



RUTA FLUVIAL PARA LA PAZ

Primer Informe
Río Magdalena · Cuenca Media y Baja · 2026

**Delegatura para la
protección de usuarios**



SuperTransporte

ALFREDO ENRIQUE PIÑERES OLAVE

Superintendente de Transporte

VERÓNICA VANESA MARTÍNEZ TOBÓN

Delegada para la Protección de Usuarios del Sector Transporte

MARGARET YARIM FURNIELES CHIPAGRA

Directora de Prevención, Promoción y Atención a Usuarios del Sector Transporte

Autora:

CLAUDIA LORENA QUINTERO HENAO

Contratista Delegatura para la Protección de Usuarios

Diagramación:

HEIDY VANESSA BERNAL GUZMAN

Contratista Dirección de Prevención, Promoción y Atención a Usuarios del Sector Transporte

TABLA DE CONTENIDO

Tabla de contenido	2
Prólogo	3
Contexto	4
2.1 El Magdalena como territorio de movilidad y economía de subsistencia	6
2.2 Antecedente institucional	6
2.3 Marco normativo del transporte fluvial en Colombia	7
Justificación	7
¿Por qué este proyecto?	7
Metodología	9
Ficha Técnica	9
3.1 Diseño mixto: Cuantitativo y Cualitativo	9
3.2 El enfoque diferencial, étnico, territorial y de género como hilo conductor ..	11
3.3 Recorrido territorial de la comisión	11
Hallazgos cuantitativos	12
4.1 Perfil de usuarios y usuarias del servicio fluvial (n = 70)	12
4.2 Percepción de seguridad y problemas identificados por usuarios/as	13
4.3 Cumplimiento normativo de operadores (n = 18)	14
4.4 Condiciones físicas de los puertos o embarcaderos (n = 7 puertos). Comparación 2022-2026	15
Hallazgos cualitativos: Las voces del territorio	16
5.1 Control territorial y seguridad	16
5.2 Economía de subsistencia e informalidad	16
5.3 Costumbres del servicio y normalización del riesgo	18
5.4 Idiosincrasia territorial y prácticas culturales del servicio	18
5.5 Percepción institucional	19
5.6 Liderazgos y actores estratégicos en territorio..	19
Caracterización del transporte fluvial informal en Magangué y Calamar - Información complementaria de la Ruta	20
6.1 El cruce del río en embarcaciones informales de Magangué - La Peña (n=5) ..	20
6.2 Caracterización de tripulantes informales en Calamar (n = 3)	21
6.3 Caracterización cuantitativa de embarcaciones informales (n = 8	21
6.4 El Canal del Dique.	23
Resumen	24
El modelo Ruta Fluvial para la Paz	26
8.1 Componentes del modelo	26
8.2 Lecciones aprendidas	26
Recomendaciones	27
Conclusión	28
Referencias bibliográficas	29
Anexos	30
Anexo 1: Matriz comparativa de hallazgos por municipio	30
Anexo 2: Glosario de términos fluviales y normativos	30

PRÓLOGO

El río Magdalena no es solo una vía de transporte, es la columna vertebral de una Colombia que muchas veces no aparece en los mapas del poder (estos mapas donde el Estado entiende los actores territoriales y las problemáticas sociales pero prioriza, por ejemplo, las estadísticas de la carga comercial o toneladas movilizadas, por encima de la vida, la seguridad y los derechos de las y los pasajeros en territorios apartados). Comunidades ribereñas cuya única conexión con el mundo es la chalupa que sale al amanecer, familias que envían a sus hijos e hijas solos en una embarcación para llegar al colegio, trabajadores y trabajadoras que cruzan el río cargando el sustento del día sin chaleco salvavidas porque nadie les ha explicado que tienen derecho a llevarlo puesto.

Este informe recoge inquietudes y respuestas encontradas durante la primera fase que se dividió en tres momentos de trabajo, en siete municipios de la cuenca media y baja del río Magdalena, entre mayo y junio de 2026.

A través de este informe se propone una lectura que posibilite navegar por los resultados y aprendizajes obtenidos. Aquí encontrarán un diagnóstico donde las cifras de cumplimiento normativo se entrelazan con las idiosincrasias y realidades territoriales. El valor de los hallazgos que se presentan a continuación pretende ir más allá de la inspección, presentando una alternativa para construir un modelo de servicio con política fluvial incluyente, descentralizada y cercana a la gente.



Puerto de Barrancabermeja, zona embarcadero. Mayo de 2026

CONTEXTO

Para los millones de personas que habitan las riberas de los 26 ríos navegables de Colombia, el transporte fluvial trasciende la dinámica de carga comercial en una necesidad de movilidad cotidiana y, en muchos casos, la única vía para acceder a servicios de salud, educación, mercados y oportunidades laborales.

Desde la perspectiva de la Delegatura para la Protección de Usuarios, el foco estatal no debería recaer exclusivamente en las toneladas movilizadas, sino en la vida, la seguridad y los derechos de los y las pasajeras. Los hallazgos de esta primera fase confirman que el servicio fluvial es esencial para la subsistencia y el desarrollo económico de las comunidades locales, dado que el 54% de los usuarios encuestados se desplaza principalmente por motivos de trabajo y conexión intermunicipal.

Este contraste entre la baja participación en el transporte de mercancías y la altísima dependencia social del transporte de pasajeros exige un cambio de paradigma institucional. La protección de los y las usuarias se vuelve un asunto crítico al evidenciar los riesgos a los que se exponen diariamente las poblaciones más vulnerables. Por ejemplo, la caracterización de los y las viajeras demuestra que el 38% de las personas encuestadas viaja con menores de edad, una realidad alarmante cuando se cruza con la ausencia absoluta de chalecos salvavidas de talla infantil en los siete municipios visitados, configurando una situación de riesgo vital inminente.

De este modo, comprender a Colombia como una nación fluvial implica dejar de evaluar el río exclusivamente como un corredor logístico subutilizado. Es imperativo abordarlo como el escenario donde el Estado debe garantizar una prestación del servicio justa, segura y con enfoque diferencial para aquellos ciudadanos cuya única conexión con el resto del país es la chalupa que abordan cada día.

Con las diferentes voces recogidas, se posibilita una lectura inicial de la percepción sobre el desconocimiento del territorio y sus dinámicas, de algunos transportadores de la zona, lo que significa una oportunidad para la entidad para establecer lazos y optimizar el relacionamiento con los vigilados y los usuarios y usuarias de servicios de transporte, transformando una relación que puede estar centrada en lo punitivo, en un acompañamiento preventivo con presencia territorial, con enfoque étnico, con perspectiva diferencial y de género.

También los informes previos de la Ruta Fluvial con que cuenta la Delegatura para la Protección de Usuarios, evidencian que “Representantes de las empresas de transporte fluvial argumentaron tener poca capacidad financiera para mejorar sus canales de información, establecer políticas de capacitación permanentes o mejorar su infraestructura (taquillas, oficinas, embarcaciones), y consideran que existe poca inversión y visibilidad en el transporte fluvial en Colombia; a su vez, la creación de modos de transporte alternos, ha permitido que poco a poco este servicio vaya desapareciendo”.

Otra de las afirmaciones de hallazgos anteriores y que se corroboran en esta versión de la Ruta Fluvial para la Paz, tiene que ver con quejas por parte de los empresarios sobre la competencia desleal, que según narran tiene su origen en la informalidad e ilegalidad en la prestación del servicio de transporte fluvial; si bien es cierto que en las diferentes comisiones no evidenciaron situaciones de informalidad en algunos de los municipios visitados, quedó de manera verbal la información suministrada por los inspectores fluviales y por los gerentes de las empresas: "La informalidad e ilegalidad en la prestación del servicio afecta no solo la gestión empresarial y económica de las empresas habilitadas, sino también la seguridad y los derechos de los usuarios del servicio de transporte fluvial" (Superintendencia de Transporte, 2022), situación que se reportó en informes de 2021 y que aún persiste.

