento da malha ferroviária, refletindo-se de forma duradoura em sua organização espacial.

No contexto brasileiro, no que se refere aos impactos da ferrovia sobre as cidades, podem ser identificadas duas configurações principais: aquela em que o traçado e a estação ferroviária se

inserir em um núcleo urbano preexistente; e aquela em que a ferrovia antecede o processo de ocupação, impulsionando a posterior comercialização de terras e a fundação de novas cidades.

Ghirardello (2002), por exemplo, demonstra como a construção da ferrovia Noroeste do Brasil impulsionou novas dinâmicas, inclusive na urbanização e na constituição de novas cidades no oeste paulista. Monbeig (1998) também enfatizou esses processos ao analisar a criação e o crescimento dos primeiros núcleos urbanos da franja pioneira do oeste paulista, que, em determinados casos, foram profundamente transformados pela chegada da ferrovia, a qual reconfigurou a economia local e a morfologia urbana.

Nos núcleos urbanos já existentes, a chegada da ferrovia e a instalação da estação geraram transformações relevantes, sobretudo em um período em que o transporte ferroviário assumia papel central na circulação de pessoas, mercadorias e informações.

Para as cidades por onde a ferrovia passava, a estação adquiria uma importância maior do que ser uma porta de saída dos habitantes que partiam para se aventurar no mundo, em busca de novas oportunidades; era, antes, a porta por onde chegavam as pessoas da “capital”, que abria uma possibilidade de mobilidade e de trocas culturais entre os diferentes municípios. O mais importante, é, que, via de regra, a estação se localizava em uma avenida, que se transformaria em uma artéria importante para a cidade, pois ali estariam localizados equipamentos culturais - cinemas e teatros, por exemplo -, hotéis de viajantes – o que dava às cidades ares cosmopolitas; e, para o cotidiano, concorrendo com o largo da matriz, era o lugar dos finais de semanas, o lugar do *footing* (Busnardo Filho e Soukef Júnior, 2019, p.179).

Portanto, a localização da estação e, conseqüentemente, o traçado da ferrovia impactaram fortemente a estruturação destas cidades. Para Maia (2024, p.77), a estação ferroviária “é uma edificação que marca a morfologia e a dinâmica urbana” que, em muitos casos, transformou ou modificou a centralidade nas cidades. Nesse sentido, esse sistema ferroviário, contemplando a estação e a ferrovia, “ao instalar-se nas cidades, provocou alterações na morfologia urbana, de modo especial na configuração e na dinâmica de seu núcleo primaz” (Maia, 2017b, p.30).

Dessa maneira, nota-se que num primeiro momento, a chegada da ferrovia e instalação da estação traz elementos que podem modificar consideravelmente aspectos atinentes à morfologia urbana, seja alterando o centro e a centralidade quanto transformando ou mesmo intensificando as dinâmicas de expansão territorial das cidades.

Porém, posteriormente, ainda na primeira metade do século XX, iniciou-se um processo de decadência do transporte ferroviário no país. Paula (2001) destaca que a mudança de uma economia voltada para exportação de produtos primários para outra, baseada na industrialização e substituição das importações, levou à uma queda na expressividade do modal ferroviário, abrindo caminho para o padrão rodoviário-automobilístico. Além disso, a autora acrescenta que a partir de 1950 se estabelece uma política anti-ferroviária, de desmonte deste setor.

Neste cenário, as cidades atendidas pelas ferrovias passam por modificações importantes em suas morfologias. Em muitos casos, a estação e o traçado ferroviário, fundamentais em tempos passados para a dinâmica econômica e urbana, passam a se constituir em problemas para o crescimento das cidades. Sobre o assunto, Maia (2024, p.77) destaca que “A linha férrea, instalada

em área fora da cidade, com o impulso da urbanização, torna-se uma margem, um limite ou uma barreira para a expansão urbana”.

Santos y Ganges (2007), por sua vez, embora analise a realidade espanhola, traz elementos interessantes ao relatar como as ferrovias passam a gerar impactos no crescimento das cidades. Segundo o autor:

Así, cuando la ciudad comienza a crecer en superficie, muchas veces tiene al ferrocarril como borde o incluso como horizonte hacia el que extenderse y, una vez ocupados estos sectores, la mancha urbana tiende a “saltar al otro lado”, de manera que el ferrocarril deja de ser un borde y se convierte en una barrera urbanística. Los antiguos pasos a nivel sobre los accesos a la ciudad pasan a ser los escasos nexos entre los dos lados de las vías, unos cuellos de botella problemáticos, y la barrera física a menudo se convierte en barrera funcional y social, es decir, en un elemento de segregación socioeconómica y urbanística (Santos y Ganges, 2007, p.25).

