JUAN PABLO REMOLINA
jpremolina@gmail.com



Gran Vía Yuma, pilar de la intermodalidad

> “no sacamos nada con un río navegable y una carretera 5G, si los camiones deben pasar por una trocha para llegar al puerto.”

La Gran Vía Yuma es una pieza fundamental del rompecabezas del transporte intermodal en Colombia. El Plan Nacional de Desarrollo y el CONPES sobre la Política Nacional Logística establecen como una de sus prioridades el desarrollo de la intermodalidad en el país, es decir, el movimiento de carga a través del uso de por lo menos dos modos de transporte diferentes (por ejemplo, fluvial, férreo, aéreo o carretero). En este sentido, según la Ministra de Transporte, Santander se convierte en el principal eje multimodal del país. No en vano lo atraviesan tres grandes proyectos que serían adjudicados este año: 1) la navegabilidad del río Magdalena (0,4 billones), 2) la construcción de la Troncal del Magdalena o Ruta del Sol Sector 2 (3,7 billones), y 3) el mejoramiento del corredor férreo La Dorada - Chiriguaná (1,6 billones).

La conexión de estos proyectos requiere de piezas “bisagra” como la Gran Vía Yuma, que permite el encadenamiento entre la Troncal del Magdalena y el río Magdalena. Es decir, no sacamos nada con un río navegable y una carretera 5G, si los camiones deben pasar por una trocha para llegar al puerto. La Vía Yuma comprende 30 kilómetros, de los cuales el 70% ya fueron culminados en doble calzada gracias al aporte mayoritario de Ecopetrol. Los 8,8 kilómetros restantes son una vía destapada y un tramo que pasa por en medio de una invasión. Es difícil entender cómo una vía por la que transitan cientos de camiones al día está en condiciones deplorables, pese a que se cuenta con los estudios y diseños, licencia ambiental, buena parte de los predios y se trata de una zona de baja complejidad.

La semana pasada se llevó a cabo una reunión bajo el liderazgo del gobernador, Mauricio Aguilar, en la que participaron el presidente de Ecopetrol, miembros de la bancada parlamentaria, el alcalde de Barrancabermeja y líderes del sector privado, con el fin de definir si se debe mantener el alcance en doble calzada o si debe disminuirse a calzada sencilla, así como las fuentes de financiación. El compromiso fue llegar a un consenso antes de un mes. Ojalá se mantenga la visión inicial en línea con el sistema intermodal que requiere el país. Concluir la Gran Vía Yuma significa la reactivación económica y la construcción de capacidades sostenibles para la competitividad de Colombia y Santander.