No obstante, durante la construcción de este informe, el Ministerio de Transporte a través de la ministra, María Fernanda Rojas, anunció la presentación del proyecto de modernización de la regulación del transporte fluvial en Colombia. La normativa actualiza las reglas operativas, fortalece los requisitos de habilitación para empresas, eleva los estándares de seguridad y define condiciones claras para la asignación de rutas, con unos puntos clave de la modernización fluvial principalmente en: Seguridad y calidad, estableciendo nuevas exigencias para el mantenimiento de embarcaciones y pólizas de seguros, corrigiendo vacíos normativos históricos; en el área de formalización, se busca reducir la informalidad en el sector, mejorando la competitividad y dignificando a los operadores y conductores y en gestión de rutas, pretende la implementación de reglas transparentes para la asignación de horarios, rutas y permisos de operación, entre otros. Así el gobierno da un paso en la modernización de las condiciones para la prestación del servicio.



Puerto de Barrancabermeja, zona embarcadero Mayo de 2026

2.1 El Magdalena como territorio de movilidad y economía de subsistencia

El río Magdalena es el principal eje fluvial de Colombia, con una extensión total de 1.528 kilómetros, de los cuales 886 son navegables (Ministerio de Transporte, 2013) su importancia demográfica y geográfica es indiscutible, dado que su cuenca cubre el 24% del territorio nacional. Particularmente, sus cuencas media y baja atraviesan departamentos como Santander, Cesar, Magdalena y Bolívar, territorios marcados por el conflicto armado, la pobreza multidimensional y el abandono institucional. En esta ribera, municipios como Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra, El Banco, Mompos, Magangué y Calamar tejen su vida económica y social alrededor del afluente.

En lo relacionado con el transporte de pasajeros, el servicio fluvial presenta una estricta economía de subsistencia y de movilidad diaria. La literatura reciente nos muestra una dicotomía: estudios como el de Trujillo y Duque (2020) en la revista Espacios, señalan que aunque la red fluvial nacional moviliza apenas el 1% de la carga del país, para miles de habitantes ribereños el río es la única infraestructura disponible para acceder a servicios de salud, educación y mercados.

2.2 Antecedente institucional

La Ruta Fluvial para la Paz 2026 de la Delegatura de Protección a Usuarios, representa la consolidación de un proceso de presencia territorial iniciado en 2021 con el programa “Las Venas Azules de Colombia”, el cual permitió realizar diagnósticos iniciales en las cuencas de los ríos Magdalena (cuenca alta y media), Sinú, Amazonas, Inírida y la ciénaga de Ayapel. A estos antecedentes se sumó la intervención de 2023 en los ríos Atrato, San Juan y Orteguzza, logrando un alcance nacional de más de 250 personas capacitadas y la evaluación de 50 organizaciones de transporte. Los informes previos revelan que, si bien existe un conocimiento empírico de la actividad, persisten barreras estructurales documentadas desde 2021, infraestructura portuaria deficiente en nodos como Magangué y El Banco, informalidad persistente y un incumplimiento sistemático en el deber de información y expedición de tiquetes. Este panorama histórico evidencia que los problemas detectados en el diagnóstico de 2022, como la falta de señalización de derechos y la precariedad en muelles, han permanecido estáticos, lo que invita a que la versión 2026 recomiende formas de actuar sobre realidades territoriales plenamente identificadas, pero aún no transformadas.

Entre octubre de 2020 y abril de 2022, la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos de la Superintendencia de Transporte realizó 189 operativos de inspección en municipios ubicados en 30 departamentos del país, con el objetivo de levantar información sobre las condiciones de infraestructura y la prestación del servicio de transporte fluvial (Garzón Barbosa et al., 2022). El resultado fue consolidado en documentos departamentales y un visor georreferenciado de infraestructura no concesionada, disponible en la plataforma institucional de la Superintendencia (Superintendencia de Transporte, s.f.).

Para el departamento de Bolívar — que incluye tres de los siete municipios de la Ruta Fluvial para la Paz: Mompox, Magangué y Calamar — el diagnóstico de 2022 documentó condiciones que cuatro años después persisten sin transformación significativa, como la ausencia de infraestructura de embarque accesible, inexistencia de señalización de derechos del usuario, operación sin elementos de seguridad y prevalencia de la informalidad. Esta continuidad de las condiciones no es una falla de quienes viven en el territorio, es una muestra de que la inspección sin acompañamiento preventivo sostenido ralentiza los cambios estructurales en la cultura del servicio fluvial.

Hallazgo transversal: El diagnóstico de 2022 registró en Calamar que los operarios no podían acceder al curso del SENA para obtener la licencia de tripulante o la certificación por competencias. En 2026, la Ruta Fluvial por la Paz encontró exactamente la misma barrera — e identificó la solución concreta: el instructor del SENA Regional Cartagena, con capacidad para certificar 30 motoristas; una solución viable en el corto plazo.

2.3 Marco normativo del transporte fluvial en Colombia

El transporte fluvial en Colombia se rige principalmente por la Ley 1242 de 2008 (Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales), el Decreto 1079 de 2015 y las resoluciones reglamentarias de la Superintendencia de Transporte. La norma establece obligaciones para los operadores: habilitación vigente, planilla de zarpe, expedición de tiquetes, elementos de seguridad a bordo, contratos de transporte y protocolos de emergencia, entre otros. Como este plan piloto confirma en continuidad con el diagnóstico de 2022, la brecha entre la norma escrita y la realidad operativa en los territorios ribereños es grande y persistente aún, por lo que requiere estrategias que vayan más allá de la inspección.

JUSTIFICACIÓN ¿Por qué este proyecto?

La Superintendencia de Transporte ha ejercido históricamente sus funciones bajo una planificación desde el nivel central con un enfoque de misión institucional basado en la inspección, vigilancia y control. Particularmente para el sector fluvial, desde el gobierno se ha reconocido la necesidad de volver los ojos a las arterias fluviales dado el potencial existente y desde la Superintendencia de Transporte, durante el último año pensando en la descentralización, el Superintendente Alfredo Enrique Piñeres Olave implementó la estrategia de aumento de personal en territorio, es así como pasa de 63 regionales a una cifra actual de 173 integrantes del equipo regional directamente escuchando y trabajando desde el territorio.

La Ruta Fluvial para la Paz propone una articulación territorial integrando en un mismo recorrido la medición técnica e inspección de puertos con la formación en derechos a empresas operadoras, y la escucha directa a usuarios y usuarias con un enfoque territorial, étnico, diferencial y de género. La hipótesis de esta primera fase es que el acompañamiento preventivo con presencia real en territorio genera cambios sostenibles en la cultura del servicio fluvial.

Dentro de los resultados esperados, el principal es lograr cambios sostenibles en la la garantía de los derechos para los y las usuarias del servicio fluvial a partir de un acompañamiento desde la promoción y la prevención, antes de la sanción. Se espera que dentro de esos cambios se reduzcan los riesgos vitales para los y las pasajeras, especialmente para la población vulnerable, consolide rutas de formalización y dignifique a las comunidades que dependen de esta actividad económica como medio de subsistencia.



Puerto Wilches, embarcadero, Mayo de 2026



Puerto Wilches, taquilla. Mayo de 2026



El Banco, Taquilla. Junio de 2026



METODOLOGÍA

Ficha Técnica

ACTIVIDAD	POBLACIÓN OBJETIVO	RESULTADO
Despliegue territorial en 3 etapas entre mayo y junio 2026	Municipios priorizados en la Ruta	7 municipios: Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra, El Banco, Mompox, Magangué, Calamar
Encuesta a usuarios/as	Pasajeros/as en puertos fluviales	70 encuestas · 6 municipios
Encuesta a operadores	Empresas formalizadas en puertos	18 empresas · 6 municipios
Observación de puertos	Infraestructura, señalización y seguridad, estado general	7 puertos · 7 municipios
Bitácoras de campo	Observación participante · Equipo territorial	6 bitácoras · 3 fases
Talleres de derechos y deberes de los usuarios	Personal gerencial, administrativo y operativo	6 talleres institucionales
Encuesta a prestadores de servicio informales		8 Embarcaciones informales caracterizadas (Cicuco–Calamar–Magangué)

Cuadro 1. Resumen metodologia Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

3.1 Diseño mixto: Cuantitativo y Cualitativo

Para esta primera fase de Ruta Fluvial para la Paz, se adoptó un diseño de investigación de métodos mixtos. La información cuantitativa se recolectó mediante tres instrumentos estructurados aplicados en campo, con una muestra no probabilística. (Una muestra estadística no probabilística es una técnica de muestreo en la que los sujetos se seleccionan basándose en el juicio, la conveniencia o la accesibilidad del investigador, y no mediante un proceso de selección aleatorio.

