

**MISION Y LOGROS DE LA AERONAVEGACION EN LOS LLANOS
ORIENTALES, LA ORINOQUIA Y LA AMAZONIA COLOMBIANA**

EDGAR EDUARDO GONZALEZ ARIZA



**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Bogotá, Noviembre 9 2010**

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	4
1. BREVE DESCRIPION GEOPOLITICA DE LOS LLANOS ORIENTALES, LA ORINOQUIA Y LA AMAZONIA COLOMBIANA.	5
2. HISTORIA DE LLEGADA DE LA AVIACION AL LLANO Y SELVA EN COLOMBIA	9
2.1 LISTADO DE PRINCIPALES AEROPUERTOS Y AERODROMOS EN LA REGION	14
3. SOBRE LA POLITICA DE TRANSPORTE AEREO EN REGIONES APARTADAS	17
CONCLUSIONES	21
BIBLIOGRAFÍA	22

RESUMEN

La aviación en el Llano y la selva colombiana es distinta a otros lugares, aquí no es una actividad elitista, es pobre y significa “supervivencia”... Llegar a lejanas comunidades se consigue con la avezada tarea de tripulaciones, con las soluciones improvisadas de las compañías aéreas a cada obstáculo en su industria y con la paciencia inagotable de los usuarios. Esta aeronavegación única y poco conocida, clama por ayuda para no extinguirse, para cubrir sus *itinerarios de necesidades* y para despojarse del estigma heredado de los vuelos ilícitos del narcotráfico. Clama este sector aéreo por que se valore su misión y tenga reconocimiento y subvención por parte del Estado a favor del usuario a través de políticas aerocomerciales propias para su territorio. Es prioritario el conocimiento de esta aeronavegación, de su historia, y saber que se convierte en el alma de la región para el dinamismo de la economía por la extracción de petróleo, el repunte de la agroindustria de biocombustibles y la observación mundial por biodiversidad ambiental.

PALABRAS CLAVE: Tripulaciones, supervivencia, compañías aéreas, aeronavegación, economía, biocombustibles, biodiversidad, territorio.

ABSTRACT

Aviation in Level and the Colombian forest are different from other places, are not an elitist activity, are poor and mean “survival here”... to arrive at distant communities obtains with the experienced task of crews, it improvised solutions of the airline companies to each obstacle in its industry and with the inexhaustible patience of the users. This unique and little well-known air navigation, cries out by aid not to be extinguished, s to cover its itineraries with necessities and to undress of stigma inherited of the illicit flights of the drug trafficking. East aerial sector cries out so that its mission is valorized and has recognition and subvention on the part of the State in favor of the user through own aero-comercials policies for its territory. The knowledge of this air navigation is high-priority, its history, and knowledge that becomes the soul of the region for the dynamism of the economy by the petroleum extraction, the rise of agricultural industry of biofuels and the world-wide observation by environmental biodiversity.

KEYWORDS: Crew, survival, aviation companies, aeronavegation, economy, biofuels, biodiversity, territory.

