

Características e expansão do espaço urbano em Bragança Paulista – SP

Characteristics and expansion of urban space in Bragança Paulista – SP

Características y ampliación del espacio urbano en Bragança Paulista – sp

Daniela Yoshimi Saiki - danielaysaiki@gmail.com

Mestre em Geografia pela Universidade Federal de São João del-Rei

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6555-6382>

Resumo

Esse artigo tem como objetivo analisar o crescimento e dinâmica do espaço urbano no município de Bragança Paulista – SP. Considerando sua centralidade regional como cidade média, Bragança Paulista vem apresentando um crescimento contínuo de sua população e da expansão do espaço urbano. Nesse sentido, serão analisadas algumas práticas espaciais, bem como os eixos de expansão e crescimento na cidade. Para execução da pesquisa, foram utilizados dados dos Censos Demográficos do IBGE de 1980, 1991, 2000 e 2010, além de informações do Cadastro Central de Empresas do IBGE para identificar os setores que mais empregam na cidade. Foram desenvolvidos mapas que ilustram o aumento da área urbana entre a década de 1980 e 2020, bem como a espacialização de atividades comerciais na cidade em 2021. Identificou-se quatro eixos principais de crescimento no município, onde a tendência de expansão se dá sentido à rodovia Fernão Dias (BR381).

Palavras-chave: Dinâmica populacional, atividades econômicas, cidade média, Bragança Paulista.

Abstract

This article aims to analyze the growth and dynamics of urban space in the city of Bragança Paulista – SP. Considering its regional centrality as a medium city, Bragança Paulista has been showing a continuous growth of its population and the expansion of urban space. In this sense, some spatial practices will be analyzed, as well as the expansion and growth axes in the city. To carry out the survey, data from the IBGE Demographic Censuses from 1980, 1991, 2000 and 2010 were used, as well as information from the IBGE Central Register of Companies to identify the sectors that employ the most in the city. Maps were developed that illustrate the increase in urban area between the 1980s and 2020, as well as the spatialization of commercial activities in the city in 2021. Four main growth axes were identified in the municipality, where the expansion trend is towards the Fernão Dias highway (BR381).

Key words: Population dynamics, economic activities, middle city, Bragança Paulista

Resumen

Este artículo tiene como objetivo analizar el crecimiento y la dinámica del espacio urbano en la ciudad de Bragança Paulista - SP. Teniendo en cuenta su centralidad regional como ciudad mediana, Bragança Paulista viene mostrando un crecimiento continuo de su población y la expansión del espacio urbano. En este sentido, se analizarán algunas prácticas espaciales, así como los ejes de

expansión y crecimiento en la ciudad. Para realizar la investigación, se utilizaron datos de los Censos Demográficos del IBGE de 1980, 1991, 2000 y 2010, así como información del Registro Central de Empresas del IBGE para identificar los sectores que más emplean en la ciudad. Se desarrollaron mapas que ilustran el aumento del área urbana entre los años 80 y 2020, así como la espacialización de las actividades comerciales en la ciudad en 2021. Se identificaron cuatro ejes principales de crecimiento en el municipio, donde la tendencia de expansión tiene sentido para Fernão Dias autopista (BR381).

Palabras clave: Dinámica de la población, actividades económicas, ciudad media, Bragança Paulista.

Recebido em: 18/02/2022
Aceito para publicação: 01/05/2022
Publicado: 14/06/2022

Introdução

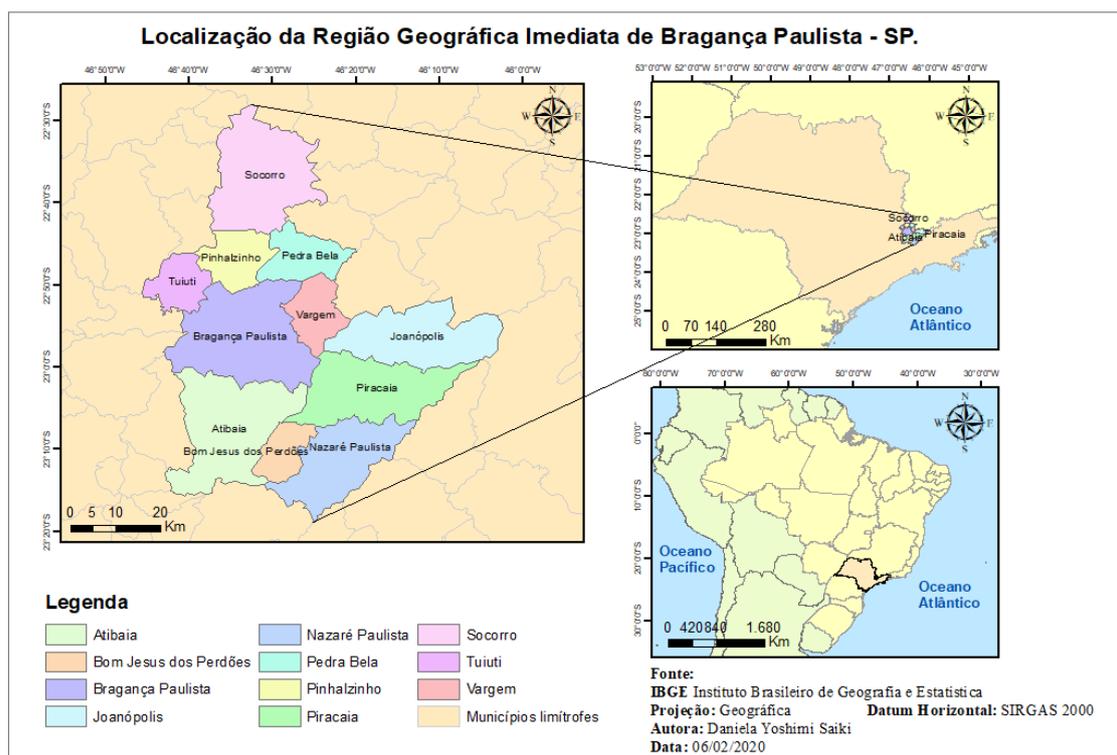
O processo de urbanização é cada vez mais predominante nos municípios brasileiros e as cidades médias tem atraído investimentos e atingindo níveis de crescimento populacional acima da média nacional. Entretanto, o crescimento do espaço urbano em cidades médias apresenta diferentes características e funcionalidades econômicas.

