18° ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE PAISAGISMO EM ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO NO BRASIL

BELO HORIZONTE - MG
11 - 14 / AGOSTO

PAISAGENS EM DIÁLOGOS
TERRITÓRIOS, MEMÓRIAS E NATUREZAS

ENEPEA 2026

MEMÓRIAS URBANAS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS

Um estudo da morfologia urbana, paisagem e espaços livres de cidades ao longo da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em São Paulo e Minas Gerais

ST3 – Paisagens e memórias

URBAN MEMORIES AND RAILWAY LANDSCAPES

A study of the urban morphology, landscape and open spaces of cities along the Mogiana Railway Company in São Paulo and Minas Gerais.

PALHARES, Ana Clara Magalhães
Estudante de Arquitetura e Urbanismo | Universidade Federal de Uberlândia | Uberlândia, MG, Br | ana.palhares@ufu.br| ORCID: 0009-0003-2654-8840

TREVIZAN, Eduarda Honório
Estudante de Engenharia Civil | Universidade Federal de Uberlândia | Uberlândia, MG, Br | duda_treviz@ufu.br | ORCID: 0009-0000-4941-1191

LEÃO, Maria Júlia Caligione
Estudante de Arquitetura e Urbanismo | Universidade Federal de Uberlândia | Uberlândia, MG, Br | mariaj.leao@ufu.br| ORCID: 0009-0009-4697-893X

MINCHILLO, Marina Carlini
Estudante de Arquitetura e Urbanismo | Universidade Federal de Uberlândia | Uberlândia, MG, Br | marinaminchillo@ufu.br | ORCID: 0009-0004-4735-8648

COCOZZA, Glauco de Paula
Professor Associado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design | Universidade Federal de Uberlândia | Uberlândia, MG, Brasil | glauco.cocozza@ufu.br | ORCID: 0000-0001-5275-1357

RESUMO

Este artigo apresenta a gênese urbana de cidades ao longo da linha férrea da Companhia Mogiana, que desenvolveu e criou cidades nesta parte do Estado de São Paulo e Minas Gerais. A pesquisa aborda como foi o desenvolvimento urbano e da paisagem, com foco nas paisagens ferroviárias, e como as estruturas ferroviárias definiram um conjunto de espaços livres de memória, criando símbolos de uma paisagem em transformação. A pesquisa focou no levantamento de dados históricos sobre a morfologia das cidades de Cravinhos-SP, Guará-SP, Ituverava-SP e Guaxupé-MG, com registros em diferentes fontes para recriar a história da formação urbana, e definir o papel da ferrovia na configuração e transformação desses núcleos urbanos. A pesquisa analisou a relação da linha ferroviária, das estações e estruturas, com o tecido urbano de cada cidade, e como é mantida a memória ferroviária com diferentes tipologias espaciais. Como resultado apresentamos o papel da morfologia urbana e da linha férrea, da paisagem histórica da ferrovia, e dos espaços livres que se configuraram a partir da subutilização desta estrutura, criando novas espacialidades urbanas.

Palavras-chave: Paisagem ferroviária; Companhia mogiana; Morfologia urbana, Espaços livres

ABSTRACT

This article presents the urban genesis of cities along the Mogiana Railway Company line, which developed and created cities in this part of the states of São Paulo and Minas Gerais. The research addresses the urban and landscape development, focusing on railway landscapes, and how railway structures defined a set of open spaces of memory, creating symbols of a landscape in transformation. The research focused on gathering historical data on the morphology of the cities of Cravinhos-SP, Guará-SP, Ituverava-SP, and Guaxupé-MG, with records from different sources to recreate the history of urban formation and define the role of the railway in the configuration and transformation of these urban centers. The research analyzed the relationship between the railway line, stations, and structures with the urban fabric of each city, and how railway memory is maintained with different spatial typologies. As a result, we present the role of urban morphology and the railway line, the historical landscape of the railway, and the open spaces that were configured from the underutilization of this structure, creating new urban spatialities.

Keywords: Railway landscape; Mogiana company; urban morphology, Open spaces.

1 INTRODUÇÃO

Muitos trabalhos já dissertaram sobre a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, e este também irá contar um pouco mais desta história, mas sobre prismas diferentes, ou quase. No Brasil, quando falamos de ferrovias, abordamos geralmente no tempo passado, de algo que fez parte de uma época distante, mas de alguma forma elas fazem parte do tempo presente de muitas cidades, seja fisicamente, seja através da memória de parte dos seus moradores, ou por traços deixados nos espaços urbanos que revelam a forma com que muitos núcleos urbanos se formaram, se desenvolveram e se transformaram. A paisagem dos trilhos nos remete a uma época na qual o território, o tempo, e a cidade fluíam de outra forma, resultando em espaços urbanos de alta relevância e complexidade.

Este artigo apresenta um estudo que está sendo realizado sobre história urbana, sobre morfologia, e sobre paisagem de cidades que foram criadas ou se desenvolveram junto a linha férrea da Companhia Mogiana. Essa pesquisa parte de um problema maior que é compreender como se deu a formação territorial das cidades do noroeste paulista e do triângulo mineiro. A hipótese do trabalho é que os eixos de expansão em direção ao interior do país a partir do litoral constituíram uma rede de cidades que se consolidaram ao longo de eixos ferroviários, estruturando o território da região noroeste de São Paulo, e de cidades mineiras próximas a divisa com o estado de São Paulo, e da região do Triângulo Mineiras em Minas Gerais, criando uma paisagem urbana que ao mesmo tempo se formou pela ferrovia e que hoje apresenta diferentes graus de visibilidade no espaço urbano (Figura 1).

Figura 1: Localização das cidades analisadas.



Fonte: Autores (adaptada do Google Earth), 2026.

O objetivo deste artigo é dar visibilidade a pequenas cidades, ao analisar a gênese urbana de Cravinhos, Guará, Ituverava e Guaxupé, através da compreensão da estruturação territorial e da formação urbana das cidades pela ferrovia, e apresentar como essa estrutura possibilitou a criação de espaços livres que ativam a memória ferroviária nas cidades. Este estudo tem como

premissa que a compreensão dos processos morfológicos nos auxiliarão a compreender quais os processos históricos, geográficos, econômicos e sociais foram determinantes para o desenvolvimento dessas cidades e definidores da sua paisagem.