INTRODUCCIÓN

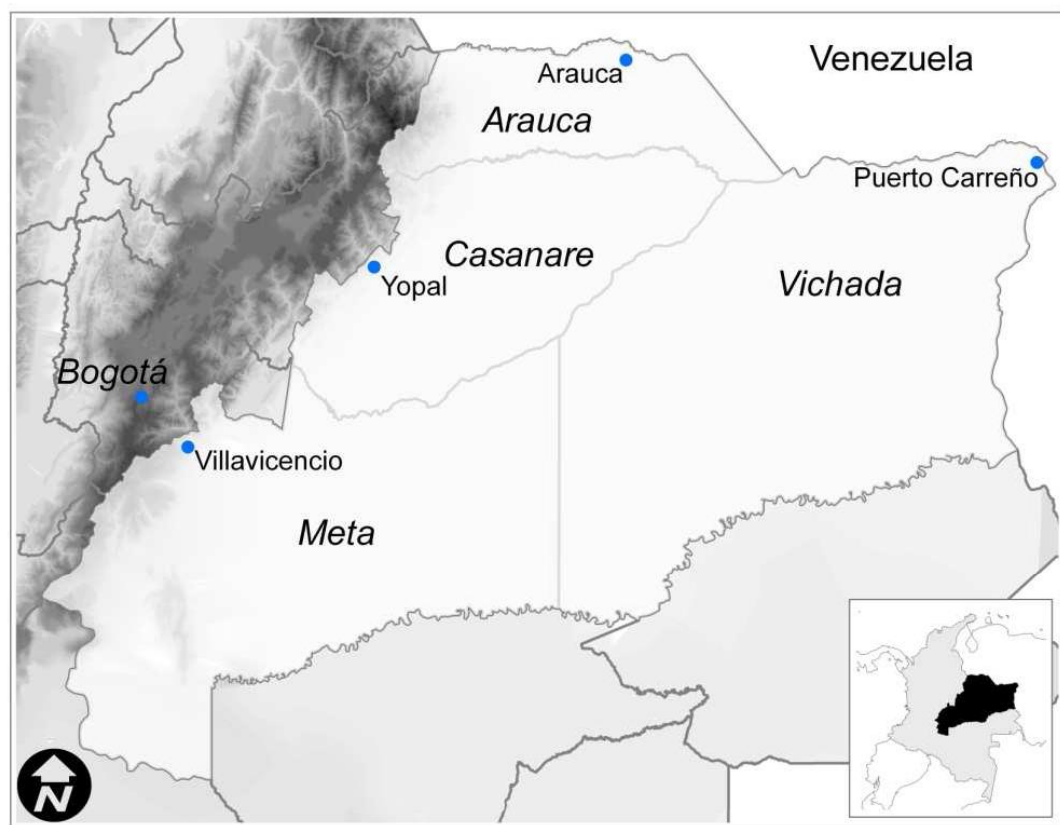
La aeronavegación en los Llanos Orientales, La Orinoquía y la Amazonia Colombiana se constituyó y sigue siendo el principal protagonista del transporte en esta región. Presenta precariedades en toda su industria; desde los tipos de aeronaves, infraestructura aeronáutica y enormes costos de operación. En la solución a esta problemática debe hacerse parte el estado colombiano como ejemplarmente lo han hecho otros países en circunstancias similares siendo el caso Argentina¹. El embate tecnológico que ha investido el sector aeronáutico ha sido esquivo y lento en renovación e innovaciones en estas zonas geográficas donde entró hace casi ochenta años... más no por eso se ha desligado de su misión y principal objetivo: satisfacer una necesidad social, por tanto, es oportuno tomar medidas como la flexibilización en temas fiscales a los explotadores que cubren rutas en estos territorios, exención de tasas a los pasajeros y presencia amplia y constante de la aviación de estado prestando servicio social. La misión y labor que cumple la aviación en los Llanos orientales, la Orinoquía y la Amazonia Colombiana es en muchos aspectos “*su generis*”, cabe pregunta ¿hay equidad en las oportunidades y calidad de vida y servicios básicos de las comunidades en la región? Hay demanda Políticas Aerocomerciales especiales en el cometido de brindar un servicio básico para la vida y el desarrollo de esas regiones apartadas¹. El panorama reglamentario del sector aeronáutico debe adicionar y diversificar mecanismos que faciliten la prestación del servicio de transporte aéreo en esta zona del país. Para el diseño y ejecución de las políticas Aerocomerciales apropiadas al transporte aéreo en regiones apartadas se exige conocimiento profundo de su necesidad social, de su desarrollo geopolítico, su situación geográfica, su economía, y sobre la existencia de incentivos y las también las restricciones aplicables al transporte aéreo en la modalidad regional².

¹ AEROCIVIL. Normas para el Transporte Aéreo Comercial. Apéndice, Ley 19.030/71, Pág.102.

² UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Primer Simposio de Política Aero comercial – Rionegro Antioquia. 21-22 de Agosto de 2003. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia numeral 3.6.3.3.1.5

1. BREVE DESCRIPCION GEOPOLITICA DE LOS LLANOS ORIENTALES, LA ORINOQUIA Y LA AMAZONIA COLOMBIANA.

Mapa 1. Orinoquia Colombiana



Fuente: google.images

A Llanos Orientales – Orinoquía- Amazonía”Colombia es reconocida como uno de los cinco países con mayor biodiversidad en el mundo, El territorio nacional es minúsculo si se compara con el total de la superficie terrestre del planeta (apenas ocupa el 1%) pero es gigante en cuanto a la riqueza biológica”³.