Este cenário, em que os traçados ferroviários passam a desempenhar papéis de barreira ou mesmo de segregação também se faz presente na realidade brasileira. Busnardo Filho e Soukef Júnior (2019) também relatam esta situação, considerando inclusive as demais estruturas e edificações atreladas ao sistema ferroviário, sendo que, em muitos casos, encontram-se em desuso ou abandonados em importantes áreas das cidades:

A orla ferroviária, em consequência do seu desenvolvimento e seguido de sua desestruturação, deixou marcas que comprovam a esquizoidia urbana; do seu patrimônio latente – estações e galpões -, à consolidação e edificações, no entorno da orla, como sinal de desenvolvimento e crescimento das cidades; no seu desuso, tornou-se uma barreira física e um marco de segregação – uma cisão urbana. (Busnardo Filho e Soukef Júnior, 2019, p.184).

Porém, para além deste cenário de abandono, cabe ressaltar que em algumas cidades e regiões o sistema ferroviário permanece ativo, em funcionamento, porém, somente para o transporte de cargas, sobretudo de *commodities* de seus locais de extração/produção até os portos, distanciando-se ainda mais do contexto das cidades por onde passam. Conforme Paula (2005), o transporte de cargas não estabelece relação com as comunidades locais, a não ser com as grandes empresas.

Este contexto, marcado pelo abandono ou pelo distanciamento da real existência das infraestruturas ferroviárias com as cidades, tem levado a transformações nas relações entre a ferrovia e o espaço urbano. Maia e Martins (2024), por exemplo, lembram como as cidades brasileiras são marcadas pelas desigualdades socioespaciais e, diante disso:

Actualmente, se observa que las líneas férreas se presentan como cicatrices en la morfología del tejido urbano en las ciudades de Brasil, y la ocupación de los alrededores de aquellas se presentan de manera particular según cada realidad urbana: a veces marcado por la presencia de equipamientos industriales y comerciales, a veces por ocupaciones informales y barrios residenciales, entre otros aspectos (Maia e Martins, 2024, p.2).

E assim a ferrovia continua presente em muitas cidades brasileiras, desempenhando papel importante na configuração de suas morfologias urbanas. Diante da intensificação do processo de urbanização, principalmente a partir da segunda metade do século XX, já a partir de lógicas

rodoviaristas, a ferrovia perde protagonismo e, em muitos casos, passa a se constituir em um problema para as cidades. Um sistema tão importante e fundamental para a vida econômica e social no passado, passa a se constituir em um desafio frente à um novo padrão de urbanização que, pautado nas lógicas e interesses capitalistas, vê a ferrovia como uma adversidade, ou ainda, um incômodo para a integração entre os diferentes setores da cidade e, inclusive, para atender as ambições dos agentes imobiliários.

Dessa maneira, considera-se de extrema relevância o desenvolvimento de estudos que contribuam para a compreensão das relações entre a ferrovia e as cidades no período contemporâneo. Para tanto, a leitura a partir das diferentes características da morfologia urbana se apresenta como uma abordagem apropriada para a interpretação das diferentes interações entre a ferrovia e a cidade na atualidade. Assim, na próxima seção, apresentamos alguns resultados obtidos a partir da realidade de Uberlândia, Minas Gerais, relacionados às transformações da morfologia urbana decorrentes da ferrovia.

Ferrovia e morfologia urbana em Uberlândia (MG)

Atualmente, o município de Uberlândia constitui-se em um importante centro comercial e de serviços, sendo o segundo maior do estado em população, com 713.224 habitantes no último levantamento censitário do IBGE, em 2022, ficando atrás apenas da capital, Belo Horizonte. Do ponto de vista econômico, em 2023 Uberlândia apresentou o terceiro maior Produto Interno Bruto (PIB) do estado, ficando atrás de Belo Horizonte e Betim. A cidade apresenta uma localização estratégica, situada no oeste do estado, na região amplamente conhecida como Triângulo Mineiro, distando cerca de 540 quilômetros da capital do estado, 590 quilômetros da cidade de São Paulo e 420 quilômetros da capital federal, Brasília.

Embora o cenário atual demonstre forte dinâmica econômica e populacional, o núcleo urbano inicial, bem como a região do Triângulo Mineiro, apresentava muitos desafios quanto a questões básicas como transporte e infraestrutura. Lopes (2010), ao se referir ao contexto regional em que se inseria São Pedro de Uberabinha, primeira denominação do núcleo urbano inicial:

Os documentos nos mostram que até o início do século passado, esta era uma região extremamente carente principalmente em suas formas de comunicação: existia a necessidade imprescindível de uma interligação efetiva com os centros maiores, o litoral e a com a própria capital federal (Lopes, 2010, p.21).