A produção e organização do espaço em um município atende a diversos interesses, sobretudo das instâncias político-jurídico e econômica (MOREIRA, 2015). Dessa forma, é importante entender quais forças proporcionam a dinâmica do crescimento urbano, quais as áreas de expansão e interesse e como o espaço rural e suas atividades se comportam frente a essas transformações.

Esse artigo tem por objetivo compreender a dinâmica da expansão do espaço urbano em Bragança Paulista - SP, bem como identificar os principais eixos de crescimento, sobretudo com a duplicação da Rodovia Fernão Dias, e ainda entender as funcionalidades socioeconômicas no espaço urbano.

Bragança Paulista é um município localizado na Região Geográfica Intermediária de Campinas, com uma população estimada em 2019 de 168.668 habitantes, possuindo uma densidade demográfica de 286,26 hab/km² (IBGE, 2020). Pertence a Região Geográfica Imediata de Bragança Paulista (Figura 1), já que é o maior município desta, que por sua vez é composta por outros 10 municípios: Atibaia, Bom Jesus dos Perdões, Joanópolis, Nazaré Paulista, Pedra Bela, Pinhalzinho, Piracaia, Socorro, Tuiuti e Vargem.

Figura 1 - Mapa de localização da Região Imediata Geográfica de Bragança Paulista – SP.



Fonte: Os autores.

Por ser o maior município da Região Imediata há uma grande influência deste sobre os demais municípios da região, entretanto, por estar numa região próxima a Campinas (65 km) e São Paulo (87 km) essa influência restringe-se a alguns serviços, comércios e funções.

Para a elaboração deste trabalho, foram realizadas pesquisas em livros e periódicos que tratem das práticas espaciais e da expansão urbana, além de dados dos censos de 1980, 1991, 2000 e 2010, disponibilizados pelo IBGE e dados do SIDRA, para ilustrar o aumento da população ao longo desses anos. Foram desenvolvidos também mapas que ilustram o aumento da área urbana ao longo do tempo.

Contexto populacional regional

Para compreender o município de Bragança Paulista, é importante contextualizar a rede de cidades que ele polariza e influencia. Assim, os dados populacionais da Região Imediata de Bragança Paulista (tabelas 1 e 2), ilustram a dinâmica demográfica e o crescimento populacional dos municípios vizinhos.

Tabela 1: População Rural e Urbana da Região Geográfica Imediata de Bragança Paulista – SP, nos anos de 1980 e 1991.

Municípios	População em 1980			População em 1991		
	Rural	Urbana	Total	Rural	Urbana	Total
Atibaia	9.367	48.453	57.820	11.585	74.751	86.336
Bom Jesus dos Perdões	1.585	5.511	7.096	858	8.996	9.854
Bragança Paulista	21.399	62.651	84.050	16.571	92.409	108.980
Joanópolis	4.473	3.281	7.754	1.027	7.159	8.186
Nazaré Paulista	5.938	2.481	8.419	7.509	4.162	11.671
Pedra Bela	4.036	650	4.686	4.255	887	5.142
Pinhalzinho	4.287	2.145	6.432	4.637	3.796	8.433
Piracaia	5.590	8.202	13.792	0	18.999	18.999
Socorro	11.569	12.088	23.657	13.764	16.999	30.763
TOTAL	68.244	145.462	213.706	60.206	228.158	288.364

Fonte: Censos Demográficos do IBGE (1980, 1991, 2000 e 2010).

No Censo Demográfico de 1980 a região de Bragança Paulista tinha pouco mais de 213 mil habitantes, e destes 32% viviam no espaço rural. Bragança, cidade polo, detinha quase 39% da população regional. Na década de 1990, observa-se um crescimento da população urbana regional, mas alguns municípios apresentam população rural majoritária como os de Nazaré Paulista, Pedra Bela e Pinhalzinho. Ressalta-se que nessas décadas, os municípios de Tuiuti e Vargem pertenciam ainda ao território bragantino, por este motivo não havia dados computados. O município de Piracaia, apresenta a população rural zerada devido a um critério da Prefeitura, onde esta decidiu por tornar sua população inteiramente urbana. Dessa forma, no Censo de 1991, a população urbana já alcança 79% da população total da região.

Analisando a tabela 2, nota-se que a população urbana continuou crescendo e a rural diminuindo, com exceção dos municípios de Pedra Bela e Pinhalzinho, que são predominantemente rurais, nas décadas de 2000 e 2010, Nazaré Paulista e Vargem até a década de 2000 eram predominantemente rurais já na década de 2010 a população urbana ultrapassa a rural, a prefeitura de Joanópolis utilizando do mesmo critério da prefeitura de Piracaia, decidiu-se por zerar a população rural. Ressalta-se que esse critério é liberado pelo IBGE que não possuía até o momento da realização do censo, um critério para definir a área rural e urbana de um município.

Tabela 2: População Rural e Urbana da Região Geográfica Imediata de Bragança Paulista – SP, nas décadas de 2000 e 2010.

Municípios	População em 2000			População em 2010		
	Rural	Urbano	Total	Rural	Urbano	Total
Atibaia	14.426	96.874	111.300	11.374	115.229	126.603
Bom Jesus dos Perdões	2.090	11.223	13.313	2.332	17.376	19.708
Bragança Paulista	13.940	111.091	125.031	4.489	142.255	146.744
Joanópolis	0	10.409	10.409	0	11.768	11.768
Nazaré Paulista	8.580	5.830	14.410	2.503	13.911	16.414
Pedra Bela	4.404	1.205	5.609	4.340	1.440	5.780
Pinhalzinho	5.695	5.291	10.986	6.650	6.455	13.105
Piracaia	0	23.347	23.347	0	25.116	25.116
Socorro	11.724	20.980	32.704	11.742	24.944	36.686
Tuiuti	2.685	2.271	4.956	2.961	2.969	5.930
Vargem	4.365	2.610	6.975	4.380	4.421	8.801
TOTAL	67.909	291.131	359.040	50.771	365.884	416.655

Fonte: Censos Demográficos do IBGE (1980, 1991, 2000 e 2010).