Esta es una región colombiana conformada administrativamente por diez departamentos, abarca el 57,6% del territorio nacional. Regada por ríos inmensos

³ CASA EDITORIAL EL TIEMPO. Expedición Colombiana 2010.

que en muchas ocasiones trazan un límite natural entre una y otra zona, reúne bellezas naturales para orgullo del país. De los ríos más largos y caudalosos de mundo el Amazonas (6500 Km y cuenca de 7 millones de Km²). También cuenta esta región con la más grande reserva natural del país - Parque de la Macarena- (con 1.131.350 hectáreas). Infinitas llanuras y espesa selva conforman esta zona del país que además cuenta con diversidad étnica con más de setenta grupos destacando comunidades indígenas que aún conservan vigentes sus primitivas costumbres. Departamento del Meta, región de gran importancia económica para el país, extenso territorio integrante de la región de la Orinoquia en confluencia con la región Andina. Posee cinco parques naturales nacionales siendo la Sierra de la Macarena su máxima representación universal. El Parque Nacional Natural Sierra de la Macarena es un complejo biogeográfico que atrae el estudio científico. La Macarena es una cordillera aislada de 120 Km de longitud y 30 Km de ancho que se extiende del noroccidente al suroccidente en un territorio selvático en un mundo aparte de la configuración geográfica colombiana.

Tabla 1. Población de Colombia y departamentos de la Orinoquia

Departamentos	Población
Arauca	241.446
Casanare	313.433
Meta	865.461
Vichada	60.466

Fuente: DANE, 2005

En ella existen más de 420 especies de fauna, conservando un 27% de toda la avifauna colombiana. Ha sido colonizada en forma irracional pero aun conserva montañas plenas de vegetación y fauna como el pico Rengifo (2500m) con ríos que van a verter sus aguas a la Orinoquia como el Guayabero, el Duda, el Güejar y el Santo Domingo. Hoy día esta serranía incentiva el turismo nacional y mundial y su acceso es principalmente por vía aérea. El departamento de Casanare

desarrolla una intensa actividad ganadera en primer plano y luego agrícola. Desde el punto de vista turístico cuenta Orocué. Esta tierra que se desprende de la cordillera oriental tiene su representación económica la con la producción de petróleo y el cultivo de arroz principalmente.

El departamento de Arauca que se extiende desde las faldas de la cordillera oriental hasta zona limítrofe con Venezuela está situado sobre el río de su mismo nombre, ha tenido gran importancia por el proyecto petrolífero de Caño Limón. Su Capital del mismo nombre es puerto de atractivo comercio con Venezuela. En el departamento de Vichada se encuentra el río Orinoco como límite con Venezuela, es uno de los más caudalosos que recorre el territorio de los llanos. Tiene acceso por carretera destapada desde Puerto Gaitán.

La Amazonia se separa de la Orinoquía por el río Guaviare que fija un límite natural. Es la región del sureste colombiano y de ella forman parte seis departamentos: Caquetá, Putumayo, Amazonas, Vaupés, Guainía y Guaviare. Tiene 403.348 Km² de extensión. En esta región selvática se encuentran especies de animales nativos con una incalculable importancia para el mundo. Por su extremo sur pasa el río Amazonas en 131 Km, este nace en los Andes Peruanos y desemboca en el Atlántico después de cubrir una de las reservas hidrográficas más grandes del mundo y es definitivamente el territorio más exótico de Colombia. Caquetá es el más grande de los departamentos colombianos (88.965 Km) su territorio empieza al terminar la cordillera oriental y se extiende hacia la serranía del Araracuara, rodeada de una espesa selva tropical. Los llanos del Caquetá hacia el centro del departamento, constituyen una riquísima región ganadera y también maderera. El Caquetá es uno de los departamentos más ricos del país y menos aprovechados desde el punto de vista económico.

El Putumayo está conformado por una región montañosa hacia el límite con el departamento de Nariño. Mocoa es su capital y una de las ciudades más antiguas

de la Amazonia –fundada en 1551 por Pedro Agreda – El Vaupés, mítico territorio con mayor diversidad étnica del país es una importante reserva hídrica y forestal, escenario propicio para la investigación científica y destino turístico para el futuro. Atrajo la colonización en busca de la siranga, las pieles y el oro. Luego los cultivos ilícitos de cocaína. Desde entonces la vida en el Vaupés se impregna de bondades y tragedias en un silencioso protagonismo en la cultura étnica contemporánea.

El departamento de Guaviare en su mayor parte es territorio plano y por su cercanía al departamento del Meta es uno de los más desarrollados de la Amazonia.

El departamento de Guainía tiene características de la Orinoquía y la Amazonia debido a los ríos que riegan sus tierras planas, el Guaviare y el Inírida aunque su capital es Puerto Inírida, tiene a san Felipe en la frontera con Venezuela como ciudad de gran desarrollo.

