

Cidade de porte médio de importância histórica: particularidades de Bragança no Nordeste do Pará

Medium size - city of historical importance: particularities of Bragança, Northeast of Pará

Willame de Oliveira Ribeiro

Geógrafo, Doutor em Geografia e Professor do Departamento de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade do Estado do Pará, Brasil
willame.geo@gmail.com

Resumo

A cidade de Bragança desempenha importantes papéis no âmbito da rede urbana do Nordeste Paraense, entretanto, a definição de sua condição regional não constitui tarefa simples. Nesse contexto, a questão central deste artigo está assim delimitada: qual a importância da cidade de Bragança na rede urbana do Nordeste Paraense e como se delineiam as particularidades de sua inserção regional? Mediante levantamentos documentais e trabalhos de campo e se utilizando da noção de cidade média como estratégia para refletir sobre os papéis regionais de Bragança, se constatou que a cidade apresenta significativa importância na oferta de comércio e serviços para uma área razoavelmente ampla, mas apresenta diminuição de sua importância regional em relação a outros períodos de sua história, além de contar na atualidade com a concorrência das cidades de Castanhal e Capanema na oferta de serviços no Nordeste Paraense. Diante disso, a expressão 'cidade de porte médio de importância histórica' é aquela que melhor traduz as particularidades de seus papéis regionais.

Palavras-chave: cidade média, rede urbana, centralidade, região, Nordeste do Pará.

Abstract

The city of Bragança plays important roles in the urban network of the Northeast of Paraense, however, the definition of its regional condition is not a simple task. In this context, the central question of this article is thus delimited: what is the importance of the city of Bragança in the urban network of the Northeast of Paraense and how do they delineate the particularities of its regional insertion? Through documentary surveys, fieldwork, and using the notion of the average city as a strategy to reflect on the regional roles of Bragança, it was found that the city presents significant importance in the supply of commerce and services to a reasonably wide area. However, it has a decrease in its regional importance in relation to other periods of its history, besides counting in the present time with the competition of the cities of Castanhal and Capanema in the offer of services in the Northeast of Pará. Therefore, the term 'medium sized city of historical importance' is the one that best reflects the particularities of its regional roles.

Keywords: medium-size city, urban network, centrality, region, Northeast of Pará.

1. INTRODUÇÃO

Bragança, uma das cidades mais antigas da Amazônia, remontando aos primórdios de sua ocupação, sempre teve um papel de destaque no cenário regional, inicialmente no âmbito da navegação costeira entre Belém e São Luís, mais tarde enquanto ponta de trilhos da Estrada de Ferro

de Bragança e, na atualidade, como principal cidade do extremo Nordeste do Pará e uma das mais importantes do Nordeste Paraense, considerado neste trabalho como a somatória das áreas de influência das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, a partir de IBGE (2008, 2013) (Figura 1).

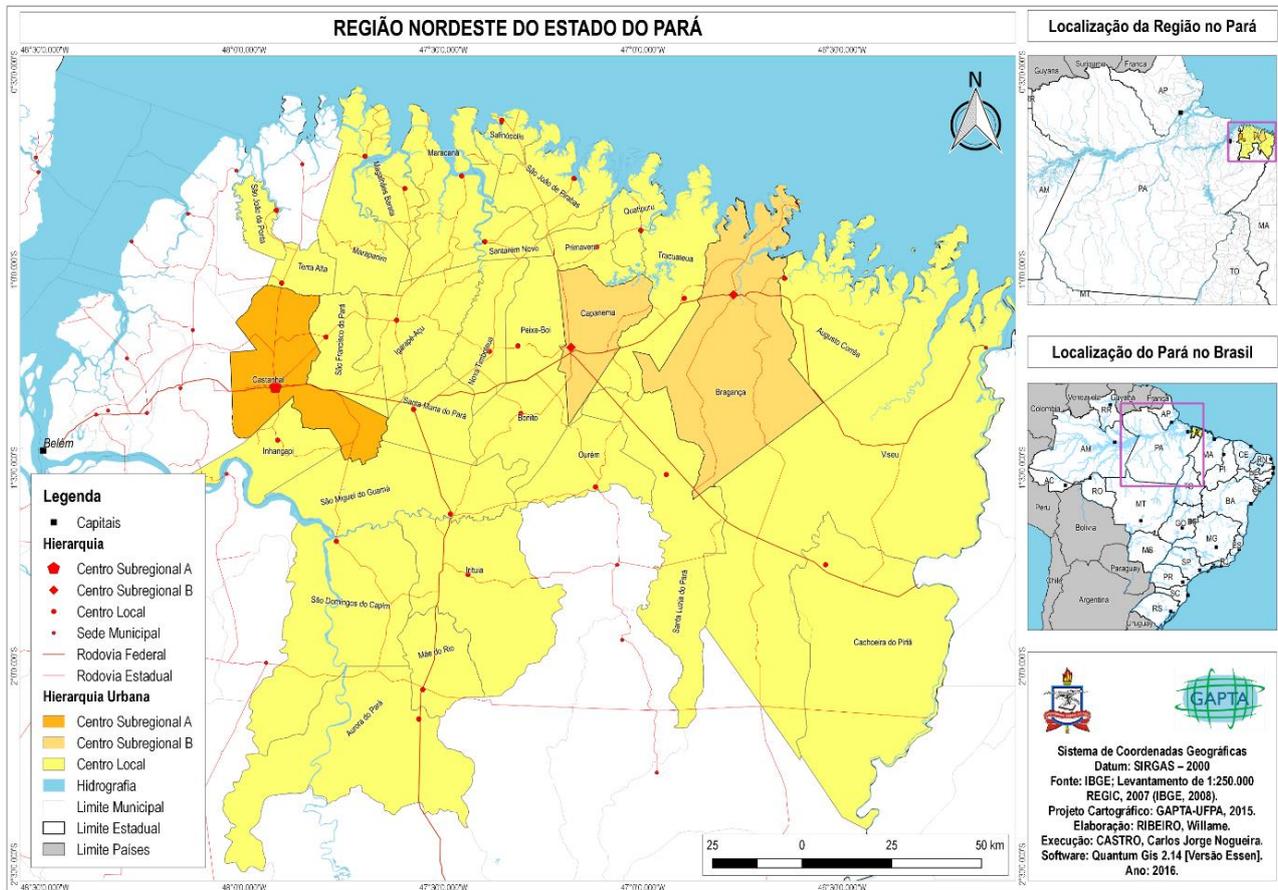


Figura 1: Região Nordeste do Estado do Pará. Municípios componentes e hierarquia urbana. 2013
Fonte: elaboração própria.

Entretanto, mesmo Bragança ainda possuindo expressão regional são verificadas perdas em sua influência, advindas da ascensão de outros centros urbanos, gerando a necessidade de se refletir a respeito da inserção regional da cidade, dos papéis desempenhados e de suas particularidades. O caminho escolhido para a realização dessa tarefa foi a partir da noção de cidade média (SPOSITO, 2001), tentando verificar as proximidades e distanciamentos de Bragança com relação a essa noção.

De acordo com Sposito (2001, 2004) as cidades médias se caracterizam por possuírem relevantes funções e desempenham papéis intermediários entre metrópoles e pequenas cidades componentes da rede urbana. Para tanto, precisam de uma privilegiada situação espacial, isto é, de boas condições de acessibilidade e conectividade, tanto em termos de transportes quanto de comunicações, como um pré-requisito à constituição de sua área de influência. Às cidades entre 50.000 e 500.000 habitantes que não desempenham esse papel de intermediação entre as metrópoles

e as pequenas cidades ou que não dispõem da mesma significância regional e complexidade condizente com a condição de cidade média, a mesma autora recomenda a denominação de cidades de porte médio.

Levando em conta essas considerações e também contribuições de autores como Sposito (2008), Miyazaki (2013), Corrêa (2007) e Melazzo (2012), neste trabalho, a proximidade ou distanciamento de Bragança com relação à noção de cidade média será examinada mediante os seguintes fatores: contingente populacional, situação espacial favorável, papel de intermediação entre pequenas e grandes cidades, centralidade regional, densidade do espaço urbano e intensidade e complexidade das interações espaciais.

As interações espaciais (ULLMAN, 1980; CAMAGNI, 2005; CATELAN, 2013; CORRÊA, 1997) possuem um papel fundamental na análise, já que expressam muito bem a maior ou menor inserção regional de uma determinada cidade. Definidas por Corrêa (1997, p. 279) como “[...] um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”, são muito mais que fluxos, as interações espaciais são os meios pelos quais uma cidade, enquanto uma entidade socioespacial, participa da produção de uma outra.

Mediante a análise desses vários fatores associados à noção de cidades média, inclusive as interações espaciais, se busca a compreensão das particularidades de Bragança no âmbito da rede urbana regional. Entendendo como em Lukács (1968) e Cheptulin (1982) que os objetos confrontados se distinguem a partir daquilo que lhes é particular, o que inclui também são singularidades. Desse modo, interessa aqui os elementos que diferenciam Bragança no âmbito da rede urbana do Nordeste Paraense e da Amazônia.

Diante do exposto, a questão central desta análise está assim definida: qual a importância da cidade de Bragança na rede urbana do Nordeste Paraense e como se delineiam as particularidades de sua inserção regional?