2 SISTEMAS FERROVIÁRIOS E MORFOLOGIA URBANA

2.1 Morfogênese das cidades do noroeste paulista

A antiga linha férrea da Companhia Mogiana estruturou ao longo do território do estado de São Paulo e Minas Gerais inúmeras cidades que as conectavam à cidade de Campinas, no interior de São Paulo, através de vários entroncamentos ferroviários. O Eixo que ligava Ribeirão Preto e se estendia até Araguari foi responsável por criar e desenvolver inúmeras cidades ao redor das estações criadas para escoar os produtos agrícolas da região, dentre elas Cravinhos, Guará e Ituverava. Em um outro ramal, saindo de Casa Branca e se estendendo até Passos, outras cidades foram criadas e se transformaram, entre elas Guaxupé, uma importante rota de escoamento da produção cafeeira de Minas Gerais na divisa com São Paulo. A figura 2 apresenta um mapa das linhas da Companhia Mogiana e como suas ramificações influenciaram na organização do território do oeste paulista até cidades de Minas Gerais.

Figura 2: Mapa das linhas da Companhia Mogiana que ligava Campinas a Araguari.



Fonte: https://assef.com.br/noticia/mapa-companhia-mogiana-de-estradas-de-ferro/. Acesso em 02/04/2026.

Nem todas as cidades foram criadas pelo ferrovia, mas a estrutura ferroviária, com linha férrea, estação e algumas construções de apoio, ajudou no desenvolvimento e transformação do tecido urbano, incorporando novas parcelas, se conectando com a malha urbana existente e definindo eixos de expansão urbana que definiram a sua estrutura urbana.

2.2 A Morfogênese de Cravinhos, Guará, Ituverava e Guaxupé

A morfogênese é a parte da morfologia urbana que estuda a gênese da formação urbana e os fenômenos que levaram determinados espaços urbanos a terem seus respectivos traçados nos períodos iniciais. É o DNA de cada cidade. Parte-se da premissa que a linha férrea foi um dos principais elementos estruturadores das tramas de muitas cidades paulistas e mineiras, e por onde a ferrovia se consolidou no território nacional. Os trilhos e as estruturas que acompanhavam as estações foram determinantes para a criação e transformação de estruturas urbanas pré-existentes, moldando uma nova paisagem na região.

A formação urbana de Guará está diretamente associada à implantação da estação ferroviária da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Antes da chegada da ferrovia, a área que hoje corresponde ao município era composta predominantemente por fazendas voltadas à produção agrícola, especialmente café, e à criação de gado. A população local habitava colônias rurais próximas às propriedades onde trabalhava, inexistindo, até o início do século XX, um núcleo urbano consolidado. No final do século XIX e início do século XX, a economia brasileira atravessava uma nova fase, marcada pela abertura dos portos e pela expansão das atividades agrícolas no interior. Nesse contexto, os cafeicultores paulistas e mineiros buscaram aprimorar o transporte da produção até os portos em uma menor quantidade de tempo, criando dessa forma a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com ramais pelo interior paulista, integrando regiões produtoras aos circuitos de exportação.

A transformação espacial de Guará ocorre justamente nesse processo. A estação ferroviária foi inaugurada em 1º de agosto de 1903 por meio da expansão do Ramal de Igarapava. A partir de doações de terras realizadas por proprietários locais, consolidou-se o espaço destinado à implantação da estação, configurando o ponto inaugural do núcleo urbano. Pode-se afirmar, portanto, que Guará se estruturou a partir da ferrovia, tendo a estação como elemento fundacional e organizador de sua forma urbana.

Do ponto de vista morfológico, a cidade apresenta uma gênese claramente orientada pela infraestrutura ferroviária. Diferentemente dos núcleos tradicionais organizados a partir de uma praça matriz religiosa, Guará teve sua centralidade inicial ancorada na estação, que passou a dividir o território em dois âmbitos. De um lado, formaram-se os primeiros bairros residenciais, Vila Vitória e Vila Maria, inicialmente habitados por trabalhadores das fazendas próximas. Do outro, consolidou-se a porção comercial, administrativa e educacional, que daria origem ao atual Centro.

A cidade cresceu ao longo da ferrovia, tornando a estação o principal eixo estruturador do crescimento urbano e articulando as primeiras edificações institucionais e comerciais, o que definiu os vetores iniciais de expansão. Os primeiros bairros que se desenvolveram no entorno não possuíam quarteirões definidos; apenas posteriormente o traçado quadrangular foi consolidado. As ruas eram de chão batido e a população ainda vivia majoritariamente nas colônias rurais, sendo o êxodo rural intensificado apenas a partir da década de 1930. Em 1939,

a cidade (Figura 3) já era consideravelmente povoada, com quarteirões com formato bem definido. Assim, a morfogênese de Guará evidencia o papel da ferrovia não apenas como meio de circulação, mas como matriz geradora da forma urbana, responsável por definir a localização das primeiras centralidades, a divisão espacial do território e a estrutura inicial da malha urbana.

Figura 3: Foto aérea de Guará em 1939



Fonte: IGC Instituto Geográfico e Cartográfico (2025).

A formação urbana de Ituverava está diretamente relacionada às dinâmicas de ocupação do interior paulista durante o século XIX. O núcleo inicial surgiu por volta de 1818, a partir da construção de uma capela dedicada a Nossa Senhora do Carmo, nas proximidades do Ribeirão do Carmo. Esse pequeno arraial, conhecido inicialmente como Carmo da Franca, desenvolveu-se como ponto de apoio às atividades pecuárias predominantes na região, que estruturavam a economia naquele momento.

Segundo Fabiano Álvares Silveira, o núcleo foi inserido no contexto do chamado Caminho de Goiás, importante rota de circulação entre o interior paulista e outras regiões do país, e consolidou-se como espaço de parada e articulação entre fazendas e fluxos comerciais. A configuração urbana inicial apresentava caráter simples, composta por poucas edificações organizadas em torno da capela, elemento estruturador do espaço, conforme padrão recorrente nas formações urbanas do interior. Ao longo do século XIX, o povoado ainda crescia, e entre 1820 e 1840 foi construída outra importante capela para a história da cidade (Figura 4), conhecida como Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. O núcleo passou por transformações administrativas, sendo elevado à categoria de distrito da cidade de Franca em 1847 e desmembrado da mesma em 1885, consolidando-se como município autônomo.

Enquanto isso, a base econômica ainda estava ligada à pecuária, mas gradativamente a cultura do café passou a integrar a dinâmica regional, ampliando as relações comerciais da região.