2. HISTORIA DE LLEGADA DE LA AVIACION AL LLANO Y SELVA EN COLOMBIA

El transporte aéreo como medio de movilización de pasajeros y carga, desde su creación hace mas de cien años, ha mantenido una constante evolución, desafiando la naturaleza y convirtiéndose en el principal apoyo para el desarrollo de la humanidad, en materia de traslación de la especie

El avión tal como fue concebido ha significado un reto para el hombre, quien en su afán por alcanzar lo desconocido y conocer su entorno, ha establecido parámetros técnicos y humanos para surcar los mares y los ríos, recorriendo enormes distancias. Y en este propósito encontró remplazo eficiente y seguro a los demás medios de transporte; quedando en la tarea evolutiva de explorar los cielos.

La aventura de la aeronavegación en nuestro país, según los historiadores data de 1843 cuando el 12 de junio, un argentino José María Florez a bordo de un globo inflado de gas de petróleo se elevó en Popayán. Dos años mas tarde el mismo personaje sobrevoló la capital de la República, partiendo del principal del colegio mayor de nuestra señora del Rosario. Siguieron otros vuelos más frecuentes, en Medellín, Tunja y Barranquilla⁴.

Si bien es cierto de la primera parecía aérea en Colombia en 1843, es hasta el año de 1919 con la constitución de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea en septiembre de 1919 se marca el nacimiento de la actividad aérea en este país⁵. Esta primera empresa nació el 16 de septiembre de 1919, con la constitución de la sociedad, que fue legalizada 10 días después en la notaria primera de Medellín en la que figuraron socios Alejandro Echavarría, e Hijos, R. Echavarría y CIA, Vaquez. U., Gonzalo Mejía y otros socios.

⁴ AERONAUTICA CIVIL, Revista. Cien años de Aviación N° 43 Mayo del 2003.

⁵ Ibid.

La guerra con Perú fortaleció la aviación colombiana y particularmente a Scadta, pues el presidente Enrique Olaya Herrera recibió apoyo de los aviones civiles para transportar la tropa, pues la aviación militar poseía unos aparatos rudimentarios que no ofrecían garantía. Tres hidroaviones y un bote volante (hidroavión) fueron utilizados en esta confrontación⁶.

El ingreso de la aviación a la región de la Orinoquia y la Amazonía Colombiana, sucede entre 1930-1940 pero se desarrolla comercialmente a inicio de la década del 50. Su finalidad era la de enlazar al interior del país con las más distantes comunidades de los territorios Nacionales. La misión de la aeronavegación en la región del la Orinoquía y Amazonia es abastecer las necesidades de las comunidades en las necesidades del transporte público.

Con el desarrollo de la aviación, los gobiernos liberales de Olaya Herrera y López Pumarejo empezaron a hacer uso de ese medio de transporte en la década de 1930, para visitar los territorios marginados de la Orinoquía, Amazonía... En los Llanos López visitó Villavicencio, San Martín, Arauca, Orocué y Puerto Carreño...⁷

Por el comercio y la riqueza que ofrecían de las vastas regiones en incipiente explotación, había tenia atracción para la industria aérea y dado que no se contaba con infraestructura aeroportuaria segura para tipos de aeronaves medianos como el DC-3, se inició con pequeños monomotores que tenían las características técnicas y versatilidad para volar hacia las distantes comunidades. Entre las aeronaves que ingresaron a la aeronavegación de la Orinoquia y Amazonia cabe resaltar que sus diseños obedecían a ingeniería táctica dado su uso o prototipos para la Segunda Guerra Mundial y luego se le hicieron las

⁶ CREDENCIAL, Revista. Historia. Las Guerras con el Perú. Noviembre de 2005 Edición 191 Numero 19.

⁷ VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. Trabajo de Economía Regional. Banco de la República N°113 -2009. p. 7.

adaptaciones necesarias para el transporte de carga o pasajeros acuerdo a las necesidades locales.

El aeropuerto Vanguardia de Villavicencio por su ubicación (la más cercana al interior del país) ha sido pionero en la aviación hacia la Orinoquía y Amazonia, Fue construido como respuesta del sector privado a la problemática del transporte que se presentaba en la región. Ha tenido históricamente gran densidad de tránsito aéreo pero es en la última década cuando se le presta relevante atención y se le prepara para enfrentar las exigencias presentes de la industria aérea.

Inicialmente el servicio de transporte que se prestaba hacia los Territorios Nacionales y el Oriente colombiano se manejaba desde la base aérea de Apiay, por lo tanto la empresa privada estudió la necesidad de construir un aeropuerto para explotación comercial: solamente una ruta troncal con la capital del país y gran numero de de rutas secundarias hacia comunidades de las intendencias y comisarias que conformaban los territorios nacionales.