O município de Bragança Paulista em 2010 já tinha mais de 96% da sua população residindo no espaço urbano, e com transformações importantes na sua organização espacial, bem como o esvaziamento do espaço rural. No contexto regional, a população rural declinou de 31,9% em 1980 para 12,2% em 2010 e a população urbana passou de 68,1% em 1980 para 87,8% em 2010.

Por se localizar próximo à Rodovia Fernão Dias (BR 381), o transporte de mercadorias do município para os demais municípios e principalmente para São Paulo, foi facilitado ajudando assim a crescer economicamente o município.

A duplicação desta rodovia, ocorreu somente em 2002, antes desta duplicação havia um grande fluxo de veículos, principalmente de caminhões, onde muitos motoristas para desviar do trânsito, passava por dentro dos municípios próximos a rodovia, sendo um deles o município de Bragança Paulista – SP, desta forma o município foi ficando cada vez mais conhecido e se tornando o lugar de passagem de muitos motoristas que dependendo do horário em que passava por aqui, acabava se hospedando e conhecendo mais desse município.

Por se tratar de uma Rodovia que liga a capital paulista a capital mineira, diariamente milhares de veículos passam por ela, em 2019 foram 75.664.872 de veículos que passaram na rodovia ao longo dos 562 km (ANTT, 2019). Devido à proximidade de Bragança Paulista com o município de Extrema-MG, 30 km, e tendo em vista que este último apresenta algumas indústrias de grande porte, como a Bauducco, Multilaser e a Copenhagen, e diversos centros de distribuição e logística, há o deslocamento pendular de pessoas de Bragança Paulista para trabalhar nas indústrias. Além disso, o município está crescendo cada vez mais

próximo da Fernão Dias, com a presença de condomínios de alto padrão, facilitando assim a locomoção dos moradores bragantinos para outros municípios.

Apesar de alguns moradores se deslocarem para Extrema-MG, não significa que em Bragança Paulista não tenha algumas indústrias de grande porte também, pois é possível notar a presença de algumas multinacionais no município, como a Santher, a Arcor, a Tyco, a OSG, entre outras, essas indústrias também contribuem tanto para a geração de empregos como para a economia e desenvolvimento do município contribuindo para o processo de urbanização.

A presença destas e o movimento da população sobre o espaço formam algumas práticas espaciais, além de como essas práticas estão presentes em municípios de médio porte.

As práticas espaciais e as características da cidade média

As práticas espaciais tendem a se diversificar e se complexificar em espaços urbanizados, e as cidades médias à medida que esse processo se amplia novas contradições tendem a compor a organização do espaço. Assim, para compreender como ocorrem as práticas espaciais, é importante definir o espaço na perspectiva geográfica. Souza (2018), baseado nas teorias de Marx, define o espaço em “primeira natureza” e “segunda natureza”, a “primeira natureza” é o espaço na sua forma natural, ou seja, todos os lugares onde a natureza predomina, já a “segunda natureza” refere-se ao espaço atual, onde o homem interfere na natureza, explorando-a e modificando a forma natural do espaço.

Essa segunda natureza é um espaço social e com paisagens construídas pelo homem, nesse sentido, Santos (2012) diz que:

O espaço deve ser considerado como um conjunto de ações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então um verdadeiro campo de forças cuja a aceleração é desigual. Daí por que a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares. (SANTOS, 2012, p. 153).

Há ainda o espaço habitado:

Uma das características do espaço habitado é, pois, a sua heterogeneidade, seja em termos da distribuição numérica entre continentes e países (e também dentro destes), seja em termos de sua evolução. Aliás, essas duas dimensões escondem e incluem outra: a

enorme diversidade qualitativa sobre a superfície da terra quanto a raças, culturas, credos, níveis de vida etc. (SANTOS, 2014, p. 44).

As práticas espaciais são os movimentos e as transformações que ocorrem sobre um determinado espaço, algumas dessas práticas estão presentes, principalmente em cidades de porte médio. As práticas espaciais são inerentes ao processo do arranjo espacial, ou seja, é um campo de força, disputa, interesse e funções que são atreladas ao espaço.

Moreira (2015, p. 81) coloca que “as práticas espaciais são ações que têm por base o binômio localização-distribuição, uma relação contraditória que é o fundamento ontológico do espaço”, e atende objetivos distintos a atores e sujeitos que estão envolvidos na produção e organização do espaço.

Moreira (2015), também classifica algumas práticas espaciais: como a seletividade, a tecnificação, a diversidade, o recorte e o território, a mobilidade, a urbanização, entre outros.

A seletividade é forma como o homem está distribuído para sobre o espaço, procurando um lugar que atenda suas necessidades. Já a tecnificação é a técnica que o homem utiliza e desenvolve como uma forma de explorar e sobreviver em seu espaço.

Santos (2013) explora um pouco mais esse conceito de tecnificação:

No começo dos tempos históricos, cada grupo humano construía seu espaço de vida com as técnicas que inventava para tirar do seu pedaço de natureza os elementos indispensáveis à sua própria sobrevivência. Organizando a produção, organizava a vida social e organizava o espaço, na medida de suas próprias forças, necessidades e desejos. A cada constelação de recursos correspondia um modelo particular. Pouco a pouco esse esquema se foi desfazendo: as necessidades de comércio entre coletividades introduziam nexos novos e também desejos e necessidades e a organização da sociedade e do espaço tinha de se fazer segundo parâmetros estranhos às necessidades íntimas ao grupo. (SANTOS, 2013, p.17).

A diversidade se dá a partir do momento em que o homem se distribui pelo espaço e as barreiras físicas acabam separando uns dos outros, onde cada um irá formar uma nova cultura e o clima diversificado faz com que o homem se adapte de acordo com as suas necessidades. Com essa diversificação no espaço ocorre um recorte no espaço, onde as pessoas com características em comuns e afinidades se unem e tomam conta de um único espaço, gerando assim um recorte no espaço.