Os seguintes procedimentos metodológicos foram desenvolvidos com a intenção de alcançar a resposta a essa indagação:

- a) levantamentos documentais voltados aos dados de interações espaciais mediante o deslocamento de pessoas, quando se utilizaram os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo (IBGE, 2010). Também foram utilizados os estudos Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2007 (IBGE, 2008) e Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013); além de dados do IBGE cidades, como população municipal, Produto Interno Bruto Municipal, entre outros;
- b) Trabalhos de campo direcionados à coleta de dados por meio da observação dirigida, à efetivação de levantamentos fotográficos, à localização de objetos a serem mapeados, ao contato com os agentes e atores (CAPEL, 2013) envolvidos na problemática exposta e à realização de entrevistas com representantes do poder público municipal e de redes de

comércio varejista, tanto sediadas no próprio Nordeste Paraense (Marilar, Jomóveis, Radisco, Eletromóveis), quanto advindas do espaço metropolitano de Belém (Líder, Y. Yamada, Visão, Belém Importados).

Além dessa introdução e das considerações finais, o trabalho é composto por três seções: a primeira discute a estruturação do espaço urbano de Bragança, apresentando dados populacionais, a intensidade da expansão urbana e os principais serviços oferecidos pela cidade; a segunda se preocupa com a situação espacial de Bragança e com as características e a dimensão de sua área de influência; e a terceira e última parte explana as interações espaciais a partir dos deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho e estudo, procurando averiguar a expressão regional da centralidade de Bragança.

2. A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE BRAGANÇA

Os primórdios da ocupação de Bragança remontam a 1613, com a chegada dos franceses por meio da expedição de La Ravardière (PREFEITURA MUNICIPAL DE BRAGANÇA – PMB, 2015). Até o presente, essa é a data comemorada como de origem da cidade, o que a colocaria na condição de mais antiga do Estado do Pará. Entretanto, a efetiva ocupação portuguesa, após a expulsão dos franceses, somente ocorreu alguns anos mais tarde e na margem esquerda do rio Caeté, diferentemente da ocupação primeira, situada na margem direita.

O município bragantino, entre Tury-açu e Caeté, fazia parte da capitania Gurupi, doada por Felipe III, de Espanha, em 1622, a Gaspar de Souza, Governador-Geral do Brasil. Em 1633, Álvaro de Souza, filho do Governador Geral, recorreu à Corte de Madri, por ter sido a mesma capitania transferida por Francisco Coelho de Carvalho a seu filho Feliciano Coelho de Carvalho e ali instalada a sede da capitania, com o nome de Vera Cruz, à margem direita do Rio Caeté, com a denominação de Souza, a sede foi transferida para a margem direita do rio Caeté, com a denominação de Sousa do Caeté. Confirmando a posse de Álvaro de Souza, a sede foi transferida para a margem direita do rio Caeté, sem alcançar, contudo o progresso desejado, dado o desenvolvimento da cidade à margem esquerda do mesmo rio.

No século seguinte, em 1753, ao constatar que o núcleo estava em extinção, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Governador do Grão-Pará, decidiu transferi-lo para o local onde hoje se encontra a sede do município, dando à vila criada o nome de Bragança. (PMB, 2015, p. 1).

Em 02 de outubro de 1854, por força da Lei Provincial n. 252, Bragança passou à condição de cidade e sede do município com a mesma denominação (IBGE, 2014). Segundo a PMB (2015), em 1950, o município de Bragança era composto por dez distritos: Bragança, Almoço, Caratateua, Emboraí, Itapixuna, Nova Mocajuba, Piabas, Tijoca (antigo distrito de Benjamim Constant), Tracuateua (antigo distrito de Alta Quatipuru) e Urumajó. Ordenamento modificado pela Lei Estadual nº 2460, de 29 de dezembro de 1961, que desmembrou de Bragança os distritos de Emboraí, Itapixuna e Urumajó, formando o município de Augusto Corrêa.

Em 29 de setembro de 1994 ocorreu mais um desmembramento e o até então distrito de Tracuateua foi elevado à condição de município, segundo a Lei Estadual n. 5.858, incorporando também a área do distrito de Piabas. Desde 2001, o município de Bragança é formado por seis distritos: Bragança, Almoço, Caratateua, Nova Mocajuba, Tijoca e Vila do Treme (IBGE, 2014).

O seu distrito sede consiste na mais antiga e numa das principais cidades do Nordeste Paraense até a atualidade. Mesmo não dispondo da mesma expressão regional do passado, continua exercendo influência sobre uma ampla região e possui um dos espaços urbanos mais densos de todo o Nordeste do Pará.

A situação espacial de Bragança, discutida mais adiante, foi extremamente favorável ao fortalecimento da cidade, tanto no período colonial e imperial brasileiro, quando era importante entreposto na circulação marítima entre as cidades de Belém e São Luís, quanto no período republicano, no qual a partir do funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, desempenhava o papel de ponta de trilhos, constituindo, inclusive, patrimônio histórico-arquitetônico dos mais relevantes do Estado do Pará. Entretanto, com a desinstalação da ferrovia nos anos 1960 e a chegada das rodovias (BR-010, BR-316, BR-308, principalmente), Bragança passou a ter um ritmo de crescimento econômico, populacional e de estruturação do espaço urbano mais lento que o de outras cidades da região.

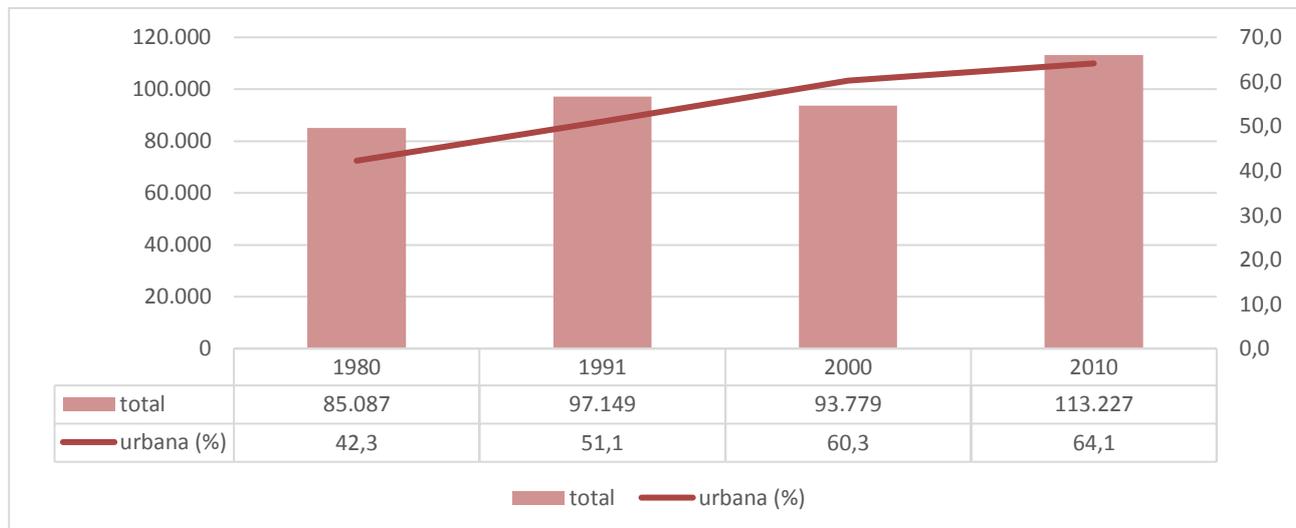
Como demonstra o Gráfico 1, em 1980, Bragança já possuía 85.087 habitantes, enquanto Capanema e Castanhal, que são, juntamente com Bragança, as mais importantes da região hoje, dispunham, respectivamente, de 40.104 e 65.251 habitantes. Entretanto, em 1991, Castanhal, com 102.071 habitantes, já possuía um contingente populacional superior ao de Bragança, então com 97.149 habitantes. Quantitativo que se reduz em 2000, com o desmembramento de Tracuateua em 1994, passando Bragança a totalizar 93.779 habitantes. Em 2010, essa população volta a subir e chega a 113.227 habitantes, não obstante, sem romper com o ritmo de crescimento populacional mais lento, em comparação ao registrado em Capanema e, especialmente, em Castanhal.

Quanto à população em área urbana (Gráfico 1), de 1980 a 2010 ela passa por incrementos constantes, passando de 42,3% em 1980 a 64,1% em 2010. Contudo, com clara desvantagem diante de Capanema e Castanhal, que já em 1980 possuíam, respectivamente, 73,7% e 81,7 de sua população em área urbana. Em 2010, Castanhal apresentava 88,6% de população urbana e Capanema, 79,7%.

Essa condição de Bragança implica diretamente na densidade de seu espaço urbano e na dinamicidade de sua produção (Figura 2). Em 1969, a área urbana de Bragança possuía 4,55km², passados 34 anos, em 2003, essa área era de 8,35 km², uma expansão de 83,5%. Já em 2015, essa área passa a ser de 9,68 km², representando uma expansão de 15,9% em 12 anos. Bragança possui área urbana menor que as das cidades de Capanema e Castanhal, devido a considerável parcela de

população não urbana do município, apresentando um ritmo de expansão um pouco mais acelerado que Capanema e bem mais lento que o verificado em Castanhal.