Foi nesse contexto que as elites locais e regionais passaram a se mobilizar em busca de soluções que permitissem maior integração da região ao restante do país, em um momento em que as ferrovias representavam não apenas um avanço tecnológico, mas também um instrumento estratégico de modernização econômica e de inserção nos circuitos nacionais de circulação.

Assim, conforme mencionado anteriormente, o ramal ferroviário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro chegou no Triângulo Mineiro, inicialmente pelo município de Sacramento (estação de Jaguará, em 1888, e Cipó, em 1889). Esta estrada de ferro chega em Uberlândia em 1895, a partir da mobilização das elites locais, conforme relatado por Lopes (2010). A partir de então, a chegada da ferrovia desencadeou profundas transformações espaciais no núcleo urbano até então existente.

A figura 1, a seguir, permite visualizar que a estação ferroviária da mogiana foi implantada em uma área mais afastada, a nordeste do núcleo urbano até então existente, cuja origem remonta a 1857, quando foi criado como distrito de Uberaba, ainda com a denominação São Pedro de Uberabinha. Somente em 1891 foi elevado à condição de município com a denominação de Uberabinha.

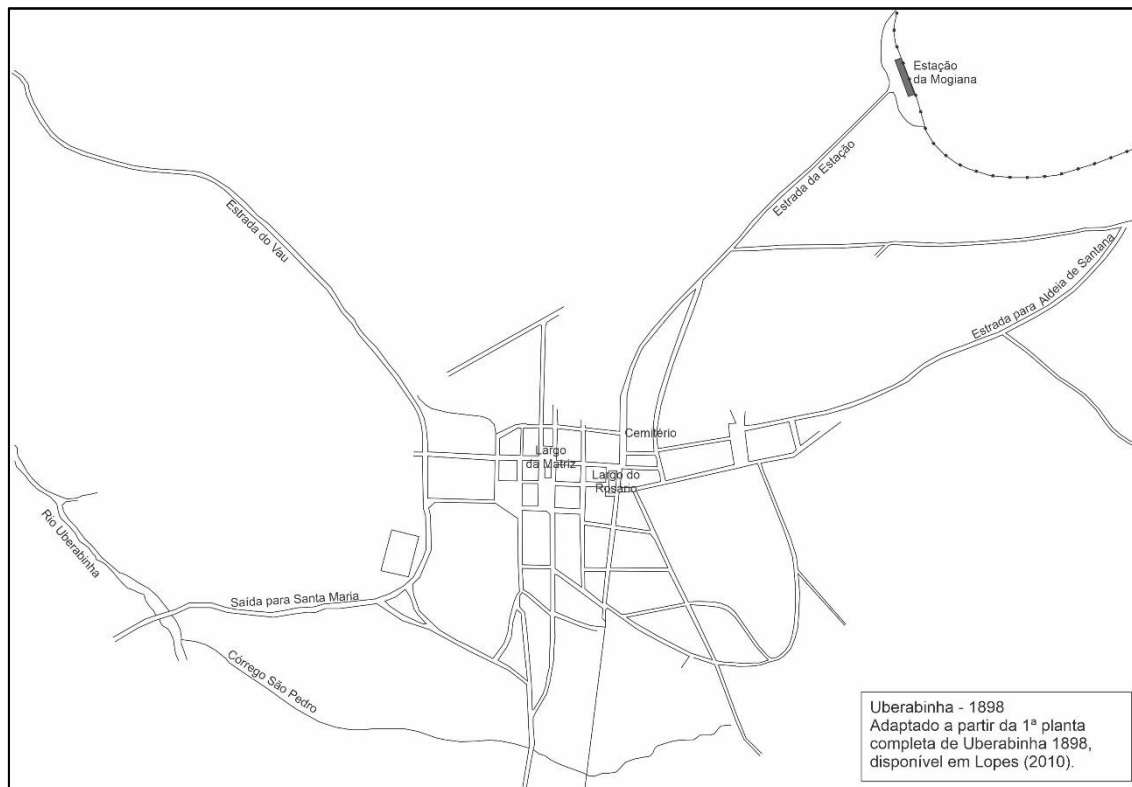


Figura 1: Planta de Uberabinha, em 1898. Fonte: Lopes, 2010 (digitalizado pelo autor).

