



1. AMAZONAS

Caracterización de la Infraestructura, la Operación Portuaria y el Transporte Fluvial en Colombia.

Delegatura de Puertos

Dirección de Promoción y Prevención

2022

**Directivos:**

WILMER ARLEY SALAZAR ARIAS
Superintendente de Transporte

TATIANA NAVARRO QUINTERO
Superintendente Delegada de Puertos

ANA ISABEL JIMENEZ CASTRO
Directora de Promoción y Prevención Delegatura de Puertos

Coordinación Editorial:

DIANA MILENA GARZÓN BARBOSA
Profesional Especializado

Equipo de Redacción:

SANDRA PATRICIA VALBUENA HERNANDEZ
Profesional Universitario

CARMEN PAOLA ROMERO LINARES
Profesional Contratista

Equipo de Levantamiento de Información:

ANA BEATRIZ MARTÍNEZ GHISAYS
Profesional Contratista

NICOLÁS VILLEGAS VALLEJO
Profesional Contratista

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
I. MUNICIPIO SAN BENITO ABAD	6
1.1. Operación fluvial del municipio	6
1.2. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas	8
II. MUNICIPIO DE CAIMITO	9
2.1. Operación fluvial del municipio	9
2.2. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas	14
III. MUNICIPIO DE GUARANDA	15
3.1. Rutas fluviales autorizadas	15
3.2. Operación fluvial del municipio	16
3.3. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas	22
IV. MUNICIPIO DE SUCRE	23
4.1. Empresas de transporte fluvial registradas en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGIA.	23
4.2. Operación fluvial del municipio	24
4.3. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas	28
V. MUNICIPIO DE MAJAGUAL	29
5.1. Rutas fluviales autorizadas	29
5.2. Operación fluvial del municipio	29
5.3. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas	0

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Puerto U.P.S.B - Ciénaga Doña Luisa	7
Ilustración 2. Puerto La Solera Margen Derecha	10
Ilustración 3. Ferry Puerto La Solera	10
Ilustración 4. Puerto La Solera Margen Izquierda	11
Ilustración 5, Puerto las Guaduas	11

Ilustración 6. Puerto El Tambo	12
Ilustración 7. Puerto El Níspero	12
Ilustración 8. Embarcación de transporte de carga.....	13
Ilustración 9. Embarcación de transporte de pasajeros	13
Ilustración 10. Transporte de pasajeros.....	13
Ilustración 11. Muelle Flotante.....	17
Ilustración 12. Puerto de los pescadores.....	18
Ilustración 13. Puerto Coca Cola	19
Ilustración 14. Artefacto “Planchón No hay Como Dios”	20
Ilustración 15. Artefacto “Planchón la gasolinera Guaranda”	20
Ilustración 16. Puerto Arena	21
Ilustración 17. Puerto de las motocanoas.....	22
Ilustración 18. Embarcaciones Ambulancia del municipio de Sucre	24
Ilustración 19. Puerto Principal de Sucre (Muelle).....	25
Ilustración 20. Puerto El Zami.....	26
Ilustración 21. Embarcación informal de transporte fluvial de pasajeros	26
Ilustración 22. Embarcación informal de transporte fluvial de carga.....	27
Ilustración 23. Embarcaciones de empresas formales	28
Ilustración 24. Amarre de embarcaciones a los barandales	31
Ilustración 25. Estructuración tipo escalera	31
Ilustración 26. Estructuración tipo rampa.....	31
Ilustración 27. Embarcación atracando	31
Ilustración 28. Panorámica del Muelle central	31
Ilustración 29. Embarcación atracada	31
Ilustración 30. Sistema de amarre improvisado.....	0
Ilustración 31. Embarcaciones atracad.....	0
Ilustración 32. Embarcaciones atracadas.....	0
Ilustración 33. Estructuración tipo escalera	0

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Características Municipio San Benito Abad	6
Tabla 2 Características Municipio de Caimito	9
Tabla 3. Características Municipio de Guaranda	15
Tabla 4. Rutas Fluviales Municipio de Guaranda	15
Tabla 5. Características Municipio de Sucre.....	23
Tabla 5. Empresas de Leticia registradas en VIGIA	23
Tabla 7. Características Municipio de Majagual	29
Tabla 8. Rutas Fluviales Municipio de Guaranda	29

INTRODUCCIÓN

El documento que se presenta a continuación es el resultado de los operativos de inspección llevados a cabo por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos en los municipios del departamento de **Sucre** entre octubre de 2020 y abril de 2022, en materia de infraestructura y transporte fluvial.

A nivel nacional fueron realizados 189 operativos de inspección en municipios ubicados en 30 departamentos del país, los cuales tuvieron como principal objetivo *“Levantar información relacionada con las condiciones de la infraestructura y la prestación del servicio de transporte fluvial de pasajeros, turístico, escolar y de carga en el municipio”*.

Para la programación de los operativos de inspección y levantamiento de información se tuvo como base el listado inicial de muelles y embarcaderos levantado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos de manera documental, esto es, con la solicitud de información a las entidades del sector y la búsqueda realizada a través de la web.

La realización de los operativos contó con tres momentos:

- Georreferenciación de los muelles y embarcaderos identificados.
- Caracterización de muelles y embarcaderos.
- Levantamiento de información de la operación portuaria y la operación fluvial en el municipio.

El ejercicio de georreferenciación y caracterización de muelles y embarcaderos han sido consolidados en el visor marítimo y fluvial, para el que se ha utilizado la plataforma de información geográfica ArcGis y se ha dispuesto para consulta en la página web de la Superintendencia de Transporte¹, información que espera servir como insumo para que de manera conjunta con las entidades del sector transporte, las empresas, los gremios, los usuarios y la comunidad en general se establezcan los planes que permitan trascender en las condiciones de seguridad y calidad con las que se viene prestando el servicio de transporte fluvial en Colombia.

El levantamiento de información de la operación portuaria y la operación fluvial se realizó a través de diario de campo, en el que los profesionales relacionaron la información obtenida de las reuniones realizadas con autoridades municipales, transportadores y usuarios, y a través del ejercicio de observación en los puntos de operación identificados.

El ejercicio de caracterización fluvial se consolidó en 30 documentos por departamento, a continuación nos permitimos presentar la información obtenida del Departamento de **Sucre**.

