

Waterfronts en la Amazonia atlántica: la realidad de la ciudad de Bragança

Eduardo Turiel do Nascimento
Universidade da Amazônia – UNAMA, Ananindeua, Brasil
Faculdade de Belém – FABEL, Belém, Brasil
edturiel@amazon.com.br
edturiel_adv@hotmail.com

Abstract

Los *waterfronts* son construcciones de importancia en los puertos mundiales, donde se permite una convivencia sostenible entre la sociedad urbana e las masas de agua cercanas. Los equipos que dan forma a esos frontones son muy costosos y cuasi siempre son custeados por inversiones originadas de los movimientos económicos portuarios y la tributación de esa actividad. Pensar así es condenar las pequeñas ciudades de países en desarrollo a un eterno conflicto entre ciudad y puerto, hasta que se vea que no es necesario que el puerto llegue a una importancia mundial para que la ciudad planee un *waterfront*. Hay soluciones sencillas y aplicadas a ciudades pequeñas, de la región amazónica brasileña, que han dado solución a la relación ciudad y puerto y de una forma sostenible, como aquella que fue aplicada a la ciudad de Bragança, en la amazonia atlántica.

Key Words: puerto, ciudad, waterfront, desarrollo sostenible

Report

1. Introducción

Cuasi siempre, la caracterización de las relaciones entre puertos y ciudades, con la construcción de *waterfronts*, tiene sido estudiada en grandes centros con puertos de grande significación económica. Una lectura más rápida de esas realidades, no permite ver si sería posible la misma actuación – por los efectos – de una sostenibilidad por entre ciudades pequeñas y puertos sin la aplicación de una tecnología más moderna o de efectos económicos más portentos. Este es el propósito de este análisis, volver la mirada a los pequeños puertos de países en desarrollo, con una importante producción pesquera y que produce efectos en la economía y en la sociedad de la ciudad donde está ubicado. De manera más puntual, es presentada acá, la ciudad de Bragança, a lo estuario meridional del Río Amazonas, en la región de la amazonia atlántica. Más que eso, que esa actividad económica y social, tiene una vinculación muy estrecha con la ciudad y su población por la construcción de un *waterfront*, que incluye, en pequeña escala, las ventajas de los grandes frontones de relación social, económica y portuaria.

2. Grandes y pequeños *waterfronts*

Pireus, Ostia, Marselha, Rotherdam, Santander, Istambul, Leixões, Santos, Buenos Aires. Esos son puertos que tienen una significancia enorme en las relaciones comerciales mundiales, con avanzadas estructuras tecnológicas y equipos de convivencia social con sus ciudades. Los resultados económicos de las operaciones portuarias, en conjunto con la planificación de las ciudades, justifican construcciones magistrales, direccionadas para la sostenibilidad urbana.

Las ciudades pequeñas, entonces, están destinadas a una convivencia de conflictos, de problemas sin fin, con sus puertos, con sus centros históricos, con su sociedad y economía. Los países en desarrollo no tienen, por lo tanto, la condición de llegar a un *state of art* de Bilbao o Mileto. Así es que esta pequeña contribución escrita sigue en dirección contraria a esa comprensión. Las ciudades pequeñas, de países que intentan desarrollarse, pueden sí llegar a una relación ciudad-puerto muy equilibrada, a lo largo de los años. Principalmente si hay relaciones económicas y sociales importantes, donde se puede retirar inversiones necesarias a construcción de elementos de integración sostenible puerto-ciudad, por más sencillos o humildes que sean. Lo que es importante es que no exista conflicto entre la actividad económica portuaria y una sana cualidad de vida urbana. No es la riqueza para el mejor, pero la voluntad de hacer el posible.

3. La ciudad de Bragança

Ocupada primeramente por franceses en el periodo de la Unión Ibérica, bajo el reino de Felipe II de Portugal, o III de España, el poblado que hoy es conocido por Bragança fue llamado por Benquerença, o Bien Querer. Así fue porque los indígenas Caetés gustaban de la convivencia con los franceses que habían sido expulsados por los portugueses de la

región de la Isla de São Luís do Maranhão. Por lo tanto, en julio de 1613, nació para el mundo occidental la población que, en 1640, tomaría el nombre de Bragança como homenaje a la Casa de Avis, cuando el portugués D. João II tomó posesión del trono de Portugal (PEREIRA, 1962).