Este cenário evidenciado pela Figura 1 demonstra que a instalação da estação ferroviária em uma área mais afastada do núcleo urbano inicial criou condições que favoreceriam a expansão urbana em direção a este novo equipamento urbano, dada a sua importância para aquele contexto histórico. Sobre esta situação, Maria e Martins (2024) mencionam que:

Generalmente implantada en áreas fuera del núcleo urbano, el ferrocarril promueve la expansión de la ciudad en su dirección dada su capacidad de centralizar flujos de personas, servicios y mercancías asociadas a ella (Maia e Martins, 2024, p.3).

No caso de Uberlândia tal processo não foi diferente. Segundo Lopes (2010, p.23), a localização mais afastada da estação ferroviária:

foi determinante na construção do novo traçado da cidade, pois, a partir de então, as transformações do território urbano não se deram mais de forma aleatória, tendo sido cuidadosamente projetadas e pautadas segundo a geometria das linhas retas e ordenadas, compondo um tabuleiro em xadrez, no qual dar-se-ia o jogo das forças políticas, econômicas e sociais.

Soares (1995, p.103) relata que, entre 1907 e 1908, foi elaborado um projeto urbanístico para Uberlândia para a ocupação desta área, entre o núcleo urbano inicial e a estação, o que “criou uma outra área central, com um conjunto de largas e extensas avenidas arborizadas e ruas transversais, que formavam um tabuleiro de xadrez”. A autora enfatiza ainda que:

O referido plano tinha também como objetivo criar uma cidade cuja imagem expressasse a modernidade e a ordem, em um espaço urbano homogêneo e asséptico, que não se assemelhasse ao velho Fundinho [referente ao núcleo inicial de São Pedro de Uberabinha], antigo, de ruas estreitas e tortuosas (Soares, 1995, p.105).

Tal configuração levou à imprensa local, conforme relatado por Soares (1995), a distinguir a “cidade velha” – referente ao núcleo urbano inicial de São Pedro de Uberabinha – da “cidade nova” enquanto símbolo da modernidade pautada em um novo padrão de urbanização. Tal cenário está representado na Figura 2.

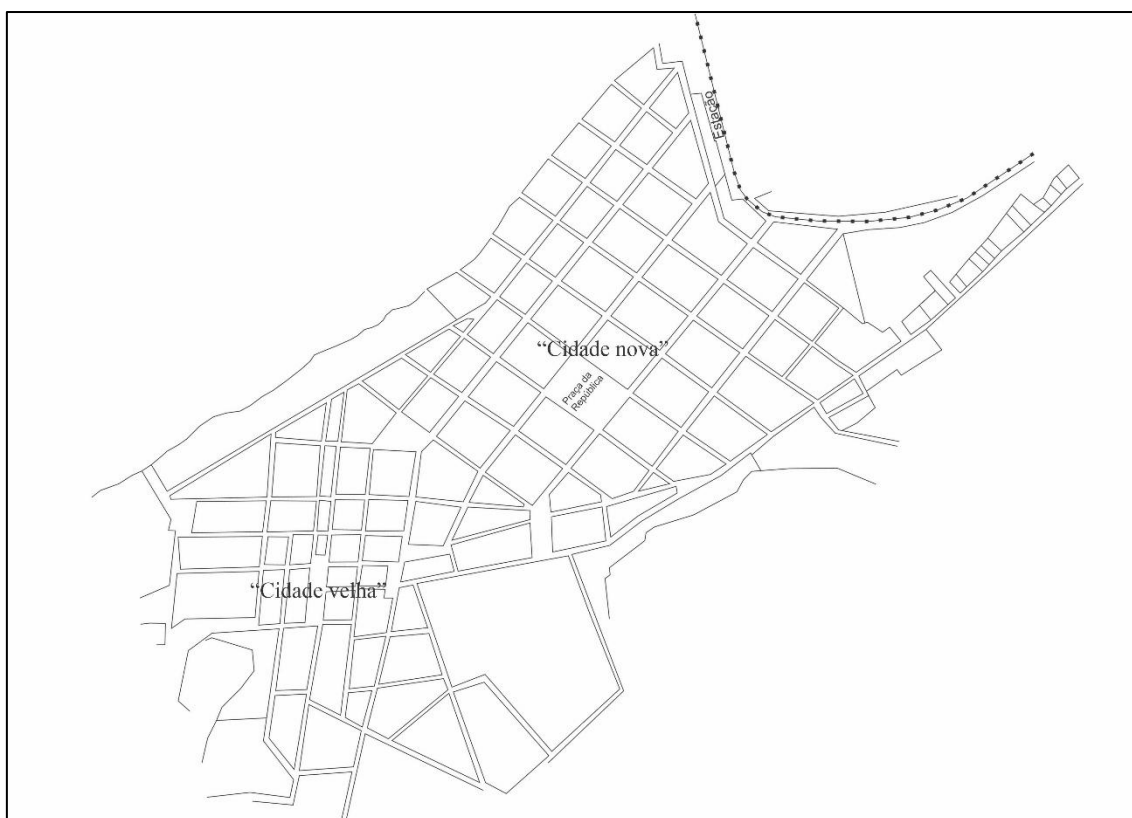


Figura 2: Planta de Uberabinha, em 1927. Fonte: Soares, 1995 (digitalizado pelo autor).

