



**EL RETO DEL TRANSPORTE FLUVIAL:**  
**PROPUESTAS PARA SU MEJORA**  
**EN LA AMAZONÍA PERUANA**

**Hoy más que nunca la Amazonía peruana necesita proyectos de infraestructura mejor planificados, que integren las necesidades de quienes viven en ella, tengan impactos ambientales mínimos e impulsen un desarrollo social y económico sostenible.**

© Jeremy Snyder / WCS



Para la región amazónica, el río es el principal medio de transporte que conecta a las personas y facilita e impulsa el intercambio comercial.

Todo el sistema fluvial amazónico tiene una longitud de más de

# 14,000 KM

de los cuales cerca 43% es navegable, facilitando el transporte.

En el Perú la red navegable está conformada por los ríos Marañón, Amazonas, Huallaga y Ucayali otros de la región Madre de Dios.

© Diego Perez / WCS



## SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL

El país cuenta con

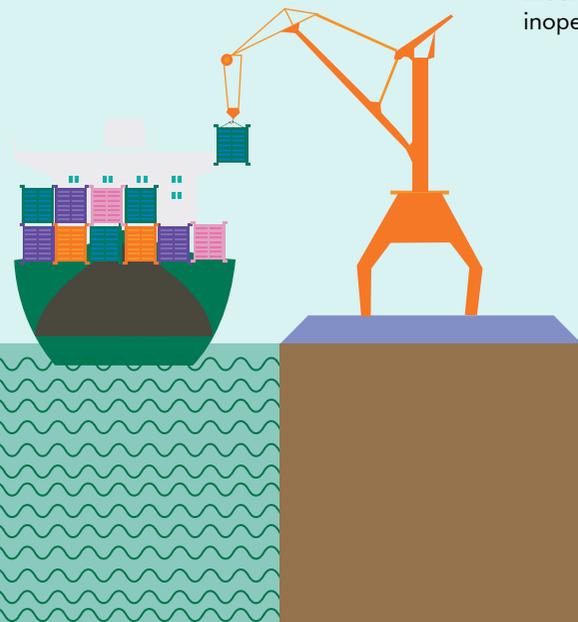
**31** terminales portuarios fluviales:

**27** en Loreto

**3** en Ucayali

**1** en Madre de Dios

- En Iquitos, la gran mayoría de los puertos de uso privado no cumplen con los requisitos formales para ser habilitados por la Autoridad Portuaria Nacional.
- Por otro lado, en la Amazonía existen embarcaderos fluviales que dominan los ríos, desplegándose a lo largo de las riberas; sin embargo, estos se ubican a grandes distancias entre ellos, impidiendo el traslado y la comercialización en localidades menores.
- La mayoría de embarcaderos de la Amazonía tienen en promedio una antigüedad de 15 años, sin programas de mantenimiento. Además, muchos de ellos se encuentran prácticamente inoperativos.



## SOBRE EL PROYECTO HIDROVÍA AMAZÓNICA

Ante esta situación, el Estado peruano impulsó el Proyecto Hidrovía Amazónica\*.



### EXTENSIÓN PROYECTADA

2 687 km a lo largo de los ríos más importantes de la Amazonía.



### FINALIDAD

Mejorar las condiciones de navegabilidad en los ríos Ucayali, Marañón, Huallaga y Amazonas.



### AÑO DE CONCESIÓN

2017 (durante 20 años).



### EMPRESA CONCESIONADA

COHIDRO (Conformada por SYNOHIDRO y CASA).

\*Actualmente este proyecto de APP (Asociación Público Privada) se encuentra en revisión, dado que no se cumplió con obtener la aprobación de los estudios de ingeniería ni el de impacto ambiental en el tiempo definido en el mismo contrato.

© Jeremy Snyder / WCS



Una de las principales acciones consideradas dentro de la propuesta es el dragado de “malos pasos” que obstaculizan el tránsito de embarcaciones en época de vaciante, cuando el caudal del río es menor y aparecen las playas de arena blanca.

### ¿QUÉ ES UN “MAL PASO?”

El río amazónico transporta partículas de material sólido llamadas sedimentos. En época de vaciante estos se acumulan en el fondo de algunas zonas, formando dunas que quedan expuestas por el bajo nivel del río, dificultando el tránsito de embarcaciones. A esto se le conoce como malos pasos o zonas críticas.