Gráfico 1: Bragança. Evolução da população municipal. 1980 a 2010



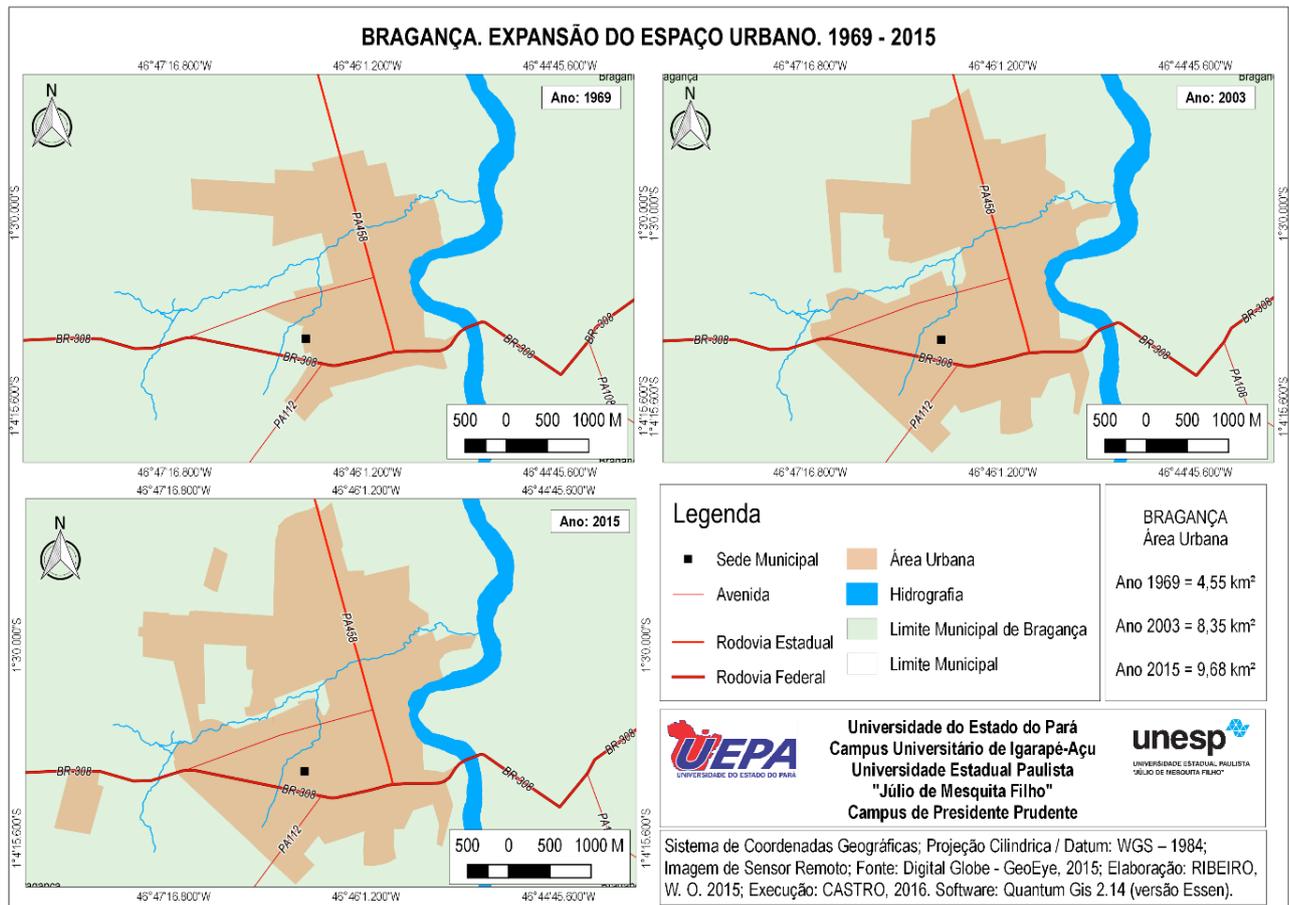
Fonte: IBGE (1980, 1991, 2000, 2010).

As principais áreas de expansão ficam localizadas a sudoeste, ao longo da BR-308, principal via de acesso à cidade, onde se verificam tanto loteamentos privados quanto áreas de ocupação; a oeste, entre a Avenida Juscelino Kubitschek e o Instituto Federal do Pará – Campus Bragança; e, ao norte, ao longo da PA-458, que interliga a sede de Bragança à praia de Ajuruteua, a mais frequentada do município e uma das mais importantes de todo o Estado do Pará. Em geral, essas áreas de expansão possuem características de periferia urbana.

Em Bragança, da mesma forma que em Capanema e Castanhal, não existem subcentros de comércio e serviços. O centro principal concentra praticamente todas as atividades comerciais e a oferta de serviços e, assim, também a atração dos fluxos, tanto aqueles internos à cidade, quanto os advindos de áreas rurais, bem como de outros municípios.

Além do centro, contudo ainda em suas proximidades, o que há é o arranjo de serviços nas vias de maior circulação, como as de acesso à cidade, a exemplo da PA-458, que parte da BR-308, corta o centro da cidade e segue para a praia de Ajuruteua, aglutinando serviços ao longo de seu trajeto urbano. Em menor proporção, o mesmo se pode dizer da Avenida Polidório Coelho, que vai da BR-308 a PA-458, funcionando como importante acesso ao centro de Bragança.

Não obstante, a quase totalidade dos serviços e da atividade comercial está aglomerada num espaço limitado, configurando o centro da cidade, que está limitado a oeste pelas adjacências da PA-458; ao sul, às proximidades das ruas sete de setembro e Vigário Mota; a leste, pelo rio Caeté; e, ao norte, pelas imediações das travessas Coronel Antônio Pedro e João XXIII.



Esta delimitação da área central se pauta no acúmulo das atividades comerciais e de serviços nesse espaço, que, diferentemente, da realidade verificada em Capanema e Castanhal, não é orientado pelo antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança – EFB. No caso de Bragança, cidade bem mais antiga que as duas outras citadas, remontando ao século XVII, a localização do centro foi definida em período anterior à ferrovia, quando o relacionamento com outras localidades se dava exclusivamente pelo rio Caeté, que dá acesso ao litoral e, portanto, à navegação costeira. Desse modo, assim como se verifica nas demais cidades amazônicas que vivenciaram ou vivenciam a circulação prioritariamente pelo rio, a concentração das atividades comerciais e de serviços se processa junto à orla fluvial.

Inclusive, a rua do trilho não apresenta grande relevância na cidade, permanecendo em parte de seu itinerário urbano sem pavimentação, apesar de ser uma das vias de acesso ao Campus do Instituto Federal do Pará – IFPA. O que não indica menor importância da ferrovia para Bragança durante seu funcionamento, pois, como será tratado mais adiante, a maior parte do patrimônio histórico-arquitetônico de Bragança data do período de funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança e da condição da cidade enquanto ponta de trilhos (1908 a 1965).

O fato é que durante o funcionamento da ferrovia, bem como na atualidade com a circulação entre as cidades ocorrendo basicamente por rodovias, o rio Caeté manteve sua importância tanto para a economia, já que a pesca permanece entre as principais atividades econômicas de Bragança, como informado pelo secretário municipal de planejamento e coordenação geral (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Bragança, agosto de 2016), quanto para o trânsito de pessoas e mercadorias, principalmente, por conta das comunidades ribeirinhas existentes às proximidades da sede municipal de Bragança.

O diretor administrativo-financeiro da rede Marilar, que possui loja em Bragança, destacou em entrevista o diferencial de Bragança frente às outras cidades do Nordeste Paraense com centralidade em escala regional por conta de sua vinculação com o rio: “Bragança tem uma posição estratégica porque ela é ribeirinha, então, o fato dela ser ribeirinha proporciona também que o alcance aumente para aquela região ali de ilhas e também por ter a questão da pesca, que também é muito forte em Bragança” (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016).

Essa histórica relevância do rio para a economia e para a sociedade de Bragança foi determinante à constituição do centro da cidade junto à orla, mesmo diante da emergência de outras modalidades de transporte de mercadorias e pessoas. Contudo, a despeito de toda a importância regional de Bragança, o centro da cidade se apresenta, na atualidade, bem menos denso de atividades de comércio e de serviços do que os centros de Capanema e, especialmente, de Castanhal.

Com relação às agências bancárias, Bragança dispõe de apenas cinco, sendo duas de bancos públicos nacionais (Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil), duas de bancos públicos regionais (Banpará e Banco da Amazônia) e apenas uma de banco privado (Bradesco). Enquanto Capanema conta com seis agências e Castanhal com onze. Todas as agências de Bragança estão localizadas dentro dos limites da área central, apesar de não se concentrarem em uma determinada rua, como acontece em Capanema.

Quanto às redes de comércio varejista aqui estudadas, Bragança detém lojas do grupo Marilar, Jomóveis e Radisco, entretanto, esta última, apesar de utilizar a mesma denominação, não compõe a rede maior sediada em Capanema, sendo, portanto, um grupo independente. De qualquer forma, somente a marca Eletromóveis não está, de fato, presente em Bragança, quando se consideram as quatro redes de varejo do Nordeste Paraense selecionadas no estudo. Com relação às redes originárias de Belém, a presença é bem mais rarefeita, apenas o grupo Y.Yamada possui loja na cidade, permanecendo ausentes as redes Líder, Visão e Belém Importados. Caracterizando-se, diante disso, uma clara desvantagem em termos de densidade da atividade comercial em comparação à Capanema e à Castanhal.