Portanto, neste primeiro momento, nota-se um impacto muito expressivo da chegada da estrada de ferro na morfologia urbana de Uberlândia. A localização da estação não só direcionou a expansão territorial da cidade, como também estabeleceu um novo padrão de urbanização, criando-se uma clara distinção entre uma “cidade velha” e outra “cidade nova”. Maia (2017b, p.74), por sua vez, destaca que este cenário levou à existência de duas áreas: “a primeira, que corresponde ao núcleo primaz, com desenho irregular [...] e a segunda, em que se inscreveu o traçado ortogonal”. De qualquer modo, fica evidente o impacto gerado pela instalação da estação ferroviária, sendo que esta nova área passou a concentrar grande parte dos estabelecimentos comerciais e de serviços, constituindo-se como o centro da cidade.

Porém, com o passar dos anos, a cidade passou por um processo de expansão. Conforme Maia (2017b, p.129), “o processo de conformação da área central e da expansão urbana se expressou, já nos anos 1940, no crescimento da população urbana, que atingiu 40 mil habitantes. Nesse período, surgiram novos bairros nas proximidades da área central, mas com características sociais diferentes”.

Para melhor ilustrar este processo, a Figura 3 apresenta o processo de expansão territorial da cidade de Uberlândia, elaborada a partir de pesquisas em diferentes fontes e materiais. Destaca-se na figura o traçado da estrada de ferro.



Figura 3: Expansão territorial da cidade de Uberlândia (1891-2019). Fonte: Soares, 1995; Lopes, 2010; IBGE, 2005 e 2019. Org.: Miyazaki, 2025.

Cabe ressaltar que, conforme consta na Figura 3, atualmente Uberlândia possui um novo traçado da estrada de ferro. Isto porque, à medida que a área urbana se expandiu, a ferrovia passou a ser tratada como um entrave ao processo de crescimento da cidade. Sobre o assunto, Lopes (2010) lembra que:

A Mogiana simbolizou, num espaço de tempo bastante curto, os opostos de progresso e atraso. Num primeiro momento significou o desenvolvimento porque trazia a tecnologia, o comércio, a possibilidade de se percorrer grandes distâncias em um tempo bastante reduzido [...]. Num segundo momento, foi considerado que ela atravancava o espaço urbano.” (Lopes, 2010, p.11).

Alguns registros fotográficos da época (Figura 4) mostram as dificuldades enfrentadas pela população para transpor a linha férrea, tanto por veículos quanto por pedestres. À medida que a cidade se expandia e novos bairros eram produzidos para além da estrada de ferro, tais problemas se ampliavam à medida que mais pessoas e veículos precisavam atravessar a ferrovia.



Figura 4: Veículos e pedestres aguardando a passagem da composição ferroviária para a travessia da linha férrea, em 1970. Fonte: Acervo Roberto Cordeiro/Arquivo Público, apud Lopes, 2010.

Porém, para além dos transtornos gerados pela necessidade de transposição da linha férrea, havia um forte interesse por parte da elite local, insatisfeitos com o cenário urbano daquele momento, em que a ferrovia já não ocupava posição de destaque como símbolo de modernidade, passando a ser vista como um entrave à reorganização e à expansão da cidade.

Conforme Lopes (2010), houve esforços em dotar:

as áreas subjacentes à Mogiana de uma série de melhoramentos e artifícios, como o calçamento de passeios, a construção de muros, a desapropriação de terrenos para abertura ou prolongamento de ruas, iluminação pública, ou seja, medidas que vão urbanizando e valorizando o seu entorno (Lopes, 2010, p.11).

Ainda assim, essas medidas não foram suficientes para satisfazer a população, em particular a elite local, conforme se evidencia em texto publicado na época pela imprensa local, afirmando que a estrada de ferro continuava “estragando a paisagem, cujos terrenos sujos e mal tratados, já agora bem no centro da nossa cidade, é um desastre. É um jeca no meio da mais linda paisagem brasileira” (Jornal a Tribuna, 1931, apud Lopes, 2010, p.11).