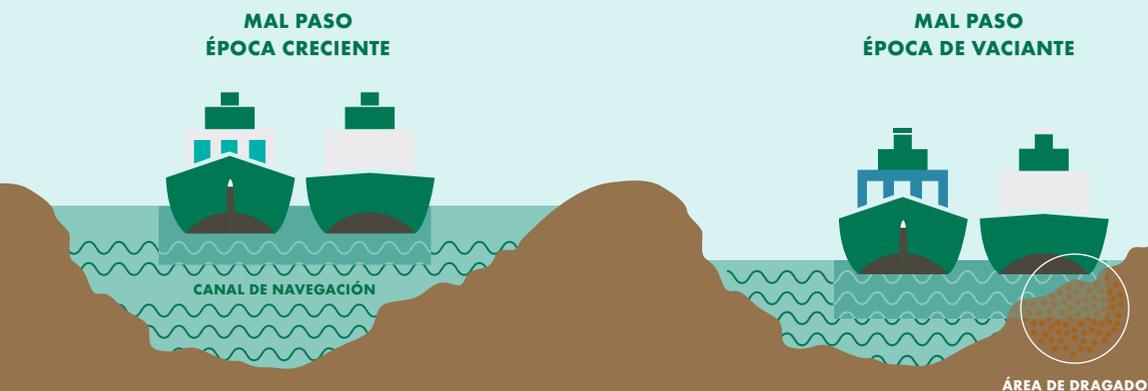
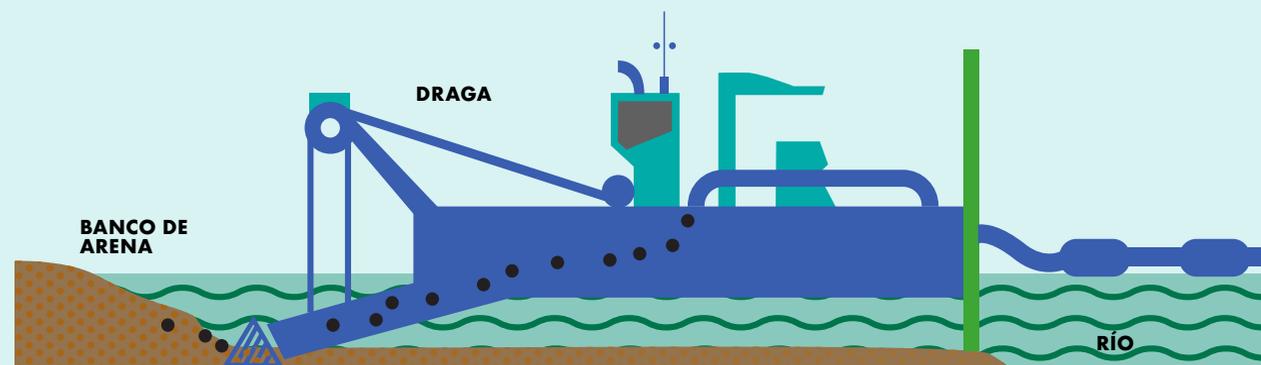


Ilustración adaptada de: Boletín CITA - UTEC N° 2. Mejores prácticas para el estudio de los ríos amazónicos frente al desarrollo de infraestructura. Junio 2019.

En el marco del contrato APP firmado entre el Estado peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como concedente y COHIDRO como concesionario, se realizó el Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d) que, según el contrato, caracterizó y analizó 13 “malos pasos”. Por su lado, el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), realizado en paralelo con el EIA-d, identificó un número mayor.



### ¿CÓMO FUNCIONA EL DRAGADO?

Consiste en remover el material acumulado en un “mal paso”, succionarlo con una máquina llamada draga, transportarlo y, finalmente, depositarlo en otra zona del mismo río. Según el contrato de concesión, se contemplarían dos etapas:

- El dragado de apertura; al inicio de las operaciones.
- El dragado de mantenimiento; que se llevaría a cabo una vez al año durante los 20 años que dure el contrato.

Cabe destacar que en el fondo del río existen zonas con concentraciones de arsénico, plomo, hidrocarburos y otros tóxicos (materia de un estudio toxicológico responsabilidad del MTC) que, si se remueven sin utilizar buenas prácticas, podrían afectar la calidad del agua, provocar problemas a la salud de la población y afectar los ecosistemas acuáticos.

## LECCIONES APRENDIDAS

Desde su concepción el proyecto ha tenido diversas fallas de las cuales se debe aprender. Aquí mencionamos algunas:



**a. Todo contrato de concesión debe tener información válida y concluyente sobre las características físicas y dinámicas de los ríos.**

El contrato se diseñó con información insuficiente, especialmente en relación a la dinámica de los ríos y los malos pasos. Los diversos estudios en los principales ríos que permitirían conocer qué trayectos son aptos para su navegabilidad se llevaron a cabo en diferentes años. Tampoco se hizo un análisis profundo de las zonas críticas para la navegación. Por ello no se obtuvo información precisa sobre cómo el dragado afectaría a los ríos ni las medidas de manejo ante posibles impactos ambientales.