La ciudad de Bragança está ubicada en la región de la amazonia atlántica, latitud 01°03'13" sud y longitud 46°45'56" oeste, a 19 metros arriba del nivel de la mar. El municipio tiene una población aproximada de 107.106 personas (IBGE, 2010) y está a 210 Km de Belém, capital del Estado do Pará. El Índice de Desarrollo Humano – IDH (ONU/PNUD, 2010) del municipio es 0,662, justificado por varias actividades económicas, entre ellas agricultura, comercio y pesca, que producen una riqueza per capita/año de R\$-2.273,00 (IBGE, 2010). Entre las diversas fuentes de generación de empleo, renta y tributos, las operaciones de comercio, colecta de cangrejos y pesca son aquellas que más importantes del municipio de Bragança.

Estas actividades de pesca y colecta ocurren en razón de la ubicación de la ciudad, cercana de una región de manglares. El fomento de alimentos por el manglar para las poblaciones locales, por cierto originaran la creación del asentamiento, desde los indígenas Caetés. Esa condición natural de los manglares, como cuna de vida, permitió el desarrollo urbano y, al mismo tiempo, lo condicionó a una economía específica de productos marinos, como el pescado en sus varias especies y la captura del cangrejo de mangle. Esa interdependencia permitió la formación de un ambiente conjugado, entre ciudad y manglar. En este, la vida urbana está obligada a promocionar un desarrollo sostenible entre los intereses económicos, las necesidades sociales y la protección ambiental, y el medio natural, suministra los bienes para alimentación e economía.

La ciudad de Bragança es, actualmente, un polo exportador de pescado, para varias regiones nacionales – Maranhão, Ceará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro –, así como para los Estados Unidos y Europa. La captura de cangrejos de manglar – *Ucides cordatus* –, con un carapazón de 0,05 a 0,09 m, por su vez, produce una cantidad de promedio de 50.000 unidades/año y que traducen una actividad económica sostenible de un promedio de 150 cangrejos por día-hombre y que se desarrolla a lo largo de unos 330 días por año (GLASER; DIELE, 2005). Con esa realidad, unos 68% de las poblaciones rurales tienen una renta directa de lo ecosistema de manglares (KLOSE et al., 2005).

La cultura local es fuertemente asociada a raíces negras – originadas del período de la esclavitud de poblaciones africanas, lamentablemente legales en el Brasil colonia – que se mezclaran con la cultura de las poblaciones originarias de una amazonia indígena, con la cultura de los azores de las treinta parejas que han venido en el siglo XVIII y los españoles que migraran para la región norte de Brasil, a los fines del siglo XIX (SILVA, 1981). Con esa variedad cultural, la expresión cultural de Bragança es el folclore de nombre Marujada – marinería –, danza de hombres y mujeres, lo que, una vez más, demuestra la integración de la ciudad con las actividades marinas, donde se incluyen los manglares.

4. La actividad pesquera y portuaria de bragança

La actividad pesquera es impulsada por 1.132 barcos con registro por la autoridad portuaria. De estos tipos de pesqueros, fueran considerados dos modelos de pesca: de artesanía y de larga escala. Así, la rentabilidad y la relación de empleo y renta és obtenida

con barcos mayores de 12 metros, donde los menores serán considerados de artesanía. La pesca de larga escala, por lo tanto, utiliza barcos de medio porte, industriales y con heleras.

La pesca de larga escala utiliza 91 barcos y emplea un promedio de 8 tripulantes por barco y ocurrieran 335 desembarcos durante un año, con la predominancia de barcos de otros estados, principalmente del Estado do Ceará (BRAGA, 2002) y la técnica principal aplicada es de red y ganchos. La estimativa actual de cantidad de pesca está a en un promedio de 500 t/mes de pescado de diversas especies.

La cantidad anual pescada es aproximadamente cuasi 5.500t, donde unos 1.100t son la producción de la pesca de grande escala industrial, donde de ese total, los barcos de medio porte son responsables por la captura de 70% del pescado (BRAGA, 2002). Esa producción de pesca es descargada, principalmente, en dos puertos del municipio, Bragança y Bacuriteua. El primero recibe 47% del total de pesca de larga escala y el segundo, desembaraza los 53%.

En Bragança, frente el centro histórico, se ubica el puerto pesquero, a las orillas del rio Caeté. Esa actividad pesquera genera un movimiento de carga y descarga muy intenso, ruidoso, con tráfico de camiones y actividades en lo atracadero, que ocurren a la hora de la marea en el rio, en razón de la fuerte influencia de variación del nivel de la mar. Así, el centro histórico tiene la posibilidad de una convivencia de cargue y descargue de barcos de pescado por todo el día, en una relación no sostenible de convivencia entre rio, puerto y ciudad.

