

UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

AMAZONIA Y OTRAS
SELVAS ECUATORIALES

**INFORMATIVO
UNIVERSIDAD NACIONAL**

JUNIO 2020

Muelle Victoria Regia

publicado para fines académicos

La Desaparición del Muelle Victoria Regia



Figura 1. Vista Aerea del estado actual del Rio Amazonas (Armada Nacional)

Introducción

Leticia, se encuentra ubicada a la orilla del río Amazonas colindando con Brasil y Perú. Esa ubicación, la precaria infraestructura vial y la tradición lleva a Leticia a utilizar el río como el principal medio de transporte y comunicación. Así el muelle Victoria Regia, se caracteriza por ser un punto estratégico para el comercio con otros países. Sin embargo, existe la posibilidad de que en el año 2030 el muelle pierda toda su funcionalidad debido a las dinámicas hídricas del río que incluyen procesos de sedimentación y erosión. “La cuenca del río Amazonas drena 6'200.000 Km² y descarga el 18 % del flujo total de agua dulce que llega al océano Atlántico, con 200.000 m³/s y una

carga sedimentaria que oscila entre 1 y 2 billones de toneladas por año hasta 614 megatonelada/año en obidos” (Jaramillo & Parra, 2013, pág. 430) De esta manera la I.I.R.S.A (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana) junto al Gobierno Colombiano promueve un proyecto sobre el mantenimiento del muelle, con el objetivo de “optimizar la navegabilidad del canal de acceso al muelle Victoria Regia en Leticia y por ende aumentar la comodidad, el confort y la seguridad de los usuarios del corredor, disminuyendo los tiempos de viaje y costos de operación, que redundan en el aspecto socioeconómico de los habitantes del área de influencia del Muelle de Leticia” (I.I.R.S.A, 2016, pág. 1). Éste

proyecto se crea en busca del aprovechamiento de los recursos hídricos y del beneficio de la población de Leticia. Sin embargo, unas de las estrategias usadas por la I.R.R.S.A. para la solución de dicha problemática ha generado polémica entre distintos sectores, por ejemplo, el dragado, que consiste en la remoción de material del lecho del río, está alternativa puede llegar a provocar fuertes consecuencias ambientales.

El Muelle Leticiano

El muelle Victoria Regia de Leticia se encuentra ubicado en el río Amazonas entre los estrechos Nazareth y Tabatinga, fue construido desde 1983 y se inauguró en el año 1986. El propósito de su construcción fue proporcionar la infraestructura neces-

ria para la recepción, distribución y salida de mercancías de toda la región, así como también del suministro de todos los servicios que demanda el transporte fluvial, ya que en ese entonces la única vía de acceso era de modalidad aérea. El muelle representa la posibilidad de aumentar las oportunidades comerciales, impactando económicamente a la ciudad y a sus habitantes.

El río Amazonas “deposita sedimentos formando barras e islas gigantes como la de Rondinha, Ronda y Santa Rosa que tienen un movimiento muy lento hacia aguas abajo; debido a la sedimentación que existe en el canal, se presenta erosión de las orillas, porque el flujo se recuesta hacia la frontera peruana profundizando su canal y dejando un canal de poca profundidad en la margen izquierda, donde está ubicado el Muelle del municipio de Leticia.” (Cubillos, 2012, pág.18) En otras palabras, mientras Perú está perdiendo tierra, pero ganando río, Colombia está ganando tierra, pero perdiendo río y acceso al Puerto de Leticia. Debido a la dinámica hídrica de la zona, se han desarrollado diferentes problemas de navegabilidad en el cauce de entrada al muelle, por lo que se ha hecho cada vez más costoso entrar a este ya que aumenta la exigencia para el zarpe y las condiciones de arribo al puerto, así como las condiciones técnicas de operación y los pescadores se quejan puesto que la zona no es propicia para la pesca. (INVIAS, 2011)

La I.I.R.S.A. a través del proyecto internacional “Corredor Multimodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará” dentro del Eje del Amazonas, tiene alcance sobre este muelle, de esta manera propone ejecutar una de las soluciones para contrarrestar la problemática.

En ese sentido, para hablar de las posibles soluciones nos referimos al “Estudio del proceso de sedimentación del río Amazonas y análisis del muelle Victoria Regia de Leticia” (2005-06) el cuál fue dirigido por el profesor de limnología de la Universidad Nacional Sede Amazonía, San-

tiago Duque, quién lleva estudiando el comportamiento del río Amazonas por aproximadamente 20 años. En el estudio se evaluó la situación del muelle Victoria Regia, destacando que el proceso de sedimentación ha expandido las islas entre 100 y 150 metros y generando cambios a ambos lados del río, provocando distorsión