Por fim tem-se também o processo de urbanização como uma prática espacial. O processo de urbanização, acompanha o ritmo do capitalismo. Quanto mais a tecnologia avança, mais acelerado fica o ritmo de vida da população. Com isso novas ferramentas vão surgindo e a tecnologia e modernização vão acompanhando, fazendo com que algumas características, que pertenciam apenas a cidade passa a chegar no campo também.

As práticas espaciais são todas as atividades que o homem realiza sobre o espaço em que vive, todas as mudanças que ele realiza no espaço alterando a paisagem também é considerado uma prática espacial.

As cidades médias são definidas como:

As cidades médias podem ser valorizadas pela oferta de emprego, ou mesmo de subemprego, pela existência de infraestrutura básica, pelas oportunidades de acesso à informação, pelos melhores recursos educacionais. Enfim, pela existência de bens e serviços essenciais à ascensão material e intelectual de seus moradores. (AMORIM FILHO e SERRA, 2001, p.1).

Atualmente o mundo está globalizado, a globalização altera a forma como as cidades se organizam Soares (1999) diz que:

O processo de globalização e o desenvolvimento tecnológico vem redefinindo o papel das cidades denominadas médias ou intermediárias na organização urbana, tendo em vista sua vitalidade econômica, altas taxas de crescimento populacional e índices de qualidade de vida, porquanto são diferentes os índices de integração do lugares e sendo assim, as cidades integram-se na rede urbana mundial com ritmos e intensidades diferentes, em decorrência de aspectos que envolvem questões políticas, econômicas, sociais e culturais. (SOARES, 1999, p. 55).

Milton Santos coloca que: “A aceleração contemporânea impôs novos ritmos ao deslocamento dos corpos e ao transporte das ideias, mas também acrescentou novos itens à história. (2013, p. 28)”. A globalização faz com que o ritmo de vida das pessoas seja cada vez mais acelerado. As transformações que ocorrem nos lugares são radicais e em muitas vezes ocorre de forma bem acelerada.

O sistema capitalista como meio de produção, altera toda a forma como a sociedade irá se organizar bem como o espaço em que este vive, dessa forma tanto o campo quanto a cidade irão se capitalizar junto, dessa forma Corrêa (2004) mostra que esta se torna:

Um lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, entre os quais a acumulação de capital e a reprodução social, entre os

quais a acumulação de capital e a reprodução social têm importância básica. Estes processos criam funções e formas (CORRÊA, 2004, p. 36).

Corrêa (2004), coloca que as funções e as formas são: Centralização e a área central; Descentralização e os núcleos secundários; coesão e as áreas especializadas; segregação e as áreas sociais; dinâmica espacial da segregação; inércia e as áreas cristalizadas, podendo ocorrer simultaneamente na mesma cidade.

Para ele a centralização e a área central é onde: “concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e interurbanos. Ela se destaca na cidade pela sua verticalização” (CORRÊA, 2004, p. 38).

A área central de uma cidade ao se globalizar, passa a exercer atividades intensas, isso acaba trazendo consigo alguns problemas, como o desgaste do solo e a presença cada vez maior de construções de prédios tanto comerciais como domésticos, nessas áreas implica na mudança cada vez mais rápida e radical da paisagem e do espaço.

Com essas mudanças no espaço as pessoas que ali estavam, são deslocadas para outras áreas do município. Com isso, surge a zona periférica do centro, que de acordo com Corrêa (2004) suas características são: Uso semi-intensivo do solo; ampla escala horizontal e a área residencial de baixo status social (como os cortiços).

Já a descentralização, de acordo com Corrêa (2004):

[...] (A descentralização) aparece em razão de vários fatores. De um lado, como uma medida das empresas visando eliminar as deseconomias geradas pela excessiva centralização na Área Central. De outro, resulta de uma menor rigidez locacional no âmbito da cidade, em razão do aparecimento de fatores de atração em áreas não centrais. (p. 45).

Ao se expandir muito, um município acaba criando novas centralidades nos próprios bairros, para facilitar a vida das pessoas, que para não precisarem se descolarem até o centro comercial, encontram alguns serviços próximos deles. Por exemplo é possível encontrar em muitos bairros, supermercados, caixas eletrônicos e pequenas lojas de roupas.

Um exemplo de coesão e as áreas especializadas são as indústrias que mesmo não produzindo os mesmos elementos, se localizam próximas, podendo até mesmo formar distritos industriais.

Tem-se ainda a segregação e as áreas sociais, ocorre com o avanço do capitalismo, as pessoas que possuem condições financeiras mais altas, irão para as áreas mais privilegiadas do município, enquanto que as pessoas que possuem condições financeiras mais baixas, irão para as áreas mais periféricas do município, áreas essas que geralmente são mais precárias. Para Corrêa, 2004, a segregação e as áreas sociais:

Tem um dinamismo onde uma determinada área social é habitada durante um período de tempo por um grupo social e, a partir de um dado momento, por outro grupo de status inferior ou, em alguns casos, superior, através do processo de renovação urbana. (CORRÊA, 2004, p. 70).

O último processo espacial de Corrêa é a inércia e as áreas cristalizadas que:

Mais do que os outros processos, é marcada por um forte relativismo. A permanência de um dado uso do solo pode nos parecer a cristalização daquele uso quando, em realidade, trata-se de um muito lento processo de mudança, difícil de ser percebido pelo pesquisador em um dado momento do tempo. (CORRÊA, 2004, p. 77).

Dessa forma, esses processos e práticas espaciais são potencializados com a expansão do capitalismo e dos usos no espaço urbano. A lógica de transformação e organização do espaço não acompanha, necessariamente as necessidades da população, mas amplia suas contradições.

Expansão urbana e eixos de crescimento em Bragança Paulista – SP

Como uma cidade média em expansão é possível identificar diversas mudanças no município de Bragança Paulista nas últimas décadas. As diferentes funções econômicas, como a presença de algumas indústrias, ampliação do setor comercial e de serviços tem denotado importantes alterações na estrutura e organização do espaço.