A autora sintetiza com precisão o rápido processo de mudança na percepção da ferrovia pela população: ao chegar ao município, em 1895, a Mogiana foi recebida com entusiasmo, sendo vista pelos moradores como um símbolo de progresso e renovação para a região. No entanto, ainda no início do século XX, a mesma ferrovia passou a ser percebida como um obstáculo ao desenvolvimento urbano da cidade (Lopes, 2010).

Mesquita (2008) também ressalta que a ferrovia teve importante papel na estruturação da cidade de Uberlândia. Mas, com o tempo, os trilhos se tornaram um empecilho após a intensificação da expansão territorial da cidade. O autor esclarece que:

A paisagem urbana teve na ferrovia um elemento de grande poder na forma da cidade e o complexo ferroviário, hoje Praça Sérgio Pacheco, funcionava como um grande limitador do crescimento urbano e, dessa forma, toda sorte de conflitos estavam presentes na interface das avenidas que terminavam ali. A mudança dos trilhos passou a ser requerida com muita intensidade e rendeu anos de negociação até 1964, quando foram elaborados os primeiros projetos para o novo traçado da ferrovia. O sonho de retirar a estrada de ferro do centro da cidade se concretizou em 1970, com a inauguração da nova estação e demolição da antiga [...] (Mesquita, 2008, p.152).

Portanto, o novo traçado ferroviário de Uberlândia, presente na Figura 3, data de 1970. No antigo traçado da ferrovia que passava pelo centro da cidade foi construída uma nova avenida, a João Naves de Ávila, com seu traçado sinuoso que remonta ao desenho da antiga linha férrea.

Vale ressaltar que atualmente, diante da intensa expansão territorial da cidade, o traçado inaugurado em 1970 já se encontra novamente incorporado pelo espaço urbano, demandando novas obras para a sua transposição para interligar os novos bairros. Neste ponto, ressalta-se que, ao longo do traçado da ferrovia, estão presentes bairros de diferentes perfis socioeconômicos, conforme se visualiza na Figura 5.

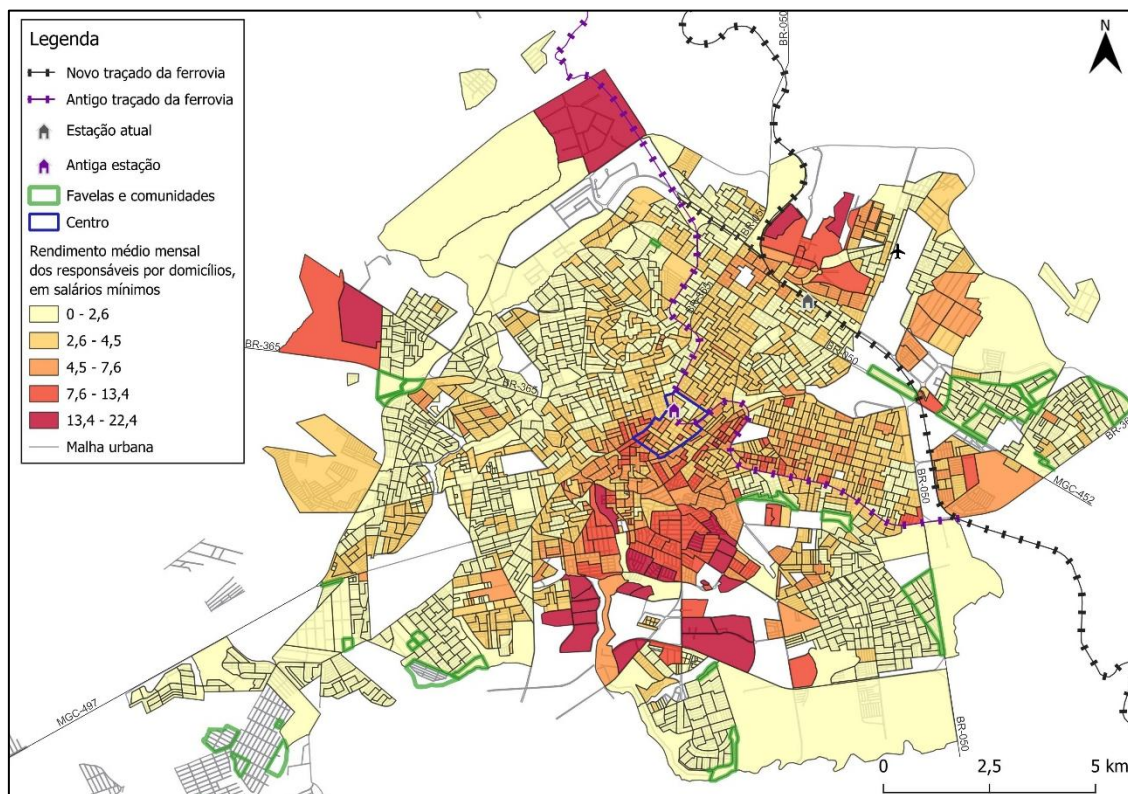


Figura 5: Renda média do responsável pelo domicílio por setores censitários, 2022. Fonte: IBGE, 2023. Org.: Miyazaki, 2025.