No que tange aos órgãos públicos com destacada demanda social, dos considerados neste trabalho (Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência ou Agência Regional

de Trabalho e Emprego, Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN), Bragança possui apenas dois. Uma agência do INSS (Previdência Social), que se volta ao atendimento de uma ampla região, mas sem abarcar nem mesmo a área de influência de Bragança (apresentada a seguir), pois Viseu, que compõe o espaço centralizado por Bragança, também dispõe de uma unidade do INSS. O outro órgão presente em Bragança é o CIRETRAN, a única unidade de atendimento em toda a área de influência da cidade.

Já em relação aos serviços de educação superior, Bragança se sobressai regionalmente e, juntamente com Castanhal, detêm as melhores condições de oferta desse serviço. Os grandes responsáveis pela razoável quantidade e qualidade da oferta da educação superior na cidade são os Campi da Universidade Federal do Pará – UFPA e do Instituto Federal do Pará – IFPA, que, como normalmente ocorre com esse tipo de serviço, não estão localizados no centro da cidade. A UFPA fica relativamente próxima ao centro, contudo, mais ao norte. E o IFPA está bem distante, a oeste do centro da cidade. A oferta desse serviço em Bragança voltará a ser tratada em mais detalhes ao se discutir os deslocamentos por motivo de estudo para o município. Na sequência será enfocada a situação espacial da cidade e a constituição de sua área de influência.

3. A SITUAÇÃO ESPACIAL DE BRAGANÇA E SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Bragança, cuja origem remonta a 1622, segundo Tavares (2008), ficando atrás apenas de Belém em termos de antiguidade, possui uma situação espacial privilegiada, mas que passou (e ainda passa) por consideráveis modificações ao longo do tempo, que se relacionam basicamente aos meios utilizados para os deslocamentos entre as cidades. Pode-se considerar essas modificações da situação espacial como demarcadoras de três momentos: um primeiro, com ligação com as demais cidades basicamente pelo mar; um segundo, com o advento da ferrovia; e um terceiro momento com o funcionamento das rodovias (Figura 3).

A escolha do sítio às margens do rio Caeté para abrigar o povoado inicial que mais tarde se transformará em cidade se deve já às condições de acessibilidade oferecidas. O rio Caeté no trecho de poucos quilômetros entre o oceano atlântico e Bragança é plenamente navegável por pequenas embarcações, servindo bem como entreposto entre as cidades de Belém e de São Luís nos séculos XVII, XVIII e parte do século XIX (ÉGLER, 1961). Como em todas as cidades surgidas nos séculos iniciais da ocupação da Amazônia, a acessibilidade pelo rio era condição para a instalação, diante da inexistência de outros meios de circulação a longas distâncias.

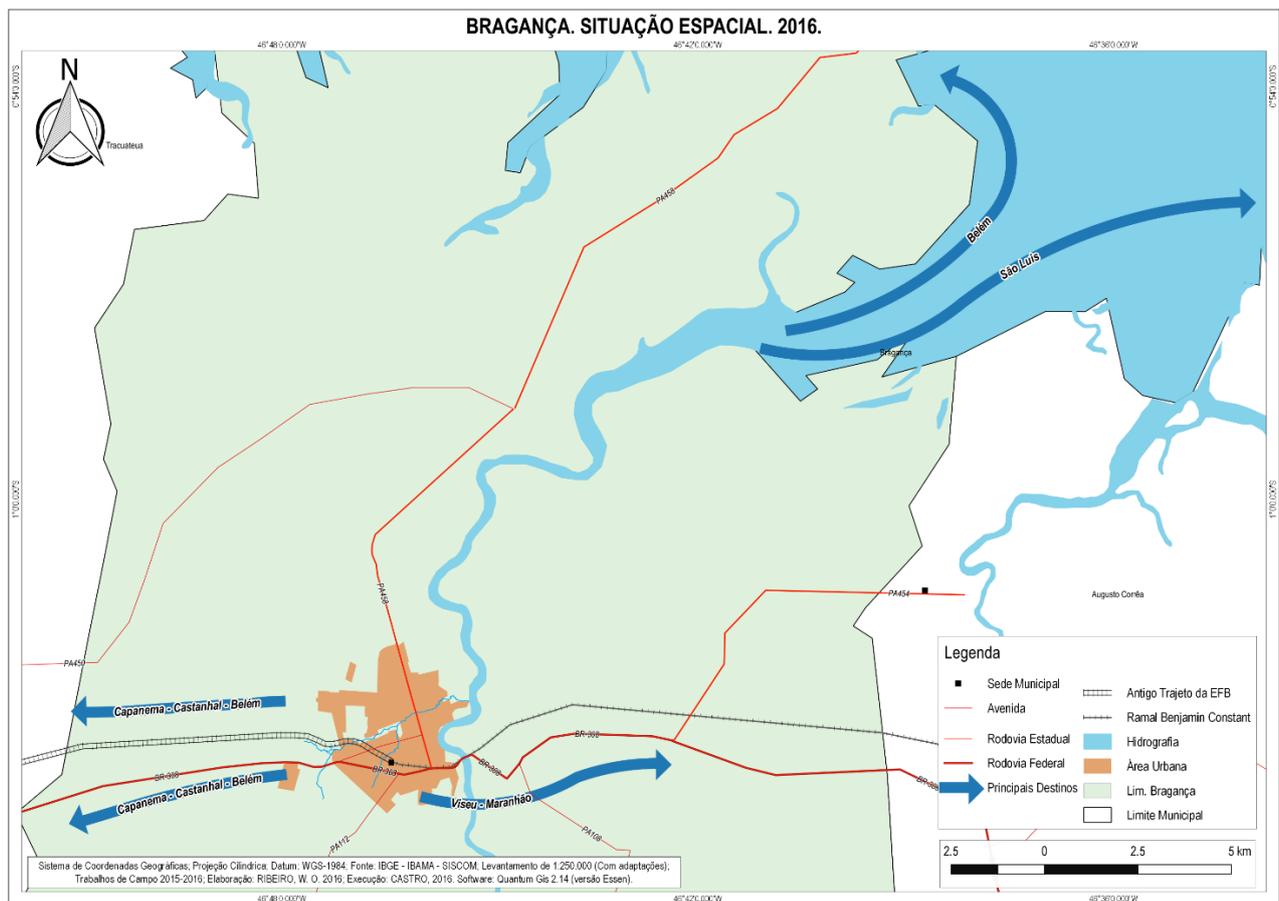


Figura 3: Bragança. Situação espacial. 2016
Fonte: elaboração própria.

Assim, a situação espacial de Bragança era privilegiada por sua acessibilidade e por sua localização a meio caminho entre Belém e São Luís do Maranhão. Além de possibilitar o desenvolvimento de algumas de suas principais atividades econômicas, como a pesca e a coleta de caranguejo nas extensas áreas de mangue do município.

No início do século XX ocorrem transformações significativas na situação espacial de Bragança, que além de manter sua importante ligação marítima, soma a essa a ligação ferroviária, na condição de ponta de trilhos. Como já tratado, a Estrada de Ferro de Bragança, construída a partir de Belém desde 1883, apenas chegou a Bragança em 1908, fornecendo, a partir de então, um papel de destaque à cidade no cenário regional.

A situação espacial mais favorável com a ferrovia se expressou na própria produção da cidade, pois o período de funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, com sua extensão alcançando essa cidade, de 1908 a 1965, foi a época de construção dos principais exemplares do patrimônio histórico arquitetônico de Bragança, como pode ser observado no Quadro 1. Dos 13 bens tombados pelo poder público municipal de Bragança até 2009, apenas 5 foram construídos antes do século XX, os 8 restantes têm sua origem nesse século, durante o período de funcionamento da ferrovia, o que evidencia a relevância dessa interligação para a cidade.

Assim, fica claro que a Estrada de Ferro de Bragança inseriu a cidade em uma situação espacial privilegiada, mais vantajosa do que a vivenciada até então com o acesso fluvial, mesmo porque este foi mantido. Entretanto, a partir de 1965, com a desinstalação da ferrovia e o advento das rodovias, a situação espacial de Bragança passa por grandes transformações.

Quadro 1: Bragança. Bens tombados pelo poder público municipal. 2009

| | Bem Tombado | Período de construção |
|----|---|-----------------------|
| 1 | Igreja de São Benedito | Século XVIII |
| 2 | Imóvel do Senhor José Paes Ramos | Século XVIII |
| 3 | Catedral de Nossa Senhora do Rosário | Século XIX |
| 4 | Antigo Hotel dos Viajantes | Século XIX |
| 5 | Antiga Casa da Cultura | Século XIX |
| 6 | Antiga Residência Oficial dos Prefeitos | Século XX |
| 7 | Imóvel de propriedade dos herdeiros de José Maria Machado Cardoso | Século XX |
| 8 | Coreto Pavilhão Senador Antônio Lemos | Século XX |
| 9 | Mercado de Carne | Século XX |
| 10 | Imóvel Casa Madrid | Século XX |
| 11 | Antigo Vice-Consulado de Bragança em Portugal | Século XX |
| 12 | Residência de Raymundo N. Ferreira | Século XX |
| 13 | Escola Estadual Monsenhor Mâncio Ribeiro | Século XX |

Fonte: Lobato (2014).