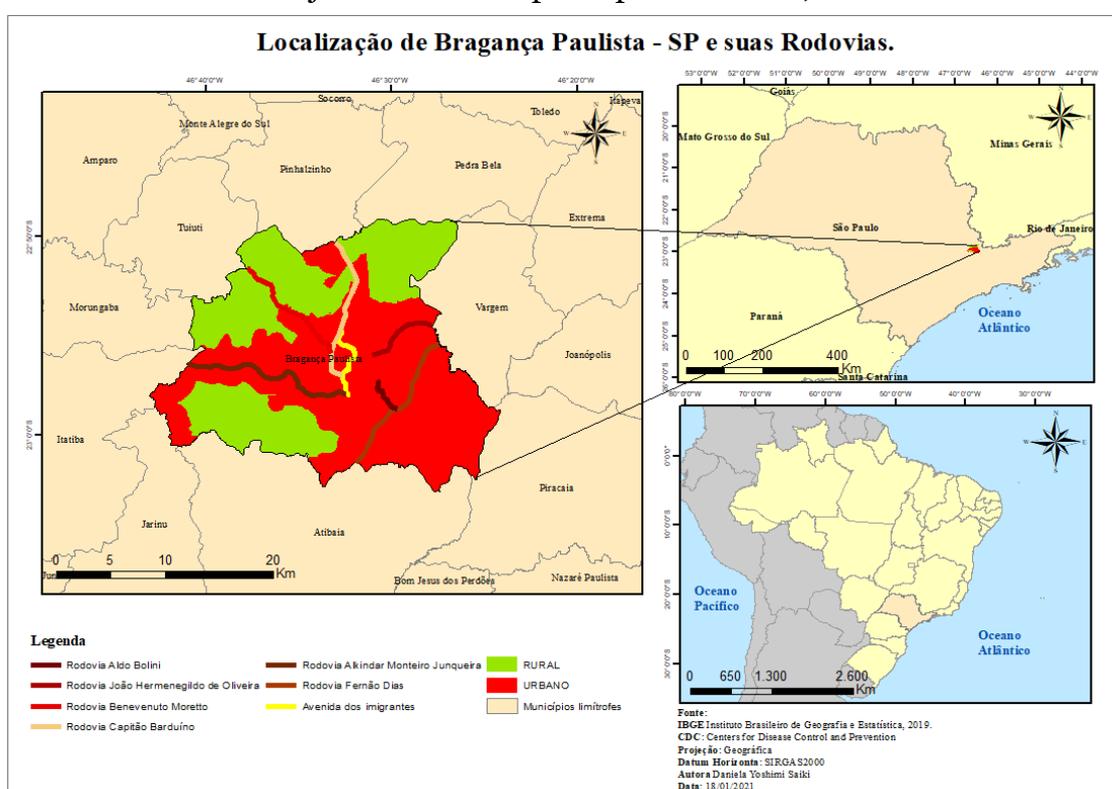
Ao longo das duas décadas do século XXI, a especialização e participação do setor de serviços e comércio aumentou consideravelmente no município de Bragança Paulista

O município de Bragança Paulista tem uma participação crescente do setor de serviços e comércio entre 2002 e 2018, a participação desse setor passou de 50,7% em 2002 para 59% do PIB em 2018, demonstrando ser uma atividade importante na produção e organização do espaço municipal. O setor industrial declinou de 35,3% da participação em 2002 para 29% do PIB em 2018, de certa

forma, ainda mantem uma expressividade no contexto econômico municipal. Já o setor agropecuário tinha apenas 2% do PIB em 2002, e caiu para 0,8% do PIB total em 2018, afirmando o caráter terciário-industrial do município de Bragança Paulista.

De acordo com a figura 2, o município de Bragança Paulista é predominantemente urbano em sua conjuntura territorial. É possível notar também que a área urbana está avançando sobre as principais rodovias, principalmente na Rodovia Fernão Dias.

Figura 2 - Mapa de Localização de Bragança Paulista-SP, e perímetro urbano e rural junto com suas principais rodovias, 2021.

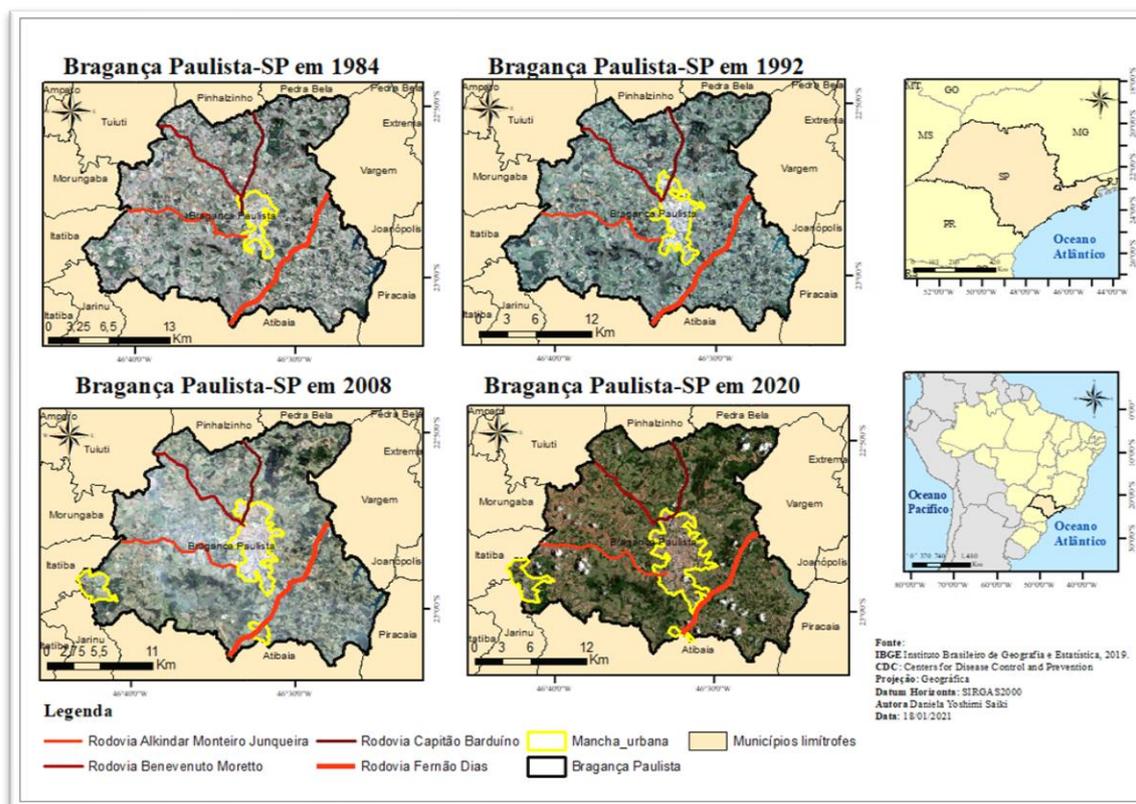


Elaboração: Os autores.