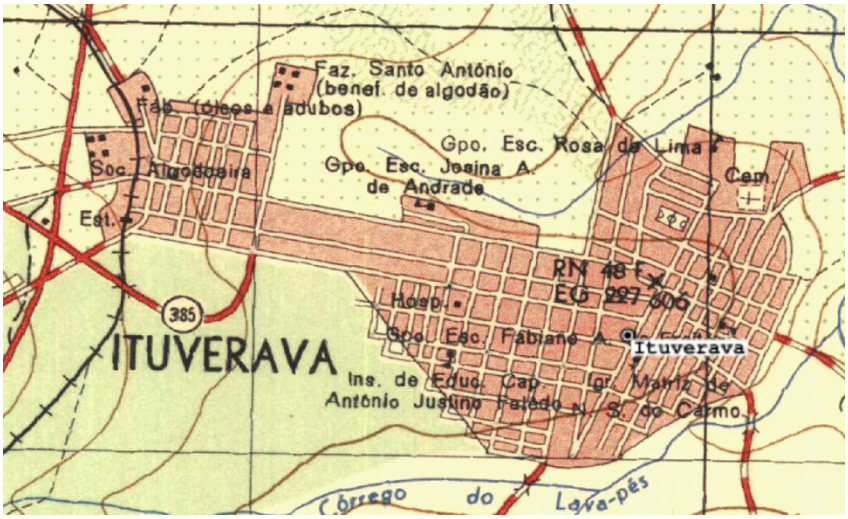
Figura 4: Capela Nossa Senhora do Rosário, hoje restaurada, antigamente conhecida como Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos homens pretos



Fonte: Tribuna de Ituverava, disponível em https://www.tribunadeituverava.com.br/capela-nossa-senhora-do-rosario-esta-sendo-restaurada/

A consolidação urbana de Ituverava foi muito influenciada pela expansão cafeeira e, sobretudo, pela implantação da ferrovia pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, e já em 1903, a estação foi instalada a oeste da cidade, como retratado na Figura 5. Até então, o núcleo urbano mantinha características de povoado de caráter agropecuário, mas a chegada da infraestrutura ferroviária alterou significativamente seus vetores de crescimento, marcando um novo momento na morfogênese local.

Figura 5: Planta da cidade de Ituverava em 1969



Fonte: https://bdgex.eb.mil.br/bdgexapp/mobile/?l=963,953&c=-48.260263,-18.966066&z=11 (acesso em 25/03/2026)

A malha urbana passou a se expandir progressivamente em direção à estação, estruturando-se a partir de um eixo viário que hoje corresponde à Avenida Dr. José Aníbal Soares de Oliveira,

antigamente chamada Avenida Francisco Glicério (Figura 6). Esse eixo não apenas conectou fisicamente o núcleo original à nova infraestrutura ferroviária, como também orientou a ocupação linear do território, promovendo o adensamento ao longo de seu traçado. Assim, a expansão deixou de ocorrer apenas por continuidade periférica do núcleo inicial e passou a responder à influência da ferrovia na reconfiguração espacial da cidade.

Figura 6: Avenida Dr. José Aníbal Soares De Oliveira no início do século XX em Ituverava



Fonte: O Progresso, disponível em https://oprogressodeituverava.com/2021/05/24/ituverava-em-reminiscencia-70/

Figura 7: Imagem da Rua XV de Novembro em 1903.

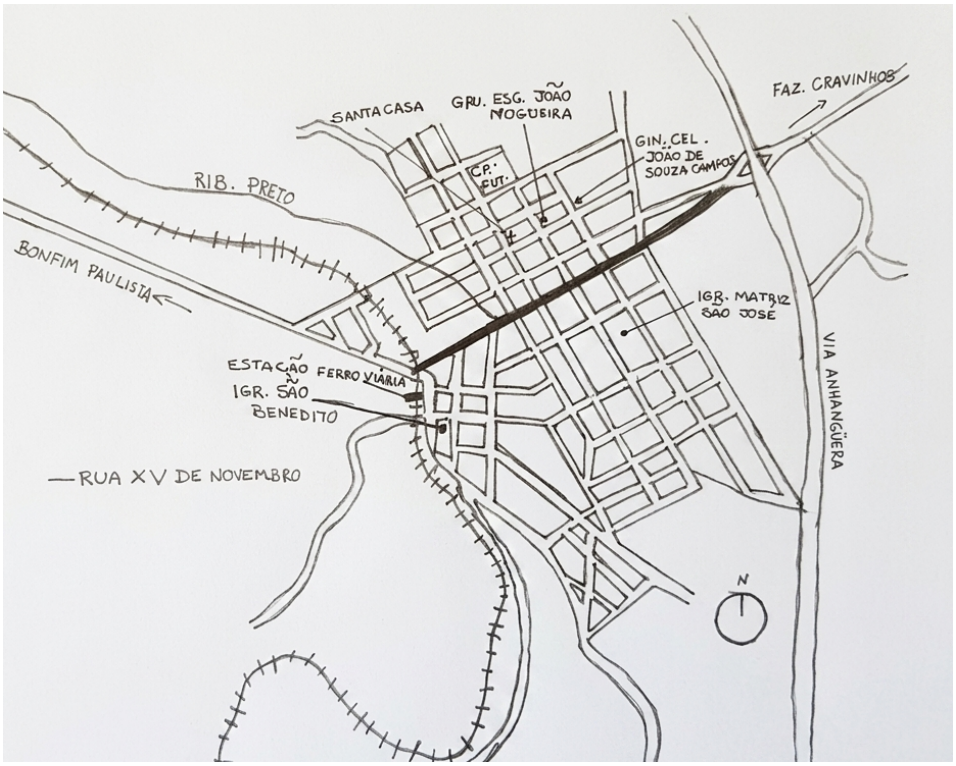


Fonte: Autoria desconhecida (1903). Disponível em: https://cravinhosonline.blogspot.com/2009/12/cravinhos-rua-xv-de-novembro.html.

A cidade de Cravinhos tem sua ocupação intensificada com o declínio das atividades mineradoras em Minas Gerais, no final do século XVIII, contexto em que diversas famílias migraram para o interior do estado de São Paulo em busca de terras voltadas à agricultura e à pecuária (Figura 7). Embora a região já fosse anteriormente ocupada por populações indígenas, Caiapós e Bilreiros, a configuração territorial associada à lógica produtiva colonial consolidou-se neste período. Nesse cenário, a crescente valorização da chamada "terra roxa" atraiu fazendeiros de diferentes regiões, impulsionando a expansão da cultura cafeeira e contribuindo para o processo de formação e desenvolvimento do município.