Esto quiere decir que no todos los individuos de la población de interés tienen la misma oportunidad o probabilidad estadística de ser elegidos para participar).

Aplicado a la realidad de este informe, esto significa que los y las pasajeras y las empresas que respondieron los instrumentos estructurados fueron abordados porque estaban presentes y disponibles en los puertos o muelles durante los días específicos en que la comisión visitó cada municipio, y no por una elección al azar a partir de un censo total de los habitantes y operadores del río Magdalena.

Dado el carácter exploratorio de este parte del programa, los resultados obtenidos no pretenden ser estadísticamente representativos del transporte fluvial nacional; sin embargo, permiten identificar tendencias, problemáticas recurrentes y oportunidades de mejora en los territorios visitados.

La información cualitativa proviene de seis bitácoras de campo redactadas por el equipo territorial (3 de visita desde lo central y 3 de regionales) en cada fase de la ruta, que recogen observaciones etnográficas (metodología de investigación cualitativa que estudia las costumbres, creencias, prácticas culturales y modos de vida de un grupo de personas o comunidad específica en su propio entorno), diálogos con actores clave y análisis situacionales. En una investigación cualitativa con estos instrumentos (observación, bitácoras, diálogos), lo cuantitativo surge al sistematizar los datos contando frecuencias, se tabulan categorías recurrentes y se organizan en matrices o cuadros comparativos para identificar patrones. Esto permite triangular la información cualitativa con datos numéricos. Así se combina el saber local con evidencia medible, fortaleciendo la validez del estudio esto funciona para ratificar los datos obtenidos en la metodología cuantitativa a la vez que incorpora información territorial relevante para el estudio.

En la actividad de talleres de derechos y deberes de las y los usuarios en el servicio de transporte se dictan para varios propósitos articulados:

- **Cumplimiento de la misión institucional:** la entidad materializa su compromiso con programas de promoción y prevención, informando a los prestadores de servicio sobre la importancia de reconocer los derechos y deberes de usuarias y usuarios antes de que surjan conflictos, en lugar de solo atender quejas ya consolidadas.
- **Empoderamiento del usuario:** al conocer sus derechos, la comunidad puede identificar cuándo estos son vulnerados y exigir su cumplimiento de manera informada, fortaleciendo su rol activo dentro del sistema, así como tener presente que sus derechos también conllevan deberes que de igual manera deben cumplir.
- **Espacios de diálogo bidireccional:** los talleres no son solo informativos, sino que abren un canal donde los actores (usuarios, operadores) comparten realidades cotidianas de la operación como barreras de acceso, fallos recurrentes, tiempos de espera, seguridad, accesibilidad, generando insumos valiosos para la investigación.



Calamar, zona embarcadero. Junio de 2026

En síntesis, estos talleres cumplen una doble función educar y prevenir, mientras simultáneamente funcionan como mecanismo de participación ciudadana y retroalimentación para el mejoramiento continuo del servicio. Una ventana de oportunidad para la entidad.

3.2 El enfoque diferencial, étnico, territorial y de género como hilo conductor

Todos los instrumentos y metodologías fueron diseñados e implementados con un enfoque diferencial. La encuesta a usuarios y usuarias incluyó variables de género, edad, autorreconocimiento étnico, perfil diferencial (personas mayores, gestantes, con bebé de brazos, con discapacidad, que viajan con menores de edad) y zona de residencia rural o urbana. Los talleres con operadores incorporaron contenidos sobre derechos de poblaciones vulnerables: NNA, personas con discapacidad, y comunidades étnicas. Las bitácoras de campo registraron dinámicas de poder, economía de subsistencia y contexto de conflicto que condicionan la operación del transporte fluvial en cada territorio.



Puerto Wilches, embarcadero. Mayo de 2026

3.3 Recorrido territorial de la comisión

La Ruta Fluvial para la Paz 2026 se desarrolló en 3 fases, así:

FASE	FECHAS	MUNICIPIOS	CUENCA
FASE I	12 – 14 mayo 2026	Barrancabermeja · Puerto Wilches · Gamarra	Cuenca media – Santander / Cesar
FASE II	10 - 12 junio 2026	El Banco · Mompox	Cuenca media baja – Magdalena / Bolívar
FASE III	17 – 19 junio 2026	Magangué · Calamar	Cuenca baja – Bolívar

Cuadro 3. Fases de la Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia



Mapa 1. Recorrido de la Ruta Fluvial para la Paz a lo largo del río Magdalena, mayo-junio 2026. (IA).

HALLAZGOS CUANTITATIVOS

4.1 Perfil de usuarios y usuarias del servicio fluvial (n = 70)

Se encuestaron 70 usuarios y usuarias en seis municipios del recorrido. El perfil evidencia una mayoría de hombres (58%), con predominio de personas, mayores de 36 años (71,6%), provenientes tanto de zonas urbanas (55%) como rurales (45%). El motivo de viaje predominante es laboral y de conexión intermunicipal, lo que confirma que el transporte fluvial es un servicio esencial de movilidad cotidiana.



Gráficos 1. Datos relevantes Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

VARIABLE	CATEGORÍA PRINCIPAL	PORCENTAJE
Sexo	Hombre	58%
Rango de edad	46–59 años	26%
Zona de residencia	Urbana	55%
Motivo de viaje	Trabajo / conexión	54%
Perfil por curso de vida	Adultos	78%
Autorreconocimiento étnico	Afrodescendiente/Indígena	13%
Viaja con menores de edad	Si	38%
Conoce tarifa antes de abordar	Si	96%
Frecuencia de uso	Varias veces a la semana	38%

Cuadro 4. Variables sociodemográficas usuarios y usuarias de transporte Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

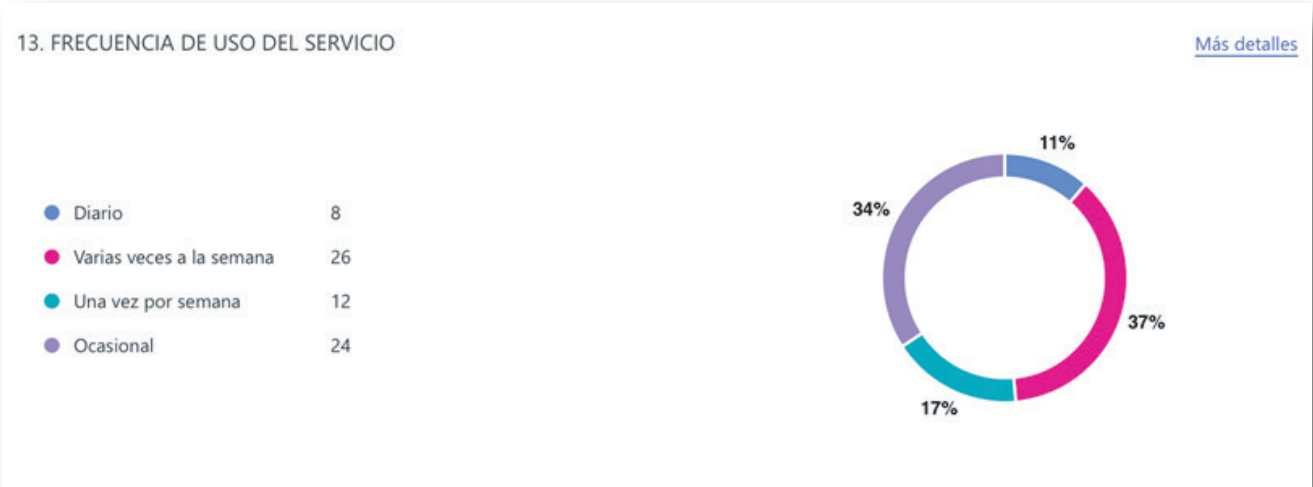


Gráfico 2. Frecuencia de uso de servicio de transporte fluvial - Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