¹ <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/visor-del-mapa-de-infraestructura-no-concesionada/>

I. MUNICIPIO SAN BENITO ABAD

Tabla 1 Características Municipio San Benito Abad

Tabla de Resumen	
Nombre de los ríos o cuerpos acuáticos identificados:	Ciénaga Doña Luisa
No. de Muelles y/o embarcaderos Identificados	1
¿Se evidenció prestación informal del servicio de Transporte Fluvial?	Si
¿Se evidenció prestación del servicio de Transporte Fluvial por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte?	No
¿Se evidenció la realización de operaciones portuarias en el municipio?	Si
¿Las operaciones portuarias identificadas, se realizan en condiciones de seguridad?	No
Promedio de pasajeros movilizados en un día en el municipio	Sin Información
Promedio de carga movilizada en un día en el municipio	Sin Información
¿Se implementan protocolos de bioseguridad (COVID 19) para la operación y/o prestación del servicio?	No
Autoridades que realizaron acompañamiento:	Ninguna

1.1. Operación fluvial del municipio

A la infraestructura identificada en el municipio de San Benito de Abad se le conoce como el Puerto U.P.S.B., el cual tiene 38 metros de largo y queda sobre un cuerpo acuático conocido como la Ciénaga Doña Luisa; presta servicio mixto y no cuenta con defensas, pero si con un sistema de amarre compuesto por bitas, aunque no se encuentra en buenas condiciones.

En cuanto al tipo de construcción, es de tipo escalera en concreto (una escalera al costado izquierdo y la otra al costado derecho), también cuenta con una rampa en concreto ubicada al extremo derecho de la infraestructura, para descargar material pesado o para el embarque y desembarque de pasajeros con movilidad reducida.

Es importante agregar que en el descenso por las escaleras y por la rampa, estas no cuentan con barandas que hagan más seguro el embarque y desembarque de pasajeros.

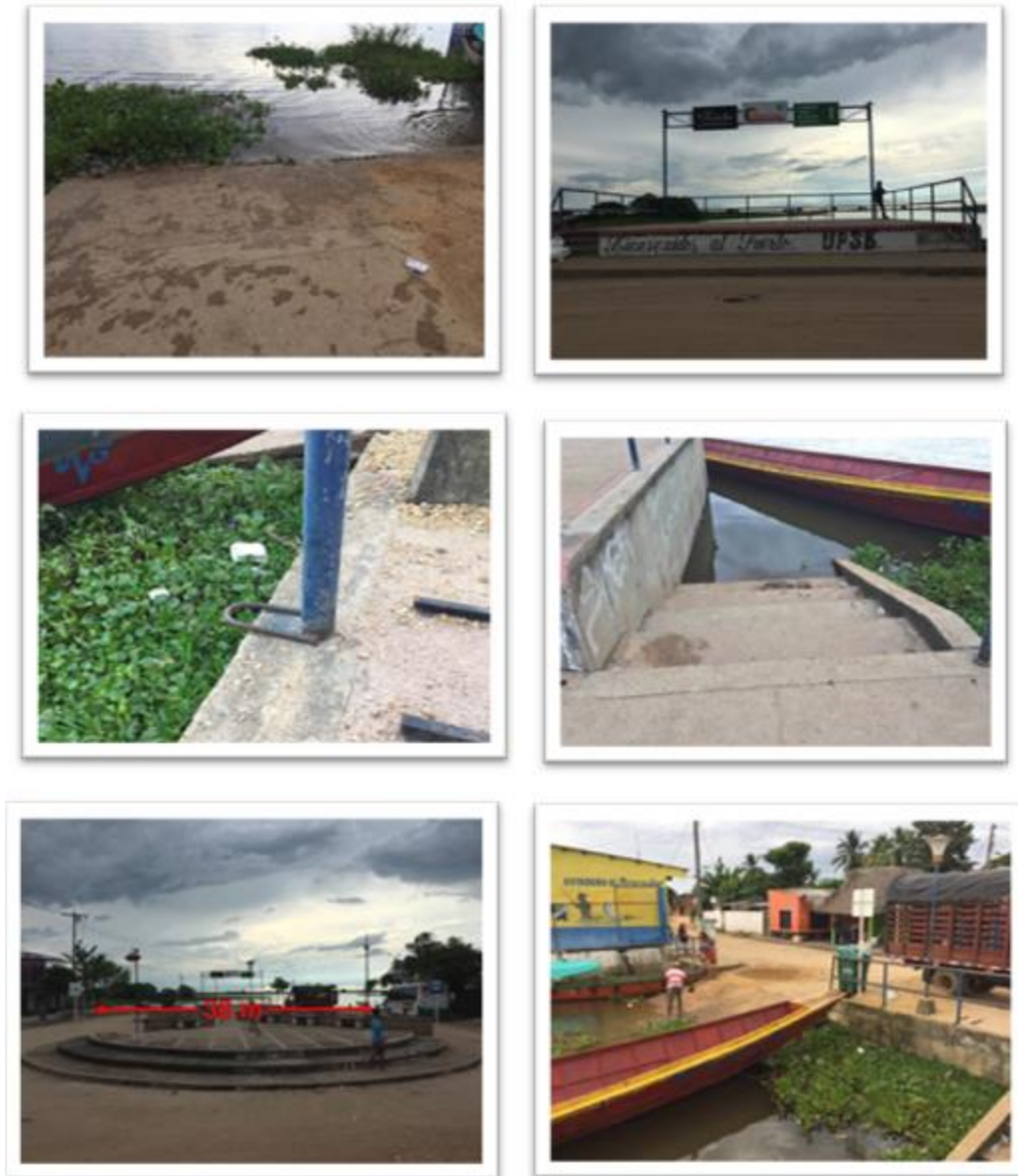


Ilustración 1. Puerto U.P.S.B - Ciénaga Doña Luisa

La principal mercancía que se carga y descarga es arroz y semovientes, también abarrotes para el suministro de tiendas pequeñas en el municipio.

Se evidenció durante el operativo, un bajo nivel de seguridad en la operación portuaria en esta infraestructura. El uso de chaleco salvavidas es nulo (inclusive las embarcaciones no están dotadas de estos). Adicionalmente, pese a que se evidenció sistemas de bitas y amarres, las embarcaciones son amarradas desde los barandales del muelle, se observa las embarcaciones en un estado precario (desgastadas y con pintura corrosiva).

No hay un orden específico, no existen puntualmente empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte. La operación se realiza de forma tradicional, sin embargo, es importante recalcar que en

el muelle si hay un aviso que indica las rutas que se cubren desde esa zona (corregimientos cercanos como la Molina, Jegua, Guayabal y Cispataca).

Se logró evidenciar siete (7) embarcaciones, cada una con un tripulante y como único elemento de seguridad, una cuerda de amarre.

