Imprimir

Algo semejante a lo que ocurre en el caribe colombiano con el aeropuerto Rafael Núñez, ubicado en el corazón del barrio Crespo de Cartagena, sucede en Manizales con el Aeropuerto de Palestina, Aerocafe, planeado para reemplazar al aeropuerto La Nubia de esa ciudad, que presenta muchos interrogantes. En su etapa I, Aerocafe prevé la construcción de obras que permitan disponer de una pista pavimentada de 1.460 metros de longitud y 30 m de ancho, calles de rodaje, plataformas de aviación general y comercial. Los estudios y diseños del proyecto contemplan dos etapas posteriores donde se ampliará la pista a 2.600 (etapa 2) y en la etapa tres a una pista de 3.800 metros de largo. Las etapas II y III no serán objeto de cofinanciación de la nación.[1]
El antiguo Viejo Caldas que integraban los hoy departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, (1905-1966) compartieron durante décadas una relativa simetría histórica y cultural-la colonización antioqueña-, productiva y comercial. Manizales, Pereira, Armenia, participaron del café, el comercio, redes empresariales y circulación de bienes que articulaba un mismo espacio funcional. Sin embargo, esa comunidad histórica no logró traducirse en una visión estratégica regional duradera. La ruptura político-administrativa no eliminó esas conexiones, pero sí pudo incentivar una lógica de competencia entre sus capitales por recursos, obras e inversión pública, en lugar de consolidar una macro región articulada.

Esa competencia fortaleció las autonomías locales, pero también debilitó parte de la escala económica y la coordinación estratégica. En ese desmembramiento, Manizales perdió. Eso explica la disminución ostensible de la demanda de pasajeros hacia el aeropuerto La Nubia en favor del aeropuerto Matecaña de Pereira. Mientras en el año 2024, el Matecaña movilizó 2.688.384 pasajeros, por la Nubia pasaron 38.837, cuando en 2018 movilizaba 223.053.[2]
Se justifica, en tales circunstancias de demanda ¿un proyecto de aeropuerto con una inversión billonaria?[3] ¿Contribuye el aeropuerto de Palestina a la convergencia regional o es, por el contrario, una inversión ineficiente, llena de dudas, en cuanto a su sostenibilidad financiera?

Aerocafe se convirtió, a lo largo del tiempo, en un símbolo de los problemas estructurales de la planeación pública en Colombia. A las dificultades propias del terreno y de los enormes

costos de construcción se sumaron cuestionamientos por sobrecostos, retrasos, cambios permanentes de diseño y denuncias de corrupción. Las dudas alrededor de la viabilidad y sostenibilidad del aeropuerto de Palestina han estimulado de alguna manera la dilapidación de los recursos públicos.[4]

Aerocafe llegó a convertirse en un ejemplo de cómo las grandes infraestructuras pueden transformarse en focos de captura política regional y de fragmentación del gasto público. El problema no es simplemente si construir o no otro aeropuerto, sino si el país está pensando la infraestructura bajo criterios de integración regional y eficiencia económica, o bajo dinámicas políticas departamentales que fragmentan el mercado y reducen la escala.

Similitudes y diferencias

Entre el aeropuerto de Crespo y el de Palestina, existen similitudes importantes, pero también diferencias estructurales. La principal similitud radica en que ambos casos hacen parte de sistemas regionales relativamente cercanos y, aun así, se desarrollan bajo lógicas fragmentadas y poco articuladas. Tanto en el Caribe, como en el Eje Cafetero, predominan iniciativas impulsadas desde intereses locales y departamentales antes que desde una visión nacional y regional integrada del transporte.[5] En lugar de pensar corredores regionales coordinados, se privilegia la competencia entre ciudades y departamentos por tener su propia infraestructura aeroportuaria.[6]

En el Caribe colombiano, la creciente integración entre Cartagena y Barranquilla hace pensar que el futuro podría estar menos en la competencia entre terminales separadas y más en la construcción de un sistema aeroportuario regional articulado. Esa lógica sería mucho más coherente con la dinámica contemporánea de conurbación, integración logística y economías de escala que exige la economía global.

En Cartagena el problema es la insuficiencia de capacidad frente al crecimiento acelerado de la demanda; en Palestina, en cambio, el riesgo es construir una infraestructura

sobredimensionada para un mercado que no necesariamente la requiere y en declive.[7] Por ello, mientras el Caribe colombiano discute cómo ampliar y modernizar una infraestructura que responda al incremento de pasajeros debido al éxito turístico, el Eje Cafetero enfrenta el debate sobre si la fragmentación regional y la competencia entre ciudades están conduciendo a inversiones de baja rentabilidad social y económica. Desde el punto de vista económico, concentrar demanda en un gran nodo aeroportuario permitiría generar economías de escala mucho más eficientes que mantener múltiples procesos de ampliación aislados y costosos o construcción de nuevos aeropuertos.

La experiencia internacional muestra numerosos casos donde grandes regiones metropolitanas funcionan con aeropuertos ubicados fuera del núcleo urbano principal y conectados mediante redes rápidas de transporte. En muchos casos, el aeropuerto deja de pertenecer simbólicamente a una sola ciudad y pasa a servir a una macrorregión económica. Es el caso en Colombia, del aeropuerto Olaya Herrera de Medelin y la construcción del aeropuerto de Rionegro en 1985, en otra jurisdicción administrativa, pero que sirve a una macro región.