Nota-se que ao longo do atual traçado da ferrovia estão presentes desde setores de alta renda, como no caso de espaços residenciais fechados de alto padrão, ao norte, a bairros mais populares, a leste, inclusive classificadas pelo IBGE (2025) como favelas e comunidades. Portanto, nota-se que há uma ocupação heterogênea nas margens do atual traçado da linha férrea.

Porém, para superá-la, o poder público tem buscado realizar obras para a travessia segura da ferrovia por meio de pontes, viadutos e “trincheiras” (Figura 6), sobretudo nas áreas onde predominam os espaços ocupados ou utilizados pela população de renda mais alta. A título de exemplo, uma grande operação imobiliária que compreende empreendimentos residenciais e empresariais no norte da cidade, situada nas margens da ferrovia (área destacada com alta renda na Figura 5), construiu um viaduto sobre a ferrovia, porém, a sua interligação com a rede viária pública demandou investimentos públicos (Dalmônica, 2018). Da mesma forma, obras foram realizadas para a construção de novo viaduto para acessar o aeroporto do município.



Figura 6: Mosaico com reportagens sobre obras para transposição da ferrovia. Fonte: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2025; Dalmônica, 2018; G1 Triângulo e Alto Paranaíba, 2022.

Por fim, cabe lembrar que atualmente a ferrovia encontra-se em operação apenas para o transporte de cargas pela iniciativa privada. O trecho é operado pela concessionária Ferrovia Centro-Atlântica desde 1996, cujo controle acionário foi assumido pela Companhia Vale do Rio Doce em 2003. O foco da empresa concentra-se na logística e transporte, com destaque para as cargas de soja e farelo no trecho do Triângulo Mineiro, conforme apontado por Silva (2008). Este cenário reforça os aspectos elencados anteriormente, de um distanciamento cada vez maior da ferrovia com a comunidade local.

Dessa maneira, nota-se que a ferrovia provocou impactos importantes na morfologia urbana de Uberlândia ao longo do tempo. Se, em um primeiro momento, desempenhou papel relevante para o desenvolvimento econômico e urbano, com o passar dos anos, tornou-se um entrave para a cidade. Embora a cidade tenha se expandido para além do seu traçado ferroviário original, a persistente insatisfação da população, sobretudo de segmentos da elite local, cujos interesses orientavam determinadas propostas de mudança, resultou na supressão desse traçado.

Considerações finais

Por meio dos resultados aqui apresentados acerca da realidade de Uberlândia, nota-se como a ferrovia desempenha papel importante na estruturação da cidade e na conformação da morfologia urbana. Num primeiro momento, a implantação da estação ferroviária em área mais afastada do núcleo urbano inicial definiu e direcionou a expansão territorial da cidade. À medida que a cidade se expandiu e superou o traçado original da ferrovia, esta passou a se constituir em um entrave, o que culminou na retirada dos trilhos da área central e a construção de um novo traçado em área mais afastada.

Com a retirada dos trilhos, novas avenidas foram construídas no antigo leito ferroviário, integrando novos bairros e loteamentos, o que impactou significativamente no processo de estruturação da cidade de Uberlândia, com desdobramentos diretos na reconfiguração da morfologia urbana.

O traçado atual encontra-se novamente incorporado pela cidade, demandando investimentos em obras para a superação da linha férrea. Porém, os diferentes conteúdos socioespaciais ao longo do

atual traçado da ferrovia revelam diferenças e desigualdades neste processo, com maior favorecimento das áreas mais valorizadas, para acesso a novos empreendimentos imobiliários e o aeroporto da cidade. Ao mesmo tempo, observa-se também a presença de bairros populares, ou mesmo favelas e ocupações, ao longo do atual traçado da ferrovia. Nesse contexto, evidenciam-se distintas maneiras pelas quais a cidade e seus moradores transpõem, se relacionam ou mesmo ignoram a estrada de ferro. Assim, uma análise detalhada da morfologia urbana resultante dessas diferentes relações entre ferrovia e cidade contribui para a compreensão dos processos de produção e transformação do espaço urbano, ao mesmo tempo em que abre caminho para a continuidade e o aprofundamento da investigação em etapas posteriores, incorporando novos olhares e variáveis analíticas.