**b. Sobre la transparencia e integralidad de los contratos de concesión de los proyectos.**

PROINVERSIÓN, el MTC y las agencias de promoción de la inversión privada de los gobiernos subnacionales deben preparar adecuadamente los proyectos y contar con toda la información de demanda, costos inversión, costos de operación y mantenimiento, impactos ambientales y gestión del proyecto, a fin de tener una cabal idea del negocio que se está empaquetando en un proyecto de concesión.

**c. Es importante escuchar y tomar en cuenta a los principales actores.**

La propuesta del proyecto no ha sido puesta en discusión, de manera exhaustiva y con posibilidad de generar cambios en el proyecto, con los principales grupos de interés como, por ejemplo, los usuarios locales (indígenas y ribereños), las asociaciones de pescadores, los emprendedores y los armadores de Loreto y Ucayali, quienes son los principales usuarios del río. Asimismo, no hubo (más allá de una consulta previa con escasa información) un diálogo con las comunidades aledañas sobre medidas de mejora del transporte fluvial.

**d. Desde el punto de vista normativo,** si bien la actividad de dragado ha sido incluida en el Reglamento Ambiental de Transportes (aprobado por Decreto Supremo N° 008-2019-MTC), **es necesario definir si esta actividad sería supervisada y fiscalizada por el MTC, OEFA o alguna entidad específica para el proceso del dragado de los ríos amazónicos,** como sí ocurre en otros países de la región como Ecuador o México.

# ¿ES POSIBLE LOGRAR MEJORAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE POR RÍO?



b

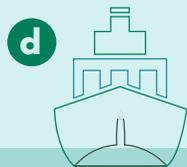


Sí, y para lograrlo no es necesario recurrir a actividades como el dragado, cuyo impacto social y ambiental no han sido determinados hasta el momento. Por el contrario, a continuación presentamos 6 medidas sostenibles que, de ser aplicadas, mejorarían el transporte fluvial:

- a. **Elaborar una política fluvial para la Amazonía**, construida de la mano de los principales usuarios de los ríos y acorde a las características socioeconómicas y ambientales de la Amazonía.
- b. **Modernizar la infraestructura de los puertos**. La mayoría de puertos están prácticamente inoperativos y se ubican a gran distancia unos de otros, limitando la accesibilidad al servicio y el traslado de mercancías. Una alternativa es mejorar, en localidades estratégicas, la infraestructura de los puertos comerciales ya existentes para que sean aprovechadas de mejor manera.

**c. Optimizar embarcaderos fluviales intermedios entre localidades.**

Mejorar los existentes y construir embarcaderos pequeños y de bajo impacto en localidades estratégicas, permitiría mejorar el transporte. Esta propuesta impulsaría que, por ejemplo, los flujos de carga se den entre localidades menores, generando mejoras en la dinámica económica y motivando un incremento de usuarios para su movilización.



**d. Incentivar a que las embarcaciones tengan un diseño que se adapte a las prácticas de navegación local.**

Mejorando el perfil de las embarcaciones para las condiciones actuales de los ríos amazónicos, permitiría un tránsito más fluido y seguro, eliminando la necesidad de dragar y crear un canal navegable imaginario como se propone con el perfil teórico sugerido en el proyecto (a excepción de la zona del puerto de Iquitos).

**e. Regular y fiscalizar el transporte acuático y los servicios en los puertos,** promoviendo el avance en la normativa ambiental y la dinámica de fiscalización.

**f. Establecer sistemas de señalización y ayudas a la navegación fluvial.**

Esto permitirá fijar las rutas adecuadas y evitar accidentes como encallamientos o naufragios. Son colocadas en las zonas donde hay bifurcaciones del río, ramales entre islas, zonas de poca visibilidad diurna o lugares cercanos a centros poblados.

**El conjunto de estas medidas, de la mano de un profundo fortalecimiento técnico de las diferentes instituciones que tienen competencia en el transporte fluvial, pueden generar mejoras sustanciales al sistema, sin necesidad de realizar acciones como el dragado cuyos impactos han resultado ser muy poco medibles.**

**Cartilla elaborada a partir del documento:**

G. Guerra. 2020. *El reto del transporte fluvial: Propuestas para su transformación*.  
Wildlife Conservation Society (WCS), Lima, Perú.



**EL RETO DEL TRANSPORTE FLUVIAL  
PROPUESTAS PARA SU MEJORA  
EN LA AMAZONÍA PERUANA**

© André Baertschi

GORDON AND BETTY  
**MOORE**  
FOUNDATION

