

A morfologia urbana de Ourinhos: explorando a expansão da cidade pela perspectiva da escola inglesa**Gisele Carignani**Professor Doutora, UNIVAG, Brasil
gisele.carignani@univag.edu.br**Caio Cesar Tomaz de Oliveira**Professor Mestre, UNEMAT, Brasil.
Caio.cesar@unemat.br

Submissão: 10/01/2025

Aceite: 20/04/2025

CARIGNANI, Gisele; OLIVEIRA , Caio Cesar Tomaz de. A morfologia urbana de Ourinhos: Explorando a expansão da cidade pela perspectiva da Escola Inglesa. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, [S. I.], v. 13, n. 89, 2025. DOI: [10.17271/23188472138920256169](https://doi.org/10.17271/23188472138920256169). Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/6169. Licença de Atribuição CC BY do Creative Commons <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

A morfologia urbana de Ourinhos: explorando a expansão da cidade pela perspectiva da Escola Inglesa

RESUMO

Objetivo - Analisar a formação de núcleos urbanos em função da implantação da ferrovia Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), com ênfase na cidade de Ourinhos, e investigar a influência das rodovias na expansão urbana e nas configurações morfológicas.

Metodologia - Adotou-se a abordagem da Escola Inglesa de Morfologia Urbana (Conzeniana), com critérios como inserção topográfica, interação com a rede hidrográfica, legibilidade formal do contorno, hierarquização do sistema viário e relação entre áreas urbanas e rurais. Foram elaborados mapas de expansão urbana para representação gráfica dos dados.

Originalidade/relevância - O estudo preenche uma lacuna teórica ao explorar a dinâmica urbana de Ourinhos sob a perspectiva morfológica, destacando o papel da ferrovia e das rodovias na configuração socioespacial, tema de relevância para a história urbana e o planejamento regional.

Resultados - A EFS foi fundamental na criação de cidades no oeste paulista entre 1860 e 1930, com Ourinhos emergendo como caso emblemático devido à sua posição geográfica e ao impulso do café. Identificaram-se duas fases de crescimento: a primeira (1908-1940) ligada à ferrovia e ao café, e a segunda (pós-1950) marcada pela modernização e expansão populacional. A ferrovia fragmentou a estrutura urbana, perpetuando divisões socioeconômicas.

Contribuições teóricas/metodológicas - A aplicação da metodologia Conzeniana permitiu uma análise sistemática da morfologia urbana, oferecendo um modelo para estudos similares em cidades de origem ferroviária.

Contribuições sociais e ambientais - Os achados destacam a necessidade de políticas urbanas que integrem áreas historicamente segregadas, além de subsidiar reflexões sobre o impacto de infraestruturas de transporte no desenvolvimento sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia urbana. Ferrovias. Ourinhos. Expansão urbana. Escola Conzeniana.

The urban morphology of Ourinhos: exploring the city's expansion from the perspective of the English School

ABSTRACT

Objective – To analyze the formation of urban centers resulting from the implementation of the Sorocabana Railway (EFS), with a focus on the city of Ourinhos, and to investigate the influence of highways on urban expansion and morphological configurations.

Methodology – The study adopted the English School of Urban Morphology (Conzenian) approach, considering criteria such as topographic insertion, interaction with the hydrographic network, formal contour legibility, road system hierarchy, and the relationship between urban and rural areas. Urban expansion maps were created for graphical representation.

Originality/Relevance – The study addresses a theoretical gap by examining the urban dynamics of Ourinhos from a morphological perspective, highlighting the role of railways and highways in socio-spatial configurations—an issue relevant to urban history and regional planning.

Results – The EFS played a vital role in the creation of cities in western São Paulo between 1860 and 1930, with Ourinhos emerging as a key case due to its geographic position and the influence of coffee production. Two growth phases were identified: the first (1908–1940) linked to the railway and coffee, and the second (post-1950) marked by modernization and population expansion. The railway fragmented the urban structure, perpetuating socioeconomic divisions.

Theoretical/Methodological Contributions – The application of the Conzenian methodology enabled a systematic analysis of urban morphology, providing a model for similar studies in railway-origin cities.

Social and Environmental Contributions – The findings emphasize the need for urban policies that integrate historically segregated areas and support discussions on the impact of transportation infrastructure on sustainable development.

KEYWORDS: Urban morphology. Railways. Ourinhos. Urban expansion. Conzenian School.

La morfología urbana de Ourinhos: explorando la expansión de la ciudad desde la perspectiva de la Escuela Inglesa

RESUMEN

Objetivo – Analizar la formación de núcleos urbanos en función de la implantación del ferrocarril Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), con enfoque en la ciudad de Ourinhos, e investigar la influencia de las carreteras en la expansión urbana y las configuraciones morfológicas.

Metodología – Se adoptó el enfoque de la Escuela Inglesa de Morfología Urbana (Conzeniana), considerando criterios como inserción topográfica, interacción con la red hidrográfica, legibilidad formal del contorno, jerarquización del sistema vial y relación entre áreas urbanas y rurales. Se elaboraron mapas de expansión urbana para representación gráfica.

Originalidad/relevancia – El estudio aborda un vacío teórico al explorar la dinámica urbana de Ourinhos desde una perspectiva morfológica, destacando el papel del ferrocarril y las carreteras en la configuración socioespacial, tema relevante para la historia urbana y la planificación regional.

Resultados – El EFS fue fundamental en la creación de ciudades en el oeste paulista entre 1860 y 1930, destacándose Ourinhos por su posición geográfica y el impulso del café. Se identificaron dos fases de crecimiento: la primera (1908–1940) vinculada al ferrocarril y al café, y la segunda (a partir de 1950) marcada por la modernización y expansión poblacional. El ferrocarril fragmentó la estructura urbana, perpetuando divisiones socioeconómicas.

Contribuciones teóricas/metodológicas – La aplicación de la metodología Conzeniana permitió un análisis sistemático de la morfología urbana, ofreciendo un modelo para estudios similares en ciudades de origen ferroviario.

Contribuciones sociales y ambientales – Los hallazgos resaltan la necesidad de políticas urbanas que integren áreas históricamente segregadas, además de fundamentar reflexiones sobre el impacto de infraestructuras de transporte en el desarrollo sostenible.

PALABRAS CLAVE: Morfología urbana. Ferrocarriles. Ourinhos. Expansión urbana. Escuela Conzeniana.

RESUMO GRÁFICO



1 INTRODUÇÃO

Até meados do século XIX, a configuração do sistema de transportes no território brasileiro apresentava uma predominância quase absoluta da navegação marítima e fluvial, resultante de condicionantes físicos e geográficos. Conforme evidenciado por estudos recentes em geografia humana (LIMA, 2021; CARDOSO & TEIXEIRA, 2022), a combinação entre a extensão territorial do país, a complexidade da topografia e a presença de vegetação densa atuava como barreira estrutural à implementação de infraestruturas terrestres de transporte, consolidando os cursos d'água como os principais vetores de integração espacial.

Nesse contexto, análises baseadas em Sistemas de Informação Geográfica (SIG) históricos, como as realizadas por Silva et al. (2023), indicam que os rios desempenham funções que extrapolavam a mera logística de mobilidade, constituindo-se como eixos estruturantes do ordenamento territorial, em torno dos quais se organizaram os primeiros núcleos urbanos coloniais.

A transição para o modelo ferroviário, conforme demonstrado por Oliveira e Santos (2022) por meio de análise de séries históricas quantitativas, ocorreu de forma paralela à consolidação do complexo cafeeiro enquanto principal motor da economia nacional. Esse fenômeno, definido por Martins (2023) como “revolução logística do café”, demandava sistemas de transporte com maior capacidade de escoamento e confiabilidade operacional — atributos mais adequadamente atendidos pela infraestrutura ferroviária em comparação ao transporte fluvial.

Evidências oriundas da arqueologia industrial corroboram que a malha ferroviária paulista, com destaque para a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), foi concebida com base em parâmetros técnicos avançados para o período, incorporando soluções de engenharia voltadas à racionalização dos traçados e à minimização de custos operacionais (GONÇALVES, 2023, p. 34).