Referências

BUSNARDO FILHO, A.; SOUKEF JÚNIOR, A. Cidade e ferrovia: desenvolvimento e memória urbana. In: MAGAGNIN, R. C.; CONSTANTINO, N. R. T.; BENINI, S. M. (Org.). **Cidade, história e patrimônio**. Tupã: Anap, 2019, p. 179-188.

CAPEL, H. **La morfología de las ciudades**. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DALMÔNICA, M. Obra de extensão de avenida gera impasse. **Diário de Uberlândia**, Uberlândia, 10 ago. 2018. Disponível em: <https://diariodeuberlandia.com.br/noticia/17721/obra-de-extensao-de-avenida-gera-impasse>. Acesso em: 30 nov. 2025.

G1 Triângulo e Alto Paranaíba. Uberlândia Integrada 3: construção de trincheiras e duplicação de viaduto estão previstas em nova etapa. **G1**, 29 ago. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2022/08/29/uberlandia-integrada-3-construcao-de-trincheiras-e-duplicacao-de-viaduto-estao-previstas-em-nova-etapa.ghtml>. Acesso em: 30 nov. 2025.

GHIRADELLO, N. **À beira da linha**: formações urbanas no noroeste paulista. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

HOLANDA, F.; KOHLDOERF, E.; FARRET, R.; CORDEIRO, S. Forma urbana: que maneiras de compreensão e representação? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Anpur, n.3, p.9-18, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**: Panorama do Censo 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 20 jan. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**: favelas e comunidades urbanas – resultado do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102170>. Acesso em: 20 jan. 2026.

LOPES, V. M. Q. C. **Uberlândia**: história por entre trilhas, trilhos e outros caminhos. Uberlândia: Edufu, 2010.

MAIA, D. S. A ferrovia nas cidades bocas de sertão: alterações na morfologia e na estrutura urbana. **Terra Brasilis** - Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, v. 8, p.1-16, 2017a. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>.

MAIA, D. S. De cidade boca de sertão a cidade ponta de trilho ou cidade ferroviária: a implementação da ferrovia e a reconfiguração do núcleo primaz. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. (org.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b. p.61-92.

MAIA, D. S. Ferrovia e centralidade em cidades médias do nordeste brasileiro: estruturação e a constituição do centro da cidade de Caruaru-PE. **Espaço Aberto**, v. 14, p.77-100, 2024. DOI: <https://doi.org/10.36403/espacoaberto.2024.61220>.

MAIA, D. S.; MARTINS, P. D. Dimensiones de la cicatriz urbana: el ferrocarril en la ciudad intermedia brasileña. **SIU - Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo**, v. 16, p.1-11, 2024. DOI: <https://doi.org/10.5821/siu.12946>.

MESQUITA, A. P. **Dos fragmentos à totalidade?** mobilidade e legibilidade urbana de Uberlândia MG. 2008. 360 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

MIYAZAKI, V. K. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. 305f. 2013. Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

MOMBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1998.

MOUDON, A. V. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. **Journal urban morphology**. n.1, p.3-10, 1997.

MUGAVIN, D. A philosophical base for urban morphology. **Journal Urban Morphology**, n.3, v.2, p.95-99, 1999.

PAULA, D. A. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA FERROVIÁRIA, 2., 2001, Aranjuez. **Anais...** Aranjuez: [s.n.], 2001.

PAULA, D. A. Ferrovia e cidade: os trilhos do progresso em Uberlândia-MG. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 6., 2005; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESA, 7., 2005, Conservatória, RJ. **Anais...** Rio de Janeiro: ABPHE, 2005. p. 1-20.

PREFEITURA DE UBERLÂNDIA. Prefeitura inaugura trincheira que amplia acesso ao aeroporto e melhora a mobilidade urbana no setor Leste de Uberlândia. **Portal da Prefeitura de Uberlândia**, 10 abr. 2025. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/2025/04/10/prefeitura-inaugura-trincheira-que-amplia->



[acesso-ao-aeroporto-e-melhora-a-mobilidade-urbana-no-setor-leste-de-uberlandia/](#). Acesso em: 30 nov. 2025.

SANTOS y GANGES, L. **Urbanismo y ferrocarril**: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

SILVA, E de F. P. **Ferrovias**: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro. 2008. 161 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

SOARES, B. R. **Uberlândia**: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações do Triângulo Mineiro. 1995. 366f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.) **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

WHITACKER, A. M.; MIYAZAKI, V. K. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, v. 2, p. 307-327, 2012.