A cidade mantém boas condições de acessibilidade. A ligação fluvial deixa de ter relevância com relação aos deslocamentos para as principais cidades. Sua importância está ligada à atividade pesqueira e aos deslocamentos entre Bragança e localidades ribeirinhas próximas. Os principais deslocamentos passam a ser realizados basicamente pela rodovia, que, desse modo, se configura enquanto o principal elemento a definir a situação espacial da cidade.

Como pode ser observado na Figura 3, Bragança é acessada por algumas rodovias estaduais, que apesar de não promoverem ligação com nenhuma cidade de maior destaque regional, facilitam o acesso de moradores de zonas rurais, tanto de Bragança quanto de outros municípios e de pequenas localidades. Sendo, assim, relevantes à centralidade da cidade na região. Entre essas rodovias estão a PA-450, PA-112 e PA-108, que ligam Bragança a uma extensa zona rural e pequenas localidades. E além dessas também é importante destacar a PA-458, que liga a cidade de Bragança à Vila de Ajuruteua e à praia de mesmo nome. Nessa última rodovia, ocorre um intenso fluxo de veículos, principalmente no período de férias e feriados prolongados, de todo o Nordeste Paraense e Região Metropolitana de Belém com vistas ao lazer na praia.

Mas a rodovia de maior importância para a situação espacial de Bragança é a BR-308, que num sentido articula Bragança com Capanema e, a partir daí, com todo o Nordeste do Pará e a capital do Estado. E no outro sentido acessa o município de Viseu e o Estado do Maranhão.

Entretanto, apesar da boa acessibilidade rodoviária de Bragança na atualidade, em comparação com a situação espacial que possuía durante o funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, existem perdas, pois, no atual contexto rodoviário outras cidades do Nordeste Paraense, como Capanema e Castanhal, possuem uma melhor inserção. Essa situação espacial relevante, mas desvantajosa em relação a outras cidades de destaque na rede urbana do Nordeste Paraense, se reflete na área de influência de Bragança, que apesar de extensa abrange poucas cidades.

De acordo com Beaujeu-Garnier e Chabot (1970, p. 530) “a delimitação das áreas de influência permitirá definir a região urbana, quer dizer, a região existente em torno de cada cidade e que vive em simbiose com ela”. Na região urbana, as influências entre a região e a cidade que a polariza são recíprocas, segundo os autores. Além disso, as influências a partir dessa cidade devem ser superiores a influência de qualquer outra cidade vizinha. Desse modo, para estes autores a área de influência é mais ampla que a região urbana, pois a primeira iria até onde alcança, por exemplo, a oferta de comércio e serviços de uma cidade, mesmo que outra tenha maior expressão no mesmo espaço.

Para efeitos desse trabalho, não se adotará distinção entre área de influência e região urbana, ambas as terminologias serão consideradas com o conteúdo que Beaujeu-Garnier e Chabot (1970) definem para a segunda. Isto é, a área de influência ou região urbana consiste no espaço sob influência direta de uma cidade, sendo esta atuação maior que a de qualquer outra cidade. Esta compreensão também está presente no estudo REGIC 2007 (IBGE, 2008), que estabelece a hierarquia entre as cidades no Brasil e, por conseguinte, expõe a área em que cada cidade de extrato superior a centro local exerce sua influência.

Bragança, reconhecida como pertencente ao extrato de Centro Sub-regional B pela REGIC 2007, exerce influência, além de seu próprio território municipal, sobre as cidades de Augusto Corrêa, Tracuateua e Viseu, como é ratificado pelo estudo Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), por meio do estabelecimento das Regiões Imediatas de Articulação Urbana, que correspondem a área de influência das cidades de expressão regional (Figura 4).

Apesar do número reduzido de cidades polarizadas, bem inferior ao apresentado pelos dois outros Centros Sub-regionais do Nordeste Paraense, Castanhal e Capanema, por se tratarem de municípios com considerável extensão territorial, o que é especialmente verdadeiro para o caso de Viseu, que possui 4.915,073 km² de área, a área de influência de Bragança é bastante expressiva em termos de extensão territorial. Como mostra a Tabela 1, a área de influência de Bragança totaliza 9.032,82 km², contendo em 2010 uma população de 237.895 habitantes, o que constituía uma densidade

demográfica de 26,3 habitantes por km², bastante superior à média do Estado do Pará, 6 hab./ km² (IBGE, 2014).

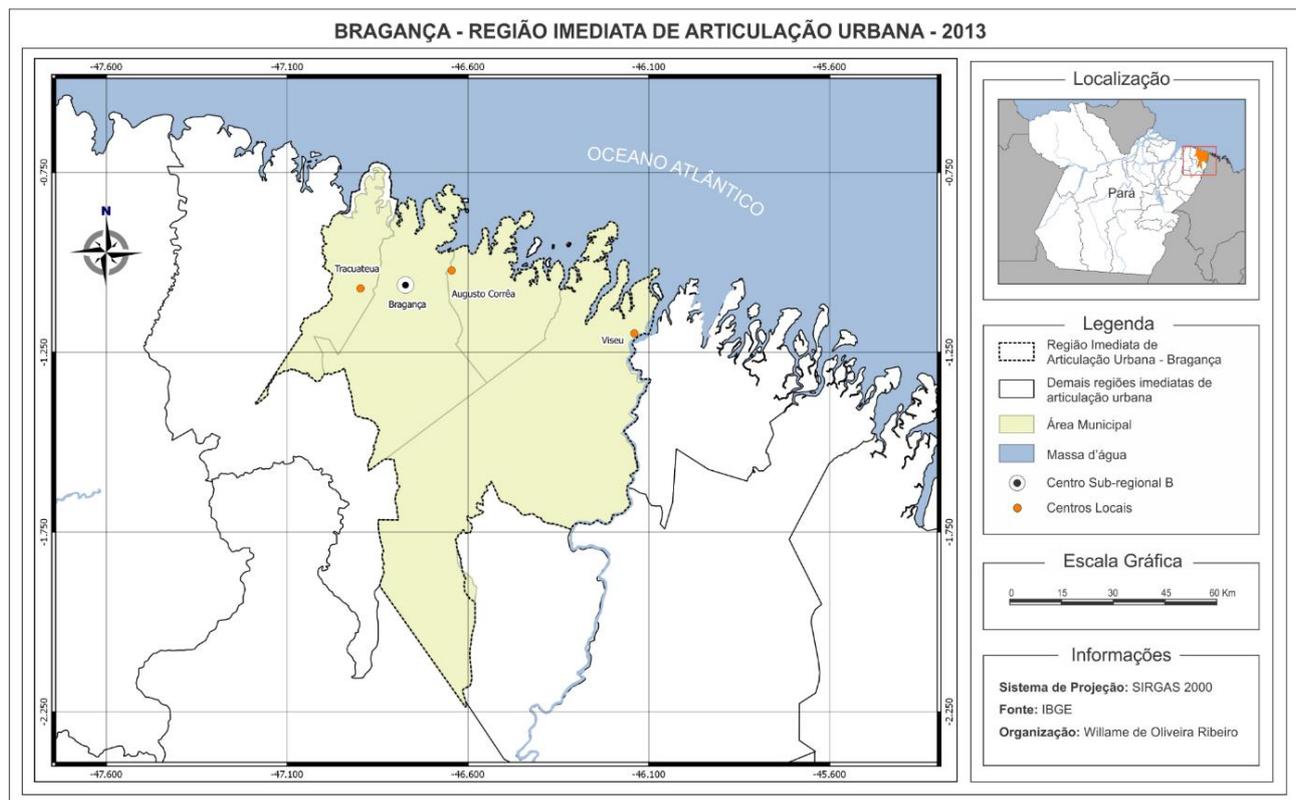


Figura 4: Bragança. Região Imediata de Articulação. 2013

Fonte: IBGE (2013).

Quase metade da população de toda a área de influência está no próprio município de Bragança, que possuía, em 2010, 113.227 habitantes, segundo IBGE (2010). Na Tabela 2 é possível observar que isso resulta numa densidade demográfica em Bragança bastante superior à registrada nos demais municípios da área de influência. No caso de Viséu, o município mais extenso, existiam em 2010 apenas 11,54 habitantes por km².

Tabela 1: Área de influência de Bragança. População e extensão territorial. 2010

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Área total | 9.032,82 Km ² |
| População total | 237.895 hab. |
| População urbana | 116.514 hab. (49%) |
| População rural | 121.381 hab. (51%) |
| Densidade demográfica | 26,3 hab./km ² |

Fonte: IBGE (2010).

Outro dado relevante exposto na Tabela 2 diz respeito à população urbana e rural. À exceção de Bragança, que possuía, em 2010, 64,1% da população municipal vivendo na cidade, todos os demais municípios possuíam uma população rural maior que a urbana. O caso mais extremo é o de Viséu, com 67,6% da população residindo no campo, em 2010. Com isso, ao se considerar a área de

influência de Bragança em sua totalidade, nota-se, como exposto na Tabela 1, uma ligeira maioria de população rural, que soma 51% da população total dos quatro municípios somados, enquanto que a urbana totaliza apenas 49%.

Tabela 2: Municípios da área de influência de Bragança. Dados populacionais. 2010

| Municípios | Extensão territorial (km ²) | População Total | Densid. Demogr. (hab./km ²) | População Urbana | (%) da população urbana | População Rural | (%) da população rural |
|----------------|---|-----------------|---|------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|
| Bragança | 2.091,93 | 113.227 | 54,13 | 72.621 | 64,1 | 40.606 | 35,9 |
| Tracuateua | 934,272 | 27.455 | 29,39 | 7.256 | 26,4 | 20.199 | 73,6 |
| Augusto Corrêa | 1.091,54 | 40.497 | 37,1 | 18.240 | 45 | 22.257 | 55 |
| Viseu | 4.915,07 | 56.716 | 11,54 | 18.397 | 32,4 | 38.319 | 67,6 |

Fonte: IBGE (2010).