Com a chegada dos trilhos, inaugurados em 1883, surgem as primeiras construções que caracterizam o local como povoado, concentradas nas imediações da estação e ao longo da atual rua XV de Novembro. Esse processo foi acompanhado pelo aumento populacional, intensificado pela chegada de imigrantes para o trabalho nas lavouras cafeeiras após a abolição da escravidão. Em 1893, Cravinhos foi elevado à categoria de distrito, ainda vinculado a Ribeirão Preto, e, em 1897, tornou-se município. Do ponto de vista morfológico, o traçado urbano é predominantemente ortogonal e racional, estruturado a partir de eixos viários que se desenvolvem a partir da ferrovia, localizada inicialmente nos limites do núcleo urbano. A partir desse ponto, o crescimento da cidade ocorre em direção ao fundo de vale do Córrego Ribeirão Preto e, posteriormente, em direção à sede da Fazenda Cravinhos. Nas imediações da estação, contudo, as quadras assumem configuração relativamente mais trapezoidal, convergindo em direção ao eixo ferroviário.

Figura 8: Croqui de Cravinhos, 1982.



Fonte: Autores (2026).

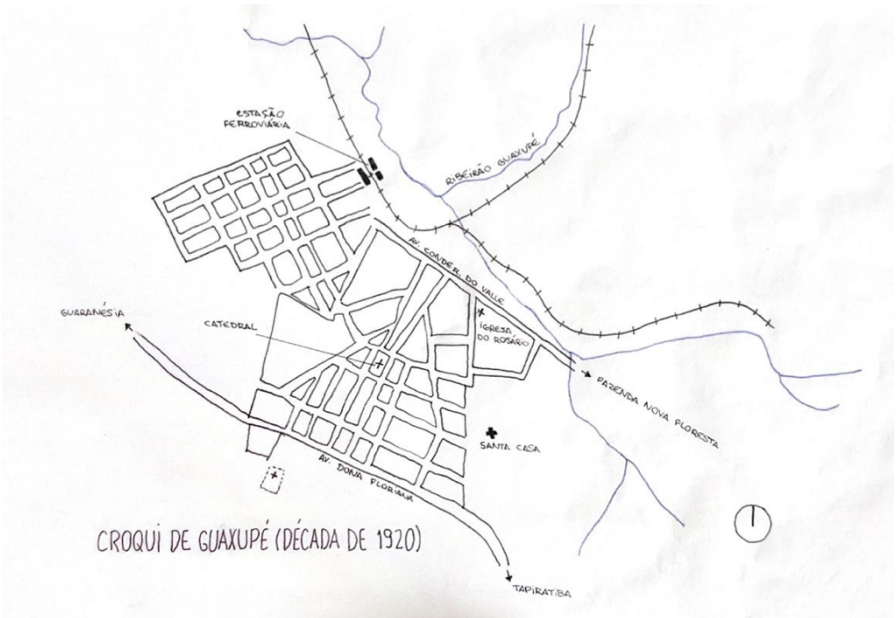
Mesmo implantada nos limites do núcleo urbano inicial, a ferrovia tornou-se um dos principais vetores da estruturação espacial de Cravinhos, ao concentrar fluxos de pessoas e mercadorias A

demanda por atividades de apoio - como comércio, hospedagem e serviços ligados ao transporte - contribuiu para a aglomeração no entorno imediato da estação, que posteriormente se expandiu ao longo da via preexistente em direção à sede da Fazenda Cravinhos, outro elemento de forte influência na organização territorial da região.

A cidade de Guaxupé tem sua origem associada ao declínio da atividade mineradora, configurando-se inicialmente como um ponto de pouso de tropeiros em busca de novas terras férteis. Posteriormente, evoluiu para um agrupamento de lavradores. Ressalta-se, contudo, que a região já era ocupada por populações indígenas, possivelmente Cataguases, anteriormente ao século XIX. Inicialmente, foi distrito de Jacuí e depois tornou-se Freguesia de Nossa Senhora das Dores de Guaxupé, pertencendo a São Sebastião do Paraíso. Foi também vila de Muzambinho, até se tornar cidade em 1912. Desde a sua formação, a principal atividade econômica já era o café, apesar de haver um perfil de produção diversificado nas lavouras, que produziam também grãos, cana-de-açúcar e criavam gado bovino e suíno.

Com a especialização na cultura do café, havia uma dificuldade para o escoamento do produto para comercialização, o que melhorou com a inauguração da Estrada de Ferro Mogiana em 1872, que, posteriormente, foi prolongada ao longo do Rio Grande, em direção à Casa Branca e à Franca. Desse modo, os produtores mineiros recorriam às estações mais próximas no estado de São Paulo para escoar seus produtos. Em 1904, foi inaugurada a Estação de Guaxupé, impulsionada pela movimentação de grandes produtores da região, estabelecendo uma ligação definitiva entre os municípios mineiros e a rede tronco da Estrada de Ferro Mogiana, no estado de São Paulo. Com isso, Guaxupé tornou-se um polo centralizador de escoamento de produtos agrícolas. O café era transportado até Campinas-SP, de onde seguia para o Porto de Santos-SP pela Estrada de Ferro Sorocabana, para ser exportado para o continente europeu.

Figura 9: Plano urbano de Guaxupé na década de 1920.