4.2 Percepción de seguridad y problemas identificados por usuarios/as

El 82% de los usuarios y usuarias reporta sentirse seguro o casi siempre seguro durante el viaje. Sin embargo, al profundizar en los problemas percibidos, el 68% identifica al menos una situación problemática. Los principales son: falta de chalecos salvavidas (22%), retrasos (16%) y sobrecupo (10%). Este dato evidencia una brecha entre la percepción general de seguridad y los riesgos reales identificados, posiblemente relacionada con la normalización del riesgo en territorios con escasa presencia institucional.

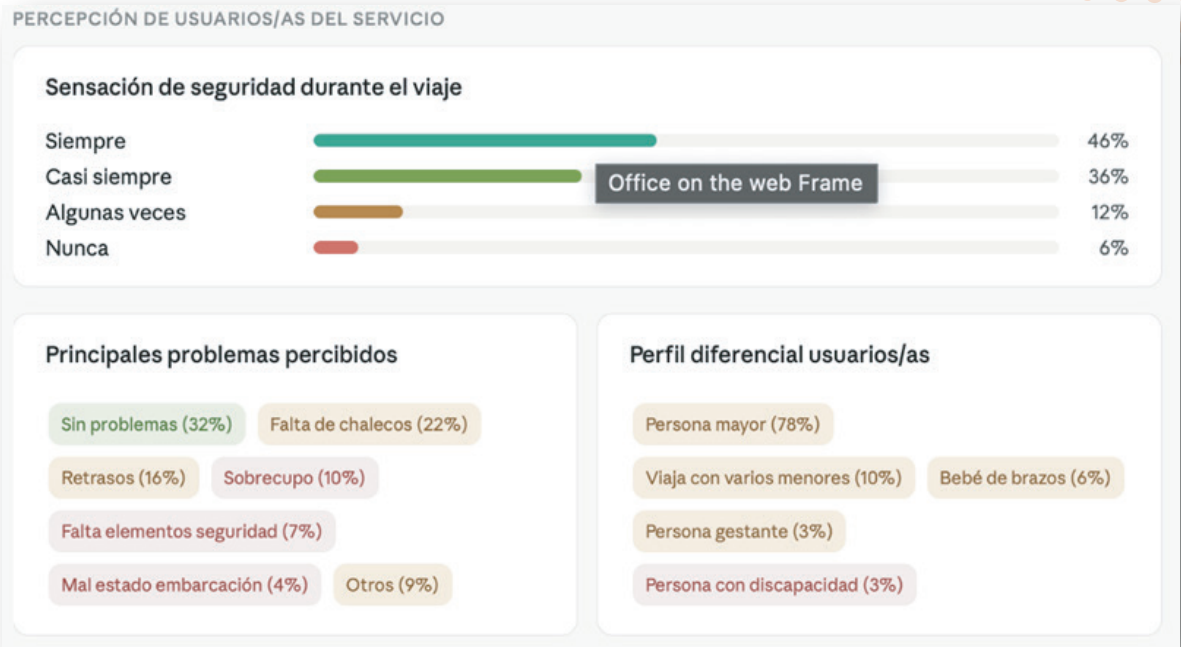


Gráfico 3. Percepción de usuarios y usuarias a cerca del servicio de transporte Ruta Fluvial para la Paz.
Fuente: Elaboración propia

4.3 Cumplimiento normativo de operadores (n = 18)

Las 18 empresas encuestadas cuentan con habilitación vigente del Ministerio de Transporte y afirman realizar revisiones técnicas periódicas. No obstante, persisten brechas significativas en los componentes relacionales y de protección al usuario.

INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	CUMPLEN	NO CUMPLEN
Habilitación vigente para la operación	18 (100%)	0 (0%)
Revisiones técnicas periódicas	18 (100%)	0 (0%)
Elementos de seguridad a bordo	18 (100%)	0 (0%)
Expedición de tiquetes (Art. 47 Ley 1242/08)	13 (72%)	5 (28%)
Capacitación en seguridad fluvial al personal	13 (72%)	5 (28%)
Uso de planilla de zarpe	12 (67%)	6 (33%)
Implementación de enfoques diferenciales	10 (56%)	8 (44%)
Protocolos de emergencia escritos	5 (28%)	13 (72%)
Políticas para transporte de NNA	5 (28%)	13 (72%)
Contrato de transporte escrito	4 (22%)	14 (78%)

Cuadro 5. Resumen cumplimiento normativo de operadores formales - Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

4.4 Condiciones físicas de los puertos o embarcaderos (n = 7 puertos). Comparación 2022–2026

La inspección directa a los siete puertos y/o muelles muestra una infraestructura deficiente en términos de accesibilidad, señalización e información al usuario. Estos hallazgos son consistentes con lo documentado cuatro años antes por la Delegatura de Puertos en su caracterización del departamento de Bolívar (Garzón Barbosa et al., 2022), que ya registraba en Magangué 11 puntos de operación fluvial sin infraestructura adecuada, en Calamar 4 puertos sin ninguna empresa habilitada y en Mompo 3 embarcaderos sin condiciones de seguridad. La persistencia de estas condiciones cuatro años después es en sí misma un hallazgo crítico del presente informe.

CONDICIÓN EVALUADA	2022	2026
Información visible de tarifas	Parcial	4 (57%)
Autoridad fluvial presente en visita	Parcial	4 (57%)
Señalización de derechos del usuario	No	2 (29%)
Avisos para transporte de NNA	No	2 (29%)
Superficie estable para embarque	No	1 (14%)
Infraestructura accesible para PCD	No	0 (0%)
Empresas formalizadas en Calamar	0	0

Cuadro 6. Resumen condiciones de los puertos - Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia
Datos de referencia tomados de Garzón Barbosa et al. (2022) para los municipios del departamento de Bolívar incluidos en ambos diagnósticos.



Magangué, embarcadero. Junio de 2026.

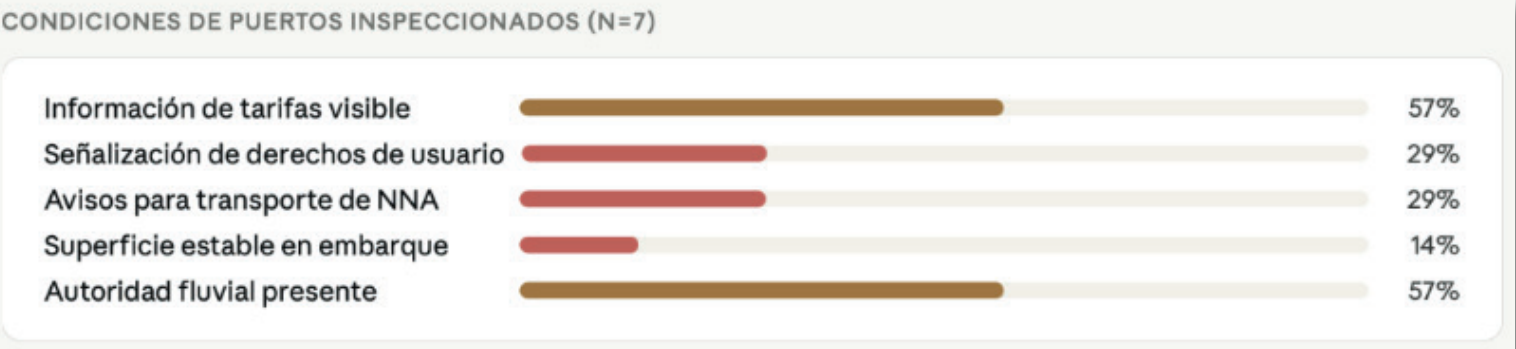


Gráfico 4. Condiciones de los puertos - Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

HALLAZGOS CUALITATIVOS: LAS VOCES DEL TERRITORIO

Las bitácoras de campo recogen una dimensión del servicio fluvial que los números no alcanzan a capturar: la idiosincrasia de los territorios, las relaciones de poder que condicionan la prestación del servicio, y la voz directa de quienes viven del río y quienes dependen de él. A continuación se presentan los hallazgos cualitativos organizados por ejes temáticos transversales a los tres tramos.