A interdependência entre a expansão ferroviária e a dinâmica de urbanização do Oeste Paulista tem sido reavaliada a partir de novas abordagens teóricas e metodológicas. Estudos recentes (SOUZA et al., 2023), utilizando análise espacial quantitativa, demonstram que aproximadamente 87% dos núcleos urbanos fundados entre 1870 e 1930 situavam-se em um raio de até 2 km das estações ferroviárias, configurando um padrão de urbanização centrípeto em torno desses equipamentos e reproduzindo, em escala regional, a hierarquia da rede ferroviária.

Ghirardello (2002) destaca que a presença da ferrovia não apenas impulsionou o crescimento econômico, mas também orientou a morfologia urbana das cidades surgidas nesse contexto. As estações passaram a funcionar como polos estruturantes do espaço urbano, ao redor dos quais se organizavam logradouros públicos, edifícios institucionais e áreas comerciais. Frequentemente, o traçado urbano refletia a orientação das linhas férreas, influenciando a expansão urbana e a distribuição espacial de usos residenciais e comerciais.

Adicionalmente, o sistema ferroviário promoveu a articulação das cidades do oeste paulista com outras regiões do estado e do país, intensificando os fluxos econômicos, sociais e culturais. Nesse sentido, a ferrovia não apenas moldou a estrutura física das cidades, mas também funcionou como vetor de modernização e indução ao crescimento urbano regional.

A morfologia urbana, enquanto campo de investigação, dedica-se ao estudo das formas e estruturas constituintes do ambiente construído, considerando não apenas a organização física dos elementos urbanos — tais como vias, edificações, praças e bairros — mas também as dinâmicas socioeconômicas, culturais e políticas que condicionam sua configuração e transformação. Como destaca Moudon (1986, p. 15), a análise morfológica permite identificar padrões de crescimento e reorganização espacial, bem como os princípios estruturantes que informam tais processos.

Nas últimas décadas, o campo da morfologia urbana tem incorporado avanços metodológicos e tecnológicos significativos. Zhang e Chen (2023), em estudo comparativo de cidades globais, demonstram que abordagens contemporâneas integram a análise de redes complexas (para aferição da conectividade urbana), o uso de inteligência artificial no processamento de imagens urbanas e a modelagem espaço-temporal em 3D (voltada à reconstrução de transformações históricas).

Contribuições recentes, como as de Batty (2022), introduzem metodologias inovadoras baseadas em estruturas pré-definidas de análise morfológica quantitativa, capazes de mensurar parâmetros como densidade de conexões viárias, grau de mixidade de usos do solo e índices de fragmentação urbana. Aplicações dessas metodologias ao contexto brasileiro, como demonstrado por Ribeiro et al. (2023), indicam que as cidades ferroviárias paulistas apresentam maior regularidade geométrica em seus traçados, maior integração espacial (mensurada pela sintaxe espacial) e padrões mais nítidos de centralidade funcional.

A autora ainda destaca que, com base nos pressupostos da Escola Inglesa de Morfologia Urbana, foi possível desenvolver um conjunto de critérios analíticos voltados à interpretação da forma urbana. Dentre esses critérios, destacam-se: a articulação entre a malha urbana e a topografia; a integração com a rede hidrográfica; a coerência da composição projetual; a hierarquização da estrutura viária; a legibilidade do traçado ortogonal; e a interface formal entre áreas urbanas e rurais. A aplicação sistemática desses elementos fornece subsídios analíticos robustos para a formulação de políticas urbanas mais eficazes, voltadas à promoção de um desenvolvimento territorial sustentável e ordenado.

2 OBJETIVOS

Este estudo tem como objetivo analisar os processos de formação dos núcleos urbanos condicionados pela implantação da malha ferroviária, com ênfase na cidade de Ourinhos. Busca-se, adicionalmente, compreender o papel desempenhado pela inserção das rodovias no perímetro urbano e os efeitos resultantes sobre a expansão da cidade em direção ao setor norte, evidenciando a indução de novos vetores de crescimento e a configuração de distintas morfologias urbanas. A investigação permite examinar como a interação entre infraestrutura ferroviária e rodoviária influenciou decisivamente o desenvolvimento urbano, orientando dinâmicas de expansão espacial e promovendo transformações significativas no tecido urbano de Ourinhos ao longo do tempo.

3 METODOLOGIA

Partindo de uma abordagem morfológica processual, a pesquisa busca compreender como a implantação da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) no início do século XX atuou como elemento gerador do núcleo urbano original, estabelecendo os primeiros vetores de crescimento da cidade. A análise integra fontes históricas diversas, incluindo cartografia digitalizada do período 1908-1930, registros patrimoniais ferroviários e séries censitárias desagregadas, permitindo reconstituir com precisão os padrões iniciais de ocupação do território. Num segundo momento, o estudo focaliza a transformação dos padrões de crescimento urbano decorrentes da inserção do sistema rodoviário a partir das décadas de 1950-1970. Por meio de técnicas de análise espacial, como o uso do SIG e fotogrametria histórica, examina-se como as novas vias de transporte reorientaram os vetores de expansão da cidade, particularmente no sentido norte, e influenciaram a reconfiguração dos usos do solo.

A fundamentação teórica do trabalho apoia-se no referencial da Escola Inglesa de Morfologia Urbana, conforme desenvolvido por Whitehand (2021), articulado com abordagens recentes de análise de redes urbanas (Batty, 2022) e morfologia quantitativa (Ribeiro et al., 2023). Essa perspectiva integrada permite não apenas reconstituir os processos históricos de formação urbana, mas também identificar padrões morfológicos específicos decorrentes da interação entre sistemas de transporte distintos.

A elaboração dos mapas de expansão urbana de Ourinhos no QGIS partiu da compilação sistemática de fontes cartográficas históricas mantidas pelo Arquivo Público do Estado de São Paulo e pela Prefeitura Municipal. O processo iniciou-se com a digitalização e georreferenciamento de plantas cadastrais da década de 1930, utilizando como pontos de controle elementos urbanos permanentes como a estação ferroviária e a igreja matriz, com ajuste para o sistema de coordenadas SIRGAS 2000. Estes mapas pioneiros revelam o núcleo urbano embrionário, caracterizado por uma malha viária ortogonal concentrada num raio de 500 metros da estação, padrão típico das cidades ferroviárias paulistas.

Para cada década subsequente, até os dias atuais, foram processados conjuntos específicos de documentos: fotografias aéreas do projeto aerofotogramétrico de 1954, plantas de loteamentos aprovados nos anos 1960-70, e o atlas digital urbano contemporâneo. No QGIS versão 3.28, estas fontes foram convertidas em camadas vetoriais temporais, permitindo analisar a transição do padrão linear ferroviário para a expansão radial induzida pelas rodovias SP-270 e SP-327 a partir dos anos 1950.

A análise morfológica comparativa revelou três fases distintas na configuração urbana. A primeira fase (1930-50) apresenta alto alongamento (índice de forma $\geq 2,5$) ao longo do eixo ferroviário. A segunda fase (1960-90) mostra padrão radial concêntrico (índice 1,8-2,2) com setores de crescimento orientados pelas rodovias. Já a fase contemporânea (pós-2000) evidencia processos de fragmentação urbana (índice $> 3,0$) e surgimento de múltiplas centralidades. Estes padrões foram validados através de triangulação com fontes complementares: registros de licenças de construção, leitura de material acadêmico e confronto com fotografias históricas, garantindo a robustez dos resultados.

A metodologia desenvolvida permitiu não apenas mapear a expansão física da cidade, mas compreender como o sistema de transporte imprimiu características específicas na

morfologia urbana. Os mapas temporais produzidos revelam com clareza a transição de uma cidade ferroviária compacta para uma configuração urbana policêntrica e dispersa, oferecendo subsídios valiosos para o campo da morfologia urbana.