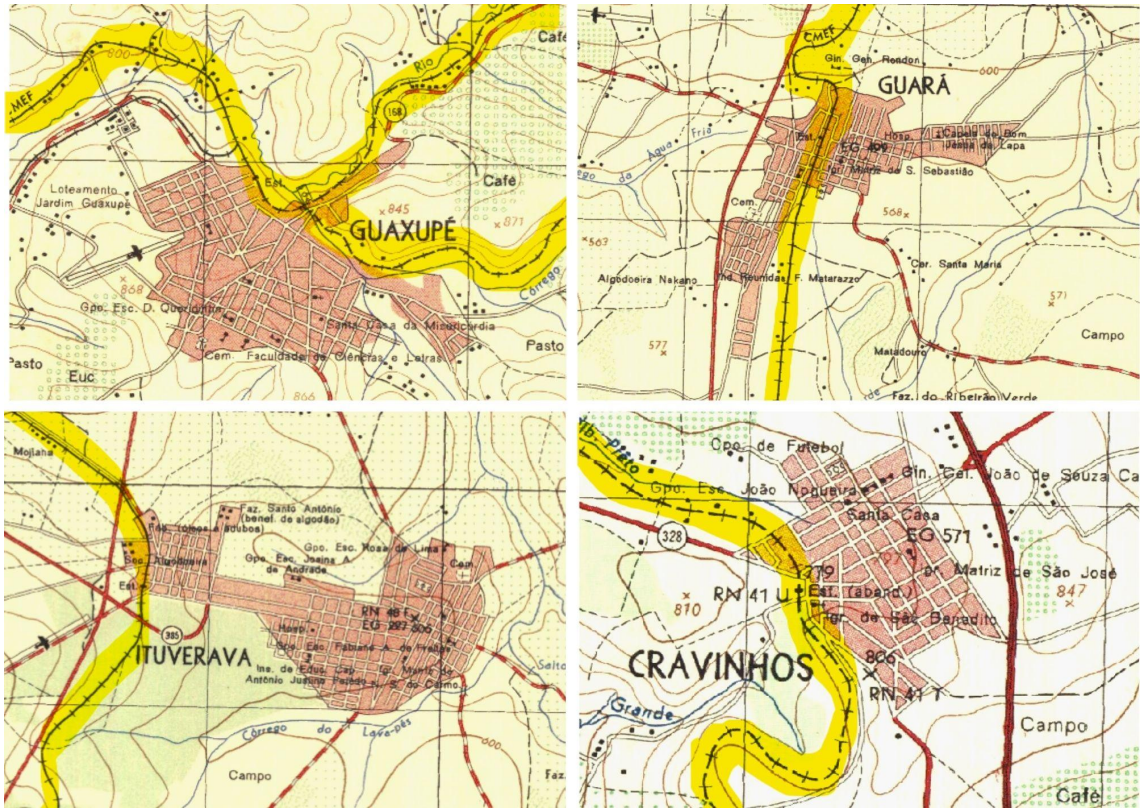


Fonte: Autores (2026).

A princípio, o traçado era irregular, sobretudo no entorno da matriz, com vias formando quarteirões trapezoidais e triangulares (Figura 9). Mais próximo da Avenida Dona Floriana, o

traçado já é mais rígido, com ângulos de noventa graus e quadras retangulares. Próximo da Estação Ferroviária, é criado um loteamento planejado, com traçado ortogonal, onde hoje é o bairro Angola. Nota-se que o Conjunto Ferroviário está muito próximo à Avenida Conde Ribeiro do Valle, que era, na época, a via mais importante da cidade e onde concentrava-se equipamentos institucionais. Além da Estação, foram construídos armazéns de produtos e alojamentos para trabalhadores. Como síntese, podemos perceber na figura 10 como a ferrovia estruturou novos traçados e condicionou os primeiros eixos de crescimento das cidades.

Figura 10 - Comparativo entre as tramas urbanas, a localização da estrutura ferroviária e principais condicionantes naturais das cidades.



Fonte: autores, 2026

3 AS PAISAGENS FERROVIÁRIAS NA HISTÓRIA

Na estação ferroviária de Guará, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro aplicou o padrão construtivo que caracterizava sua malha: arquitetura de inspiração industrial europeia, com predominância de alvenaria aparente em tijolos dispostos em aparelho flamengo. As plataformas utilizavam estruturas de madeira, priorizando soluções simples e funcionais, enquanto a ornamentação era discreta e pontual. Esse conjunto revela o rigor técnico, a racionalidade construtiva e o ideal de modernidade que a companhia buscava transmitir por meio de suas estações (Figura 11).

Figura 11: Estação ferroviária de Guará em 1902



Fonte: Autoria desconhecida (1902). Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guara.htm.

A presença da linha férrea foi determinante não apenas para o surgimento do núcleo, mas também para a definição de sua organização espacial inicial. O traçado ferroviário passou a atuar como elemento estruturador e como divisor físico do território, orientando o crescimento urbano em dois setores distintos, ambos resultantes de doações de terras. No lado direito do pátio da estação ferroviária, onde originaram-se os bairros Vila Vitória e Vila Maria, surgiu a primeira instituição beneficente da cidade, o Asilo de São Vicente, que consistia em pequenas casas destinadas aos assistidos. O sistema ferroviário manteve-se como elemento estruturador da paisagem urbana ao longo de grande parte do século XX. Contudo, em 1981, os trilhos que atravessavam o município foram removidos, marcando o fim das atividades ferroviárias em Guará até em 1983, com a chegada da nova estação, apelidada de Guará nova, localizada fora do núcleo urbano.

Figura 12**:** A estação de Ituverava em funcionamento



Fonte: Nelson Catroqui Filho (1973)

A estação ferroviária de Ituverava foi inaugurada em 1903, integrando o avanço da malha da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro pelo noroeste paulista. A implantação da estação marcou a inserção definitiva do município na rede de circulação regional, especialmente vinculada ao escoamento da produção cafeeira. A chegada dos trilhos introduziu novos elementos à paisagem local, como o edifício da estação, armazéns de carga e estruturas operacionais associadas ao embarque e desembarque de mercadorias e passageiros (Figura 12).

Figura 13: Estação Ferroviária de Ituverava na atualidade



Fonte: João Carlos R. Previdi (2004)

Durante seu período de funcionamento ao longo do século XX, a paisagem ferroviária era marcada pela constante movimentação de trabalhadores, circulação de cargas agrícolas e intensa dinâmica econômica no entorno imediato da estação. A ferrovia consolidou-se como elemento estruturador do território, definindo fluxos e estimulando a ocupação urbana ao longo do eixo de conexão com o núcleo original. Segundo Ralph Mennucci Giesbrecht, a estação deixou de operar para transporte regular de passageiros em 1979, acompanhando o processo de desativação gradual de diversos ramais da Cia Mogiana de Estradas de Ferro, posteriormente incorporada à FEPASA (Ferrovia Paulista S/A). O edifício da estação permaneceu sem destinação definida após o fim das operações, encontrando-se atualmente em estado de abandono e degradação, sem uso específico e sem integração ao tecido urbano, isolado como remanescente desarticulado da antiga paisagem ferroviária (figura 13).

A chegada da família Pereira Barreto, em 1869, para iniciar a cultura do café na região, foi decisiva para a intensificação da ocupação de Cravinhos. Segundo Francisco Gomes, a família também teve papel central na chegada da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, inclusive com a doação de materiais para a construção da estação, conforme o Relatório da Companhia. Nesse contexto, foi construída uma casa de madeira para alojamento do engenheiro Santos Lopes, localizada onde hoje se encontram as ruas XV de Novembro, Bernardino de Campos, Cesário Mota e Tiradentes, considerada o primeiro edifício do núcleo urbano. A partir disso, iniciaram-se os trabalhos de planejamento da estrada de ferro que passaria por Cravinhos em direção a Ribeirão Preto.