5.1 Control territorial y seguridad

En varios municipios del recorrido, se identifica por diferentes fuentes que persiste el conflicto interno y que esto afecta directamente la operación del transporte fluvial. En Puerto Wilches y Gamarra (Tramo I) se documentó que, en puntos de embarque periféricos, los usuarios no proporcionan datos personales ni números de documento, actúan con hostilidad ante los operadores que exigen normas, y los transportadores reciben amenazas frecuentes que los obligan a prestar el servicio en condiciones inseguras.

"En puertos o puntos pequeños donde embarcan para cruzar el río, el control lo ejercen los grupos. Las personas no dan sus datos personales, son groseras, no pagan la tarifa oficial y los amenazan frecuentemente."—Bitácora Tramo I, Puerto Wilches.

5.2 Economía de subsistencia e informalidad

El transporte fluvial informal no es un fenómeno esporádico ni marginal, es una estructura económica de supervivencia que sostiene a decenas de familias en la ribera del río Magdalena. En Mompox, la Inspección Fluvial tiene mapeadas alrededor de 40 embarcaciones artesanales organizadas en turnos rotativos que cobran tarifas de entre \$2.000 y \$4.000 COP para cruzar el río de un lado al otro. El diagnóstico de 2022 ya había registrado en Mompox la prestación del servicio sin ningún tipo de seguridad, con personas viajando de pie, sin chalecos salvavidas (Garzón Barbosa et al., 2022). En Calamar, la informalidad es absoluta, no existe una sola empresa formalizada.

Desde el territorio: en Calamar, el operario Maurys R. nos explicó que "el día a día de la subsistencia les impide sacar tiempo para trámites administrativos", reconociendo además su incapacidad técnica para auto-organizarse sin un facilitador externo.

La misma barrera había sido documentada en 2022: los tripulantes no portaban licencia porque acceder al curso del SENA resultaba imposible dadas sus condiciones de trabajo informal (Garzón Barbosa et al., 2022).

En El Banco, la informalidad opera en tres modalidades documentadas por la regional de la Superintendencia: embarcaciones tipo Johnson en el sector El Cerrito–El Banco que transportan motocicletas, vehículos livianos y pasajeros a tarifas de entre \$3.000 y \$4.000 por recorrido; un operador vinculado a la cooperativa Cootraflucap que mantiene una embarcación informal al margen de sus compromisos cooperativos con otra embarcación de su propiedad que se encuentra formalizada; y chalupas express que prestan servicio hacia Las Lobas, San Martín de Loba, Hatillo de Loba y Barranco de Loba mediante acuerdos directos operador-usuario, sin registro ni planilla de Zarpe.



Gamarra, embarcadero servicio de ferri. Mayo de 2026



El Banco, embarcadero. Junio de 2026



Gamarra, servicio de ferri. Mayo de 2026

5.3 Costumbres del servicio y normalización del riesgo

Uno de los hallazgos más consistentes a lo largo de las tres etapas de la Ruta, es la normalización del riesgo en la cultura del transporte fluvial. El no uso del chaleco salvavidas no es simplemente desconocimiento, es una costumbre arraigada que responde a múltiples factores — el calor, la confianza en la habilidad de nadar, el deterioro, mal estado y mal olor de los chalecos disponibles y la inexistencia de tallas adecuadas para niños y niñas. En Calamar se documentó que los chalecos disponibles estaban muy desgastados y con broches defectuosos. Esta condición ya estaba registrada en 2022, cuando se observó que las embarcaciones no portaban elementos básicos como chalecos salvavidas (Garzón Barbosa et al., 2022).



El Banco, traslado en Jhonson hasta La Peña. Junio de 2026

5.4 Idiosincrasia territorial y prácticas culturales del servicio

Las bitácoras registran prácticas que reflejan la idiosincrasia propia de cada territorio. En la Fase I se documentó que especialmente en días festivos, los usuarios transportan colchonetas, bultos de comida, equipos de sonido y hasta piden transportar pólvora (asunto que por supuesto no se accede). Los planchones transportan motos con sus conductores sentados encima de ellas durante el viaje. Aunque también se documentó una buena práctica: en Barrancabermeja, la individualización de las sillas ha generado orden en el número de pasajeros, control de equipajes y mejoramiento de la seguridad. Esta buena práctica puede ser replicable en otros nodos de la cuenca.



El Banco, zona de embarcadero. Junio de 2026

5.5 Percepción institucional

Durante la visita, se observó que la relación histórica entre la Superintendencia de Transporte y los actores del transporte fluvial en estos territorios ha estado marcada por el enfoque de lo sancionatorio. Sin embargo, este proceso entre otras acciones, da cuenta de los diferentes enfoques de la Supertransporte y supone un cambio de enfoque desde la Ruta Fluvial para la Paz con posibles efectos inmediatos: en Mompox, los empresarios formales que iniciaron la jornada con quejas y reclamos al Estado terminaron agradeciendo profundamente el carácter de esta visita con un enfoque informativo y preventivo y solicitando asesoría continua.

Hallazgo transformador: el enfoque preventivo de la Ruta Fluvial por la Paz generó apertura y agradecimiento en actores que históricamente rechazaban la presencia institucional. Esta apertura es el activo más valioso del plan piloto y la base sobre la que debe construirse un modelo replicable.

5.6 Liderazgos y actores estratégicos en territorio

En cada municipio, el equipo identificó actores clave cuyo rol es determinante para cualquier proceso de transformación del sector fluvial. Los inspectores fluviales son el primer punto de contacto institucional, su conocimiento del territorio, las empresas y las dinámicas informales son de gran ayuda. Los operadores formales con mayor trayectoria son aliados potenciales del cambio si se les acompaña técnicamente. El visor de infraestructura no concesionada de la Superintendencia (Superintendencia de Transporte, s.f.) es una herramienta de planificación que debería integrarse sistemáticamente en las fases de preparación de futuras comisiones territoriales.



El Banco, embarcadero. Junio de 2026

CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL INFORMAL EN MAGANGUÉ Y CALAMAR - INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA RUTA

Magangué y Calamar concentran las condiciones de mayor riesgo e informalidad identificadas en todo el recorrido de la Ruta Fluvial por la Paz. Por esta razón, ambos acompañamientos regionales de la Superintendencia de Transporte dispusieron de la información de un ejercicio realizado previamente, de caracterización directa del transporte informal, combinando una visita de inspección preventiva en Magangué y Calamar, con el análisis de la aplicación de un instrumento estructurado (123Survey - mayo de 2026) a embarcaciones y tripulantes informales en Cicuco y Calamar. Estos hallazgos no sustituyen los recogidos en las fases I a III sino que los profundizan, en la temática de la informalidad fluvial.

6.1 El cruce del río en embarcaciones informales de Magangué – La Peña (n=5)

El 15 de mayo de 2026, el regional de Magangué de la Superintendencia de Transporte, realizó visita de campo con el propósito de caracterizar el servicio informal que conecta a Magangué con el corregimiento de La Peña, jurisdicción de Cicuco. Este cruce, que toma apenas cinco minutos de navegación, sostiene un flujo constante de hombres, mujeres, adultos mayores, estudiantes y pacientes que dependen de él para acceder a servicios médicos, abastecerse de víveres y comercializar productos.