A expansão urbana de um município médio ao longo do tempo, ocorre de acordo com as práticas espaciais que demandam dos agentes públicos e privados que transformam o espaço. Muitas vezes acaba se expandindo de forma desordenada e acelerada. Ela irá se expandir nos “vazios” urbanos, selecionando espaços de interesse, causando a expulsão de muitos moradores rurais.

Para analisar a expansão urbana de Bragança Paulista foi elaborado um mapa (Figura 3) mostrando a evolução da mancha urbana, nos anos de 1984, 1992, 2008 e 2021.

Figura 3 - Evolução do espaço urbano entre 1984 e 2020, em Bragança Paulista - SP.



Elaboração: Os autores.

Analisando a figura 3, nota-se que há 4 rodovias no município que liga aos municípios vizinhos e que são os principais eixos de expansão, sendo elas a Rodovia Alkindar Monteiro Junqueira (Bragança Paulista – Itatiba), Rodovia Benevenuto Moretto (Bragança Paulista - Tuiuti), Rodovia Capitão Barduíno (Bragança Paulista-Pinhalzinho) e a Rodovia Fernão Dias (esta liga São Paulo capital à Belo Horizonte).

A expansão da área urbana é constante desde a década de 1980 até 2020, seguindo o crescimento ao longo das rodovias, por facilitar a circulação de fluxo de pessoas e mercadorias. A rodovia Alkindar Monteiro Junqueira conta com a presença do único Shopping do município, que foi inaugurado no final do ano de 2016, com o intuito de ser o shopping da região.

Devido à presença deste Shopping, ocorreu a criação de condomínios residenciais de alto padrão, próximo a ele, na divisa dos municípios de Bragança Paulista – Itatiba, valorizando o espaço e mudando as funções do lugar. A implantação do shopping altera a paisagem rural, promovendo uma nova dinâmica socioeconômica para a cidade e região.

Observa-se também que a cidade está se aproximando cada vez mais da Rodovia Fernão Dias, sendo visível desta, três condomínios de alto padrão, onde devido à expansão deles, é difícil observar a divisão entre eles. Por ser a Rodovia que liga a capital paulista a Belo Horizonte e estar próximo à divisa dos estados, muitas pessoas procuram residir próxima a essa rodovia, para facilitar a circulação entre cidades próximas.

Na Rodovia Capitão Barduíno, há presença de alguns condomínios e também a presença de duas indústrias multinacionais, a Santher (fábrica de papel) e a Arcor (fábrica de alimentos). E na Rodovia Benevenuto Moretto, há presença de alguns sítios e de um pesqueiro, nessa Rodovia ainda é possível encontrar traços da área rural do município.

Em alguns bairros rurais do município há presença de muitas chácaras, o que atrai muitas pessoas para cá, principalmente aos finais de semana. As indústrias atraem muitas pessoas para o município, devido à grande mão de obra ofertada por estas.

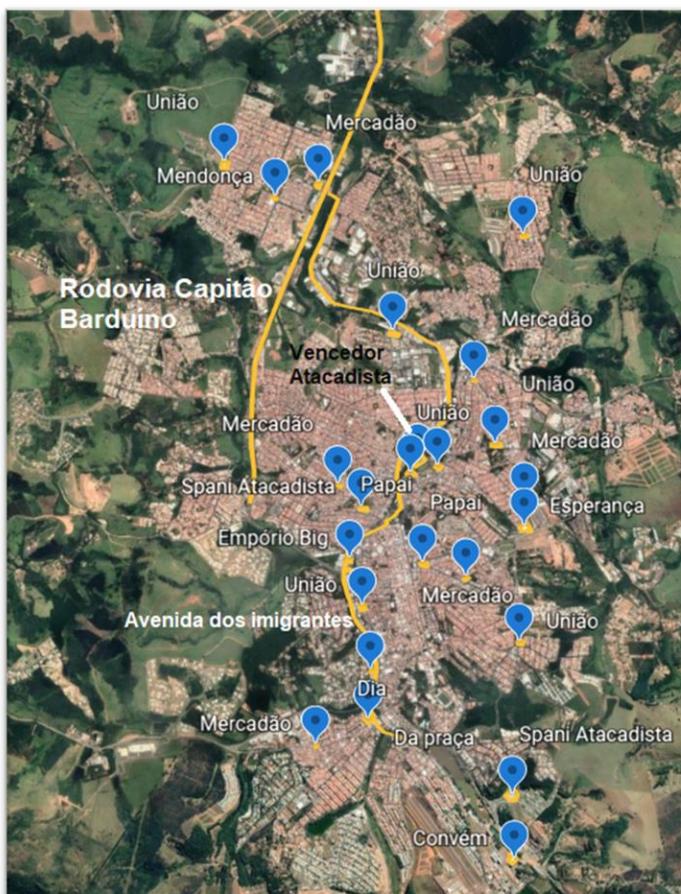
Outra atividade econômica presente no município deve-se a produção da linguiça, produção essa que deu ao município o título de “terra da linguiça”, apesar de não haver tanta criação de porcos espalhados pelo município os poucos criadores deles, ainda produzem e vendem a linguiça, ressalta-se que a criação de porcos no município não está mais tão presente, devido a rigorosos protocolos exigidos pela vigilância sanitária e o ministério da agricultura e abastecimento. Na Rodovia Alkindar Monteiro Junqueira é possível encontrar uma loja onde ela é vendida.