A inauguração da primeira estação ferroviária de Cravinhos ocorreu em 1883, localizada no “alto da serra dos Cravinhos”, (A PROVÍNCIA DE S. PAULO, 1883). A implantação em um ponto elevado da região permitia ampla visada da paisagem, marcada por extensos cafezais dispostos entre colinas, como observado por Francisco Gomes (1922), dessa maneira, nota-se que a escolha do local para o terminal foi também pela proximidade com as plantações para o escoamento da carga. Segundo o autor, a estação consistia inicialmente em “um pequeno e acanhado prédio”, com compartimentos simples voltados às funções essenciais da ferrovia. Com a construção da estação, começaram a se aglomerar algumas construções ao longo de uma estrada — atual Rua Bonfim — em proximidade direta com a linha férrea que seguia para Ribeirão Preto. Entre as primeiras edificações, destaca-se um prédio destinado a armazém e hotel em frente ao ponto de embarque, evidenciando a formação de um núcleo urbano vinculado às atividades ferroviárias.

Figura 14: Imagens da estação Cravinhos em 1908



Fonte: Autoria desconhecida (1903). Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/cravinhos.htm.

Esse processo foi acompanhado por crescimento populacional e pela implantação de edifícios de uso urbano ao longo das primeiras décadas do século XX, indicando a consolidação do núcleo urbano e o aumento do fluxo de passageiros. Observa-se, na imagem de 1908 (Figura 14), que o edifício da estação já apresenta características mais próximas do padrão arquitetônico adotado em outras estações da linha, refletindo adaptações à crescente demanda. Em 1922, Francisco Gomes descreve a estação como um edifício mais amplo, com plataformas extensas, indicando a intensificação do uso da infraestrutura ferroviária.

Com a consolidação urbana, dois eixos passam a estruturar de forma mais evidente a paisagem: a Rua XV de Novembro (figura 15), implantada em fundo de vale, caracterizada pela presença de comércio e moradias, com forte presença de imigrantes, e a Avenida Rita Cândida Nogueira, onde se concentram importantes equipamentos urbanos, como a matriz São José, o Grupo

Escolar João Nogueira, a Santa Casa e a Sociedade Italiana. Nessas vias, observa-se a formação de um conjunto arquitetônico associado ao estilo da Belle Époque, contribuindo para a configuração dessas áreas como núcleos estruturadores da paisagem urbana do período.

Figura 15: Imagem da Rua XV de Novembro em 1916.



Fonte: Acervo Tribuna Regional de Cravinhos, Autoria Desconhecida (1916). Disponível em: *CRAVINHOS: café, ferrovia e imigração.* São Paulo: Editora Olhares, 2024.

A partir da crise econômica associada à Crise de 1929, observa-se a redução da centralidade da economia cafeeira, impactando diretamente cidades cuja dinâmica estava fortemente vinculada a essa atividade. No caso de Cravinhos, essa mudança se reflete na diminuição do fluxo ferroviário e na desaceleração do crescimento urbano. Em 1964, a estação foi desativada e transferida para cerca de 9 km do núcleo urbano. A nova localização, associada à dificuldade de acesso, contribuiu para a perda de sua função como elemento estruturador da paisagem urbana, sendo posteriormente desativada em 1997. Assim, compreende-se que a paisagem urbana do núcleo originário de Cravinhos desenvolveu-se diretamente vinculada à implantação da ferrovia e à dinâmica da economia cafeeira, que estruturaram a ocupação e favoreceram a consolidação de um conjunto arquitetônico representativo desse período. Ademais, a posterior desaceleração econômica e urbana pode ter contribuído para a permanência desse conjunto, aspecto que será discutido no capítulo seguinte.

Segundo Filho (2008), a estação ferroviária de Guaxupé (Figura 16), localizada na Praça Paulo Carneiro Bastos, foi construída a partir das necessidades que surgiam. O conjunto seguia o padrão das outras estações da Cia Mogiana, com construções em tijolo cerâmico e cobertura em estrutura de madeira e telhas francesas. Muitos materiais vieram importados da Europa, como as telhas cerâmicas da França, as caixas d'água da Bélgica e as ferragens e equipamentos da Inglaterra.

Figura 16: Antiga Estação Ferroviária de Guaxupé.



Fonte: Autoria e data desconhecidas. Disponível em: https://www.guaxupe.mg.gov.br/cidade/patrimonio-historico.

Como observado por Rodrigues (2024), a chegada dos trilhos e a construção da estação na cidade impulsionou também as atividades econômicas do núcleo urbano (Figura 17), surgindo novas construções nas proximidades das estações, como casas comerciais, residenciais e construções para armazenamento dos grãos. Nesse momento, entre o final do século XIX e início do século XX, as expressões arquitetônicas trazidas da Europa transformaram a cidade de São Paulo, movimento que se espalhou para as cidades interioranas, inclusive do Sudoeste de Minas Gerais. A arquitetura simples de construções de pau a pique, com a urbanização e com a riqueza gerada pelo café, alterou sua feição, e os casarões passaram a ser de tijolo cerâmico. Houve uma grande modernização do espaço urbano, com a construção de ruas, calçadas, teatros, cafés, praças, fornecimento de eletricidade, telefone e água encanada.

Figura 17: Foto aérea de Guaxupé, com Estação Ferroviária à esquerda.



Fonte: Autoria e data desconhecidas. Disponível em: https://www.guaxupe.mg.gov.br/cidade/patrimonio-historico.

Em 1971, a Companhia Mogiana foi encampada pela FEPASA (Ferrovias Paulistas Sociedade Anônima), a qual operou até 1978, quando o transporte ferroviário foi oficialmente desativado em Guaxupé. A partir de 1989, os trilhos foram retirados e deram origem à Avenida Felipe Elias Zeitune.

4 OS ESPAÇOS LIVRES E A CONSTRUÇÃO DE UMA MEMÓRIA URBANA

Com o fim das atividades ferroviárias e a retirada dos trilhos, o antigo conjunto das estações passaram por um processo de ressignificação urbana. Em Guará, o pátio ferroviário, antes ocupado por estruturas operacionais e áreas de manobra, deu lugar à implantação de duas novas praças (Figura 18), que passaram a desempenhar papel relevante como espaços de convivência e lazer da população. Essa transformação evidencia a conversão de uma infraestrutura produtiva em espaço público, reforçando a permanência simbólica da ferrovia na paisagem urbana. O edifício da antiga estação, por sua vez, foi preservado e adaptado para novos usos, passando a abrigar uma agência da Caixa Econômica Federal. A reutilização do prédio representa um importante exemplo de continuidade funcional e de preservação da memória material da cidade, permitindo que a antiga arquitetura ferroviária permaneça integrada ao cotidiano urbano. Assim, a conversão do pátio em praças e a adaptação do edifício

da estação ilustram o processo de ressignificação dos espaços ferroviários, consolidando-os como elementos fundamentais na construção da memória urbana e na continuidade da identidade territorial.