Essa grande expressão da população rural tem rebatimento na economia dos municípios da área de influência de Bragança, pois, como expõem o Quadro 2 e o Gráfico 2, pensando a economia desses municípios enquanto composta por três setores (agropecuária, indústria e serviços), somente Bragança não tinha a agropecuária como o principal setor na composição do seu Produto Interno Bruto – PIB. Os municípios de Tracuateua, Augusto Corrêa e Viseu tinham a agropecuária como o seu principal setor da economia em 2010, com destaque a este último, cujos R\$82.026.000 gerados pela agropecuária em 2010 representam quase duas vezes o valor gerado pela indústria e serviços somados.

Bragança é o único dos quatro municípios em que o setor de serviços é o mais expressivo na composição do PIB municipal, como pode ser melhor observado no Gráfico 2. Em 2010, segundo dados do IBGE (2016), o valor produzido pelos serviços foi da ordem de R\$175.097.000, enquanto que a agropecuária, também com grande expressão, alcançou R\$83.308.000 e a indústria, bem menos importante, gerou R\$27.741.000 (Quadro 2). Essa disposição dos setores da atividade econômica em Bragança se relaciona diretamente com o papel de destaque exercido pela cidade na rede urbana, que, enquanto Centro Sub-regional B (IBGE, 2008), oferta serviços a uma vasta área, fortalecendo assim a atividade comercial e de serviços.

Esse quadro resulta na constituição de um espaço urbano mais denso em Bragança do que nos municípios próximos e numa população e economia de feições mais urbanas, mesmo com uma população rural e uma agropecuária bastante significativas, como já visto.

Considerando a totalidade da área de influência de Bragança (Quadro 2 e Gráfico 2), nota-se para 2010 uma participação pouco expressiva da indústria na economia dessa porção espacial e um destaque maior para a agropecuária e para os serviços, que apareciam como o principal setor, mas

basicamente pelo destaque de Bragança, já que todos os outros municípios apresentavam uma maior relevância da agropecuária.

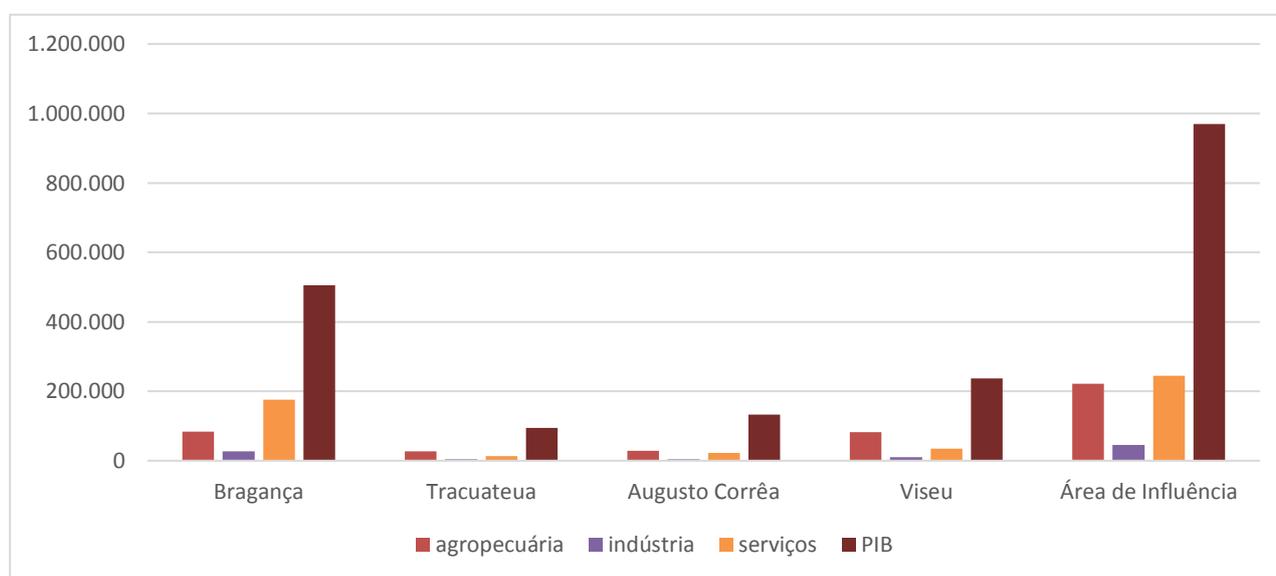
Quadro 2: Área de influência de Bragança. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010

| | Valor adicionado bruto da AGROPECUÁRIA (mil reais) | Valor adicionado bruto da INDÚSTRIA (mil reais) | Valor adicionado bruto dos SERVIÇOS (mil reais) | PIB (mil reais)* |
|--------------------|---|--|--|------------------|
| Bragança | 83.308 | 27.741 | 175.097 | 504.587 |
| Tracuateua | 26.935 | 4.059 | 13.427 | 95.234 |
| Augusto Corrêa | 29.086 | 4.256 | 22.069 | 132.582 |
| Viseu | 82.026 | 10.025 | 34.305 | 236.581 |
| Área de Influência | 221.355 | 46.081 | 244.898 | 968.984 |

Fonte: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

* A totalização do PIB é constituída mediante a somatória dos três itens constantes no quadro e do valor adicionado bruto da Administração, saúde e educação públicas e seguridade social, não exposto no quadro.

Gráfico 2: Área de influência de Bragança. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios*. 2010



*Os valores devem ser multiplicados por 1000 reais.

Fonte: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

4. AS INTERAÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE BRAGANÇA

A Tabela 3 expõe os dados relativos aos deslocamentos temporários por motivo de trabalho com destino, em 2010, no município de Bragança. Foram considerados apenas aqueles municípios com mais de 20 pessoas que se deslocavam a Bragança com fins de trabalho e os dados foram organizados segundo a intensidade do deslocamento, alcançada a partir da relativização da quantidade de pessoas que realizavam o movimento pela população do município de origem em 2010. A Figura

5 representa tanto os deslocamentos por motivo de trabalho quanto aqueles por motivo de estudo com destino à Bragança.

Tabela 3: Bragança. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010

| | MUNICÍPIO DE ORIGEM* | POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA | NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM | IIDTT** |
|---|----------------------|------------------------------|-----------------------------------|---------|
| 1 | Tracuateua | Centro local | 163 | 5,94 |
| 2 | Augusto Corrêa | Centro local | 136 | 3,36 |
| 3 | Capanema | Centro Sub-regional B | 98 | 1,54 |
| 4 | Santa Luzia do Pará | Centro local | 28 | 1,44 |
| 5 | Castanhal | Centro Sub-regional A | 107 | 0,62 |
| 6 | Viseu | Centro local | 26 | 0,46 |
| 7 | Ananindeua | Íntegra a metrópole | 137 | 0,29 |
| 8 | Belém | Metrópole | 194 | 0,14 |
| | OUTROS | | 277 | |
| | TOTAL | | 1166 | |

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 20 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010.

** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: IBGE (2010; 2008)

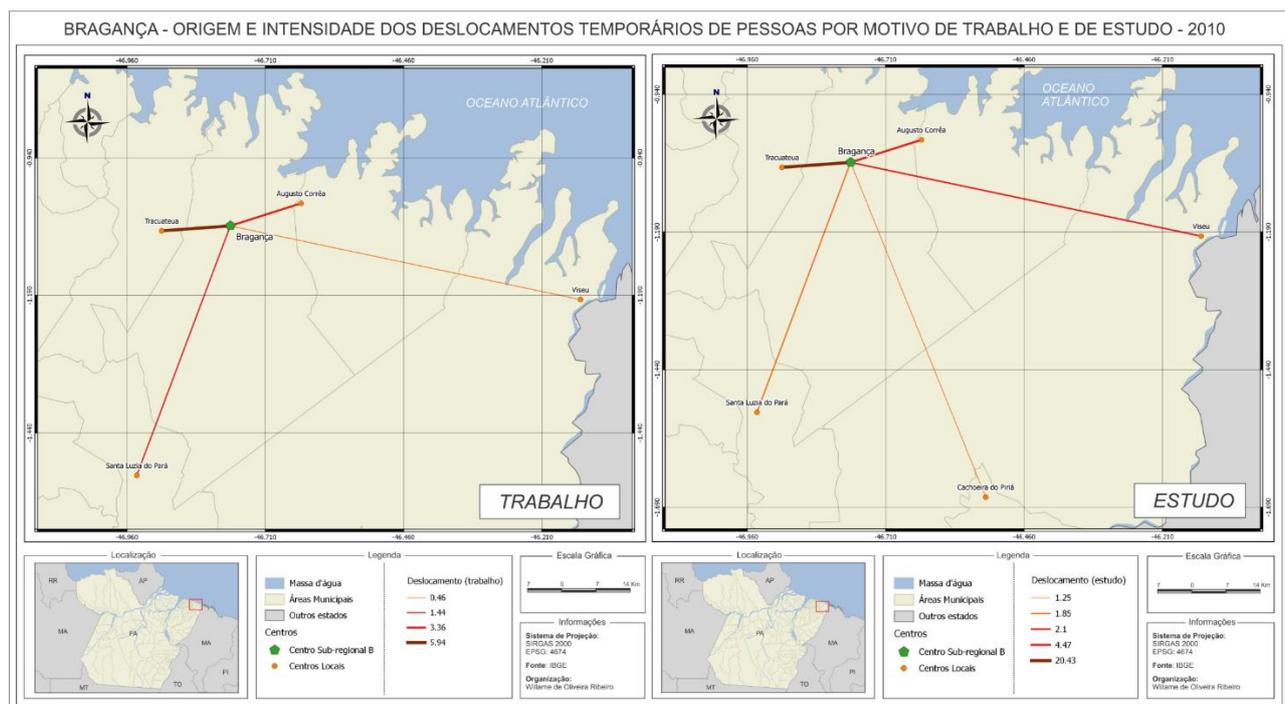


Figura 5: Bragança. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010

Fonte: IBGE (2010).