Essas atividades econômicas, atraem muitas pessoas para o município que buscam melhores condições de trabalho, além das atividades de lazer, como o pesqueiro e também a presença da represa do Jaguari que atraem pessoas dos mais diversos municípios.

Em destaque na figura 4, os principais eixos de expansão que seguem o fluxo das rodovias e avenidas na cidade. Ao longo desses eixos é possível notar a

presença de vários supermercados, distribuídos ao longo da área urbana, criando alguns sub-centros e dispersando da área central, buscando novos espaços, com menor valor do terreno e espaços mais amplos para estacionamento, de certa forma, seguindo as áreas de expansão urbana do município. (Figura 4).

Figura 4 - Distribuição dos supermercados em Bragança Paulista, 2021.

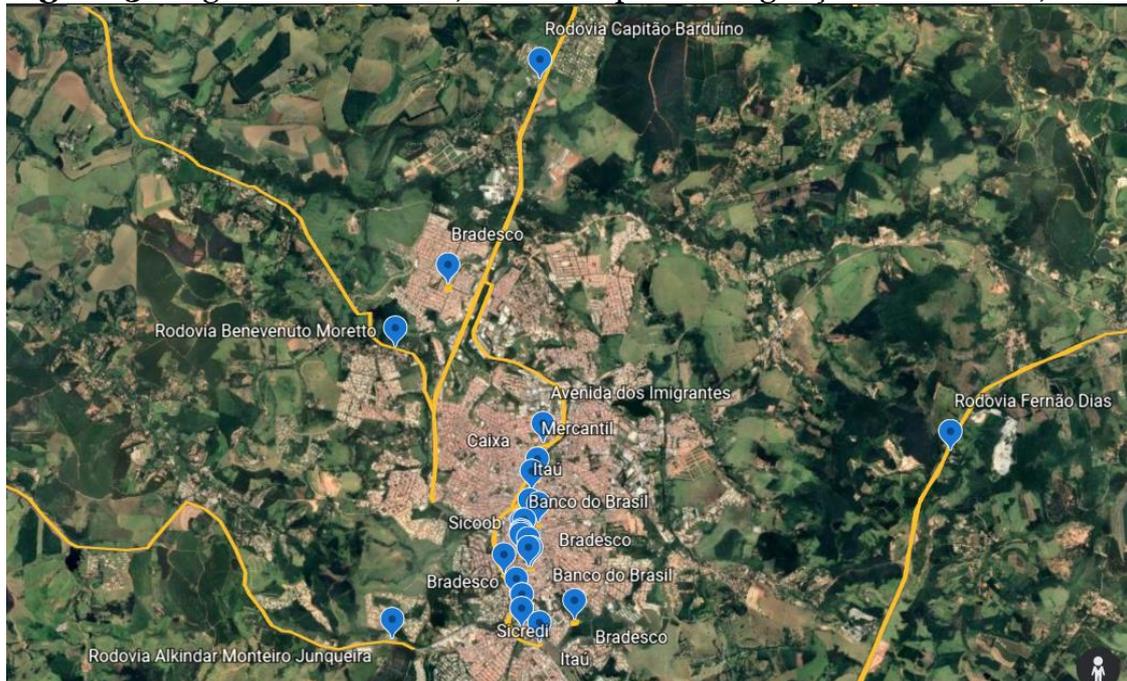


Elaboração: Os autores.

Analisando-se a figura 4, nota-se também a presença de 3 atacadistas (Spani, Esperança e Vencedor), encontra-se ainda supermercados espalhados pelo município que muitas vezes possuem um preço mais acessível. Nesse sentido, a oferta variada de estabelecimentos, bem como sua distribuição espacial difusa no espaço urbano e ainda concentrada em vias principais, denota essa característica comum de cidades médias.

Outra característica predominante das cidades médias se refere, a presença de diversas agências bancárias no município (Figura 5).

Figura 5 -: Agências Bancárias, no município de Bragança Paulista – SP, 2021.



Elaboração: Os autores.

A figura 5, ilustra algumas das agências bancárias presentes no município, nota-se que a maior parte delas se localiza próximo à avenida dos Imigrantes (avenida esta que atravessa a cidade de norte a sul), essas agências fazem parte do processo de urbanização, tendo em vista que por serem de grande porte, elas se instalam em locais onde há uma grande demanda da população. Entretanto, a presença fora da área central, demonstra uma característica das cidades médias, que é a descentralização e sub-centros.

Outra Característica das cidades médias se refere as concessionárias de carros e motos presente no município (Figura 6). Há grandes concessionárias e elas estão localizadas próximo à rodovia dos Imigrantes e a Rodovia Alkindar Monteiro Junqueira (Rodovia esta que liga Bragança Paulista a Itatiba).

Figura 6 - Concessionárias no município de Bragança Paulista, 2021.



Fonte: Os autores.

Por ser a maior cidade região há a presença de uma variedade de opções em concessionárias, com marcas e serviços especializados, que caracterizam uma cidade média com funções diferenciadas das demais da região.

Como se pode notar as concessionárias concentram próximas as rodovias, na Rodovia Alkindar Monteiro Junqueira há 5 concessionárias, com exceção da Renault as outras se localizam ou na Avenida dos Imigrantes ou próximo dela.

Essa presença significativa de comércio no espaço urbano de Bragança Paulista, segue um tendencia nacional que é a participação do setor terciário na economia. A tabela 3 identifica as atividades econômicas e o pessoal ocupado em Bragança em 2018.

Tabela 3 - Pessoal ocupado (porcentagem) de acordo com as atividades econômicas em Bragança Paulista, 2018.