Los costos fiscales

A diferencia del aeropuerto Rafael Núñez, que es una concesión privada, Aerocafe es financiado en un 84.3% por la nación y la región asume el 15.7% restante.[8] Es decir, recursos públicos. Un país con limitaciones fiscales y enormes necesidades sociales, no puede permitirse megaproyectos concebidos más desde rivalidades regionales y aspiraciones simbólicas que desde rigurosos criterios de eficiencia económica y articulación territorial. Esta falta de articulación no solo dificulta la integración económica del país, sino que también profundiza la fragilidad de las finanzas públicas y limita la capacidad del Estado para realizar inversiones estratégicas de largo plazo.

En el marco de las persistentes, crecientes y actuales dificultades fiscales de Colombia,[9] esta dispersión se convierte, en muchos casos, en una verdadera dilapidación de recursos. Toda inversión pública o privada tiene un costo de oportunidad. En el sector público, los

recursos destinados a proyectos sobredimensionados o redundantes dejan de invertirse en educación, salud, vías estratégicas, navegabilidad fluvial o mantenimiento de infraestructura ya existentes. La fragmentación territorial del gasto termina reduciendo la eficiencia global de la economía, mucho más cuando la demanda real no justifique inversiones paralelas.

El problema no es únicamente construir aeropuertos, puertos o carreteras, sino hacerlo sin criterios claros de escala económica, complementariedad regional y sostenibilidad financiera. Cuando varias ciudades cercanas buscan tener cada una su propio gran aeropuerto internacional, su terminal logística o su megaproyecto autónomo, el Estado termina fragmentando recursos escasos en obras que muchas veces operan por debajo de su capacidad o requieren subsidios permanentes para sobrevivir. En lugar de consolidar grandes nodos logísticos capaces de competir internacionalmente, Colombia dispersa inversiones en múltiples proyectos medianos o pequeños que compiten entre sí por una demanda insuficiente.

Frente a las limitaciones operacionales y atmosféricas del actual Aeropuerto La Nubia, la solución más racional no necesariamente es construir un nuevo gran aeropuerto, sino fortalecer la articulación regional con Pereira y su Aeropuerto Internacional Matecaña. En vez de duplicar inversiones aeroportuarias en un espacio geográfico relativamente pequeño es más eficiente terminar en doble calzada la autopista del café, que acercaría mucho más a Manizales y Pereira.[10] Esa lógica responde a criterios clásicos de economías de escala. Un solo aeropuerto fuerte, moderno y bien conectado regionalmente puede resultar mucho más eficiente que varios aeropuertos medianos compitiendo entre sí por una demanda limitada. Es de prever que, sin la financiación estatal, el aeropuerto de Palestina pueda convertirse en un elegante blanco.

---

[1] Conpes 4026, *Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto Construcción del Aeropuerto del Café-Etapa I, Palestina,* Bogotá, 8 de marzo de 2021, Pag.9.

[2] Fuente: Operadora Portuaria Aeropuerto Matecaña, S.A.S, OPAM, y el Instituto de Financiamiento, Promoción y Desarrollo de Caldas, Inficaldas. El Conpes 4026, citado, reconoce la pérdida de demanda del aeropuerto La Nubia, Pág. 8.

[3] Ver: Juan Carlos Layton, *Valor de Aerocafe ya ascienda a 1.26 billones de pesos en su primera fase: hay 781 mil millones,* La Patria, 16 de julio de 2024; Margaret Sánchez, *Con el paso de los días Aerocafe se vuelve más costoso*, viceministro de Transporte, 1 de septiembre de 2023.

[4] Ver: Camilo Vallejo Giraldo, *El precio de la impunidad del viejo Aerocafe,* La Silla Vacía, octubre 29 de 2020; Cesar Augusto Patiño Trujillo, *Aerocafe ¿Se están gastando la plata en un proyecto innecesario para el departamento?* Las Dos Orillas, 19 de septiembre de 2022; Luis Roberto Rivas, *La verdad de Aerocafe incomoda,* La Patria, 24 de abril de 2025;

[5] Sebastián Londoño Veléz, *Megaproyecto para ampliar el aeropuerto de Barranquilla ya hay fecha de entrega de estudios clave,* Valora Analitik, 5 de mayo de 2026,

[6] No me alcanzo a imaginar la competencia irracional de tres aeropuertos tan cercanos uno del otro: el Rafael Núñez de Crepo, a pocos kilómetros, el de Bayunca, y a otros pocos kilómetros, el Ernesto Cortissoz de Barranquilla. Absurdo por donde se le mire.

[7] El aeropuerto de Palestina está ubicado a 26 kilómetros de Manizales y a 28 kilómetros de Pereira. Conpes citado, Pág. 23.

[8] Conpes citado, Pág. 32.

[9] Jose Antonio Ocampo, *La crisis fiscal,* abril 7 de 2026, El Tiempo.

[10] Si se terminara el tramo en doble calzada Chinchiná-Santa Rosa, de la autopista del café, de solamente 15-16 kilómetros, permitiría reducir notablemente la distancia en minutos entre Manizales y el aeropuerto Matecaña.

Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena y Palestina en Caldas: similitudes y diferencias

Fernando Guerra Rincón