"La visita permitió constatar una realidad que transcurre diariamente sobre las aguas del río Magdalena y que, a pesar de su carácter informal, constituye un servicio esencial para cientos de habitantes de La Peña." — Informe de visita, Regional Magangué, mayo 2026.

La inspección documentó condiciones físicas precarias tales como embarcaciones construidas en metal con signos visibles de oxidación, sin cubierta que proteja a los y las pasajeras de la lluvia o del sol, sin silletería adecuada (en ocasiones los usuarios deben viajar de pie), y sin elementos mínimos de seguridad como chalecos salvavidas suficientes. La situación se agrava en horario nocturno, cuando las embarcaciones navegan guiándose únicamente por focos de mano entre una orilla y otra.

Esta visita se centró en un enfoque preventivo, se entrevistó a cinco tripulantes y motoristas para comprender las razones de la permanencia de la informalidad, sus posibilidades de acceso al crédito y sus expectativas frente a un eventual proceso de formalización.

"De manera reiterada, los tripulantes manifestaron que una intervención articulada del Estado podría representar una oportunidad real para dignificar la actividad que desarrollan." — Informe de visita, Regional Magangué, mayo 2026.

Las personas entrevistadas identificaron necesidades concretas como dotación de chalecos salvavidas, instalación de silletería adecuada, carpas o cubiertas para protección climática, y acompañamiento técnico para acceder a permisos, licencias y patentes. Coincidieron en que la actividad constituye su principal y, en la mayoría de los casos, única fuente de sustento.

6.2 Caracterización de tripulantes informales en Calamar (n = 3)

El instrumento aplicado a 3 tripulantes informales en Calamar por el regional encargado, revela una población trabajadora con alta dependencia económica del río y una exposición significativa al riesgo físico sin red de protección social ni formación en emergencias.

Dos hallazgos merecen atención especial. Primero, el 100% de los tripulantes depende exclusivamente del transporte fluvial informal como fuente de ingreso, bajo un esquema de pago por porcentaje del pasaje vendido, se presenta una estructura de subsistencia diaria sin estabilidad económica. Segundo, a pesar de que el ahogamiento y el accidente son percibidos como los riesgos principales del oficio, ninguno de los tripulantes encuestados ha recibido formación en rescate o primeros auxilios en el último año, una brecha que el modelo de talleres de la Ruta Fluvial para la Paz en alianza con entidades como el SENA, podría empezar a cerrar de manera directa e inmediata.

Oportunidad de intervención directa: el 100% de los tripulantes de Calamar reconoce el ahogamiento y el accidente como su mayor riesgo laboral, pero ninguno ha recibido formación en rescate o primeros auxilios. Un módulo de formación básica en seguridad acuática, articulado con la Cruz Roja o la Defensa Civil, cerraría esta brecha sin requerir inversión en infraestructura.

6.3 Caracterización cuantitativa de embarcaciones informales (n = 8)

Mediante el instrumento 123Survey, los regionales de Magangué y Calamar caracterizaron 8 embarcaciones informales: 5 en el cruce Cicuco – La Peña y 3 en el municipio de Calamar. Los resultados confirman y amplían los hallazgos cualitativos de las fases anteriores.

INDICADOR (N = 8 EMBARCACIONES)	RESULTADO	SEVERIDAD
Edad promedio del propietario/motorista	50 años	-
Sexo del propietario/motorista	100% masculino	-
Vinculación a organización o persona jurídica formal	0%	Crítico
Embarcaciones con número de patente	0%	Crítico
Equipo de seguridad (chalecos, botiquín, extintor) deficiente	75%	Crítico
Silletería deteriorada	100%	Alto
Sin protección climática (sin carpa ni cubierta)	38%	Alto
Manejo de residuos a bordo	0% - ninguna lo tiene	Alto
Uso de uniforme o distintivo del operador	0%	Medio
Publicidad o tarifario visible	0%	Medio
Acceso al embarque: "el pasajero debe saltar"	60%	Alto
Promedio de pasajeros transportados por viaje	17,6 personas	-

Cuadro 7. Caracterización de las embarcaciones informales -Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

Hallazgo crítico: ninguna de las 8 embarcaciones caracterizadas cuenta con número de patente ni vinculación a una organización formal. El 75% presenta equipo de seguridad deficiente. Estas embarcaciones movilizan en promedio cerca de 18 pasajeros por viaje sin ningún respaldo documental ni de seguridad.

Más allá de sus implicaciones para la formalización del sector, esta situación tiene efectos concretos sobre la protección de las personas usuarias que se destacan de manera explícita:

- **Ausencia de un responsable identificable:** al no existir vinculación a una organización o persona jurídica, no hay una contraparte clara frente a la cual la persona usuaria pueda dirigir un reclamo o una acción de responsabilidad en caso de incidente.
- **Ausencia de cobertura frente a siniestros:** no se identificó evidencia de pólizas de seguro u otro mecanismo de aseguramiento, por lo que, ante un accidente, los costos económicos y de salud recaerían directamente sobre la persona usuaria o su familia.

- **Inexistencia de protocolos o mecanismos de atención:** no se registraron protocolos de emergencia ni canales de reclamación para quienes usan el servicio informal.
- **Baja trazabilidad del prestador:** la ausencia de uniforme, distintivo o tarifario visible (0% en ambos casos) dificulta que la persona usuaria identifique al operador y, en consecuencia, que pueda documentar o reportar una situación irregular.

Estos elementos permiten sostener que la informalidad no es únicamente un problema de cumplimiento regulatorio u operativo, constituyen ante todo, una situación de desprotección funcional para las personas usuarias, en tanto no existen garantías mínimas exigibles ni mecanismos claros de reclamación en caso de que sus derechos se vean afectados.



Calamar, acceso al embarcadero. Junio de 2026

6.4 El Canal del Dique

El análisis de la Fase III identifica un factor de transformación estructural, el Canal del Dique, primera vía fluvial concesionada de Colombia bajo un modelo de APP, prevé su operación en un horizonte de cinco años. Aquellos operarios que no inicien pronto su ruta de formalización quedarán excluidos de las nuevas dinámicas del territorio, esta cuenta regresiva convierte la Ruta Fluvial para la Paz en una intervención con impacto de largo plazo si se actúa con la premura que el momento requiere. Formalizarse antes de que opere el modelo de Asociación Público-Privada permite a los operarios locales cumplir requisitos (permisos, seguridad, capacitación) en un momento sin presión competitiva externa, en vez de enfrentar esa exigencia ya desplazados por operadores más grandes o mejor capitalizados.

RESUMEN

El 100% de las empresas formales encuestadas cuenta con habilitación vigente y realiza revisiones técnicas, un dato que podría leerse como positivo del sistema de formalización por que indica un cumplimiento adecuado de los requisitos de entrada al mercado. Sin embargo, el 78% no tiene claridad sobre la importancia de conocer o tener establecido un contrato de transporte escrito, el 72% no tiene protocolos de emergencia, y la mayoría opera sin información visible al usuario(a) sobre tarifas y derechos. La formalización existe en los documentos pero no se ha traducido en un servicio centrado en el usuario (a).

Estas brechas tienen consecuencias directas sobre la protección de los y las usuarias que trascienden el cumplimiento normativo formal. La ausencia de contrato escrito limita la capacidad de la persona usuaria de acreditar la relación de servicio ante un eventual reclamo, siniestro o incumplimiento. La falta de protocolos de emergencia documentados sugiere que la tripulación no cuenta necesariamente con procedimientos claros de respuesta ante accidentes, lo que puede comprometer la atención oportuna en caso de un evento adverso. Y la ausencia de información visible sobre tarifas y derechos reduce la capacidad del usuario o usuaria de identificar cuándo una condición del servicio no se ajusta a lo que la normatividad le garantiza, y de activar en consecuencia los mecanismos de queja o reclamación disponibles. En conjunto, estos hallazgos indican que la formalización, medida únicamente en términos documentales, no garantizan por sí solas condiciones de protección efectiva para quien usa el servicio.