Atividades	Pessoas ocupadas (%)
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	36,23
Indústrias de transformação	9,6
Atividades administrativas e serviços complementares	8,34
Alojamento e alimentação	6,99
Saúde humana e serviços sociais	6,57
Atividades profissionais, científicas e técnicas	5,09
Outras atividades de serviços	4,96
Construção	4,59
Educação	3,94
Transporte, armazenagem e correio	3,19
Atividades imobiliárias	2,45
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	2,3
Informação e comunicação	2,04
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	1,8
Artes, cultura, esporte e recreação	1,21
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	0,27
Indústrias extrativas	0,21
Administração pública, defesa e seguridade social	0,16
Eletricidade e gás	0,06
Total	100

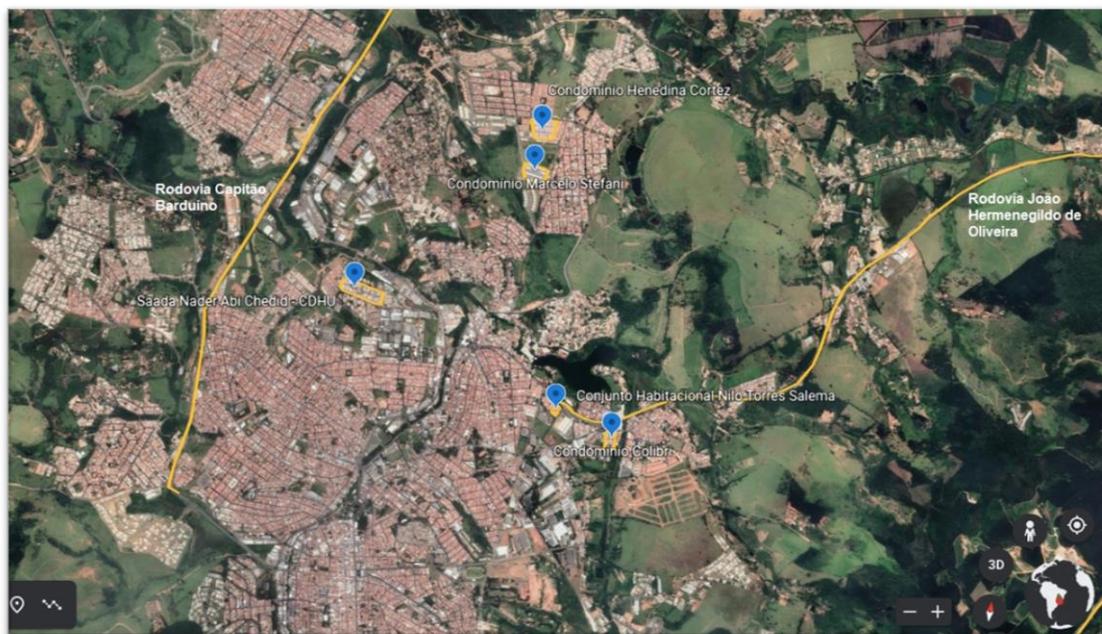
Fonte: Cadastro Central de Empresas (IBGE, 2018).

Analisando a tabela 3, nota-se que a 36,23% da população encontra-se empregada no comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas. Boa parte dessa atividade é especializada e única na região, e por isso, atende não só as demandas locais como regionais.

Em seguida, a indústria de transformação com 9,6% da população empregada, tem uma participação significativa, e diversifica a produção econômica local e regional.

Observa-se ainda, que há uma grande variedade de atividades e ao surgirem oportunidade de empregos, muitas pessoas veem para o município em busca dessas vagas. Essa migração em busca desses empregos, acaba estimulando a construção de novos empreendimentos imobiliários, prédios e moradias populares (figura 7).

Figura 7: Conjuntos Habitacionais de Bragança Paulista, 2021.



Fonte: Os autores.

Há ainda no município a presença de cinco conjuntos habitacionais, estes conjuntos habitacionais são habitados por parte da população de baixa renda e estão em áreas mais periféricas do município. Quase todos conjuntos habitacionais em Bragança Paulista estão distantes do centro e dos equipamentos urbanos variados e de qualidade da cidade, reforçando a ideia de segregação socioespacial.

Considerações finais

As cidades médias no Brasil apresentam crescimento importante e tem representado lugares atrativos para a expansão de empreendimentos econômicos, como o setor imobiliário, comércio e serviços. Bragança Paulista nos últimos quarenta anos (1980-2020) apresentou significativas transformações na sua organização espacial, tendo nesses setores os principais processos das práticas espaciais.

Identificou-se 4 eixos de expansão e crescimento urbano, que seguem as rodovias que cortam o município, e há uma tendência de ocupação de espaços em direção a rodovia Fernão Dias, com condomínios de alto padrão e com a instalação nesses seixos do comércio e serviços de melhor qualidade e diversidade.

Essas transformações não atingem as necessidades de toda população, os processos são desiguais e contraditórios. E o processo de urbanização está cada vez mais acelerado e a tendência é que o espaço rural do município se torne cada vez menos habitado e importante.

Assim, Bragança Paulista apresenta um perfil socioeconômico com convergência de ampliação do setor comercial e de serviços, tendem a especializar a dinâmica produtiva municipal.

Referências

AMORIM FILHO, O; Serra, R. V. **Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**, 2001. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9872>. Acesso em: 17 de junho de 2021.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Tráfego Autopista Fernão Dias**. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/rodovias> . Acesso em: 20 de maio de 2021.

CORRÊA, R.L **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática. 4ª edição – 5ª reimpressão, 2004.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades Bragança Paulista**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/braganca-paulista/panorama> . Acesso em: 10 de junho de 2021.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico> Acesso em: 10 de março de 2021.

MOREIRA, R. **Pensar e ser em geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico**, 2ª ed. 2ª reimpressão – São Paulo: Contexto, 2015.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**. Globalização e Meio Técnico-científico Informacional. Edição: 5ª – São Paulo: São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos teóricos e Metodológicos da Geografia/ Milton Santos; em colaboração com Denise Elias** – 6ª edição. 2ª reimpressão – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica** – 6ª ed., 2. Reimpressão – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012 (coleção Milton Santos; 2).

SIDRA - **Sistema IBGE de Recuperação Automática**. 2020. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 de junho de 2021.

SOARES, B. R. **Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização**. Revista Formação (Online), v. 1, n. 6 (1999). Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1167>. Acessado em: 17 de junho de 2021.

SOUZA, M.L de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial**, 2018, 4ª edição, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.