5. Pequeño, pero un *waterfront*

El puerto de la ciudad de Bragança se ubica en el centro histórico, en la línea del Rio Caeté. Ese es un rio que recibe influencia directa de la mar, con una considerable variación de nivel de 1,5m de promedio. En ese barrio histórico está la Iglesia de São Benedito, el santo negro y cristiano, patrono de los participantes de la Marujada y que es la demostración de la reunión de una cultura laica con la fe religiosa, pueblo y Iglesia.

En la misma área está el edificio de la Asociación Cultural da Marujada, donde ocurren las actividades culturales y turísticas del folclore típico, se ubican hoteles, bares y restaurantes. Por lo tanto, las actividades culturales, religiosas y turísticas vivía en conflicto con la actividad de carga y descarga de los barcos de pescado. Así, en la línea del puerto faltaba el rio, o mejor, la convivencia del ciudadano urbano con el rio. Esa falta de sostenibilidad urbano-portuaria fue combatida con un proyecto de calzada – *dockline* – para ser utilizado como un frontón entre puerto y ciudad, donde las personas pudieran utilizarse de los equipos religiosos, culturales y turísticos, así como para la contemplación, sin conflicto con el puerto a la línea del rio y las actividades de carga y descarga de pescado no molestasen a los peatones.

En 2003 empezó a ser construido un paseo público, que ahora está concluido, y forma un pequeño *waterfront* de rio, con equipos de cultura, turismo, alimentación y barrio histórico. La estructura tiene 270 m de extensión por 3,0 m de ancho. Con el proyecto, las actividades portuarias están abajo del nivel de la calle, cerca el rio, con un paredón de césped, para amortiguar los ruidos e alejar el movimiento de la calle y de los peatones. La ciudad, por su vez, se desarrolla arriba del puerto, con las estructuras necesarias a lo mantenimiento de un barrio histórico y cultural, que sirve para la convivencia social y

contemplación.

6. Consideraciones Finales

La relación del hombre con la mar es parte de su cultura y no se apartará jamás. Las ciudades, hábitat natural del hombre, siendo costeras por lo tanto, siempre convivirán con líneas de mar, de río y sus puertos. Así es en el mundo entero. Sea en una grande ciudad en Japón o una pequeña población en la amazonia atlántica, como la ciudad de Bragança. No es el tamaño o la cantidad de habitantes, mas sí el deber de la Administración Pública para generar o mantener un equilibrio en las relaciones económicas, sociales y ambientales en las ciudades, muy especialmente aquellas consideradas ambientes conjugados. También, la contribución en tributos por las operaciones pesqueras.

La ciudad de Bragança experimenta efectos saludables por entre las relaciones urbano-portuarias, manteniendo una actividad pesquera económicamente rentable y socialmente productiva en convivencia con un centro histórico con equipos culturales, religiosos y turísticos. Estos dos lados, ciudad y puerto, están unidos por un *waterfront* pequeño pero muy importante para la sostenibilidad de relaciones de puerto y ciudad, lo que demuestra que conjunto de equipos destinados a la convivencia sostenible de la ciudad y las masas de agua no son privilegio de grandes ciudades.

Bibliografía

BRAGA, Cesar França. Atividade pesqueira de larga escala nos portos de desembarque do estuário do Rio Caeté, Bragança, Pará. Dissertação de Mestrado. Bragança: UFPA, 2002

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Produto Interno Bruto a preços correntes e Produto Interno Bruto per capita segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios - 2002-2005. US\$ 1,275.10 o € 1.037,20. Cambio en 29 jun. 2010

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativa das populações residentes, em 1º de julho de 2009, segundo os municípios. Disponible en http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2009/POP2009_DOU.pdf. Acceso en 28 jun. 2010

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano – Municipal 1991 - 2000. Disponible en [http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDHM%2091%2000%20Ranking%20decreciente%20\(pelos%20dados%20de%202000\).htm](http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDHM%2091%2000%20Ranking%20decreciente%20(pelos%20dados%20de%202000).htm). Acceso en 28 jun. 2010

GLASER, Marian; DIELE, Karen. Resultados assimétricos: avaliando aspectos centrais da sustentabilidade biológica, econômica e social da pesca do caranguejo, *Ucides cordatus*. In: Gente , ambiente e pesquisa. Marion Glaser et.al. (Org.). elém: UFPA, 2005

KLOSE, Freya et al. Manguezais como zona econômica de tampão: dinâmica espacial e socioeconômica num estuário do norte brasileiro. In: Gente , ambiente e pesquisa. Marion Glaser et.al. (Org.). elém: UFPA, 2005

PEREIRA, Cesar. Sinopse da história de Bragança. Bragança, 1962.

SILVA, Armando Bordallo. Contribuição ao estudo do folclore amazônico na zona bragantina. Belém: Falangola, 1981