Imprimir

Introducción

El historiador económico Frank Safford, uno de los grandes estudiosos de la realidad colombiana señalaba que, uno de los mayores obstáculos en la historia de nuestro desarrollo, había sido la dificultad para articular el territorio mediante sistemas eficientes de transporte. Ese problema, lejos de desaparecer, persiste bajo nuevas formas: ciudades y regiones que se miran el ombligo en este mundo global interconectado. En Colombia se siguen impulsando proyectos aeroportuarios y de infraestructura de manera fragmentada, muchas veces más ligados a intereses políticos regionales que a una verdadera planificación nacional, regional y racional del transporte. El resultado es una dispersión de esfuerzos que reduce las economías de escala, multiplica inversiones redundantes y termina dilapidando y colocando en riesgo recursos públicos y privados.

Es el caso de la ampliación del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, el posible aeropuerto de Bayunca, en estructuración, que remplazaría o complementaria el viejo aeródromo de Crespo y el Aeropuerto de Palestina, en el departamento de Caldas, en remplazo del aeropuerto de La Nubia, que cubre Manizales.

¿Un aeropuerto para Cartagena o para el caribe colombiano?

Colombia saltó parcialmente etapas del desarrollo de infraestructuras. Pasamos de la mula al avión sin construir plenamente una red ferroviaria y de carreteras integradas, como la que sí desarrollaron otras naciones. Esa transición tuvo aspectos positivos. La aviación ayudó a integrar un país con una geografía difícil, acercó regiones aisladas, fortaleció el comercio interno y facilitó la presencia estatal. Pero también reflejó debilidades estructurales: la incapacidad histórica para construir sistemas multimodales robustos y coordinados que llegaron de manera parcial, superpuesta y muchas veces desarticulada.

El caso del Caribe colombiano es ilustrativo. Cartagena y Barranquilla se encuentran relativamente cerca y forman parte de un mismo corredor económico y portuario y en un proceso de conurbación acelerado. Sin embargo, ambas ciudades han impulsado proyectos

aeroportuarios separados,[1] que compiten entre sí, en lugar de pensar en un gran aeropuerto regional articulado mediante ferrocarril, autopistas rápidas y sistemas logísticos integrados. La lógica de la competencia local termina imponiéndose sobre la racionalidad económica regional.

El Aeropuerto Rafael Núñez que está ubicado en el corazón del barrio Crespo, enfrenta una realidad de fuerte crecimiento de la demanda propiciada por el incremento de visitantes extranjeros y el auge del turismo internacional que ha llevado a que su infraestructura actual resulte bastante insuficiente. Su ampliación o modernización responde a una presión real del mercado.



Vista aérea de la localización del Aeropuerto Rafeal Núñez de Cartagena. Tomado de Revista Metro de Cartagena.

Dada estas circunstancias, el Rafael Núñez y el barrio Crespo, viven circunstancias antagónicas: el barrio surgió y se consolidó como una expansión residencial de Cartagena hacia el norte. La ubicación del Aeropuerto terminó generando tensiones estructurales. Lo que inicialmente pudo verse como una ventaja -tener el aeropuerto cerca del centro urbano- se convirtió con el tiempo en una limitación para el crecimiento tanto del barrio como de la infraestructura aeroportuaria con graves perjuicios de todo orden para las comunidades que viven a su alrededor.[2]

Hoy el Aeropuerto está rodeado por un tejido urbano consolidado y refleja un fenómeno común en muchas ciudades latinoamericanas: infraestructuras concebidas para urbes más pequeñas terminaron absorbidas por la expansión urbana. El aeropuerto que alguna vez estuvo relativamente periférico hoy aparece incrustado dentro de la ciudad. Mientras la ciudad se consolida como destino turístico internacional, el aeropuerto enfrenta crecientes dificultades para expandirse. En general, por las mismas razones, Medellin construyó el aeropuerto de Rionegro, el José María Cordoba, que empezó a operar desde 1985,[3] y descompresionó, con visión, el Olaya Herrera, su antiguo aeródromo.

El estado del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz y su cercanía con Cartagena refuerza los argumentos de la necesidad de un gran aeropuerto regional. Durante años el Cortissoz ha enfrentado críticas relacionadas con deterioro físico, rezagos operacionales, insuficiente modernización.

Estas realidades deberían propiciar soluciones regionales de largo plazo. Un gran aeropuerto Caribe ubicado en una zona menos densamente urbanizada y relativamente equidistante entre Cartagena y Barranquilla permitiría superar muchas de las limitaciones actuales: disponibilidad de mayores extensiones de tierra; posibilidad de construir pistas de gran capacidad; desarrollo de plataformas logísticas modernas; menor impacto urbano y ambiental inmediato y mejores posibilidades de expansión futura como sería el caso del

proyectado aeropuerto en Bayunca, un corregimiento de Cartagena.

Bayunca versus la modernización del Rafael Núñez. La suerte de Crespo

El proyecto aeroportuario de Bayunca ha sido presentado parcialmente bajo la idea de un nodo regional moderno. En teoría, busca superar las limitaciones urbanas del actual Aeropuerto Internacional Rafael Núñez y crear una infraestructura con mayor capacidad de expansión, mejor conectividad logística y posibilidades de crecimiento a largo plazo.