La zona contigua al muelle consta de un estadero llamado el Pescador al costado derecho y otro establecimiento llamado Puerto Bello, ubicado al costado izquierdo del muelle.

Aspectos verificados del transporte fluvial

El servicio que se presta es mixto.

Descripción de las embarcaciones

Las embarcaciones evidenciadas son tipo canoa de aproximadamente 15 metros de eslora y 1.5 metros de manga, cuentan con un casco fabricado en acero, algunas tienen techo semi cubierto. Es de anotar que las embarcaciones que operan en el lugar no cuentan con patentes de navegación y los operadores no cuentan con licencias de tripulantes.

En el momento del operativo, no hubo operación de transporte de pasajeros, pero luego de indagar se logró determinar que no existen empresas habilitadas y los prestadores del servicio que operan desde allí, cubren rutas hacia corregimientos cercanos, tales como La Molina, Jegua, Guayabal y Cispataca.

No se evidenció transporte escolar, sin embargo, se logró determinar que anteriormente la Alcaldía tenía un contrato para el transporte escolar con una empresa cooperativa llamada CONFORT OPORTUNO.

1.2. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas

Se requiere el inicio de acciones de promoción y de prevención por parte de las autoridades competentes, para superar las condiciones de informalidad e inseguridad con las que se presta el servicio de transporte fluvial en el municipio de San Benito de Abad.

II. MUNICIPIO DE CAIMITO

Tabla 2 Características Municipio de Caimito

Tabla de Resumen	
Nombre de los ríos o cuerpos acuáticos identificados:	Río San Jorge
No. de Muelles y/o embarcaderos Identificados	Cinco (5)
¿Se evidenció prestación informal del servicio de Transporte Fluvial?	Si
¿Se evidenció prestación del servicio de Transporte Fluvial por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte?	No
¿Se evidenció la realización de operaciones portuarias en el municipio?	Si
¿Las operaciones portuarias identificadas, se realizan en condiciones de seguridad?	No
Promedio de pasajeros movilizados en un día en el municipio	Cincuenta (50)
Promedio de carga movilizada en un día en el municipio	Setenta (70) toneladas
¿Se implementan protocolos de bioseguridad (COVID 19) para la operación y/o prestación del servicio?	No
Autoridades que realizaron acompañamiento:	Alcaldía Municipal e Inspección Fluvial

2.1. Operación fluvial del municipio

El municipio de Caimito se encuentra ubicado a orillas de la Ciénaga de Caimito, bañada por el río San Jorge, durante la visita realizada por la Superintendencia de Transporte, en el casco urbano del municipio se caracterizaron dos (2) embarcaderos y tres (3) en la zona rural.

Embarcaderos de la zona Rural

Ubicados en la orilla de una de las muchas ramificaciones del río San Jorge, se encuentran los embarcaderos:

1. Puerto La Solera Margen Derecha
2. Puerto La Solera Margen Izquierda

Estos, interconectan la vereda La Solera con la vereda El Mamón; se observa la prestación del servicio de transporte fluvial de pasajeros y de carga por parte de una embarcación tipo ferry entregado en comodato por el INVIAS al municipio de Caimito; este Ferry tiene capacidad para transportar hasta

cuatrocientas (400) toneladas de peso; es impulsado por una lancha, debido a que los motores de la estructura encargada de operarlo se encuentran dañados, el cobro de la tarifa se hace dependiendo el tipo de vehículo y su peso; para las personas de la comunidad que necesitan cruzar de una orilla a otra no el servicio es gratuito. No se emiten tiquetes por parte del personal del Ferry y quienes lo tripulan no portan licencia de tripulante.

Estos embarcaderos se caracterizan porque en ellos no existe infraestructura, se observaron de otra parte, terraplenes en las orillas y estacas enterradas en la tierra para amarrar las embarcaciones, el terreno es irregular, lo cual representa un riesgo para los usuarios, ya que puede llegar a ocasionar caídas. Debido a la accidentalidad del terreno, el acceso para personas con movilidad reducida se dificulta. En los dos embarcaderos se evidenció la operación de cargue y descargue de productos agrícolas.



Ilustración 2. Puerto La Solera Margen Derecha



Ilustración 3. Ferry Puerto La Solera



Ilustración 4. Puerto La Solera Margen Izquierda

Puerto Las Guaduas

Ubicado en la zona rural del municipio de Caimito, este puerto consta de una estructura en concreto, que se encuentra deteriorada; cuenta con barandas, una escalera que da al río y una rampa, estas dos últimas sin pasamanos; el espacio es muy estrecho, lo que dificulta el acceso de las embarcaciones, por esta razón, las embarcaciones atracan en las orillas a los lados del muelle.

Este muelle fue construido por el Ministerio de Transporte hace aproximadamente veinte (20) años y ofrece servicio mixto, esto es, a la carga y a pasajeros.



Ilustración 5, Puerto las Guaduas

Puerto El Tambo y Puerto El Níspero

Ubicados en el casco urbano del municipio de Caimito, se encuentran a una distancia de aproximadamente veinte (20) metros uno de otro. Estos lugares de embarque y desembarque de pasajeros se caracterizan porque en ellos no existe ningún tipo de infraestructura, sólo se observan estacas de madera para amarrar las embarcaciones en la orilla de la ciénaga.

Durante el operativo no se observó actividad en estos puntos, debido a que el nivel del agua de la ciénaga se encontraba bajo, lo que dificultaba la navegabilidad.



Ilustración 6. Puerto El Tambo



Ilustración 7. Puerto El Níspero

El transporte fluvial que opera en el municipio es de carácter informal, las embarcaciones no cuentan con elementos de seguridad, el transporte de pasajeros se realiza en chalupas donde las personas van de pie y en ocasiones, el agua sobrepasa el francobordo de las embarcaciones indicando sobrepeso en la prestación del servicio.

En Puerto La Solera se cubre la ruta de la orilla de la margen derecha a la margen izquierda (El Mamón).

En los embarcaderos de Puerto Las Guaduas, El Níspero y El Tambo, se cubren las rutas hacia las veredas de Nueva Estrella, Caño La Lata y Nueva Fe.

Las tarifas varían dependiendo del trayecto, sin embargo, en Puerto La Solera no se realiza cobro a los residentes de la zona, en ningún caso se observó la expedición de tiquetes.



Ilustración 8. Embarcación de transporte de carga



Ilustración 9. Embarcación de transporte de pasajeros



Ilustración 10. Transporte de pasajeros

Ninguna de las embarcaciones que opera en el municipio cuentan con patente de navegación, ni los tripulantes con licencias.