La construcción de Vanguardia, se sitúa en dos años, iniciando en 1946, para comenzar labores comerciales en 1948. Fue explotado comercialmente por Avianca y en 1954 pasa a manos del estado para ser administrado por la Empresa Colombiana de Aeropuertos.

Paulatinamente y con el mejoramiento de pistas de aterrizaje los pequeños equipos aerotaxis dan paso al imponente y legendario DC-3, principal protagonista del desarrollo en la región, presente casi en todas las comunidades de los Llanos Orientales y la Orinoquia lleva este motivo a obtener el aeropuerto Vanguardia de Villavicencio el titulo de aeropuerto mundial del DC3.

El panorama no ha cambiado sustancialmente en cuanto a las aeronaves, la flota aérea ha tenido poca renovación y en parecido a la llegada de aeronaves reducto

de la Segunda Guerra Mundial hacia 1994 ingresaron a operar en esta región aeronaves rusas ante la terminación de la guerra fría, se hace referencia principalmente al Antonov los que Igual que el DC3 repuntan sobrada calidad y resultados muy positivos para la operación aérea en la región.

En la parte de infraestructura aeroportuaria el estado en los últimos quince años ha tenido una labor fijada en el progreso y desarrollo para las alejadas comunidades del Llano, la Orinoquia y la Amazonía. Con inversión de grandes capitales económicos (costos incrementados por las distancias y dificultades regionales) e implementación de tecnología aeronáutica moderna ha dado respuesta al desarrollo aeronáutico en las capitales de los departamentos de la región, dentro del Plan de Desarrollo Nacional⁸.

En muchas y distantes comunidades del Llano y la selva el avión sigue siendo el principal medio de transporte, pero no cuentan con infraestructura acorde para la operación de aeronaves. Las pistas son improvisadas y no poseen ayudas para la navegación aérea. Estas ayudas clasificadas en visuales y no visuales comprenden desde una mangaveleta hasta sofisticados sistemas electrónicos para la navegación aérea; pero en la zona hay carencia de soporte técnico para el desarrollo de la aviación.

El aeropuerto Vanguardia de Villavicencio continúa siendo el terminal aéreo más importante de la región y en eso el estado ha tenido claridad al punto de proponerlo como aeropuerto alternativo al terminal del Dorado, el principal del país, pero por falta de unidad y músculo político se ha debilitado esta tesis, dejando la posibilidad para el aeropuerto de Girardot.

El aeropuerto Vanguardia ha tenido en los últimos cinco años enorme inversión nacional, se apropiaron dineros para prolongar su pista de aterrizaje en 300m y a alcanzar los 2.300m, inversión en compra de terrenos para el rediseño perimetral,

⁸ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 152 de 1994

se dotó de un sofisticado sistema de iluminación para operación nocturna y se proporcionó renovación del componente tecnológico, entre este –un nuevo y completo centro de control– a nivel de estándares internacionales.

El movimiento aéreo de pasajeros en el aeropuerto Vanguardia ha dependido en parte de la situación vial de la carretera Villavicencio-Bogotá registrando un crecimiento constante entre los años 1999 al 2002 (gráfica 1) pero disminuyendo por la puesta en servicio de la mencionada vía al Llano. Recientemente ha tenido que afrontar contingencias por el cierre de dicha vía. Regularmente la ruta entre Villavicencio-Bogotá está cubierta por las empresas Aires y Satena y el desarrollo de la ciudad de Villavicencio exige la operación nocturna para lo cual se encuentra preparado.

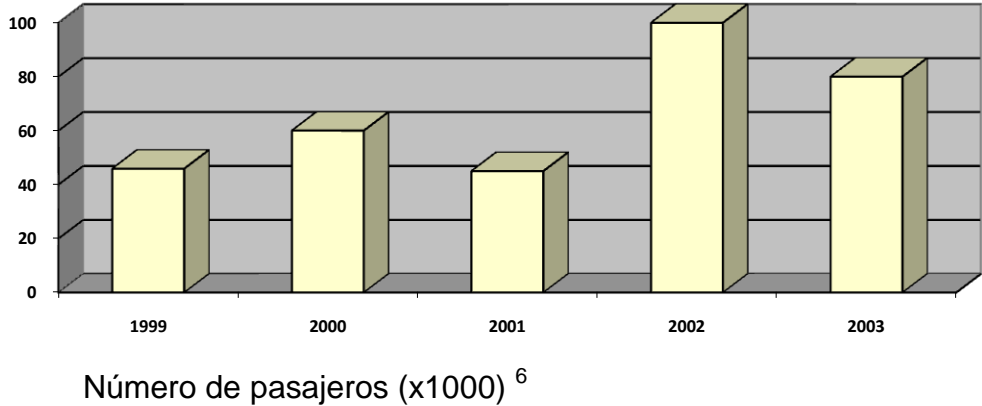
Como consecuencia del cierre de la vía terrestre entre Villavicencio y Bogotá se aumenta la frecuencia de vuelos por las empresas regulares con destino Vanguardia aumentando los vuelos hasta seis diarios, aunque también puede darse el cubrimiento en caso de contingencias de transporte terrestre por el transporte aéreo con empresas aéreas de operación no regular bajo la modalidad de vuelos chárter.