Entre os municípios com maiores emissões de pessoas a Bragança por motivo de trabalho estão alguns que não integram a área de influência dessa cidade, já que são eles mesmos sediados por cidades de destaque na hierarquia urbana e que, assim, constituem sua própria área de influência. Esse é o caso Capanema, Castanhal, Ananindeua e Belém, que por sua importância na rede urbana, pela dimensão da população e pela intensidade das interações espaciais que tecem, acabam se relacionando com uma diversidade de cidades, inclusive com aquelas que não estão submetidas a sua polarização.

Interessa mais nesse momento tratar dos municípios que na Tabela 3 estão destacadas na cor branca e que se referem aos centros locais com relativa proximidade a Bragança e que compõem sua área de influência. Esses municípios são Tracuateua, Augusto Corrêa, Viseu e Santa Luzia do Pará. Esta última, segundo a REGIC 2007 (IBGE, 2008), pertence à área de influência de Capanema, entretanto, também mantém fortes interações com Bragança, como atestam os dados de deslocamento temporário por trabalho.

Como pode ser observado na Tabela 3 e na Figura 5, Tracuateua, com 163 pessoas que se deslocam e 5,94 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT é o município com maior articulação à Bragança, segundo esse dado. Logo em seguida vem Augusto Corrêa com 136 pessoas que se deslocam e 3,36 de IIDTT. Os dois municípios são os mais próximos de Bragança e tem sua origem em desmembramentos do território municipal de Bragança. Esses dois fatores concorrem fortemente para a expressiva interação espacial com Bragança, segundo o critério em questão.

Com uma distância física maior em relação à Bragança, aparecem na sequência da intensidade do fluxo temporário de pessoas por motivo de trabalho os municípios de Santa Luzia do Pará e Viseu, respectivamente, com 28 pessoas que realizam o deslocamento e IIDTT de 1,44; e 26 pessoas realizando o fluxo e IIDTT de 0,46.

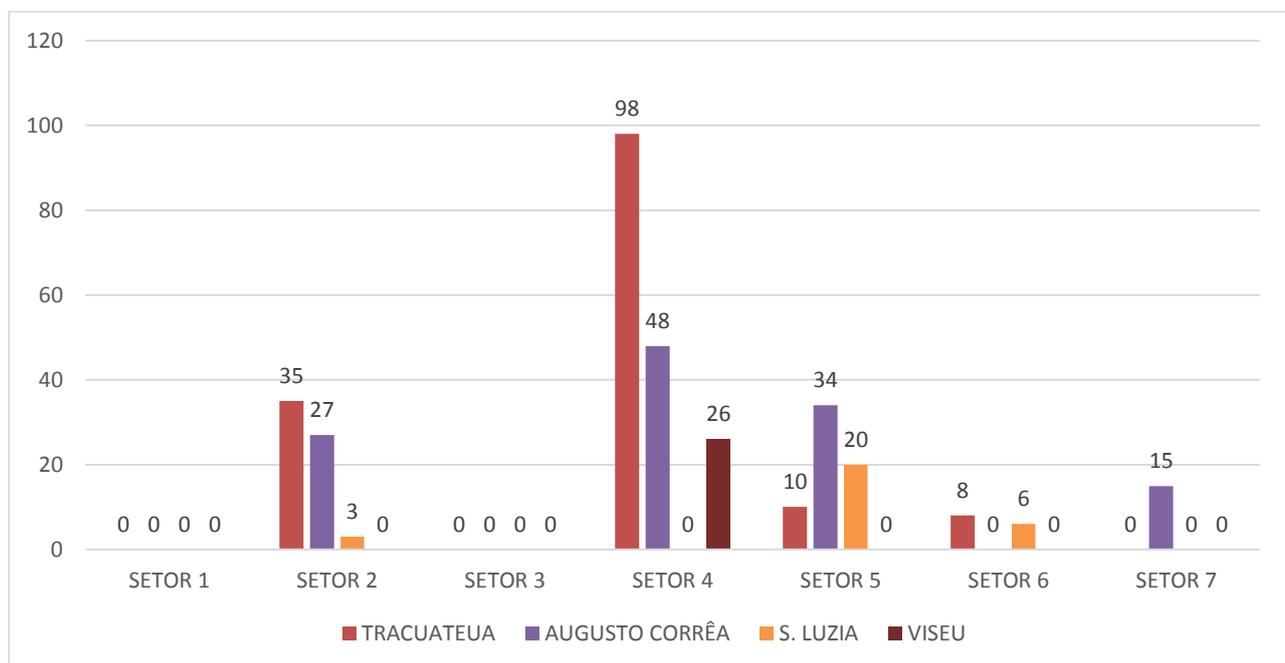
A pequena quantidade de municípios que compõem a área de influência de Bragança, reafirmada na análise dos dados de deslocamento temporário por motivo de trabalho, demonstra a perda de importância relativa de Bragança frente a outras cidades de expressão regional no Nordeste do Pará, como Castanhal e Capanema, que possuem área de influência mais representativa e que, em alguns casos, por possuir situação espacial mais favorável atraem fluxos, que por um critério de proximidade física, deveriam se direcionar a Bragança. Esse é o caso de Santa Luzia do Pará. Desse modo, pode-se falar de uma perda de importância relativa de Bragança no âmbito da rede urbana, principalmente, quando se consideram períodos anteriores aos anos 1960, quando a situação espacial de Bragança era mais vantajosa que a de qualquer outra cidade do Nordeste do Pará.

Os setores de trabalho aos quais se dedicavam esses trabalhadores que realizavam em 2010 os deslocamentos temporários com destino a Bragança são bastante esclarecedores do papel regional da cidade. Assim, cabe destacar, a partir do exposto no Gráfico 3, uma importância muito destacada do

Setor 4, que diz respeito aos ‘Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços’, principalmente os fluxos oriundos dos municípios de Tracuateua e Augusto Corrêa, com 98 e 48 pessoas que se deslocam, respectivamente. Em intensidade bem menor estão os Setores 5 ‘Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal’ e 2 ‘Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio’.

Esses dados de deslocamento temporário por trabalho atestam a maior importância do setor de comércio e serviços em Bragança, principais responsáveis pela centralidade da cidade e pela constituição de sua área de influência. Em segundo plano vem as atividades ligadas à agropecuária, que pela extensa zona rural e numerosa população rural presentes em toda a área de influência de Bragança, também possui forte relevância na cidade. No mesmo nível dessas atividades estão aquelas relacionadas à ciência, principalmente pela importância de algumas instituições de ensino da cidade, que acabaram por se tornar referência no Estado do Pará.

Gráfico 3: Bragança. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho*, em 2010



* Os setores de trabalho aqui adotados estão baseados nos grandes grupos ocupacionais da Classificação Brasileira de Ocupações – CBO 2002, do Ministério do Trabalho e Emprego. Disponível em:

<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/informacoesGerais.jsf>. Acesso realizado em 17/06/2016.

1. Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes;
2. Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio;
3. Transportes e comunicações;
4. Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços;
5. Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal;
6. Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais;
7. Defesa nacional e segurança pública.

Fonte: IBGE (2010)

Outro dado aqui utilizado para analisar as interações espaciais entre Bragança e as demais cidades de sua área de influência consiste nos deslocamentos temporários por motivo de estudo (Tabela 4), também extraído do censo demográfico de 2010 (IBGE, 2010).

A Tabela 4, entre outras coisas, evidencia que esse fluxo por motivo de estudo é mais numeroso que o relativo ao trabalho, apresentado na Tabela 3. Enquanto, em 2010, foram registradas 1166 pessoas que realizavam os deslocamentos temporários por trabalho, os deslocamentos por motivo de estudo foram 1738. Esse número indica a forte centralidade que Bragança possui em relação aos serviços educacionais, especialmente, com relação ao ensino superior.

Da mesma forma como ocorre com os dados de deslocamento por motivo de trabalho, entre os municípios onde existem mais residentes que se deslocam temporariamente a Bragança para estudar estão algumas que não compõem a sua área de influência, mas que são cidades que possuem forte centralidade no âmbito da rede urbana, populações expressivas e que, por isso, mantêm fortes interações espaciais com uma grande diversidade de cidades.