4 RESULTADOS

O processo de urbanização na região oeste do estado de São Paulo constitui-se como fenômeno indissociável da implantação da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), cuja construção iniciou-se em 1905 no atual município de Bauru. Conforme demonstra Ghirardello (2002, p. 60), a malha urbana regional emergiu predominantemente a partir de patrimônios fundiários instituídos por agentes especuladores ou empresas colonizadoras, cuja localização estratégica obedece estritamente à lógica do traçado ferroviário e à disposição das estações. Este padrão de ocupação espacial revela a natureza simbiótica entre infraestrutura de transportes e organização territorial no contexto da expansão cafeeira.

O processo de ocupação do território atravessado pela EFS remonta à década de 1860, quando os primeiros núcleos populacionais se estabeleceram em pequenos aglomerados situados nas áreas topograficamente mais baixas da região. Como assinala Silva (2003, p. 149), esse vasto território - com dimensões aproximadas de 10 por 25 léguas - encontrava-se sob o domínio quase exclusivo de José Theodoro da Silva, notório posseiro originário de Pouso Alegre (MG) que se apossou dessas terras após fixar-se em Botucatu em 1856. A análise documental revela que este personagem histórico desempenhou papel central na fundação da vila de São José dos Campos Novos do Paranapanema, a qual, conforme Silva (2003) demonstra, assumiu durante décadas a função estratégica de cidade "boca-de-sertão", atuando como base avançada para a conquista e ocupação do território interiorano.

O parcelamento do vasto latifúndio originalmente controlado por José Theodoro da Silva, realizado posteriormente por seus herdeiros em grandes glebas, criou as condições fundiárias necessárias para o desenvolvimento urbano posterior. Como observado na pesquisa, a maioria dos núcleos urbanos surgidos ao longo do traçado da EFS foi planejada e gerida por empresas imobiliárias ou de colonização, configurando um padrão distinto de urbanização empresarial (SILVA, 1988, p. 151).

A construção da EFS, iniciada em 1905, destacou-se por seu ritmo acelerado quando comparada a outras ferrovias da fronteira agrícola paulista. Os dados cronológicos são reveladores: em 1919 a linha já alcançava Presidente Prudente, atingindo as margens do rio Paraná em Presidente Epitácio em 1922 (SILVA, 1988, p. 151). Embora o café tenha funcionado como vetor econômico primordial para a ocupação regional, a análise demonstra que o processo de urbanização propriamente dito desenvolveu-se em estreita correlação com a expansão ferroviária.

Como sintetiza Silva (2003, p. 151), "O apogeu da fundação de cidades se dá em um intervalo de tempo que compreende 1910 até 1930, coincidindo com o período de inserção da ferrovia sertão adentro. Neste período foram criados cerca de 21 patrimônios na região". Este

dado quantitativo evidencia o papel catalisador da infraestrutura ferroviária na organização do espaço regional.

4.1 Morfologia Urbana Contemporânea: Interfaces Teóricas, Ferramentas Digitais e Desafios Socioambientais

Morfologia urbana, enquanto campo interdisciplinar consolidado, tem passado por expressivas transformações conceituais e metodológicas nas últimas décadas, incorporando contribuições da geografia, do urbanismo e da arquitetura. Estudos como os de Oliveira (2021) e Moudon (1997) reforçam a centralidade da análise histórica e tipológica para a compreensão da estrutura urbana, evidenciando como processos socioespaciais modelam a forma das cidades. Paralelamente, a abordagem configuracional, fundamentada na Space Syntax Theory (HILLIER; HANSON, 1984), tem ganhado destaque ao estabelecer conexões entre redes viárias, usos do solo e dinâmicas sociais.

Nesse panorama, trabalhos como os de Kropf (2017) ampliam o escopo metodológico da análise morfológica ao integrar técnicas quantitativas e qualitativas, com o suporte de ferramentas como os Sistemas de Informação Geográfica (SIG) e a modelagem 3D. Tais abordagens possibilitam uma leitura mais precisa de padrões de crescimento urbano, processos de densificação e fragmentação espacial. Simultaneamente, a perspectiva do “urbanismo adaptativo” destaca a relevância de estratégias projetuais resilientes frente às transformações socioeconômicas e ambientais.

A interface entre morfologia urbana e sustentabilidade tem sido amplamente debatida, com autores como Jabareen (2006) propondo a incorporação de princípios de resiliência, eficiência energética e justiça espacial no desenho urbano. A disposição de quadras, lotes e edificações impacta diretamente parâmetros como mobilidade urbana, ventilação natural, microclima e qualidade de vida. Diversos estudos demonstram como a compactação espacial e a diversidade tipológica podem mitigar impactos ambientais e favorecer padrões urbanos mais sustentáveis.

Com o advento das chamadas cidades inteligentes, a morfologia urbana passa a ser reinterpretada à luz de tecnologias emergentes, como os “digital twins” e a análise de big data (BATTY, 2018). Tais inovações viabilizam a simulação de cenários futuros e a avaliação antecipada de intervenções urbanas. No entanto, autores como Sennett (2018) alertam para os riscos de um tecnicismo reducionista, argumentando em favor de abordagens mais humanistas e culturalmente sensíveis à complexidade das formas urbanas e uma menor dependência das tecnologias digitais.

A produção recente evidencia a necessidade de sínteses teórico-metodológicas que articulem escolas clássicas – como a tradição inglesa representada por Conzen (1964) – com ferramentas digitais e desafios contemporâneos. A convergência entre estudos morfológicos, políticas públicas e participação cidadã, conforme propõe Godoy e Benini (2024), aponta para caminhos promissores em direção a cidades mais inclusivas, resilientes e adaptáveis, reafirmando o papel estruturante da forma urbana nos processos de planejamento e gestão territorial.

A expansão periférica das cidades contemporâneas têm reconfigurado seus padrões morfológicos, exigindo novas abordagens analíticas. Caldeira (2017) observa que os processos de urbanização periférica no Sul Global são caracterizados por fragmentação espacial, autoconstrução e infraestrutura deficitária, o que contrasta com os paradigmas formais do planejamento moderno. Nesse contexto, a teoria da “urbanização planetária” desafia entraves tradicionais como centro-periferia, propondo uma leitura contínua e fluida das transformações territoriais.

O avanço de tecnologias como aprendizado de máquina e sensoriamento remoto tem revolucionado a análise morfológica urbana, permitindo a identificação de padrões espaciais em alta resolução. Pesquisas como as de Batty (2022) aplicam redes neurais à classificação tipológica em larga escala, enquanto Silva e Pinho (2020) utilizam algoritmos de clusterização para segmentar estruturas viárias. Esses métodos quantitativos complementam abordagens tradicionais, como a cartografia morfológica, embora levantem críticas quanto à possível perda de nuances socioculturais nas análises excessivamente baseadas em dados.

As mudanças climáticas impõem novas exigências à configuração urbana. Em cidades costeiras, por exemplo, a morfologia urbana vem sendo reavaliada frente aos riscos de inundação, com propostas como o “sponge urbanism” (YU, 2022), que propõe tecidos urbanos permeáveis inspirados em processos hidrológicos naturais. Essa abordagem eco-morfológica converge com os princípios do “urbanismo bioclimático”, que associa forma urbana, ventilação cruzada e eficiência térmica.

Novas correntes teóricas vêm questionando o eurocentrismo predominante nas leituras morfológicas. Watson (2022), ao analisar cidades africanas sob epistemologias locais, propõe a valorização de saberes contextuais e práticas espaciais não ocidentais. A noção de “morfológicas híbridas” busca representar a coexistência de padrões formais e informais, enquanto os frameworks decoloniais de Francisco e Manzato (2023) desafiam categorias analíticas universalistas. O diálogo com a antropologia urbana e com a ecologia política amplia o escopo disciplinar da morfologia urbana, sugerindo uma abordagem menos normativa, mais situada e comprometida com as múltiplas realidades socioespaciais.