Curiosamente el aeropuerto Vanguardia ha estado fuera de la ola concesionista del estado colombiano en materia aeronáutica. En esto tiene que ver primordialmente la rentabilidad del terminal aéreo y debe considerarse también la inversión necesaria para su funcionamiento. Bajo la administración estatal la infraestructura aeronáutica es accesible para las compañías aéreas, *contrario sensu* si se estuviera bajo la dirección y manejo de la empresa privada que busca rentabilidad por encima de todo, deslindándose de los cometidos sociales.

El aeropuerto Vanguardia, junto con el aeropuerto El Alcaraván de la ciudad de El Yopal, los dos más importantes epicentros de la navegación aérea para el llano y

la selva deben mantenerse bajo administración directa del estado, evitando ser concesionados para mantener posibilidades financieras y comerciales favorables a las compañías aéreas de rutas apartadas lo cual redundaría en los usuarios de esta aviación, quienes generalmente son de escasos recursos económicos.

Gráfica 1. Movimiento aéreo de pasajeros



Fuente: Aerocivil

2.1 LISTADO DE PRINCIPALES AEROPUERTOS Y AERODROMOS EN LA REGION

En los Llanos Orientales, la Orinoquía y la Amazonía colombiana tenemos algunos aeropuertos principales, así como algunos aeródromos secundarios y un gran número de pistas aéreas improvisadas que sirven a pequeñas aeronaves, muchas de estas comunidades solamente tienen la vía aérea como medio de conexión con el interior. En infraestructura aeroportuaria podemos clasificarlos desde diferentes puntos de vista pero en técnicamente podemos hacer distinción entre los que cuentan con servicios ATS, los aeropuertos militares y algunas pistas principales.

Aeropuertos con servicios de control de tránsito aéreo:

- Aeropuerto Vanguardia - Villavicencio (Meta)
- Base aérea F Gómez Niño – Apiay (Meta)
- Aeropuerto Fabio León Bentley - Mitú (Vaupés)
- Aeropuerto Puerto Carreño - Puerto Carreño (Vichada)
- Aeropuerto Alcaraván - Yopal (Casanare)
- Aeropuerto Jorge González. San José del Guaviare (Guaviare)
- Aeropuerto Vázquez Cobo de Leticia (Amazonas)
- Aeropuerto San Vicente del Caguan (San Vicente del Caguan)
- Aeropuerto Gustavo Artunduaga Florencia (Caquetá)

Fuera de los anteriores aeropuertos con aceptable infraestructura aeroportuaria para en la aviación del Llano y Selva en Colombia se opera un gran número de pistas construidas sin ningún estudio del sector aeronáutico no se les hace mantenimiento y no se diseñan ni aplican procedimientos de seguridad en tierra para la operación aérea. Sin embargo, pistas como Guerima, (vichada), Taraira (Vaupés) La pedrera (Amazonas) La Uribe (Meta), San Felipe (Guainia) tienen en la aviación su única fuente de conexión con el interior en el sector transporte

Por las conocidas razones de orden público y el despliegue necesario de las fuerzas del estado en la región y para eficiente labor del poder aéreo nacional la aviación del estado con la Fuerza Aérea Colombiana, la Aviación del Ejército y la Policía Nacional y la Armada Nacional ha tenido necesaria participación en los temas de Política Aeronáutica, comparte con la aviación civil parte de la infraestructura y hace presencia constante en la región.

El panorama tranquilo y distante de las regiones de otrora, hoy día es para la aviación de estado agitado y el número de operaciones aéreas militares aunque desconocido por la información reservada es muy elevado; en los dos últimos años ha tenido las cifras más altas en toda la historia. Este aspecto hace que el estado en el tema de soberanía y en apoyo al poder aéreo visualice inversión en la

infraestructura aeroportuaria haciendo presencia y apropiando a la industria aérea especial atención.