2.2. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas

- Los embarcaderos necesitan intervención por parte de la autoridad competente, ya que presentan condiciones de riesgo para los usuarios que deben abordar las embarcaciones y a su vez, deben garantizar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad, de conformidad con lo previsto en la Ley 1616 de 2013 y el Decreto 1660 de 2003.
- Se requiere mayor presencia de policía fluvial o autoridad capacitada en temas fluviales, para ejercer control sobre el transporte informal de pasajeros y de carga del municipio.
- Se requiere acciones de promoción y de prevención por parte de las autoridades competentes, para superar las condiciones de informalidad e inseguridad con las que se presta el servicio de transporte fluvial en el municipio de Caimito.

III. MUNICIPIO DE GUARANDA

Tabla 3. Características Municipio de Guaranda

Tabla de Resumen	
Nombre de los ríos o cuerpos acuáticos identificados:	Río Cauca
No. de Muelles y/o embarcaderos Identificados	Siete (7)
¿Se evidenció prestación informal del servicio de Transporte Fluvial?	Si
¿Se evidenció prestación del servicio de Transporte Fluvial por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte?	Si
¿Se evidenció la realización de operaciones portuarias en el municipio?	Si
¿Las operaciones portuarias identificadas, se realizan en condiciones de seguridad?	No
Promedio de pasajeros movilizados en un día en el municipio	Doscientos (200)
Promedio de carga movilizada en un día en el municipio	Cien (100)
¿Se implementan protocolos de bioseguridad (COVID 19) para la operación y/o prestación del servicio?	No
Autoridades que realizaron acompañamiento:	Inspección Fluvial

3.1. Rutas fluviales autorizadas

De acuerdo con la información de los actos administrativos de permisos de operación emitidos por el Ministerio de Transporte a empresas de transporte fluvial, las rutas autorizadas desde el municipio de Guaranda son las siguientes:

Tabla 4. Rutas Fluviales Municipio de Guaranda²

Ruta Autorizada		Embarcaciones	Zona de operación
Nodo 1	Nodo 2		
Guaranda	Magangué	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Achi	Magangué	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Tres Cruces	Magangué	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Montecristo	Magangué	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Montecristo	Nechí	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Guaranda	Nechí	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes

² Tomado de los actos administrativos de permisos de operación emitidos por el Ministerio de Transporte a empresas de transporte fluvial de pasajeros a diciembre de 2021.

Nechí	Tenche	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Guaranda	Montecristo	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Guaranda	Pueblo Lindo	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Guaranda	Betania	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Guaranda	Puerto España	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes
Guaranda	San Jacinto del Cauca	Chalupas	Rio Magdalena y sus afluentes

3.2. Operación fluvial del municipio

En el ejercicio de georreferenciación y caracterización del municipio de Guaranda - Sucre, adelantado por la Superintendencia de Transporte, se identificaron siete (7) muelles o zonas desde donde se realiza la operación portuaria, bien sea de pasajeros, de carga o mixta.

1. Muelle flotante

Esta infraestructura tiene una estructuración flotante de diez (10) metros de largo por ocho (8) metros de ancho, conectada con la costa a través de una rampa metálica con pasamanos. La estructura flotante está rodeada de barandales y en el suelo, un sistema de amarre compuesto por bitas metálicas de gran espesor, también, se evidenció un sistema de defensas compuesto por llantas.

Es importante agregar que el muelle flotante fue instalado por el Ministerio de Transporte y posteriormente, entregado en comodato a la empresa COOTRAFLUVSUC por parte de la alcaldía, el cual, para la fecha de realización del operativo se encontraba vencido.



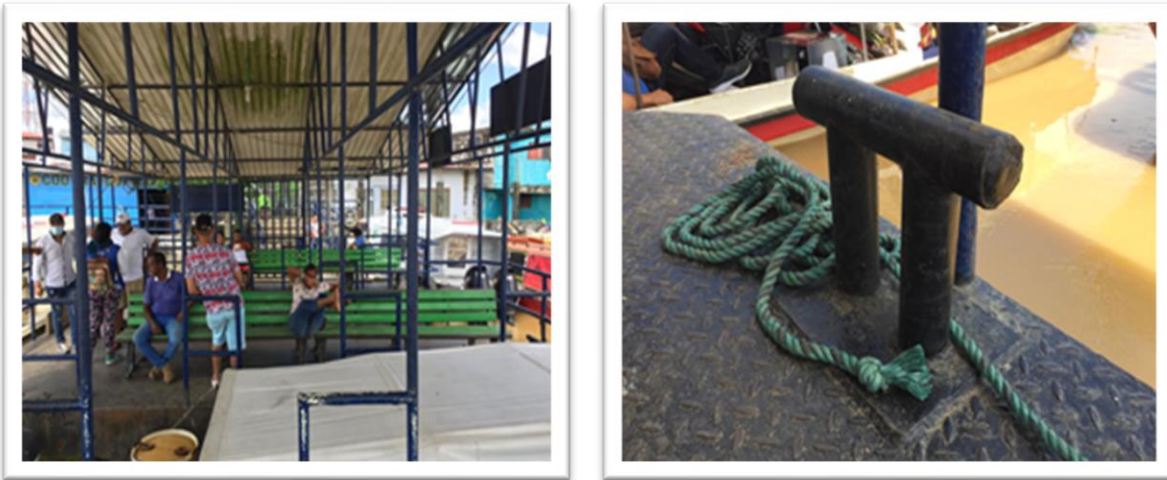


Ilustración 11. Muelle Flotante

Aspectos verificados de la operación fluvial

Durante el operativo se registró el transporte de pasajeros y un nivel intermedio de seguridad en la operación portuaria, sustentado en disponibilidad de chalecos salvavidas, buen estado de las motocanoas, sistema de amarre y defensas en uso.

La única empresa habilitada es COOTRAFLUVSUC, la cual, además administra este muelle flotante. Se logró también evidenciar veinte (20) embarcaciones, cada una con dos tripulantes aproximadamente.

Las embarcaciones contaban con los elementos mínimos necesarios para prestar el servicio de forma segura (chalecos, cuerda, bandera roja, vara, recipiente para achicar agua, caja de herramientas, ancla y botiquín básico).

Durante el operativo, se registró que en la zona contigua al muelle operan embarcaciones informales, sin embargo, no fue posible la identificación de los tripulantes y/o dueños de las mismas.

Aspectos verificados del transporte fluvial

Las embarcaciones son tipo moto canoa, cuentan con casco fabricado en fibra de vidrio totalmente cubiertas.