4.2 Algumas referências do traçado urbano das cidades em função da ferrovia

O traçado urbano predominante nas cidades surgidas em decorrência da expansão ferroviária no Brasil seguiu, em grande medida, o modelo ortogonal, com uma praça central atuando como elemento estruturante. Essa tipologia urbanística remonta ao período colonial, tendo sido amplamente difundida, especialmente em núcleos urbanos fronteiriços do século XIX, frequentemente associados a fundações religiosas. Com o avanço da ocupação territorial e o crescente interesse na abertura de loteamentos urbanos e rurais em regiões de fronteira, a prática urbanística consolidada e a expertise acumulada por técnicos e engenheiros facilitaram a replicação sistemática desse modelo.

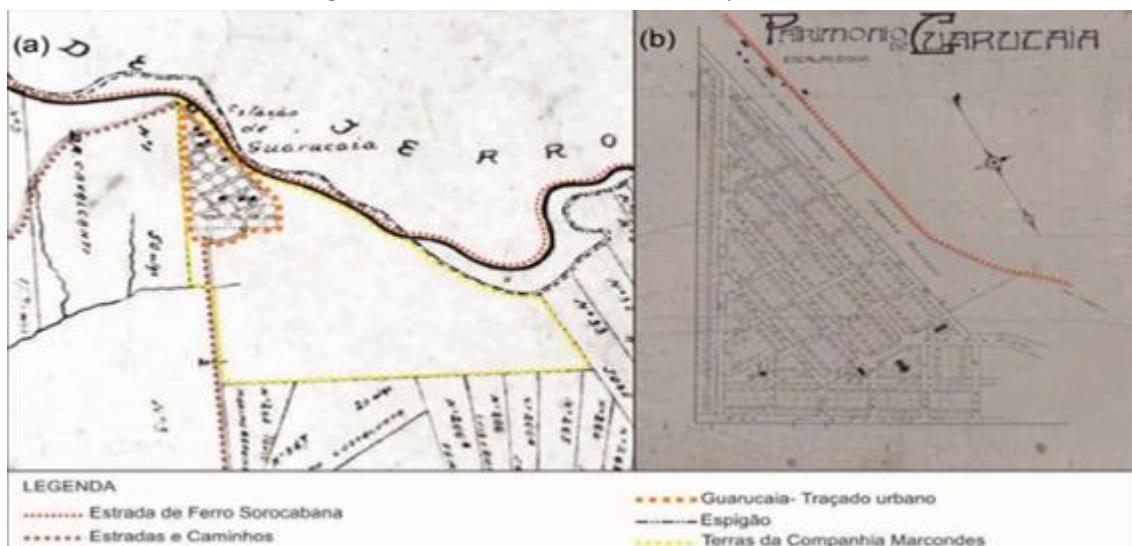
Os novos núcleos urbanos incorporaram elementos tradicionais do desenho urbano, ao mesmo tempo em que adotavam soluções previamente testadas em outras localidades do estado de São Paulo. Contudo, é possível identificar exceções pontuais, nas quais se buscaram

composições urbanísticas mais elaboradas e metodologicamente estruturadas. Apesar disso, foram raros os casos em que a ferrovia foi integralmente integrada ao tecido urbano de forma coesa e funcional (SILVA, 2003, p. 156).

Conforme argumenta Ghirardello (2002, p. 61), as empresas responsáveis pelo planejamento urbano priorizavam modelos de traçado que otimizam a execução e minimizam custos operacionais, visando à maximização do retorno financeiro. Nesse contexto, a adoção do traçado ortogonal consolidou-se como uma escolha recorrente, devido à sua simplicidade e previsibilidade. Muitas vezes, os urbanistas tinham conhecimento prévio da localização planejada da estação ferroviária, o que permitia a elaboração do arruamento em conformidade com o eixo da linha férrea. Entretanto, nas cidades projetadas por companhias imobiliárias, a influência da ferrovia sobre a estrutura urbana foi menos pronunciada em comparação a outros contextos, evidenciando uma abordagem distinta na relação entre infraestrutura e urbanização.

De modo geral, as cidades da região oeste paulista apresentaram reduzida diversidade em seus desenhos urbanos. Como observa Silva (2003, p. 155), a base dos traçados era majoritariamente ortogonal, com variações pontuais, tais como o alargamento de vias principais ou a inserção de praças centrais que fugiam aos padrões convencionais. Apesar dessas adaptações, predominava uma homogeneidade significativa entre esses núcleos urbanos, tanto no que diz respeito à regularidade dos traçados quanto à presença de elementos arquitetônicos vinculados à infraestrutura ferroviária industrial. Essa padronização configurou uma paisagem urbana marcada pela repetição de soluções urbanísticas, refletindo as dinâmicas econômicas e técnicas da época (Figura 1).

Figura 1 – Modelo urbanístico das cidades paulistanas



Fonte: Acervo Patrimonial do Estado de São Paulo (1945).

Essa análise demonstra que, embora houvesse espaço para inovações pontuais, o pragmatismo econômico e a eficiência operacional prevaleceram, resultando em uma morfologia urbana caracterizada pela regularidade e funcionalidade. Tais aspectos reforçam a importância de se considerar as condições históricas e socioeconômicas no estudo do desenvolvimento urbano associado à expansão ferroviária no Brasil.

A opção pelo traçado ortogonal apresentava-se como a mais prática e viável, pois demandava pouca movimentação de terra e obras de terraplanagem e a fácil demarcação das ruas e quadras. Este traçado ajuda na estipulação do valor dos 34 terrenos, visto que todos tinham o mesmo tamanho e o preço variava somente em função da localização, e, à vista disso, auxiliava a venda e o retorno do investimento feito. Ademais, tal traçado facilitava futuras expansões urbanas, pois o empreendedor apenas precisava expandir indefinidamente o traçado original (Ghirardello, 2002, p. 61).

4.3 A cidade de Ourinhos e a EFS como elemento formador

Dentre as cidades que emergiram no contexto da expansão ferroviária no Brasil, Ourinhos destaca-se como um caso emblemático, cuja formação e desenvolvimento estão intrinsecamente vinculados à dinâmica do binômio café-ferrovia e à sua estratégica localização geográfica. Situada em uma posição intermediária entre o extremo oeste paulista – especificamente a região de Presidente Prudente – e o Norte do Paraná, então em fase inicial de colonização, Ourinhos assumiu o papel de eixo articulador entre essas duas regiões em processo de ocupação (Boscariol, 2006, p. 34). A implantação da infraestrutura ferroviária não apenas consolidou sua função logística, mas também estruturou seu espaço urbano e econômico em moldes característicos do período.

Em 1908, foi inaugurada a estação ferroviária de Ourinho – então um distrito pertencente ao município de Salto Grande –, integrante da rede da Sorocabana Railway Company, administrada pelo grupo estrangeiro Farquhar-Lègru. A construção da estação, iniciada em 1905, atraiu um contingente de trabalhadores que formaram o embrião do núcleo urbano. A consolidação da ferrovia é reconhecida como o marco fundador do município, exercendo influência decisiva em seu desenvolvimento ao longo das primeiras quatro décadas do século XX (Alves, 1999).

Antes da chegada da ferrovia, o fluxo migratório para a região do rio Paranapanema era esparso e descontínuo, composto majoritariamente por mineiros em busca de terras férteis no Oeste Paulista (Monbeig, 1984). Contudo, a implantação do transporte ferroviário permitiu, pela primeira vez, um movimento migratório constante e organizado. Os imigrantes, muitos dos quais ingressavam no país pelo porto de Santos, utilizavam a rede ferroviária para se dispersar pelo interior, direcionando-se sobretudo para áreas de fronteira agrícola em expansão. Esse fluxo foi determinante para a rápida consolidação demográfica e econômica de Ourinhos, culminando em sua emancipação política em 1918, quando o distrito, então com aproximadamente mil habitantes no núcleo urbano, separou-se de Salto Grande (Alves, 1999).

Apesar do caráter urbano precocemente desenvolvido em Ourinhos - em contraste com outras cidades da região -, sua dinâmica socioeconômica permaneceu subordinada à atividade agrícola, particularmente ao cultivo do café durante o período inicial (1908-1940).