Figura 18: Imagem das praças entre a estação ferroviária de Guará



Fonte: Gilberto Shodi Yamaguti (2026)

Diferentemente de outras cidades da região, em que os antigos pátios ferroviários passaram por processos de requalificação e incorporação ao sistema de espaços livres, em Ituverava a área da antiga estação permanece sem integração efetiva à dinâmica urbana. Após a desativação das atividades ferroviárias, o conjunto não recebeu intervenções de revitalização ou adaptação funcional, encontrando-se atualmente em estado de abandono e degradação física (Figura 19).

Figura 19: Imagem do lado oeste da estação abandonada



Fonte: Foto por Auro Valizi (2018)

De forma contrastante, próximo ao conjunto destaca-se a presença de uma estátua do Cristo Redentor (Figura 20), com aproximadamente 14 metros de altura, instalada no chamado Alto da Estação na década de 1980, configurando um marco visual na paisagem local em meio à antiga estrutura ferroviária. Mesmo com a inserção desse elemento simbólico na região, o edifício da estação e o traçado da linha preservam-se apenas como remanescentes materiais da antiga infraestrutura, sem integração a atividades urbanas ou consolidação do espaço como lugar de permanência e convivência, permanecendo à margem do cotidiano da população.

Figura 20: Imagem da estátua com a estação abandonada ao fundo.



Fonte: Google Street View (2025)

A antiga Estação Ferroviária de Cravinhos encontra-se atualmente inserida na Praça Cel. Júlio Pontes, passando por processo de restauração com o objetivo de abrigar um centro cultural e pólo gastronômico, promovido pela Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. Paralelamente, a praça foi objeto de intervenção urbana, com reconfiguração de seus espaços, abertura de novas vias e significativa redução da arborização existente.

No contexto atual, o espaço apresenta intensa apropriação no período noturno, impulsionada pela instalação de um bar no antigo edifício de armazém e hotel. Essa dinâmica evidencia a ressignificação da área, que deixa de exercer função logística e passa a integrar o sistema de espaços livres da cidade como local de permanência, convivência e lazer. Nesse sentido, a reativação da estação por meio de novos usos contribui para a manutenção de sua presença na paisagem urbana, ainda que associada a funções distintas daquelas que originaram sua implantação. Entretanto, a redução da arborização e as transformações na configuração espacial da praça indicam alterações na ambiência do local, especialmente no que se refere às condições de sombreamento e conforto ambiental, influenciando os padrões de uso ao longo do dia.

Figura 21: Imagem da Praça Cel. Júlio Pontes, ao fundo a antiga Estação Ferroviária de Cravinhos após intervenção urbana em 2026.



Fonte: Foto por Maria Júlia Leão, 2026.

A Praça Luiz Pereira Barreto também integra o sistema de espaços livres associado à área da antiga estação (Figura 21). Em 2021, após danos provocados por um evento climático extremo, o espaço passou por intervenção urbana voltada à recuperação de seu mobiliário e pavimentação. Diferentemente da Praça Cel. Júlio Pontes, observa-se maior apropriação do espaço durante o período diurno, indicando condições mais favoráveis de permanência e uso cotidiano pela população.

Assim como a estação, diversas construções do período de ascensão de Cravinhos passaram por processos de restauração, ainda que, em alguns casos, tenham atingido estados precários antes da realização de intervenções. Esse processo evidencia tanto iniciativas de preservação quanto lacunas na manutenção contínua do conjunto edificado. Dessa forma, observa-se que a memória urbana se constrói a partir da permanência desses elementos na paisagem, associada à sua reativação por novos usos. A salvaguarda desse conjunto arquitetônico, aliada à sua apropriação pela população, revela-se fundamental para a continuidade da identidade urbana, ainda que marcada por transformações nas condições espaciais e ambientais desses espaços (Figura 22).

Figura 22: Imagem da Imagem da Praça Luiz Pereira Barreto e Antiga Estação Ferroviária em 2024.



Fonte: Google Street View (2024).

O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estação Ferroviária de Guaxupé (FEPASA/Parque Municipal Mogiana) é um bem imóvel tombado pelo Decreto Municipal n° 856, de julho de 1998. De acordo com o projeto, ele conta com um bloco principal, onde era a estação ferroviária, e mais dois blocos menores, além de uma vila operária, que hoje pertence à Exportadora de Café Guaxupé. Hoje, o conjunto é utilizado por alguns departamentos municipais, como a Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo, a Secretaria Municipal de Finanças e a Secretaria Municipal de Educação, além de conter a Estação Cultural, que funciona no anexo maior (Figura 23).

Figura 23: Imagens atuais do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estação Ferroviária de Guaxupé, com a Estação Cultural à esquerda e a Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo à direita.



Fonte: Marina Carlini Minchillo, 2026.

A revitalização e o uso institucional de alguns departamentos municipais na antiga Estação servem de modelo de como ocupar espaços ferroviários urbanos abandonados pelo poder público (Figura 24). Além disso, assim como outras estações ferroviárias que se transformaram em espaços livres, foi executado um projeto arquitetônico e de paisagismo: o Parque Municipal Mogiana. Através deste projeto, todo o complexo foi revitalizado para usufruto da população. O parque envolve um teatro de arena, um parque infantil de madeira, um grande lago com pista de caminhada, um campo de futebol, um centro de convivência para eventos e espaços arborizados.

Figura 24: Foto aérea da Avenida Felipe Elias Zeitune e do Conjunto da Estação Ferroviária de Guaxupé.



Fonte: Correio Sudoeste (2024). Disponível em: https://correiosudoeste.com.br/noticia/7031/Departamento-de-Tr%C3%A2nsito-informa-vias-de-Guaxup%C3%A9-que-ser%C3%A3o-interditadas-a-partir-de-s%C3%A1bado.