En el momento del operativo no había operación de transporte de pasajeros, pero luego de indagar se logró determinar que la empresa habilitada que opera y administra este muelle (COOTRAFLUVSUC), cubre las rutas a los corregimientos cercanos como Las Pavas, Palmaritico, Tierra Santa, Las Cejas, Puerto López, Quebrada Seca, Diazgrads, Gavaldá, La Concordia, Nueva Esperanza; así como una ruta más larga hasta Magangué.

Las embarcaciones inspeccionadas cuentan con patente, se expiden tiquetes conforme a la normatividad. Las embarcaciones también cuentan con los elementos mínimos necesarios para prestar servicio de forma segura (chalecos, cuerda, bandera roja, vara, recipiente para achicar agua, caja de herramientas, ancla y botiquín básico).

2. Puerto de los pescados

En este puerto no existe construcción propiamente dicho, salvo una cacería a la que llegan las embarcaciones, las cuales son tipo chalupa con casco metálico y bastante desgastado, cubiertas con techo que tienen una estructura metálica que se recubre con un plástico.

Es de mencionar que, aunque allí se registra operación portuaria es únicamente de carga, el uso de esta zona es de uso público y no está autorizado por ninguna figura jurídica.



Ilustración 12. Puerto de los pescadores

Aspectos verificados de la operación fluvial

Durante el operativo se evidenció que se transporta carga, fundamentalmente de construcción. Las condiciones de higiene y seguridad son precarias. Allí, la prestación del servicio es totalmente informal y no se aplica ninguna medida de seguridad conocida en la ley 1242 de 2008.

Las embarcaciones son operadas por tripulantes empíricos que no cuentan con licencia, no opera ninguna empresa habilitada y no se logró identificar un número de personas en específico, de la misma manera, la operación de descarga de mercancías se realiza de forma rudimentaria y manual.

Aspectos verificados del transporte fluvial

El servicio que se presta es de transporte de carga, las embarcaciones son tipo chalupa con casco metálico y bastante desgastado, cubiertas con techo que tienen una estructura metálica pero que se recubre con un plástico; no cuentan con patente de navegación.

3. Puerto Coca Cola

En este puerto no existe construcción propiamente dicha, salvo una tabla de madera que hace las veces de rampa desde la embarcación a tierra para la descarga de mercancía de abarrotes. En cuanto al servicio de atraque que este puerto ofrece, so pena de que no existe como tal una estructura, se podría decir que es marginal (perpendicular al cuerpo de agua).



Ilustración 13. Puerto Coca Cola

Aspectos verificados de la operación portuaria

Durante el operativo se evidenció el transporte de carga, fundamentalmente abarrotes y un nivel muy bajo de seguridad en la operación portuaria. Allí, la prestación del servicio es totalmente informal y no se aplica ninguna medida de seguridad conocida en la ley 1242 de 2008, la mercancía se descarga de forma rudimentaria y manual.

No hay ningún tipo de orden en específico, las embarcaciones son operadas por tripulantes empíricos y allí no opera ninguna empresa habilitada.

4. Artefacto “Planchón No hay Como Dios”

Esta infraestructura es un artefacto fluvial conocido como “Planchón No Hay Como Dios”, el cual no cuenta con matrícula y es utilizado para la prestación del servicio público de transporte mixto.

En cuanto a la estructuración, se trata un artefacto flotante. cuenta con un casco fabricado en madera que dispone de un sistema de amarre compuesto por dos bitas ubicadas en la parte frontal.

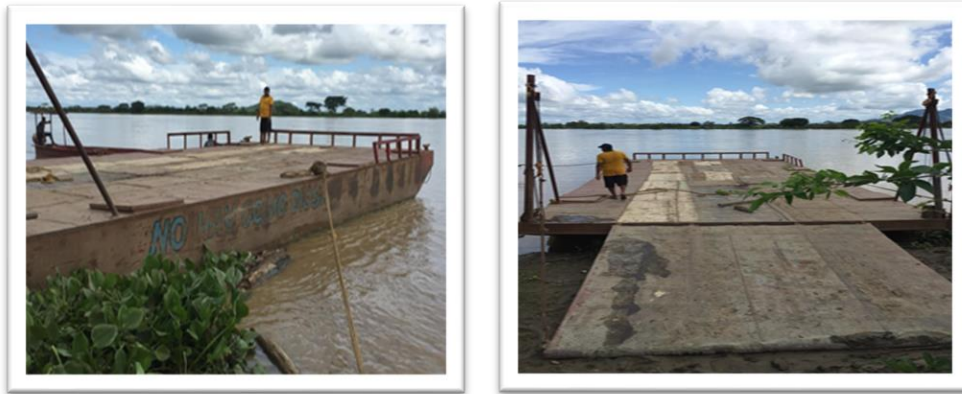


Ilustración 14. Artefacto “Planchón No hay Como Dios”

Aspectos verificados del transporte fluvial

El servicio que se presta es de transporte mixto, según las necesidades del momento. Se evidenció una única embarcación tipo chalupa con casco metálico y bastante desgastado, totalmente descubiertas. Las embarcaciones no cuentan con patente de navegación

No hay empresas habilitadas, la prestación del servicio está a cargo de particulares empíricos en la tripulación de las embarcaciones.

5. Artefacto “Planchón la gasolinera Guaranda”

Esta infraestructura es un artefacto fluvial conocido como “Planchón la gasolinera Guaranda”, según la información obtenida cuenta con matrícula, sin embargo, al momento del operativo no se presentó la documentación.

En cuanto a la estructuración, se trata de un artefacto flotante con un casco fabricado en madera que dispone de un sistema de defensa compuesto por llantas en muy mal estado, el artefacto está conectado a la costa con unas tablas en madera, haciendo que esto sea inseguro.



Ilustración 15. Artefacto “Planchón la gasolinera Guaranda”

Aspectos verificados de la operación portuaria

En el lugar se realiza la operación de aprovisionamiento de combustible, la cual se desarrolla en un nivel muy bajo de seguridad, no se evidenció ningún equipo especial, salvo tres puntos de distribución en mal estado.

6. Puerto Arena

En este puerto no existe construcción propiamente dicha, las embarcaciones llegan a la orilla del cuerpo acuático y se atracan firmes contra la tierra, en cuanto al servicio de atraque que este puerto ofrece, so pena de que no existe como tal una estructura, se podría decir que es marginal (perpendicular al cuerpo de agua).



Ilustración 16. Puerto Arena

Aspectos verificados de la operación portuaria

Durante el operativo se observó que se transporta carga, fundamentalmente material de construcción, la operación de cargue y descargue se realiza de manera manual y rudimentaria.