Este ciclo foi marcado por três processos interrelacionados que moldaram o desenvolvimento local: em primeiro lugar, a inserção na economia cafeeira através da chegada do café e da ferrovia, que posicionou Ourinhos no terceiro ciclo de expansão cafeeira, consolidando sua função como polo distribuidor de mercadorias e articulador regional no contexto econômico estadual e nacional; em segundo lugar, seu papel como núcleo receptore

redistribuidor de mão de obra, atraindo e direcionando fluxos migratórios para outras regiões de fronteira; e por fim, o surgimento de atividades econômicas complementares à agricultura, voltadas para atender às demandas logísticas e comerciais geradas pelo intenso movimento de pessoas e mercadorias (Rosaneli, 2009).

Essa tríade de fatores demonstra como a urbanização inicial de Ourinhos esteve intrinsecamente vinculada à economia agroexportadora, mesmo apresentando características urbanas mais desenvolvidas que seus vizinhos regionais.

A partir da década de 1950, o processo de urbanização em Ourinhos assumiu novas características, transcendendo o mero crescimento populacional. A modernização da infraestrutura urbana e a diversificação econômica impulsionaram uma expansão espacial acelerada, com a população praticamente dobrando entre as décadas de 1950 e 1960. Esse crescimento manteve-se constante ao longo da segunda metade do século XX, refletindo a transição de uma economia agro-dependente para um perfil urbano mais complexo e diversificado.

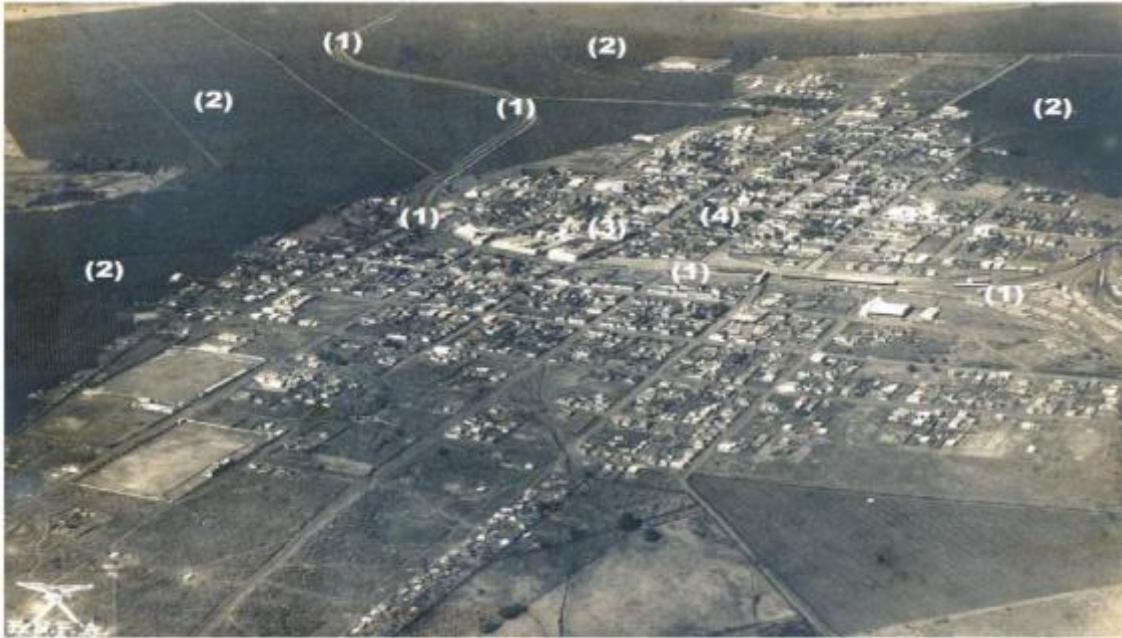
O caso de Ourinhos ilustra de forma paradigmática como a interação entre fatores geográficos, econômicos e infraestruturais moldou o desenvolvimento urbano no interior paulista. A ferrovia não apenas viabilizou a integração regional, mas também estruturou a morfologia e a economia da cidade, consolidando-a como um nó logístico e um polo de atração populacional.

4.4 Arranjo espacial das atividades urbanas de Ourinhos

Conforme demonstra Silva (2003, p. 158), os núcleos urbanos do oeste paulista apresentavam duas origens distintas em seu processo formativo: poderiam ser resultantes de projetos elaborados por empresas especializadas em colonização ou surgir de iniciativas empreendedoras sem um traçado urbanístico pré-definido. A análise da configuração urbana de Ourinhos, corroborada pela documentação histórica disponível, evidencia que seu desenvolvimento seguiu o segundo modelo, caracterizando-se por um crescimento orgânico e não planejado.

O tecido urbano de Ourinhos apresenta uma clara dicotomia espacial, com o núcleo principal dividido em duas áreas distintas - norte e sul - pela linha férrea que corta a cidade. Esta fragmentação física refletiu-se na organização socioeconômica do espaço urbano, conforme aponta Boscariol (2006, p. 115). Já na década de 1940, quando a cidade contava com aproximadamente 10 mil habitantes (65% dos quais residiam na área urbana), observava-se uma nítida segregação espacial: as camadas sociais mais abastadas concentravam-se predominantemente na região sul, enquanto a população de menor poder aquisitivo ocupava majoritariamente a área norte (Figura 2).

Figura 2 – Divisão da cidade de Ourinhos



Fonte: Acervo Patrimonial do Estado de São Paulo (1945).

A análise da Figura 2 permite identificar quatro elementos estruturantes fundamentais na conformação urbana de Ourinhos. Em primeiro lugar (1), a ferrovia emerge como elemento organizador do espaço urbano, não apenas enquanto infraestrutura de transporte, mas como fator determinante na configuração morfológica da cidade e na dinâmica de seu desenvolvimento. Em segundo plano (2), as extensas plantações de café que circundavam o perímetro urbano reforçavam visualmente a primazia da atividade cafeeira na economia local.

Dois edifícios de grande porte (3 e 4) destacam-se na paisagem urbana, funcionando como armazéns para o escoamento da produção agrícola e distribuição de mercadorias. Esta infraestrutura logística era essencial para a integração de Ourinhos nos circuitos e econômicos regionais e nacionais. A análise comparativa das áreas norte e sul revela ainda diferenças significativas na tipologia edificada: enquanto a região sul apresentava maior homogeneidade construtiva, a área norte exibia maior diversidade de padrões arquitetônicos, com predomínio de edificações de médio e pequeno porte intercaladas com estruturas maiores.

Estas características urbanísticas não apenas documentam as atividades econômicas predominantes no período, mas também revelam os primórdios das disparidades socioespaciais que marcaram o desenvolvimento posterior da cidade. A ferrovia, enquanto elemento estruturador, atuou simultaneamente como fator de integração regional e como barreira física que cristalizou diferenças sociais no espaço urbano. Este fenômeno exemplifica como as infraestruturas de transporte podem exercer influência multifacetada no desenvolvimento urbano, moldando não apenas a forma da cidade, mas também suas dinâmicas sociais e econômicas.