Bayunca se encuentra sobre el corredor hacia la zona norte de Cartagena y relativamente articulado con las vías que conectan hacia Barranquilla. Desde esa perspectiva, el proyecto podría evolucionar hacia una infraestructura de escala más regional y no solamente local. Hasta ahora, aunque Bayunca puede interpretarse como un paso hacia una solución más moderna y menos restringida urbanamente, no parece existir todavía una política regional plenamente integrada entre Barranquilla y Cartagena en tal propósito. Cada ciudad continúa defendiendo en buena medida sus propias infraestructuras y estrategias aeroportuarias.



Localización del aeropuerto de Bayunca. Tomada de Internet

En resumen, Bayunca puede verse como una transición intermedia: ya no es el aeropuerto urbano limitado de Crespo, pero tampoco representa aún, de manera completa, el gran *hub* regional articulado que se requiere para el Caribe colombiano, integrado al mercado global. Aun así, el proyecto sí refleja una intuición importante: el crecimiento turístico, portuario y logístico de la región exige pensar infraestructuras de una escala mucho más amplia que la de sus viejos aeropuertos.

Pero hay algo más complicado. La actual remodelación y ampliación de la escala del Aeropuerto de Crespo conspira en el mediano y largo plazo con la construcción del aeropuerto de Bayunca. Actualmente se están realizando importantes inversiones para su ampliación y modernización, que dificultan o anulan la posibilidad de un gran aeropuerto regional, como podría ser Bayunca.

Durante 2026 el proyecto avanzó significativamente con cierre financiero, aprobaciones ambientales e inicio de varias operaciones claves. La OINAC, la operadora internacional del aeropuerto de Cartagena, proyecta una inversión de 1.4 billones de pesos en un plazo de 8.5 años que involucra intervenciones como la ampliación de plataformas de 17.360 metros cuadrados a 44.000 metros cuadrados; una calle de rodaje paralela que elevará la capacidad operativa de 19 a 24 movimientos por hora; 330 parqueaderos nuevos, con el objetivo de pasar de los actuales 7 a 11 millones de pasajeros año.[4]

Esta no es una intervención menor. Implica consolidar el Rafael Núñez como una infraestructura de gran capacidad y realizar inversiones cuantiosas en una terminal que enfrenta limitaciones estructurales por su inserción urbana en Crespo. La fuerte ampliación proyectada del aeropuerto es contradictoria con la idea de trasladar o desarrollar a mediano y largo plazo un nuevo aeropuerto en Bayunca.

Estas obras representan más una modernización, que una vía para una solución regional y estratégica que no elimina la necesidad de un gran aeropuerto regional Caribe, y si hace muy

difícil la vida para comunidades como Crespo, Cielo Mar y otras que lo circundan. Nadie discute la insuficiencia del Aeropuerto Rafael Núñez, pero esa lógica de solución inmediata puede entrar en tensión con la planificación estratégica futura. Existe el riesgo de terminar realizando enormes inversiones en el Rafael Núñez que después dificulten política y financieramente el traslado hacia Bayunca o hacia un sistema regional más integrado.

Esta situación vuelve a mostrar una característica recurrente de la infraestructura en Colombia: la coexistencia de proyectos parcialmente superpuestos y visiones no completamente articuladas. En vez de existir una hoja de ruta clara y consensuada sobre el sistema aeroportuario del Caribe colombiano para los próximos 40 o 50 años, aparecen soluciones intermedias que buscan responder a presiones coyunturales.

Desde una perspectiva estrictamente económica y territorial, las grandes inversiones que requieren la ampliación del Rafael Núñez podrían terminar reduciendo el incentivo político y financiero para avanzar hacia una verdadera solución regional integrada en Bayunca o en otro punto estratégico del corredor Caribe. Esa ambigüedad refleja precisamente las dificultades históricas de planificación del transporte colombiano señaladas por Frank Safford.

Fuentes: Alvaro Pachón y María Teresa Ramairez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX,* EFE, Banco de la República, Bogota,2006; Frank, Safford, *El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX,* en EFE, Banco de la República, Bogotá, 2010; Alvaro Viloria Romero, *“El aeropuerto que Cartagena necesita y el barrio que ya no puede esperar más”,* Revista Metro Cartagena, 13 de mayo de 2026.

---

[1] Sebastián Londoño Vélez, *Así va el megaproyecto para ampliar el aeropuerto de Barranquilla: ya hay fecha de entrega de estudios clave,* Valora Analitik, 24 de mayo de 2926.

[2] Ver: Alvaro Viloria Romero, *Crespo, un barrio asediado por las afectaciones*

medioambientales del aeropuerto Rafael Núñez, Revista Metro Cartagena, 20 de marzo de 2025.

[3] *El Aeropuerto Jose María Cordoba cumple 40 años: la historia de una obra que le sacó canas a Antioquia*, El Colombiano, 18 de mayo de 2026.

[4] Aunque la ampliación del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez está a cargo de la concesión OINAC, requiere una estricta planificación regional y local más allá de su financiación privada. Esto podría garantizar un mejor ordenamiento territorial, mitigar el impacto en barrios aledaños como Crespo y permitiría que la Concesión no atropelle los derechos de la comunidad concerniente como parece ser el caso. También podría conectar el terminal con el sistema multimodal regional. La Alcaldía de Cartagena debe jugar un muy importante papel en ello. El alcalde Dumek Turbay parece entender el asunto a cabalidad.

Fernando Guerra Rincón

Foto tomada de: Tomado de Revista Metro de Cartagena.