Tabla 2. Listado de Radioayudas Orinoquia y Amazonia

ESTACION	ID	RADIOAYUDA	FACILIDAD
Araracuara	ARA	NDB	A
Arauca	AUC	VOR-DME	AE
Barranca de Upia	UPI	NDB	AE
Carimagua	CRG	NDB	A
El Yopal	EYP	VOR-DME	AE
Florencia	FLA	VOR-DME	AE
La Pedrera	LPD	NDB	A
Leticia	LET	NDB	AE
Leticia	LET	VOR-DME	AE
Mitú	MTU	VOR-DME	AE
Mitú	MTU	NDB	AE
Puerto Inírida	PDA	VOR-DME	E
Puerto Leguizamo	PLG	VOR-DME	AE
Puerto Asís	SIS	NDB	AE
Puerto Carreño	PCR	NDB	AE
Puerto Carreño	PCR	VOR DME	AE
San Jose del Guaviare	SJE	DVOR-DME	AE
San Vicente del Cag.	SVC	VOR-DME	AE
Sogamoso	SOG	NDB	AE
Tres Esquinas	TQS	NDB	AE
Villavicencio	VVC	VOR-DME	AE

Fuente: AIP COLOMBIA –GEN– 2,5-3 Junio 04 2009

3. SOBRE LA POLITICA DE TRANSPORTE AEREO EN REGIONES APARTADAS

Debe entenderse en este caso como política “la estrategia o línea de actuación que sigue un individuo o grupo con respecto a un objetivo”⁹ se trata pues de orientaciones de conducta a una industria o finalidad, para el tema se trata de el comercio y interacción social con base en el transporte aéreo, por lo que se determina puntualmente “Política Aero comercial”

En Colombia fue primero el desarrollo de la aviación que la organización de una entidad orientadora de políticas propias del sector aéreo. Este organismo nació el 14 de marzo de 1947 partir de acciones ejecutadas por el Ministerio de Guerra que introdujo la aviación como quinta arma de esta institución. Este mismo año y debido al crecimiento alcanzado por las primeras empresas organizadas, el presidente Mariano Ospina Pérez encomendó al piloto Mauricio Obregón Andreu, el estudio de diversas alternativas enmarcaron el funcionamiento de la aeronáutica civil.

El fundamento jurídico de la Política Aero comercial se centra en la Ley 105 de 1993 publicada el 30 de Diciembre, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se distribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la Planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones,

En el cuerpo de la Ley antes mencionada se establecen los Principios Rectores del transporte en general, la intervención del estado, el acceso al transporte, su carácter de servicio público, los subsidios a determinados usuarios y en su título IV las disposiciones aplicables al transporte aéreo.

⁹ BOHORQUEZ BOTERO, Luis. Diccionario Jurídico Colombiano. Tomo II. Editora Jurídica Nacional: Bogotá, 2004.

Estas disposiciones de la Ley en comento reglamentan las funciones aeronáuticas, llamando a ejercerlas la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, así mismo regula la descentralización aeroportuaria, el régimen sancionatorio del sector aéreo y la función prioritaria del mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y la responsabilidad en el funcionamiento y supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico.

En síntesis tenemos que mediante la Ley 105 de 1993 se enmarcan los fundamentos de la Política Aero comercial, delegando a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil el manejo administrativo del sector como organismo del estado con facultades de diseñar y ejecutar directrices para lograr la eficiencia del transporte aéreo.

En cuanto al manejo del transporte aéreo a regiones apartadas la Aeronáutica Civil ha abordado el tema en forma superficial, a falta del trabajo mancomunado que debe tener con los entes territoriales, principalmente las gobernaciones de los departamentos de las regiones apartadas, quienes primordialmente deben incluir de manera obligada el tema del transporte aéreo en sus planes de gobierno ya que es el medio de transporte predominante en la región y por medio del cual se jalona el progreso y desarrollo de la comunidad.

En el abordaje político del tema de transporte a regiones apartadas (en forma general) por parte de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil es meritorio el trabajo realizado en el primer simposio de Política Aero comercial realizado en Rionegro (Antioquia) durante los días 21 al 23 de Agosto de 2003. Allí, en el simposio se destaca la importancia del transporte aéreo cuando toma el carácter de básico y prioritario para una región y propone incentivos para la aviación regional dentro del tema de acceso a los mercados¹⁰.

¹⁰ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Op. Cit.

En distintas mesas de trabajo sobre la problemática del transporte aéreo cuando cumple una función social se ha propuesto que el estado subvencione dicha actividad; partiendo conforme a la normativa dispuesta en el artículo 1863 del Código de Comercio¹¹ pero este financiamiento solo puede hacerse a compañías estatales¹², por lo que las empresas aéreas privadas no pueden tener este aliciente.