Uno de los hallazgos que merece mayor atención es la distancia entre la percepción subjetiva de seguridad y las condiciones objetivas de riesgo registradas en campo. El 82% de las personas usuarias encuestadas reporta sentirse segura o casi siempre segura durante el viaje; no obstante, al indagar por situaciones problemáticas específicas, el 68% identifica al menos una, siendo las más frecuentes la falta de chalecos salvavidas (22%), los retrasos (16%) y el sobrecupo (10%). Esta brecha se vuelve más significativa al considerar que, en los siete municipios visitados, no se identificó disponibilidad de chalecos salvavidas en talla infantil, mientras que el 38% de las personas usuarias encuestadas viaja con menores de edad.

Alerta de seguridad: Se confirma la ausencia absoluta de chalecos salvavidas en talla infantil (NNA) en los siete municipios visitados, en un contexto donde el 38% de los usuarios/as del servicio viaja acompañado de menores de edad.

Esta discrepancia entre percepción y riesgo objetivo puede explicarse, al menos parcialmente, por una normalización del riesgo en el servicio fluvial, documentada también en los hallazgos cualitativos. Desde la perspectiva de protección al usuario (a), el hallazgo es relevante porque una persona que no percibe el riesgo al que está expuesta difícilmente exige las condiciones de seguridad a las que tiene derecho, ni recurre a los canales de queja o reclamación disponibles. Este hallazgo constituye, por tanto, un insumo directo para el diseño de estrategias de información centrada en los y las usuarias, promoción de derechos y prevención de riesgos, orientadas específicamente a cerrar esa brecha de percepción, además de reforzar exclusivamente el cumplimiento técnico por parte del operador.



El Banco, zona de embarcadero. Junio de 2026

Los hallazgos cualitativos revelan que la informalidad fluvial no es una anomalía que se pueda erradicar solo con sanciones, es un ecosistema económico estructurado. La caracterización directa de embarcaciones y tripulantes informales en Cicuco y Calamar (capítulo 6) confirma esto con datos numéricos, el 100% de los tripulantes depende exclusivamente de esta actividad, bajo un esquema de pago por porcentaje de pasaje que no permite ahorro ni estabilidad. Esta fase del programa identificó una oportunidad concreta, la alianza con el SENA Regional Cartagena para certificar motoristas fluviales en Calamar solo requiere consolidar un grupo de 30 personas. Esta es exactamente la solución a la barrera que el diagnóstico de 2022 ya había

identificado, los tripulantes de Calamar no podían obtener su licencia porque no tenían acceso al curso del SENA (Garzón Barbosa et al., 2022). Cuatro años después, la Ruta Fluvial para la Paz no solo confirmó el problema sino que localizó al actor que puede resolverlo.



Gamarra, embarcadero. Mayo de 2026



EL MODELO RUTA FLUVIAL PARA LA PAZ

Componentes y condiciones para la replicabilidad

En lo desarrollado en los siete municipios de la ruta permite describir un modelo replicable con componentes definidos. El valor diferencial de este modelo frente a las intervenciones tradicionales — como la del diagnóstico de inspección de 2022 — radica en la integración de lo técnico con lo humano, y en el enfoque preventivo y pedagógico como eje central.

8.1 Componentes del modelo

COMPONENTE	DESCRIPCIÓN
Consulta de antecedentes	Revisión del visor de infraestructura no concesionada de la Supertransporte y diagnósticos previos (Garzón Barbosa et al., 2022) para planificar cada fase con información territorial preexistente.
Inspección técnica de puertos	Medición cuantitativa de condiciones de infraestructura, seguridad, señalización e información al usuario mediante instrumento estructurado de observación.
Encuesta a usuarios/as	Caracterización diferencial de la demanda del servicio con enfoque de género, étnico, territorial y diferencial (NNA, personas mayores, PCD, gestantes).
Encuesta a operadores	Diagnóstico de cumplimiento normativo y capacidad institucional de las empresas formalizadas, con identificación de brechas y buenas prácticas.
Talleres de derechos y deberes de los usuarios	Formación en derechos y deberes de usuarios del transporte fluvial para personal gerencial, administrativo y operativo, adaptada al contexto territorial.
Bitácora de campo	Registro etnográfico y analítico de dinámicas territoriales, actores clave, riesgos sistémicos y oportunidades de articulación interinstitucional.

Cuadro 9. Componentes del modelo de la Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

8.2 Lecciones aprendidas

El enfoque preventivo y pedagógico genera confianza donde el sancionatorio generaba rechazo. Se puede buscar la manera de articular las actividades de inspección, vigilancia y control con un acompañamiento a través de talleres y sensibilizaciones.

La presencia directa en territorio permite capturar información a la que no se puede acceder desde Bogotá. Incorporar métodos complementarios de obtención de información en campo como bitácoras, relatorias de mesas de diálogo, entre otros, para complementar el ejercicio de recolección de datos cuatitativos con el de datos cualitativos. La metodología mixta permite entender tanto el qué como el por qué de los datos.

Los talleres con todos los niveles de integrantes de las empresas generan espacios de confianza y diálogo.

RECOMENDACIONES

EJE	ACCIÓN RECOMENDADA
Información	- Solicitar la Implementación inmediata de señalización visible de tarifas, derechos de las y los usuarios y políticas de protección a poblaciones vulnerables (Niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, mascotas, equipajes) en taquillas y embarcaciones. - Sugerir a las empresas operadoras adelantar procesos de capacitación para su personal, especialmente para el área de mayor contacto con usuarias y usuarios, sobre los contenidos de los contratos de transporte, los protocolos de emergencia, y los derechos y deberes de los usuarios y usuarias, con el acompañamiento técnico de la Superintendencia de Transporte. Esta capacitación puede representar beneficios concretos para el operador, tales como una reducción de conflictos y reclamaciones derivados de la falta de información, un mejor manejo de situaciones de emergencia, y un fortalecimiento de la confianza y la relación con las comunidades usuarias del servicio. - Recomendar a empresas y operadores la implementación de silletería individual y mejoramiento de elementos de protección para las embarcaciones que prestan servicios de transporte fluvial atendiendo directamente las necesidades expresadas por los propios tripulantes en la visita de mayo de 2026.
Atención preferencial	- El transporte fluvial en Colombia requiere una política pública que reconozca la diversidad territorial. - Promover una cultura de inclusión, no discriminación y atención diferencial a usuarios y usuarias en razón a su etapa de vida, etnia, condiciones discapacitantes, gestación, entre otras.
Prevención de riesgos	- Coordinación de mesas de seguridad fluvial con la Armada Nacional y la Policía Nacional para visitar los muelles desde donde se prestan servicios de transporte informal desde una estrategia de seguridad y acompañamiento a la ciudadanía. - Articular las políticas anunciadas por el Ministerio de Transporte para promover el transporte fluvial, posicionarlo y darle una mejor imagen al servicio. bajo estándares de confianza, seguridad, accesibilidad y oportunidad. - Articular grupos de personas interesadas en la formación por competencias (como el caso de Calamar), convocando a los actores principales (alcaldías, inspecciones fluviales, operadores) para consolidar grupos, garantizando la certificación de las personas a través del SENA en procesos gratuitos y rápidos. Esta acción no solo como promoción de la formalización de operadores, sino como acciones que a mediano plazo se verán reflejadas en la seguridad de usuarios y usuarias del servicio. - Promover alianzas para la implementación de un módulo básico de formación en rescate acuático y primeros auxilios para operadores y tripulantes, priorizando las zonas donde más riesgo se visibilizó.
Garantía de derechos	- Programar visitas a puertos y embarcaderos para concientizar y sensibilizar a los y las usuarias en temas de cumplimiento de deberes y reconocimiento de sus derechos. - Generar campañas de sensibilización con empresas prestadoras de servicios de transporte fluvial. - Implementar un sistema de seguimiento y acompañamiento post-visita que mantenga contacto y haga seguimiento después de las visitas territoriales.