Tabela 4: Bragança. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010

| | MUNICÍPIO DE ORIGEM* | POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA | NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM | IIDTE** |
|---|----------------------|------------------------------|-----------------------------------|---------|
| 1 | Tracuateua | Centro local | 561 | 20,43 |
| 2 | Augusto Corrêa | Centro local | 181 | 4,47 |
| 3 | Capanema | Centro Sub-regional B | 139 | 2,18 |
| 4 | Viseu | Centro local | 119 | 2,10 |
| 5 | Santa Luzia do Pará | Centro local | 36 | 1,85 |
| 6 | Cachoeira do Piriá | Centro local | 33 | 1,25 |
| 7 | Castanhal | Centro Sub-regional A | 82 | 0,47 |
| 8 | Ananindeua | Integra a metrópole | 141 | 0,30 |
| 9 | Belém | Metrópole | 240 | 0,17 |
| | OUTROS | | 206 | |
| | TOTAL | | 1738 | |

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 30 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010.

** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: IBGE (2010; 2008).

Entretanto, a análise aqui recai sobre os municípios que constituem a área de influência de Bragança. E como se observa na Tabela 4 e na Figura 5, existe um grande destaque para Tracuateua enquanto origem das pessoas que se deslocam temporariamente a Bragança por motivo de estudo. Segundo a Tabela 4, 561 pessoas promovem esse movimento, o que equivale a um índice de intensidade – IIDTE de 20,43. O próximo município de origem, Augusto Corrêa, já apresenta

números mais modestos que os de Tracuateua, apesar de também serem significativos, com 181 pessoas que se deslocam e 4,47 de IIDTE. Viseu também registrou números importantes enquanto origem desse tipo de fluxo para Bragança, 119 pessoas, equivalendo a um IIDTE de 2,10. Por fim, têm-se Santa Luzia do Pará e Cachoeira do Piriá, respectivamente, com 36 pessoas e IIDTE de 1,85 e 33 pessoas e 1,25 de IIDTE.

Os expressivos deslocamentos temporários por motivo de estudo para Bragança, tanto originados em sua área de influência quanto em municípios externos a ela e pertencentes a estratos diversos da hierarquia urbana, demonstram a força de Bragança com relação aos serviços educacionais, especialmente os de ensino superior. A Prefeitura Municipal de Bragança relaciona 7 instituições de ensino superior com atuação no município: Universidade Federal do Pará – UFPA; Instituto Federal do Pará – IFPA (Figura 6); Centro Universitário Internacional – UNINTER; Faculdade Pan Americana; Universidade da Amazônia – UNAMA; Universidade do Estado do Pará – UEPA, que atua apenas a partir de educação a distância; e Universidade Paulista – UNIP, também com educação a distância. (PMB, 2015).

| IFPA | UFPA |
|---|--|
|  <p>FOTO: disponível em http://ambientalifpa.blogspot.com.br/. Acesso em 14/06/2016.</p> |  <p>FOTO: Ribeiro, 2016.</p> |
| CURSOS DO IFPA | CURSOS DA UFPA |
| Licenciatura Educação do Campo Licenciatura Física Licenciatura em Química (PARFOR) Licenciatura em Informática (PARFOR) Licenciatura em Geografia (PARFOR) Licenciatura Ciências Biológica (PARFOR) Licenciatura em Pedagogia (PARFOR) Tecnólogo em Gestão Ambiental Tecnólogo em Agroecologia | Licenciatura em Pedagogia Licenciatura em História Licenciatura em Letras Licenciatura em Matemática Ciências Biológicas Ciências Naturais Engenharia de Pesca |

Figura 6: Bragança. Cursos das principais instituições de ensino superior. 2016
Fonte: IFPA (2016) e UFPA (2016).

Mas apesar dessas várias instituições, a atração que Bragança exerce sobre a região com relação à educação superior se deve de fato a presença do IFPA e da UFPA, principalmente, desta última. Os campi das duas instituições estão entre os maiores e mais bem estruturados prédios da cidade, possuindo uma boa diversidade de cursos (Figura 6), inclusive cursos como Tecnólogo em Gestão Ambiental, Ciências Biológicas, Ciências Naturais e Engenharia de Pesca, que estão

diretamente vinculados à riqueza ambiental do município de Bragança, especialmente, aos extensos manguezais. Mais diretamente relacionados a essa importância ambiental de Bragança, estão os cursos de pós-graduação da UFPA, como o Mestrado em Linguagens e Saberes na Amazônia e o Mestrado e Doutorado em Biologia Ambiental, que representam a realização de importantes pesquisas sobre a problemática socioambiental na região.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre as principais cidades do Nordeste Paraense, juntamente com Castanhal e Capanema, com as quais concorre na oferta de comércio e serviços para a região, Bragança tem, em princípio, seu maior distanciamento do espaço metropolitano de Belém como um elemento de reforço à sua centralidade regional, por diminuir a concorrência com as atividades provenientes da metrópole.

Porém, a reduzida presença de outros centros urbanos em sua área de influência, bem como a menor densidade populacional desse espaço quando comparado à totalidade do Nordeste Paraense, o reduzido dinamismo econômico atrelado à razoável alocação populacional no campo se dedicando a atividades de baixa geração de riqueza, contribui para amenizar o potencial de centralização de Bragança, que, desse modo, expõe um determinado distanciamento relacional, relatado por alguns entrevistados, representantes de redes de comércio varejista e da gestão municipal, para retratar uma situação um tanto desfavorável de Bragança quando comparada às cidades de Castanhal e Capanema.

Assim, como demonstram os dados apresentados ao longo do artigo, Bragança manifesta, na atualidade, perdas em termos de relevância regional, já que enquanto cidade mais antiga da região, desempenhou importantes papéis regionais desde os séculos XVII-XVIII, na condição de entreposto da navegação costeira entre Belém e São Luís, da mesma forma que na primeira metade do século XX, com sua condição de ponta de trilhos da Estrada de Ferro de Bragança. Inclusive, os processos inerentes a esses dois contextos constituíram um destacado patrimônio histórico-arquitetônico na cidade, que até o presente identifica Bragança no cenário regional.

Contudo, o baixo incremento populacional, a morosa expansão urbana das décadas recentes, os serviços pouco expressivos regionalmente e as intensidades e amplitudes não tão significativas das interações espaciais, principalmente na comparação com outras cidades que despontam com importantes centralidades no Nordeste Paraense, evidenciam as perdas da cidade de Bragança no que se refere à centralidade regional.

Em contraposição a isso, Bragança possui um tamanho populacional que sobressai em âmbito regional, acima dos 100 mil habitantes, também dispõe do já mencionado patrimônio histórico-arquitetônico, assim como de uma grande riqueza cultural observada em festas e danças típicas, como é o caso da Marujada. A cidade também oferece serviços de educação superior de referência no

Estado, possui uma relevante atividade de pesca e de comercialização de pescado, bem como é destino de um intenso fluxo em busca de lazer, direcionado especialmente à praia de Ajuruteua, uma das mais frequentadas do Pará. Além de ser Bragança, centro de comércio e serviços indispensável às cidades próximas, aos pequenos povoados das intermediações, à população do campo e às comunidades ribeirinhas das proximidades.

Diante do exposto, conclui-se, com base em Sposito (2001, 2004), que as características socioespaciais e relacionais de Bragança não se harmonizam com a condição nem de pequena cidade, nem de cidade média, ficando os papéis que definem sua particularidade diante das demais cidades da região melhor traduzidos pela expressão *cidade de porte médio de importância histórica*.

REFERÊNCIAS

BEAUJEU-GARNIER, J. & CHABOT, G. **Tratado de geografia urbana**. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1970.

CAMAGNI, Roberto. **Economía urbana**. Barcelona: Antonio Bosch, 2005.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades: III**. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia urbana**: interações espaciais interescalares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista**: categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão popular, 2007.

ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**. Ano XXIII, nº 3, 1961.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Divisão Urbano Regional**. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociência/ Coordenação de Geografia, 2013.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **IBGE Cidades [online]**. 2014. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>. Acesso em: 09 nov. 2014.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades [online]**. 2016. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=15&search=para>>. Acesso em: 05 nov. 2016.

IFPA - INSTITUTO FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS BRAGANÇA. **Cursos**. Disponível em: <<http://www.braganca.ifpa.edu.br/cursos>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

LUKÁCS, Georg. **Introdução a uma estética marxista**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1968.

MELAZZO, Everaldo Santos. Marília: especialização industrial e diversificação do consumo: trajetórias de uma cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**: Chillán e Marília. São Paulo: Outras expressões, 2012.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Classificação Brasileira de Ocupações – CBO 2002**. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/informacoesGerais.jsf>>. Acesso em 17 jun. 2016.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2013. (Tese de Doutorado).

PMB - PREFEITURA MUNICIPAL DE BRAGANÇA. **Histórico de Bragança do Pará**. Bragança: PMB, 2015. Disponível em <<http://www.braganca.pa.gov.br/index.php/a-cidade>>. Acesso em: 20 dez.2015.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESP, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPER, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. In: **Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía-UNAM**, n. 54, 2004.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios. **Revista ACTA Geográfica**, ANO II, n°3, jan./jun. de 2008.

UFPA - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE BRAGANÇA. Histórico. Disponível em: <<http://www.campusbraganca.ufpa.br/index.php/historico>>. Acesso em: 10 out. 2016.

ULLMAN, Edward Louis. **Geography as spatial interaction**. Seattle and London: University of Washington Press, 1980.

Trabalho enviado em 11/05/2017

Trabalho aceito em 28/08/2017