Las limitaciones que ha tenido el sector del transporte aéreo en la legislación interna es admitido por la autoridad aeronáutica nacional, condiciones externas que obligan al cambio normativo como son la liberalización y privatización orientan a apartarse del criterio tradicional en cuanto a reglamentación de aerolíneas y de no mirarse cuidadosamente el caso especial de las pequeñas empresas aéreas que surten el transporte regional apartado puede causársele desventajas alarmantes en su desenvolvimiento económico-comercial.

Se deduce que para Colombia el panorama a llevarse a discusión es el de tipo aeropolítico o sea la conducta del gobierno para impulsar prácticas proteccionistas al sector de transporte aéreo hacia las regiones apartadas que repercute en la calidad de vida de los habitantes, el marco legal no ha permitido subvención a la empresa privada y las medidas que conquistadas resultan mínimas para la problemática del transporte aéreo hacia la Orinoquía y la Amazonia.

A hablar de transporte aéreo a los Llanos, la Orinoquía y Amazonia en Colombia tenemos obligadamente que señalar a Satena, empresa aérea del estado creada mediante Decreto 940 del 12 de Abril de 1943.

La empresa del estado Satena cuya misión era prestar el servicio de transporte de pasajeros, correo y carga hacia los Llanos Orientales, la Costa Pacífica y las

¹¹ CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 410 de 197.

¹² CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil- Radicación 1407 del 23 de Mayo del 2002. Subvención a la industria Aérea.

regiones del sur de País ha tenido un proceso de renovación y modernización de su flota, llevándola paulatinamente a distanciarse de su objetivo inicial para lograr la competitividad que le exige la industria aérea.

Así como para la creación de Satena el Gobierno central encargó a la Fuerza Aérea la organización de un servicio especial de transporte aéreo para las regiones subdesarrolladas del país, hoy día ante el anuncio de Satena de abandonar los vuelos a los aeropuertos nacionales de frontera (que compromete toda la aviación a regiones apartadas del país) es necesario mas que nunca el diseño de una política aeronáutica de asistencia social en transporte aéreo los departamentos de la Orinoquía y Amazonia Colombiana.

Ante la noticia del ánimo de retirar de frecuencias de la empresa Satena a los aeropuertos en las capitales de los departamentos de la Orinoquía y comunidades de la Amazonia queda el estado sin su principal herramienta en el propósito de prestar un *servicio de transporte aéreo en beneficio de las regiones subdesarrolladas del país; y el objetivo de colaborar en las campañas asistenciales, docentes, de incremento agrícola y pecuario de colonización y fomento económico y social de tales territorios.*

CONCLUSIONES

El transporte aéreo en la región de la Orinoquia y la Amazonia se ha desarrollado en función de las necesidades sociales y la llegada de distintas bonanzas que han inflado inconvenientemente la economía de la región, han también anquilosando su normal desarrollo e inestabilizando el mejoramiento en la calidad de vida de sus habitantes.

Es urgente un plan de trabajo del estado Colombiano y la autoridad Aeronáutica en el proyecto de políticas aerocomerciales para la atención del servicio de transporte aéreo a las regiones apartadas del país.

Las empresas privadas del sector aéreo que operan hacia las regiones apartadas y subdesarrolladas del país deben unirse, apoyarse y dirigirse como gremio para que el gobierno central y regional establezca con urgencia planes de trabajo especializados en el sector aeronáutico focalizados al mantenimiento y mejoramiento del servicio de transporte aéreo a esas regiones.

BIBLIOGRAFÍA

AEROCIVIL. Normas para el Transporte Aéreo Comercial. Apéndice, Ley 19.030/71, Pág.102.

AERONAUTICA CIVIL, Revista. Cien años de Aviación N° 43 Mayo del 2003.

BOHORQUEZ BOTERO, Luis. Diccionario Jurídico Colombiano. Tomo II. Editora Jurídica Nacional: Bogotá, 2004.

CASA EDITORIAL EL TIEMPO. Expedición Colombiana 2010.

CONGRESO DE LA REPUBLICA. COLOMBIA. Ley 152 de 1994

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 410 de 197.

CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil- Radicación 1407 del 23 de Mayo del 2002. Subvención a la industria Aérea.

CREDENCIAL, Revista. Historia. Las Guerras con el Perú. Noviembre de 2005 Edición 191 Numero 19.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Primer Simposio de Política Aerocomercial – Rionegro Antioquia. 21-22 de Agosto de 2003. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia numeral 3.6.3.3.1.5.

VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. Trabajo de Economía Regional. Banco de la República N°113 -2009. p. 7.