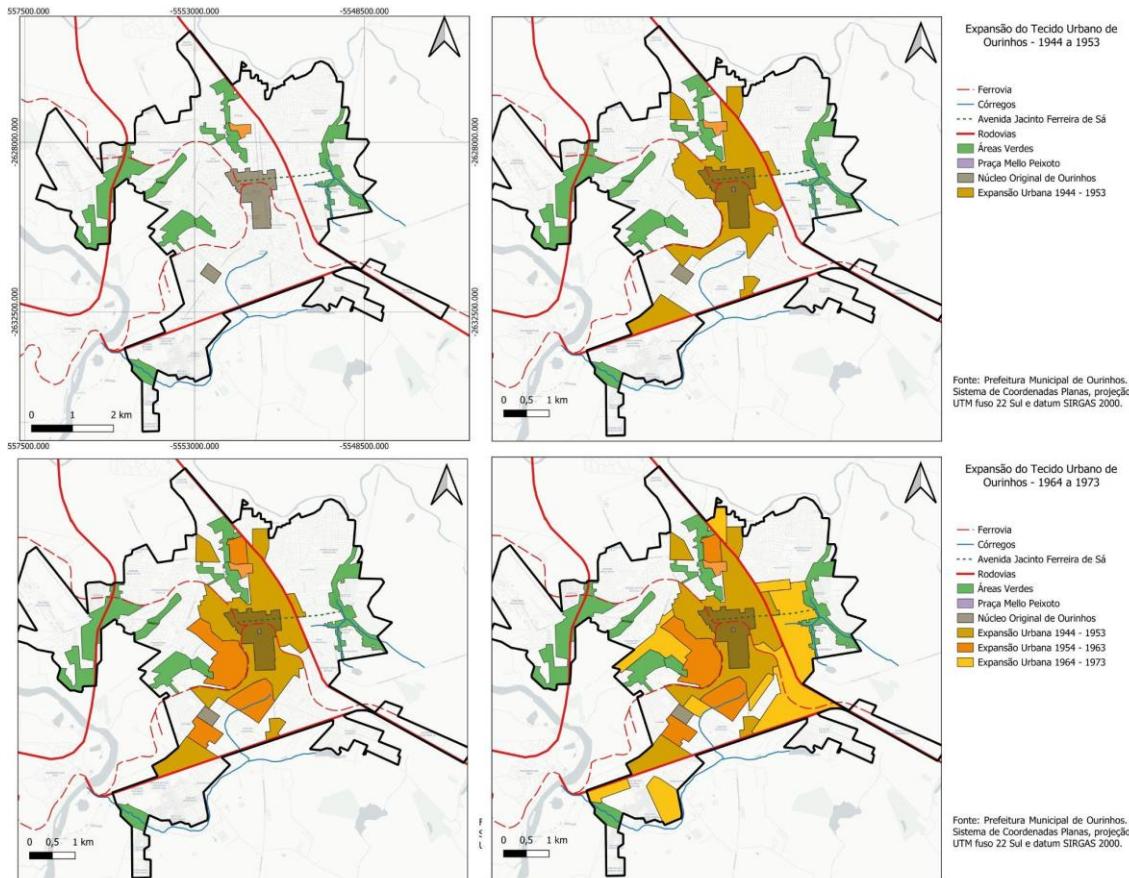
4.5 Crescimento urbano em Ourinhos: dispersão e rupturas

O processo de ocupação diferencial do espaço urbano em Ourinhos apresenta claros indícios de segregação socioespacial desde seus primórdios, conforme evidenciam os padrões de distribuição das moradias dos funcionários ferroviários. A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) estabeleceu uma divisão espacial explícita, alocando os trabalhadores braçais e menos qualificados na região norte, enquanto os funcionários administrativos e técnicos especializados foram alocados na região sul (Boscariol, 2006, p. 54). Esta prática constitui o primeiro registro documentado de estratificação espacial intencional na cidade, criando um precedente que moldaria profundamente a estrutura urbana posterior.

O fenômeno de segregação intensificou-se progressivamente com o crescimento demográfico, consolidando um padrão espacial onde as camadas sociais mais abastadas ocupavam preferencialmente a região sul, enquanto as populações de menor poder aquisitivo concentravam-se na área norte. Esta divisão socioespacial tornou-se tão marcante que, conforme relatos históricos, muitos moradores da região sul declaravam desconhecer completamente as construções e dinâmicas da área norte, nunca tendo sequer necessidade de transportar a linha férrea para suas atividades cotidianas. Tal situação ilustra com clareza o grau de fragmentação social produzido por este modelo de ocupação diferencial do espaço.

A análise deste processo revela três aspectos fundamentais: primeiro, a ação deliberada da empresa ferroviária enquanto agente estruturador das relações espaciais; segundo, a internalização progressiva desta divisão pela população, que passou a reproduzi-la espontaneamente; e terceiro, a cristalização de barreiras simbólicas e materiais entre as duas áreas. Esta configuração espacial reflete não apenas diferenças econômicas, mas também a construção de distintas identidades territoriais que perduram até o presente (Figura 3).

Figura 3 – Mapas de expansão urbana de Ourinhos entre a década de 1930 a 1973



Fonte: Arquivo pessoal (2025).

O caso de Ourinhos exemplifica como as infraestruturas de transporte, para além de sua função técnica, atuam como poderosos instrumentos de organização social do espaço, capazes de estabelecer e perpetuar hierarquias espaciais. A linha férrea, neste contexto, transcende sua função de eixo de circulação para tornar-se uma fronteira simbólica entre distintos estratos sociais, demonstrando a intrincada relação entre mobilidade, poder e apropriação do espaço urbano.

O núcleo original de Ourinhos apresentava um traçado geométrico retilíneo, estrategicamente concebido para transmitir aos investidores a imagem de uma cidade planejada e organizada. No entanto, essa escolha urbanística mostrou-se pouco adequada à topografia acidentada da região, dificultando o escoamento das águas pluviais e revelando uma dissonância entre o planejamento e as condições naturais do terreno.

Com o avanço da segregação socioespacial, a região comercial central passou por um processo de especialização, reduzindo a necessidade de deslocamento dos seus moradores para outras áreas. Esse fenômeno contribuiu para o desconhecimento da região norte por parte dos habitantes do centro, limitando a interação entre as duas áreas.

As demandas sociais distintas geradas por essas regiões resultaram em um crescimento diferenciado do centro urbano. O comércio concentrou-se em torno da Praça Mello Peixoto, a mais importante da década de 1930, deslocando o eixo comercial da Avenida Jacinto

Sá para o seu entorno. Enquanto as primeiras fábricas e indústrias se estabeleceram na região norte, a primeira escola e hospital localizavam-se no sul da cidade.

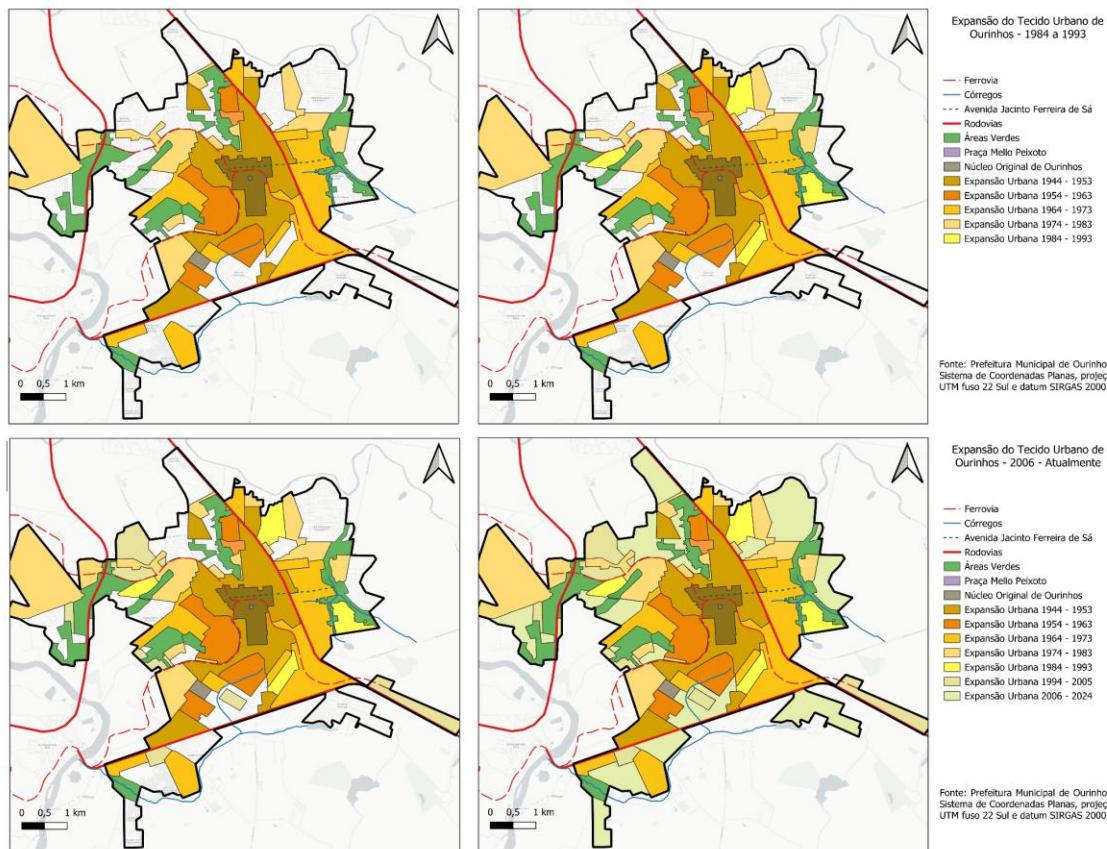
Essa dinâmica consolidou uma clara polarização urbana, baseada em divisões de renda: A **região Norte** abrigava grupos de menor renda, fábricas e instalações produtivas e a **região sul** concentrava grupos mais abastados, que usufruía de proximidade com o centro comercial e equipamentos urbanos, configurando uma área de amenidades (Boscariol, 2006, p. 125). A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) desempenhou um papel crucial nessa divisão, servindo como barreira física entre os dois grupos sociais e orientando o crescimento da cidade. Nas décadas seguintes, Ourinhos manteve temporariamente seu traçado retilíneo original, com eixos de crescimento nas extremidades.