No hay ningún tipo de orden en específico, las embarcaciones son operadas por tripulantes empíricos y embarcaciones que no se encuentran vinculadas al parque fluvial de ninguna empresa habilitada.

Aspectos verificados del transporte fluvial

Las embarcaciones son tipo chalupa con casco de madera y otras con casco metálico, con la pintura corrosiva. Las embarcaciones no cuentan con patente de navegación.

7. Puerto de las motocanoas

Esta infraestructura tiene una construcción tipo rampa fabricada con arena compacta, desde allí zarpan y atracan las denominadas moto canoas con carga y pasajeros, la operación se realiza de manera informal, esto es, sin patentes y los tripulantes sin licencia.



Ilustración 17. Puerto de las motocanoas

Aspectos verificados de la operación portuaria

Durante el operativo se evidenció que se transportan pasajeros y carga, no existe ninguna obra de ingeniería que brinde seguridad en la operación portuaria, las embarcaciones no cuentan con los elementos mínimos necesarios para prestar el servicio de forma segura (chalecos, cuerda, bandera roja, vara, recipiente para achicar agua, caja de herramientas, ancla y botiquín básico).

3.3. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas

- En el municipio se pudo percibir elevada operación fluvial de carácter informal en las modalidades de carga y pasajeros.
- Se requiere acciones de promoción y de prevención por parte de las autoridades competentes, para superar las condiciones de informalidad e inseguridad con las que se presta el servicio de transporte fluvial en el municipio de Caimito.

IV. MUNICIPIO DE SUCRE

Tabla 5. Características Municipio de Sucre

Tabla de Resumen	
Nombre de los ríos o cuerpos acuáticos identificados:	Río San Jorge
No. de Muelles y/o embarcaderos Identificados	Dos (2)
¿Se evidenció prestación informal del servicio de Transporte Fluvial?	Si
¿Se evidenció prestación del servicio de Transporte Fluvial por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte?	Si
¿Se evidenció la realización de operaciones portuarias en el municipio?	Si
¿Las operaciones portuarias identificadas, se realizan en condiciones de seguridad?	Si
Promedio de pasajeros movilizados en un día en el municipio	Ochenta (80) aproximadamente
Promedio de carga movilizada en un día en el municipio	Ciento cinco (105) toneladas aproximadamente
¿Se implementan protocolos de bioseguridad (COVID 19) para la operación y/o prestación del servicio?	Si
Autoridades que realizaron acompañamiento:	Alcaldía Municipal e Inspección Fluvial

4.1. Empresas de transporte fluvial registradas en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGIA.

La empresa de transporte fluvial registrada en la base de datos de vigilados activos del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGIA, es la siguiente:

Tabla 6. Empresas de Leticia registradas en VIGIA³

NIT	Denominación y Razón Social
900842819	TRANSPORTES EL PANSEGUITA S.A.S.

³ Tomado de la base de datos de vigilados activos de la Superintendencia de Transporte, descargada el 9 de mayo de 2022.

4.2. Operación fluvial del municipio

En el operativo de inspección realizado en el municipio de Sucre, se obtuvo conocimiento de tres (3) embarcaciones tipo ambulancia de propiedad del municipio, las cuales cuentan con patentes de navegación y sus tripulantes con licencia vigente.



Ilustración 18. Embarcaciones Ambulancia del municipio de Sucre

El municipio de Sucre se encuentra ubicado a orillas del caño de la Mojana, el cuál es una de las ramificaciones del río San Jorge.

Este municipio posee un gran valor cultural para Colombia, ya que en él vivió parte de su adolescencia el premio nobel de literatura Gabriel García Márquez y fue aquí donde surgió la vivencia que daría paso a la obra de literatura universal “Crónica de una muerte anunciada”, incluso se pueden ver en varias de las edificaciones del municipio placas con frases narrando las diferentes historias del nobel colombiano y los lugares donde vivieron los personajes en los cuales se basó la obra.

Al municipio de Sucre, se puede acceder vía terrestre desde el municipio de San Marcos, sin embargo, no hay una carretera para ello y el acceso se realiza a través de una trocha de tierra muy accidentada que en época de lluvia no se puede transitar. La otra forma de acceso y la más usada por sus habitantes y visitantes es la vía fluvial desde la ciudad de Magangué, esta es la vía más rápida y el viaje dura de dos (2) a tres (3) horas dependiendo si es verano o época de lluvia, ya que cuando es verano el nivel de agua en el caño baja y esto hace que la navegabilidad sea más lenta.

1. Puerto Principal de Sucre (Muelle)

No se encontró activo el día de la visita, debido a que, por ser verano, el nivel del río bajó y el caño de la mojana está un poco seco, lo que ocasionó que la tierra del fondo del caño se sedimentara y las embarcaciones de transporte fluvial de pasajeros y de carga no pudieran navegar.

El muelle fue construido por el Ministerio de Transporte en el año 2009; se caracteriza por ser una estructura de concreto, la cual cuenta con pasamanos, escaleras y una rampa para personas con movilidad reducida; cuando el nivel del río sube y el muelle está activo, se instala una plataforma

flotante paralela al muelle, con el fin de que las personas puedan acceder a la infraestructura desde la embarcación, minimizando riesgos de caídas.



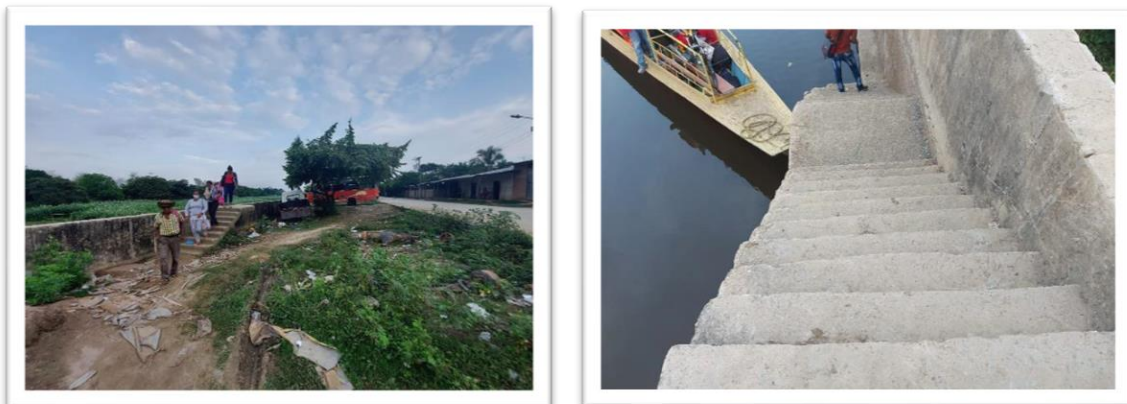
Ilustración 19. Puerto Principal de Sucre (Muelle)

2. Puerto El Zami

Ubicado también en el casco urbano, se encuentra a aproximadamente tres (3) kilómetros del Puerto Principal, caño abajo, es el que se encuentra activo actualmente, toda vez que debido al verano el acceso al puerto principal no es posible debido al bajo nivel del río en el caño, cabe destacar que es considerado un puerto provisional para la época de verano.