CONCLUSIÓN

Los hallazgos recogidos permiten identificar, de manera transversal a los siete municipios, tres tipos de brechas con incidencia directa sobre la protección de las personas usuarias. Primero, brechas de información: aunque el 96% de las personas usuarias conoce la tarifa antes de abordar, persiste una ausencia generalizada de señalización sobre derechos y deberes, lo que limita su capacidad de identificar y exigir condiciones mínimas de servicio.

Segundo, brechas en la atención diferencial: solo el 56% de las empresas encuestadas reporta implementar enfoques diferenciales y apenas el 28% cuenta con políticas específicas para el transporte de niñas, niños y adolescentes, en un contexto donde no se identificó disponibilidad de chalecos salvavidas en talla infantil en ninguno de los siete puertos visitados, pese a que el 38% de las personas usuarias viaja con menores de edad.

Tercero, brechas en las condiciones objetivas de prestación del servicio, particularmente agudas en los segmentos informales caracterizados en Magangué y Calamar, donde la ausencia de vinculación formal, de equipos de seguridad adecuados y de mecanismos de reclamación deja a las personas usuarias sin garantías claras frente a un eventual incidente.

Frente a estas condiciones, la información recogida durante la ejecución indica que un enfoque de acompañamiento preventivo, con presencia directa en el territorio, generó una apertura y disposición al diálogo por parte de los actores del sector. En Mompox, por ejemplo, empresarios formales que iniciaron la jornada expresando quejas frente a las instituciones, terminaron solicitando asesoría y acompañamiento continuos. Si bien esta observación corresponde a una primera parte de la ejecución y no permite establecer conclusiones generalizables sobre la efectividad del modelo, sí constituye un indicio relevante de que el cambio de enfoque —de lo netamente sancionatorio hacia una mezcla con lo preventivo y pedagógico— facilita la construcción de relaciones de confianza con los actores territoriales, condición para avanzar en procesos sostenidos de formalización y cumplimiento normativo.

Más allá de su valor para la gestión institucional, este ejercicio tiene un significado concreto para las comunidades ribereñas del Magdalena; para quienes dependen del río como única vía de acceso a la salud, la educación y los mercados, los hallazgos aquí documentados representan una oportunidad de que el Estado reconozca condiciones de riesgo y desprotección que, en varios casos, llevan años sin transformación sustancial.

En este sentido, los resultados constituyen una base para orientar acciones de la Superintendencia de Transporte y la Delegatura para la Protección de Usuarios en tres frentes concretos: fortalecer la presencia institucional preventiva en los territorios ribereños, promover condiciones más seguras y con enfoque diferencial en la prestación del servicio fluvial, y avanzar en procesos de formalización que incorporen un enfoque territorial y de protección a las personas usuarias, particularmente en los nodos de mayor informalidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Garzón Barbosa, D. M. (Coord. editorial), Valbuena Hernández, S. P. (Redacción), Barreneche López, E. C., Ángulo Romero, J. E., Mejía Costa, B. E., Pérez Moreno, A. C., & Dovale Lizarazo, A. E. (2022). Caracterización de la infraestructura, la operación portuaria y el transporte fluvial en Colombia: Departamento de Bolívar. Superintendencia de Transporte, Delegatura de Puertos, Dirección de Promoción y Prevención.

iAgua. (2024, mayo 23). ¿Cuál es el río más largo de Colombia? <https://www.iagua.es/respuestas/cual-es-rio-mas-largo-colombia>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2013). Caracterización de ríos navegables en Colombia. Ministerio de Transporte.

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2010). Informe de caracterización de ríos navegables en Colombia. Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia. https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Julio/Puertos_19/Informe-de-Characterizacion-de-Rios-2010.pdf

Superintendencia de Transporte. (s.f.). Visor del mapa de infraestructura no concesionada [Plataforma digital]. <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-de-legada-de-puertos/visor-del-mapa-de-infraestructura-no-concesionada/>

Superprof. (2024). Los ríos más importantes de Colombia. <https://www.superprof.co/blog/rios-colombia/>

Tapia Ariza, A. A. (2026). Informe de visita de inspección y caracterización del transporte fluvial informal: Cruce Magangué–La Peña. Superintendencia de Transporte, Dirección Regional Magangué.

Tapia Ariza, A. A., & Flórez, J.G (2026). Caracterización de embarcaciones y tripulantes informales: Cicuco y Calamar [Conjunto de datos, instrumento 123Survey]. Superintendencia de Transporte, Direcciones Regionales Magangué y Calamar.

Trujillo, F., & Duque, S. R. (2020). Transporte fluvial en Colombia: operación, infraestructura, ambiente, normativa y potencial de desarrollo. *Espacios*, 41(1), 49–63. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2462-91032020000100049



Anexo 1: Matriz comparativa de hallazgos por municipio

INDICADOR	BARRANCA-BERMEJA	PTO. WILCHES	GAMARRA	EL BANCO	MOMPOX	MAGANGUÉ	CALAMAR
Empresas formales	4	4	5	1	3	1	0
Chalecos NNA	No	No	No	No	No	No	No
Planilla de zarpe	Sí (mayoría	Si	Parcial	Parcial	Parcial	Parcial	No
Contratos escritos	Parcial	No	Parcial	No	Parcial	No	No
Informalidad	Baja	Baja	Alta	Alta	Media	Alta	Total
Estado puerto	Regular	Regular	Defiente	Defiente	Regular	Regular	Defiente
Derechos visibles	No	No	No	No	No	No	No

Cuadro 11. Anexo matriz comparativa de hallazgos - Ruta Fluvial para la Paz. Fuente: Elaboración propia

En Gamarra se documentó presencia de grupos armados condicionando la operación del servicio. Municipios con diagnóstico previo de la Delegatura de Puertos (Garzón Barbosa et al., 2022).

Anexo 2: Glosario de términos fluviales y normativos

TÉRMINO	DEFINICIÓN RECOMENDADA
Botero / chalupero	Conductor de chalupa o embarcación menor de pasajeros en el transporte fluvial. Piloto.
Chalupa	Embarcación motorizada de fibra de vidrio o madera utilizada para el transporte de pasajeros en los ríos colombianos.
Planilla de Zarpe	Documento obligatorio que registra los pasajeros, la tripulación y la carga de una embarcación antes de su salida de un puerto.
Guerra del centavo	Práctica de competencia desleal entre operadores que sacrifican la seguridad y la calidad del servicio para cobrar la tarifa más baja posible.
NNA	Niños, Niñas y Adolescentes. Población especialmente protegida por la normatividad de transporte.
PCD	Personas con Discapacidad o Movilidad Reducida.
Pregoneo / revoleo	Práctica prohibida de intermediarios que ofrecen activamente servicios de un operador a usuarios en el muelle, cobrando comisión.
APP	Asociación Público-Privada. Modelo de concesión bajo el cual operará el Canal del Dique.
VIGIA	Sistema Nacional de Supervisión al Transporte de la Superintendencia de Transporte, que contiene el registro de empresas habilitadas.

HABILITACIÓN	Acto administrativo mediante el cual el Estado autoriza a una empresa para prestar el servicio público de transporte fluvial. Lo otorga el Ministerio de Transporte e implica el cumplimiento de requisitos legales, técnicos, operativos y de seguridad que permiten a una empresa operar legalmente en rutas y horarios definidos.
PRESTADORES FORMALES	Son las empresas legalmente constituidas y habilitadas por el Ministerio de Transporte. Cuentan con capacidad técnica, pólizas de seguros y están sujetas a la inspección y vigilancia directa de la Superintendencia.
PRESTADORES NO FORMALES (INFORMALES)	Personas que prestan servicios de transporte fluvial sin la habilitación legal otorgada por el Ministerio de Transporte.