A partir dos anos 1950, novos loteamentos surgiram a oeste da ferrovia, tornando-se áreas de segregação para as classes mais abastadas. Como observa Villaça (2005), esses grupos nem sempre ocupam regiões centralizadas, optando por condomínios fechados em áreas periféricas, onde o custo da terra é menor, permitindo investimentos em residências maiores e mais equipadas.

Nos anos 1960, a migração desses grupos para novas áreas urbanizadas alterou a trajetória de crescimento da cidade, abandonando a região industrial adensada. A morfologia urbana passou a se expandir de forma circular, com a estação ferroviária como centro, mas sem conseguir integrar as áreas separadas pela ferrovia.

A introdução de uma estrada de rodagem na década de 1940 e, posteriormente, da rodovia nos anos 1960, redefiniu as conexões da cidade com o país. Essas vias impulsionaram o crescimento de loteamentos ao longo de seus traçados, mas também acentuaram a fragmentação do tecido urbano. Cada ciclo de expansão trouxe consigo um novo desenho urbano, distinto do anterior, resultando em uma paisagem morfológica confusa (Figura 4).

Figura 4 – Mapas de expansão urbana de Ourinhos entre a década de 1974 a 2024



Fonte: Arquivo pessoal (2025).

Atualmente, o perímetro urbano de Ourinhos é atravessado por três rodovias – de jurisdição estadual e federal –, as quais desempenham um papel estruturante na conformação do espaço intraurbano. Essas infraestruturas viárias não apenas potencializam a articulação entre distintas áreas da cidade, como também otimizam os fluxos populacionais, particularmente em direção às zonas industriais, cuja localização estratégica nas adjacências desses eixos viários visa à maximização da eficiência logística (VILLAÇA, 2005).

Conforme postula Silveira (2003), a implantação de novas rodovias, ao ampliar a acessibilidade, catalisa processos de especulação imobiliária, na medida em que induz à valorização de terrenos urbanos e à formação de vazios urbanísticos – espaços não edificados que funcionam como reserva de valor no circuito de acumulação do solo urbano.

No contexto ourinhense, observa-se que a Rodovia Mello Peixoto situa-se no setor meridional do município, enquanto a BR-153 atravessa sua porção ocidental. Contudo, ambas exercem uma influência relativamente limitada na dinâmica territorial urbana quando comparadas à Rodovia Raposo Tavares, cujo extenso traçado vem sendo progressivamente incorporado pela expansão urbana. Essa via consolida-se como principal eixo estruturador do processo de urbanização, refletindo um padrão de crescimento que prioriza a conectividade regional em detrimento da coesão do tecido urbano.

Nesse cenário, destacam-se os Distritos Industriais I, localizados nas proximidades da BR-153, e II, situado a sudeste da cidade, adjacente à Rodovia Raposo Tavares. A presença dessas

infraestruturas tem fomentado um processo de adensamento populacional nas bordas urbanas, sobretudo em áreas periféricas.

Todavia, não se verifica uma hierarquização claramente definida entre o espaço urbano consolidado e o território rural, dada a natureza fragmentária da malha urbana, que frequentemente se entrelaça com áreas de uso agrícola – notadamente as lavouras de soja situadas na periferia municipal. Como assinala Silveira (2003), a Rodovia Raposo Tavares, que se estende no eixo norte-sul, a leste da cidade, reforça sua função como vetor de expansão urbana.

É ao longo desse eixo que se tornam mais evidentes os impactos das rodovias sobre a morfologia urbana, conforme argumentado por Villaça (2005). O processo de urbanização tende a seguir o traçado viário, orientado pela busca de acessibilidade e fluidez nos deslocamentos. No entanto, paradoxalmente, essa mesma infraestrutura atua como elemento de segregação socioespacial, na medida em que fragmenta a malha urbana e ergue barreiras físicas à integração entre distintos setores da cidade. Embora propicie certa conectividade entre as áreas que divide, sua função primordial permanece atrelada à articulação regional, limitando sua eficácia como instrumento de integração intraurbana (BOSCAROL, 2006, p. 145).

Desse modo, as rodovias em Ourinhos assumem um duplo papel: ao mesmo tempo que dinamizam a circulação e o desenvolvimento econômico, acentuam a desconexão espacial e as disparidades sócio urbanas, reafirmando a complexidade da relação entre infraestrutura e organização do espaço.

5 CONCLUSÃO

O café e as ferrovias emergiram como elementos estruturais fundamentais no processo de formação urbana do oeste paulista, catalisando transformações profundas tanto na paisagem rural quanto na configuração das cidades. O ciclo cafeeiro não apenas fomentou o surgimento de núcleos urbanos destinados ao apoio logístico de agricultores e trabalhadores, mas também engendrou dinâmicas espaciais cujos legados permanecem materializados na contemporaneidade – sobretudo no que tange à dispersão morfológica e à desconexão do tecido urbano.

Na fase embrionária de constituição desses aglomerados urbanos, os urbanistas da época – baseavam seus projetos em elementos naturais e infraestruturais preexistentes: a ferrovia e sua estação central, o rio e suas margens, bem como os acessos rodoviários embrionários. Cumpre destacar que, nesse contexto histórico, a ausência de uma legislação urbanística robusta permitia ampla liberdade no parcelamento do solo, no uso e na ocupação do território. Essa lacuna regulatória transformava as cidades em verdadeiros laboratórios de experimentação urbanística, onde múltiplos arranjos espaciais podiam ser testados sem as amarras de diretrizes normativas mais rígidas.

Em sua fase formativa, as ferrovias constituíam-se como o principal elemento estruturador do tecido urbano desses municípios. Contudo, com a ascensão do transporte automotivo como modal dominante para o escoamento de cargas, as rodovias passaram a competir – e em muitos casos a suplantar – o papel ordenador outrora exercido pelos trilhos.

Esse redirecionamento dos fluxos logísticos provocou uma reconfiguração na estrutura urbana, frequentemente marcada pela fragmentação do tecido construído e por processos

acelerados de dispersão espacial. Tais dinâmicas, aliadas ao crescimento das demandas habitacionais, acentuaram a periferização das cidades, redefinindo suas fronteiras urbanas de maneira descontínua e assimétrica.