La infraestructura como tal, consta de unas escaleras en bruto hechas en cemento, con dos pequeñas placas o descansos, no posee pasamanos; el embarque y desembarque se realiza en condiciones de alto riesgo y no es accesible para personas con movilidad reducida, contiene una estructura en concreto, la cual se encuentra deteriorada.

La comunidad y los dueños de las embarcaciones que operan en el área fueron quienes construyeron las escaleras, sin embargo, no hay encargados para su administración y mucho menos para su mantenimiento.



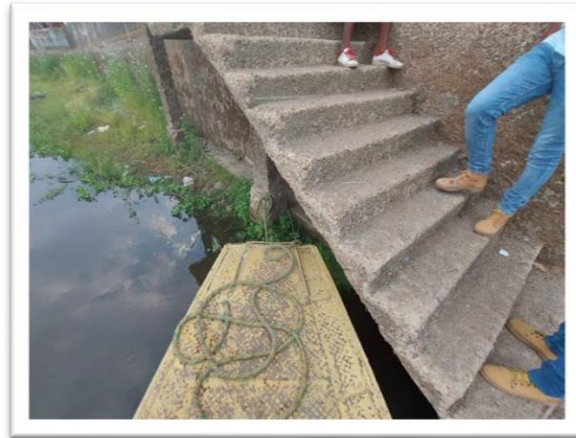


Ilustración 20. Puerto El Zami

Transporte Fluvial

Durante el operativo se observó transporte informal por parte de varias embarcaciones que operan en el municipio hacia las veredas, las cuales son de personas naturales que prestan el servicio y no se encuentran afiliadas a empresas o asociaciones habilitadas.

También, se observó el incumplimiento al deber de portar los implementos de seguridad (extintor vigente, chalecos salvavidas, botiquín, herramientas); lo que propicia que el transporte de pasajeros se realice en condiciones de riesgo.

De acuerdo con la información suministrada por la alcaldía, el transporte fluvial de carga que opera en el municipio es totalmente informal, sin embargo, durante la visita no se observó operación, solo embarcaciones atracadas en la orilla del puerto provisional.

Las tarifas varían dependiendo del trayecto y ninguna de las embarcaciones de transporte informal expide tiquetes, estas embarcaciones cubren las rutas hacia las veredas El Congreso y El Cedro.

Se hace evidente la ausencia de autoridades como la armada o policía fluvial para ejercer control al transporte informal.

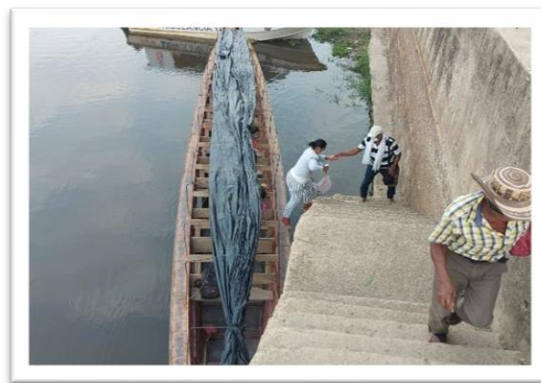


Ilustración 21. Embarcación informal de transporte fluvial de pasajeros



Ilustración 22. Embarcación informal de transporte fluvial de carga

En el municipio de Sucre operan tres (3) empresas constituidas para el transporte fluvial de pasajeros. Las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte fluvial son:

1. TRANSUNIÓN,
2. COOTRAIMAG (Cooperativa Integral de Transporte de Pasajeros de Magangué)
3. Panseguita

De estas tres (3) empresas TRANSUNIÓN y COOTRAIMAG, se encuentran habilitadas para prestar el servicio; Panseguita, cuya sede principal se encuentra en Guaranda.

Tanto COOTRAIMAG como TRANSUNIÓN tienen sus sedes en Magangué, las empresas se turnan en los horarios y cubren la ruta Sucre - Magangué, se evidencia que tienen una funcionaria que realiza la venta de pasajes y entrega los tiquetes a los usuarios.

TRANSUNIÓN, tiene una (1) embarcación la cual es de uso mixto, ya que transporta tanto pasajeros como carga, esta embarcación tiene la particularidad de tener un baño para los usuarios, ya que debido al tipo de embarcación y su uso, el viaje toma más tiempo.

COOTRAIMAG, posee dos (2) embarcaciones tipo chalupa con motor, las cuales son más rápidas y solo transportan pasajeros.



Ilustración 23. Embarcaciones de empresas formales

Aspectos de las embarcaciones y tripulantes

Las embarcaciones de las empresas COOTRAIMAG y TRANSUNIÓN, inspeccionadas durante la visita contaban con la respectiva patente de navegación y sus tripulantes portaban licencias, de igual forma, cuentan con los implementos de seguridad y los usuarios portan su respectivo chaleco salvavidas.

4.3. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas

- El embarcadero Puerto El Zami, necesita de la pronta intervención por parte de la autoridad competente, ya que presenta condiciones de riesgo para los usuarios que deben abordar las embarcaciones, y a su vez deben garantizar la accesibilidad a personas con movilidad reducida, de conformidad con lo previsto en la Ley 1616 de 2013 y el Decreto 1660 de 2003.
- Se requiere mayor presencia de policía fluvial o autoridad capacitada en temas fluviales, para ejercer control sobre el transporte informal de pasajeros y de carga.
- Se requiere acciones de promoción y de prevención por parte de las autoridades competentes, para superar las condiciones de informalidad e inseguridad con las que se presta el servicio de transporte fluvial en el municipio.