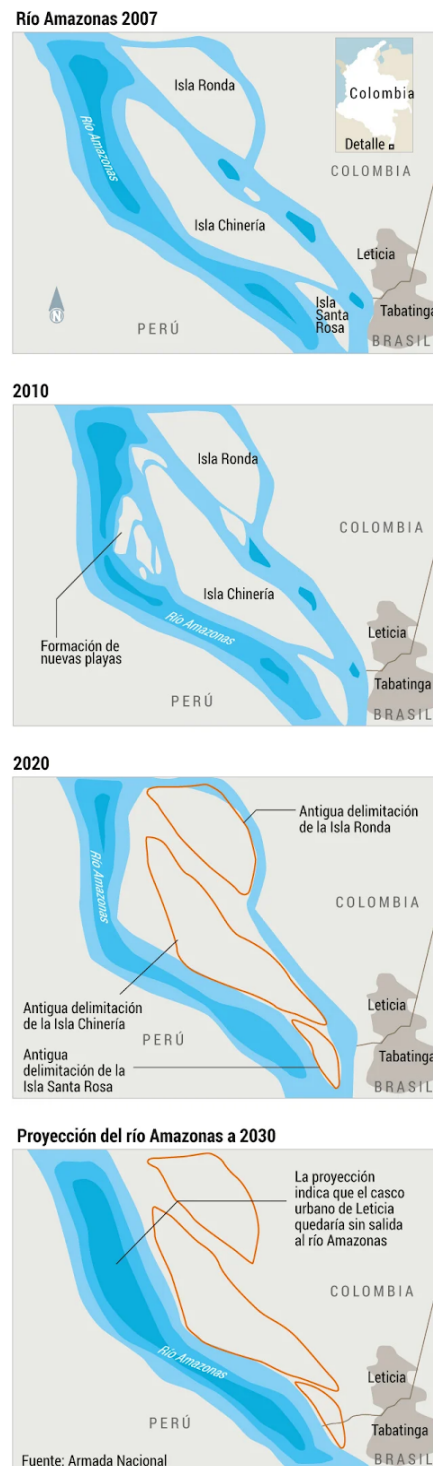


Figura 2: Puerto Leticia, ANC.

de la frontera de Colombia con Perú, esto políticamente puede llegar a generar choques diplomáticos entre los países. Sumado a esto el estudio propone cuatro alternativas para contrarrestar esta problemática:

1. Extender el puerto 125 m hasta alcanzar el nuevo cauce del río.
2. Crear un convenio entre el muelle Victoria Regia y el muelle la ciudad vecina de Tabatinga.
3. Ubicar el muelle a 200 m de Leticia en Nazareth, Puerto Nariño o Macedonia.
4. Dragar el río, es decir extraer piedras, barro o arena del río para darle paso al agua. (El Espectador, 2018)

Finalmente, la opción más viable es la del dragado del río, opción que se lleva a cabo por el proyecto de la I.I.R.S.A. con el fin de subsanar esta situación teniendo en cuenta todos los factores desencadenantes que esta técnica conlleva, y así minimizar el impacto ambiental. Vale recalcar que estos impactos han sido clasificados en cuatro instancias:

Impactos sobre los recursos hídricos: La presencia de residuos sólidos producto del dragado y su incorrecta disposición genera una alteración en la calidad del agua, tanto el agua del río como del agua subterránea, como en la contaminación de acuíferos producido por la presencia de químicos o contaminantes sólidos en el agua.

Impactos sobre la calidad del aire: El suelo Amazónico es de los más antiguos y por lo tanto tiene acumulado mercurio, el dragado implica la liberación de este compuesto y de gases efecto invernadero, esto supone un problema nocivo sobre el ecosistema natural de la región.

Impactos sobre el suelo: El mal uso de residuos puede generar daños sobre la superficie del suelo y la cobertura vegetal se vea afectada. Es de los impactos más severos presentes ya que muy difícilmente el suelo recuperará su estado inicial. Además la presencia de aguas sucias generarán una infiltración a través del suelo, generando una pérdida de productividad del mismo y convirtiéndolo en un suelo árido e infértil.

Impactos sobre el paisaje: La pérdida de cobertura vegetal producto de los procesos de dragado, así como la operación de maquinaria e instalaciones del muelle, suponen un problema de impacto paisajístico enorme, en donde la confluencia de la naturaleza con las pocas construcciones que ya se encontraban, se ve inmiscuida por lo mencionado anteriormente.

Los Contratos del Dragado

Esta alternativa de dragado se ha aplicado en varias ocasiones, pues la sedimentación en esta zona es constante. “Esta situación ha sido objeto de constante preocupación por parte de las autoridades locales; esto se puede evidenciar al tomar como base contratos previos tales como el 3786/05, cuyo objetivo fue el mejoramiento de las condiciones de operación del Muelle flotante Victoria Regia junto con obras de adecuación del Malecón de Leticia (Amazonas)”. (Cubillos Riaño, 2012, pág.19).