Na atual conjuntura, observa-se que as áreas periféricas – outrora relegadas a usos marginais – passaram a ser ocupadas por loteamentos habitacionais fechados, os denominados "condomínios enclaves". Esses empreendimentos apropriam-se estrategicamente da capacidade de mobilidade oferecida pelas vias rápidas de acesso e rodovias que seccionam o perímetro urbano, utilizando essas infraestruturas como corredores de conexão seletiva com o centro urbano e seus serviços. Esse fenômeno consolida um padrão de urbanização marcado pela seletividade espacial, onde a acessibilidade diferenciada reforça clivagens socioespaciais preexistentes.

A análise evidencia que o desenvolvimento urbano na região foi profundamente marcado por uma dialética entre centralidade e dispersão, onde os elementos infraestruturais – primeiro as ferrovias, depois as rodovias – atuaram simultaneamente como fatores de integração e de fragmentação. O legado desse processo é uma malha urbana que reflete, em sua morfologia, as contradições inerentes aos diferentes ciclos econômicos e tecnológicos que moldaram a região.

6 REFERÊNCIAS

- ALVES, J. E. D. **Ourinhos: história e memória**. Ourinhos: Editora O Nacional, 1999.
- BATTY, M. **Inventing future cities**. Cambridge: MIT Press, 2018.
- BATTY, M. **The new science of cities**. Urban Morphology, v. 26, n. 1, p. 3-19, 2022. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/j.ctt9qf7m6>. Acesso em: 10 maio 2025.
- BOSCAROL, A. L. **Café, ferrovias e urbanização: o caso de Ourinhos**. São Paulo: Edusp, 2006.
- CALDEIRA, T. P. R. **Cidades de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, 2017.
- CARDOSO, A. M.; TEIXEIRA, L. F. **Transporte fluvial e urbanização no Brasil colonial**. Revista Brasileira de Geografia Histórica, v. 12, n. 2, p. 45-67, 2022.
- CONZEN, M. R. G. Alnwick, **Northumberland: a study in town-plan analysis**. London: Institute of British Geographers, 1964.
- FRANCISCO, Aldino Miguel; MANZATO, Gustavo Garcia. **Spatial analysis applied to indicators of urban road network and population distribution for the identification of Functional Urban Regions in Angola**. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, [S. I.], v. 11, n. 84, 2023. DOI: 10.17271/23188472118420233617. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/3617. Acesso em: 10 maio 2025.
- GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.
- GODOY, Jeane Aparecida Rombi de; BENINI, Sandra Medina. **Integração da morfologia urbana no planejamento contemporâneo: Abordagens, Desafios e Potencialidades**. Periódico Eletrônico Fórum Ambiental da Alta Paulista, [S. I.], v. 20, n. 4, 2024. DOI: 10.17271/1980082720420245259. Disponível em:

https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/forum_ambiental/article/view/5259. Acesso em: 05 maio. 2025.

GONÇALVES, R. S. **Arqueologia industrial ferroviária no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, 2023.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

JABAREEN, Y. R. **Sustainable urban forms: their typologies, models, and concepts**. Journal of Planning Education and Research, v. 26, n. 1, p. 38-52, 2006.

KROPP, K. **The handbook of urban morphology**. Chichester: Wiley, 2017.

LIMA, C. A. **Hidrovias e urbanização no Brasil imperial**. Revista de História Econômica, v. 18, n. 3, p. 112-130, 2021.

MARTINS, E. C. **A revolução logística do café no Brasil**. Campinas: Editora Unicamp, 2023.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MOUDON, A. V. **Built for change: neighborhood architecture in San Francisco**. Cambridge: MIT Press, 1986.

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

OLIVEIRA, F. L. **Morfologia urbana e tipologias edificadas**. São Paulo: Edgard Blücher, 2021.

OLIVEIRA, R. M.; SANTOS, P. A. **Ferroviás e café: análise quantitativa da expansão paulista (1870-1930)**. Revista Brasileira de História Econômica, v. 15, n. 2, p. 89-104, 2022.

RIBEIRO, A. et al. **Morfologia quantitativa aplicada a cidades ferroviárias**. Cadernos de Urbanismo, v. 8, n. 1, p. 22-41, 2023.

ROSANELI, I. F. **Ourinhos: trajetórias urbanas**. Ourinhos: Editora O Nacional, 2009.

SENNETT, R. **Building and dwelling: ethics for the city**. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2018.

SILVA, A. C. **Formação urbana do Oeste Paulista**. São Paulo: Edusp, 2003.

SILVA, A. C. **Patrimônios e cidades ferroviárias no Brasil**. Campinas: Editora Unicamp, 1988.

SILVA, L. M. et al. **Análise espacial de núcleos urbanos ferroviários**. Revista Brasileira de Geografia Urbana, v. 10, n. 3, p. 55-72, 2023.

SOUZA, M. V. et al. **Hierarquias urbanas e ferrovias no Oeste Paulista**. Revista de Transportes Públicos, v. 12, n. 2, p. 34-50, 2023.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2005.

WHITEHAND, J. W. R. **The urban landscape: historical development and management**. London: Academic Press, 2021.

YU, K. L. **Sponge urbanism: adapting cities to climate change**. Journal of Urban Design, v. 27, n. 4, p. 1-15, 2022.

DECLARAÇÕES

CONTRIBUIÇÃO DE CADA AUTOR

Ao descrever a participação de cada autor no manuscrito, utilize os seguintes critérios:

- **Concepção e Design do Estudo:** A autora principal, Gisele Carignani, foi responsável pela concepção central do estudo, definição dos objetivos e delineamento da abordagem metodológica. O outro autor, Caio Cesar Tomaz de Oliveira, contribuiu com ajustes teóricos e alinhamento aos referenciais da Escola Inglesa de Morfologia Urbana.
- **Curadoria de Dados:** Gisele Carignani liderou a organização, validação e sistematização dos dados históricos e cartográficos. Caio Cesar Tomaz de Oliveira auxiliou na verificação da consistência das fontes primárias e integração dos dados espaciais.
- **Análise Formal:** Gisele Carignani realizou as análises morfológicas quantitativas e qualitativas, com aplicação dos critérios Conzenianos. Caio Cesar Tomaz de Oliveira colaborou na interpretação dos padrões de expansão urbana e validação cruzada dos resultados.
- **Aquisição de Financiamento:** Não houve busca por financiamento.
- **Investigação:** Ambos os autores conduziram trabalhos de campo e levantamentos arquivísticos. Gisele Carignani coordenou a coleta de dados primários, enquanto Caio Cesar Tomaz de Oliveira focou na documentação fotogramétrica e SIG.
- **Metodologia:** Gisele Carignani desenvolveu o framework metodológico baseado na Escola Inglesa, com contribuições de Caio Cesar Tomaz de Oliveira na adaptação das técnicas de análise espacial.
- **Redação – Rascunho Inicial:** Gisele Carignani redigiu integralmente a primeira versão do manuscrito.
- **Redação – Revisão Crítica:** Caio Cesar Tomaz de Oliveira realizou revisão crítica do conteúdo, aprimorando a clareza argumentativa e coerência teórica.
- **Revisão e Edição Final:** Gisele Carignani supervisionou a edição final, garantindo conformidade com as normas da revista e integridade acadêmica.
- **Supervisão:** Gisele Carignani coordenou todas as etapas da pesquisa, assegurando rigor científico e articulação entre as contribuições dos autores.

DECLARAÇÃO DE CONFLITOS DE INTERESSE

Nós, Gisele Carignani e Caio Cesar Tomaz de Oliveira, declaramos que o manuscrito intitulado "A morfologia urbana de Ourinhos: explorando a expansão da cidade pela perspectiva da escola inglesa":

1. **Vínculos Financeiros:** Não possui vínculos financeiros que possam influenciar os resultados ou interpretação do trabalho. "Nenhuma instituição ou entidade financiadora esteve envolvida no desenvolvimento deste estudo").
2. **Relações Profissionais:** Não possui relações profissionais que possam impactar na análise, interpretação ou apresentação dos resultados.
3. **Conflitos Pessoais:** Não possui conflitos de interesse pessoais relacionados ao conteúdo do manuscrito. (Detalhe aqui, se aplicável: "Nenhum conflito pessoal relacionado ao conteúdo foi identificado").