V. MUNICIPIO DE MAJAGUAL

Tabla 7. Características Municipio de Majagual

Tabla de Resumen	
Nombre de los ríos o cuerpos acuáticos identificados:	Río san Jorge
No. de Muelles y/o embarcaderos Identificados	Dos (2)
¿Se evidenció prestación informal del servicio de Transporte Fluvial?	Si
¿Se evidenció prestación del servicio de Transporte Fluvial por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte?	Si
¿Se evidenció la realización de operaciones portuarias en el municipio?	Si
¿Las operaciones portuarias identificadas, se realizan en condiciones de seguridad?	No
Promedio de pasajeros movilizados en un día en el municipio	Noventa (90)
Promedio de carga movilizada en un día en el municipio	Ciento cincuenta (150)
¿Se implementan protocolos de bioseguridad (COVID 19) para la operación y/o prestación del servicio?	No
Autoridades que realizaron acompañamiento:	Alcaldía Municipal

5.1. Rutas fluviales autorizadas

De acuerdo con la información de los actos administrativos de permisos de operación emitidos por el Ministerio de Transporte a empresas de transporte fluvial, las rutas autorizadas desde el municipio de Majagual son las siguientes:

Tabla 8. Rutas Fluviales Municipio de Guaranda⁴

Ruta Autorizada		Embarcaciones	Zona de operación
Nodo 1	Nodo 2		
Majagual	Magangué	Motocanoa	Majagual Magangué

5.2. Operación fluvial del municipio

En el ejercicio de georreferenciación y caracterización del Municipio de Majagual - Sucre, adelantado por la Superintendencia de Transporte, se identificaron dos (2) muelles llamados Muelle Central de Majagual y Puerto de Majagual.

⁴ Tomado de los actos administrativos de permisos de operación emitidos por el Ministerio de Transporte a empresas de transporte fluvial de pasajeros a diciembre de 2021.

Ambos quedan sobre un cuerpo acuático interno del municipio que no tiene un nombre particular, pero que conecta con el río San Jorge, ninguna de las dos infraestructuras cuenta con concesión.

En cuanto al Muelle Central de Majagual, es de mencionar que su estructuración es de tipo escalera, pero también cuenta con una estructuración tipo rampa que está contigua a las escaleras.

Adicionalmente, es de mencionar que el muelle es de carácter mixto, donde opera tanto el embarque y desembarque de pasajeros como la carga y descarga de mercancías (materiales de construcción y abarrotes). En cuanto a las condiciones de seguridad de esta infraestructura, no cuenta con sistema de amarres ni defensas, de hecho, las embarcaciones que se encontraban en el lugar (tipo chalupa con casco metálico y techo semi cubierto en lona), estaban amarradas a los barandales contiguos al muelle.

En cuanto al Puerto de Majagual, esta infraestructura se encuentra a unos cien (100) metros de distancia del Muelle Central de Majagual y tiene una estructuración tipo escalera; al igual que la anterior, esta infraestructura no está equipada con sistema de amarre y mucho menos con defensas que permitan el atraque seguro de las embarcaciones, incluso se evidencia que las embarcaciones se amarran a un gran árbol que se encuentra cerca de la escalera. Tampoco tiene ninguna facilidad para el embarque/desembarque de personas con movilidad reducida.

Cabe mencionar que en el Puerto de Majagual opera la empresa COOTRAIMAG, la cual se ve afectada por la informalidad que se presenta en el Muelle Central de Majagual. En cuanto a las embarcaciones que operan desde este punto, estas son motocanoas con casco en fibra de vidrio totalmente cubiertas.

Aspectos verificados de la operación fluvial

El Muelle Central transporta pasajeros y carga, tal como materiales de construcción y abarrotes. En el Puerto de Majagual, que es desde donde opera la única empresa habilitada en el municipio COOTRAIMAG, se transporta pasajeros.

Se evidenció un bajo nivel de seguridad en la operación portuaria en estas dos infraestructuras. El uso de chaleco salvavidas es nulo, inclusive en la operación que realice la empresa COOTRAIMAG. Adicionalmente, no se evidenció sistema de bitas y amarres, inclusive las embarcaciones son amarradas en sitios improvisados.

En el Muelle central no hay un orden específico, no existen puntualmente empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte, la operación se realiza de forma empírica.

En el Puerto de Majagual opera la empresa COOTRAIMAG, que está habilitada por el Ministerio de Transporte y dentro de su organización lleva a cabo el control mediante planilla de viaje; sin embargo, no expide tiquetes.

Muelle Central



Ilustración 24. Amarre de embarcaciones a los barandales



Ilustración 25. Estructuración tipo escalera



Ilustración 26. Estructuración tipo rampa



Ilustración 27. Embarcación atracando



Ilustración 28. Panorámica del Muelle central



Ilustración 29. Embarcación atracada

Puerto Majagual



Ilustración 30. Sistema de amarre improvisado



Ilustración 31. Embarcaciones atracadas

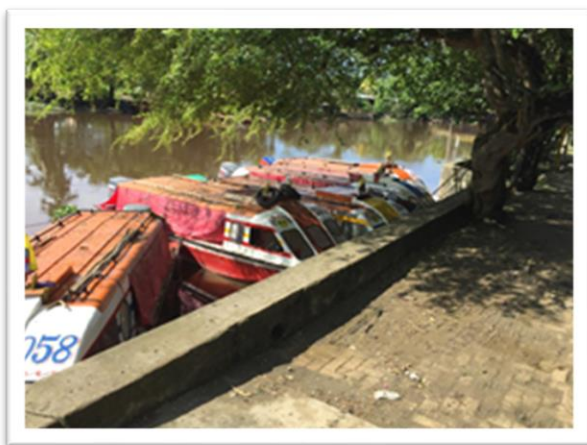


Ilustración 32. Embarcaciones atracadas



Ilustración 33. Estructuración tipo escalera

Aspectos verificados del transporte fluvial

En cuanto a las rutas, es de mencionar que, tanto del Muelle Central como del Puerto de Majagual, se cubren las rutas hacia corregimientos y veredas cercanas a Majagual, tales como El Palomar, Las Palmitas, Miraflores, Palmarita, El Coco, El Naranjo, entre otros. En el caso de la Empresa COOTRAIMAG, ofrece la ruta hacia Magangué.

Solo opera COOTRAIMAG, como empresa habilitada, pero hay gran presencia de informalidad, sobre todo en el Muelle Central, donde se observaron las embarcaciones sin patente, mientras que las embarcaciones de la empresa COOTRAIMAG, cuenta con patente de navegación.

En general, las embarcaciones no cuentan con elementos de seguridad, las embarcaciones de COOTRAIMAG, cuentan con los elementos mínimos necesarios exigidos en la ley para la navegación.

5.3. Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas

- Se requiere acciones de promoción y de prevención por parte de las autoridades competentes, para superar las condiciones de informalidad e inseguridad con las que se presta el servicio de transporte fluvial en el municipio de Caimito.