Contrato	3786 del 2005
Valor Inicial	\$5.440.257.499,10
Contratista	UTV
Inicio	16 de Enero de 2006
Finalización	13 de Enero de 2007

Tabla 1: Descripción del contrato 3786 del 2005.

Luego, el Gobierno Colombiano hizo una licitación a través de la entidad gubernamental de infraestructura INVIAS en el que se definió en el contrato 2251 del 2011 los estudios y diseños para la extensión del muelle en 267 metros y estabilización de la orilla en el margen derecho del canal navegable de Leticia, cuyo objetivo principal es el control de los procesos de socavación que sobre esta margen se presentan, además de la construcción de un puente móvil, una plataforma flotante y la ampliación de la plataforma existente.

Contrato	2251 del 2011
Valor Inicial	\$3.855.502.579,00
Contratista	DGP - CONCEP LTDA
Inicio	18 de Marzo de 2012
Finalización	1 de Agosto de 2014

Tabla 2: Descripción del contrato 2251 del 2011.

Después se contrató a través del contrato 688 del 2015 la adecuación del muelle mediante el dragado de 250.000 m³ de material en la zona de maniobras del muelle y la parte del canal de acceso, con el fin de garantizar la flotabilidad del muelle de carga Victoria Regia.

Contrato	688 del 2015
Valor Inicial	\$4.031.216.230
Contratista	Consortio Pilcas
Inicio	7 de mayo del 201
Finalización	1 Septiembre 2015

Tabla 3: Descripción del contrato 688 del 2015.

Como se puede ver, se han realizado múltiples intervenciones por las entidades gubernamentales con apoyo de instituciones internacionales, lo que ha permitido el mantenimiento de este importante punto comercial, el muelle Victoria Regia. En relación con la actividad en el río Amazonas, los registros del inspector fluvial del Ministerio de Transporte en Leticia, Alfredo Salgado (2016), muestran que por el puerto fluvial Victoria Regia se mueven sobre todo combustibles como gasolina y biodiesel, materiales de construcción (grava y cemento del Brasil y Ecuador), manufacturas, madera y víveres. El año pasado, en este puerto fronterizo se recibieron del exterior 2.235 embarcaciones que llevaban 28.625 toneladas de carga y 17.097 pasajeros, indicó el capitán de Puerto Leticia, teniente Yesid Sanabria, con jurisdicción

en la frontera del Amazonas.

En conclusión, los procesos del río Amazonas sobre sedimentación y erosión continuarán sucediendo, pues es una dinámica natural de la zona; por lo tanto, el Gobierno Colombiano y otras entidades han intervenido y estudiado este hecho negativo en el muelle para contrarrestar dicha dinámica, como lo hizo la I.I.R.S.A. interviniendo constantemente con el fin de mantener vigente el muelle Victoria Regia, pues como se mencionó anteriormente en el texto, el muelle es una zona estratégica económica y políticamente hablando permitiendo que Leticia y Colombia, tengan una constante comunicación fluvial que favorece fervientemente a la comunidad. Es por ello que las autoridades deben asumir el compromiso y estar alertas ante dicha situación, ya que muchas personas dependen económicamente de este muelle para su sustento diario; evidentemente realizando el mantenimiento correspondiente basados en los principios de responsabilidad ambiental para mitigar el impacto que estas técnicas conllevan al ecosistema y a sus habitantes.

Autores:

Lorena Torres Téllez

Víctor Andres Díaz Osorio

Julian Albeiro García Gómez

Johan Sebastian Romero Figueroa

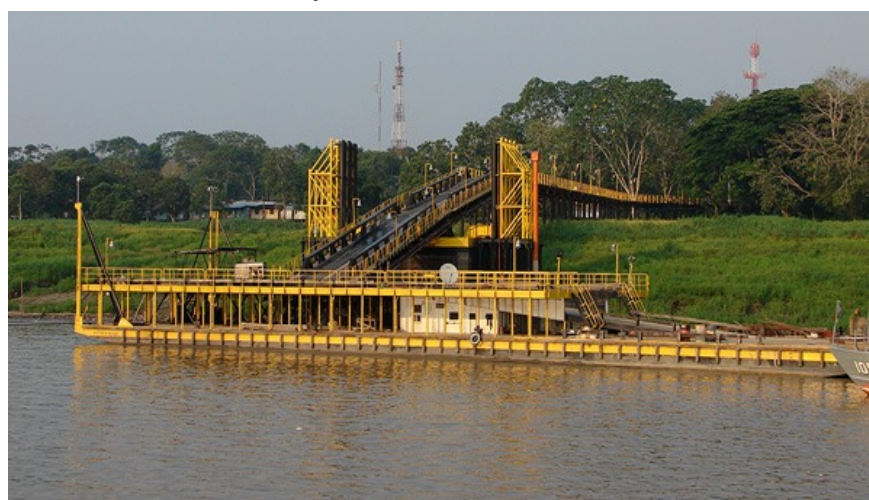


Figura 3: Muelle Victoria Regia, INVIAS.