A memória também foi preservada a partir do monumento da locomotiva, que consiste em uma réplica da “Maria Fumaça”. Inaugurado em 2024 e instalado na Avenida Felipe Elias Zeitune, a poucos metros da estação, busca resgatar a história do antigo serviço ferroviário do local por meio do seu visual e também por funcionar, no seu interior, o Museu do Café. O vagão foi doado pela Cooperativa Regional de Cafeicultores em Guaxupé e pela Exportadora de Café Guaxupé, em uma parceria com a Prefeitura Municipal, que o transformou em museu com o intuito de representar a tradição e a força da produção cafeeira, além de conservar a memória de um povo e de uma cidade que cresceu a partir do café e da ferrovia.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa demonstra a importância da ferrovia na morfologia das cidades e como as estruturas ferroviárias permanecem como elementos estruturantes da paisagem urbana e costurando novas espacialidades que conectam passado e presente. A ferrovia foi o marco de fundação ou de expansão da malha urbana, constituindo uma centralidade essencial para o cotidiano da cidade.

A morfogênese revela que o traçado da linha férrea, ao acompanhar as curvas de nível, posicionou as estações em pontos estratégicos no território, condicionadas às pré-existências da paisagem e urbanas. Não há um padrão morfológico comum nas cidades analisadas, porém percebe-se que há condicionantes que se assemelham na organização do território. A relação com o relevo e os corpos d'água são fundamentais na configuração das estruturas construídas, próximo a rios e cruzando vales para chegar ao próximo destino. O caráter sinuoso marca a

paisagem e contrasta com a ortogonalidade dos traçados. As estruturas ferroviárias e estações foram localizadas em áreas que já se apresentavam como eixos de mobilidade, ou a caminhos preexistentes, como é o caso de Guará, e conectados a eixos viários principais, como em Cravinhos, Guaxupé e Ituverava. Essa proximidade criou uma conexão direta e possibilitou a conversão das antigas estruturas em espaços urbanos integrados ao tecido urbano. A transformação dos espaços urbanos é algo inerente às nossas cidades, e repensar esses espaços ferroviários é uma tarefa que cabe aos planejadores urbanos para costurar um passado recente ao presente, de forma a possibilitar novos espaços livres que redesenham as cidades que detiveram

Mesmo com a mudança de uso e as transformações urbanas, as antigas estações tentam estabelecer um diálogo com seu entorno, se reconectando através de espaços livres públicos e do restauro de suas estruturas construídas, convertendo-se em espaços de memória, que revelam essa história e convivem com a cidade contemporânea. A conversão destes espaços em centros culturais, museus e órgãos municipais, foi o modelo encontrado para sua sobrevivência após o sucateamento das estruturas com o fim do transporte de cargas e passageiros. A retirada dos trilhos deixou um vazio preenchido por novos significados urbanos, transformados em vias onde atualmente circulam automóveis. Os novos espaços livres que surgiram através da linha ferroviária, como parques, praças e canteiros, revelam a importância de trabalhar com as preexistências urbanas que indiquem de alguma forma o passado, e ajudem a manter parte de uma história viva nos espaços urbanos das cidades da Mogiana.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à FAPEMIG pelo auxílio financeiro para apresentar este trabalho no ENEPEA de Belo Horizonte

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRANTES, Inácio. **Educação patrimonial e ensino de história: os bens culturais de Guaxupé/MG na sala de aula.** Dissertação (mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2021. Disponível em: https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1165811.

ALVES, R. M. V. **Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.** Tese (Doutorado em Arquitetura). Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal, 2015. Disponível em: https://pt.scribd.com/document/474405430/ArquiteturaCidadeCaminhodeFerro-Volume-I.

EXÉRCITO BRASILEIRO. ***Banco de Dados Geográficos do Exército (BDGEx): mapa da área de Ituverava*** [recurso online]. Disponível em: https://bdgex.eb.mil.br/bdgexapp/mobile/?l=953&c=-47.789313,-20.337535&z=13.

FILHO, Moacyr. **Edifícios tombados na cidade de Guaxupé - MG.** Dissertação (mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2008. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-16092010-102822/pt-br.php.

FREITAS, Alexandre de. ***Cravinhos: contribuições históricas e geográficas***. São José do Rio Preto: Tessa, 2012.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo**. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/ituverava.htm

GOMES, F. ***Cravinhos: historico, geographico, commercial, agricola***. Ribeirão Preto: Tipographia Selles, 1922.

GONÇALVES, Marília. **Guaxupé: Diretrizes de crescimento e intervenções urbanas.** Trabalho de Conclusão de Curso. 1986.

Guará (SP) – Estação ferroviária. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guara.htm.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO – IGC. **Acervo cartográfico e fotográfico do Estado de São Paulo**. São Paulo, 2025.

LOPES, Leandro. **Transporte ferroviário e economia no sudoeste de Minas Gerais: o café e a Cia. Mogiana de E. F. (1880-1930).** XX Encontro Regional de História. Uberaba, 2016. Disponível em: https://encontro2016.mg.anpuh.org/resources/anais/44/1469241387_ARQUIVO_TransporteferroviarioLeandroLopes.pdf.

MARTINS, Marcos. **A marcha do café no Sul de Minas, décadas de 1880-1920: Alfenas, Guaxupé, Machado e Três Pontas.** Revista Territórios & Fronteiras v.7, n. 1, jan-jun. Cuiabá, 2014. Disponível em: https://periodicoscientificos.ufmt.br/territoriosefronteiras/index.php/v03n02/article/view/222

MOUDON, A. V. **Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente.** Revista de Morfologia Urbana, v.3, n.1, 2015. Disponível em: https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/16.

PACETTI, Ana. **Ferrovia e dinâmica urbana: o caso das estações de Campanhã e de Presidente Prudente.** Presidente Prudente, 2018. Disponível em: https://ojs.escoladacidade.org/index.php/cadernos/article/view/97.

Prefeitura de Guaxupé. **Patrimônio histórico.** Prefeitura de Guaxupé. Disponível em: https://www.guaxupe.mg.gov.br/cidade/patrimonio-historico.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITUVERAVA. **O Município.** Disponível em: https://www.ituverava.sp.gov.br/

RODRIGUES, João. **Expansão cafeeira no sudoeste mineiro (1868 a 1920).** Revista de História Regional v. 29. 2024. Disponível em: https://revistas.uepg.br/index.php/rhr/article/view/22499.

SASSO, José. **História de Guaxupé: Origens e habitantes.** 2023. Disponível em: https://pt.scribd.com/document/625048355/origens-guaxupe-e-sua-historia?v=0.814.

SILVEIRA, Fabiano Álvares**. A evolução urbana de Ituverava**. *Revista de História*, São Paulo, n. 36, p. 404–413,