

Estrategias para Fortalecer el Tráfico Aéreo en el Departamento del Guaviare Basadas en la
Economía Naranja

Christian Mauricio Higuera Uribe

Universidad Militar Nueva Granada



Facultad de Ciencias Económicas

Especialización Administración Aeronáutica y Espacial

Investigación

Tabla de contenido

| | |
|--|----|
| Resumen | 3 |
| Abstract..... | 4 |
| Introducción..... | 5 |
| Descripción del problema..... | 6 |
| Pregunta de investigación..... | 7 |
| Objetivos..... | 7 |
| Objetivo general..... | 7 |
| Objetivos específicos | 7 |
| Marco Teórico | 8 |
| Economía Naranja..... | 8 |
| Economía Naranja en la Aviación | 10 |
| La Nueva Revolución Digital | 10 |
| El Turismo como generador de intención de viaje | 11 |
| Ciudades Aeropuerto..... | 12 |
| Puntos 1 y 4 Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera..... | 12 |
| El Departamento del Guaviare..... | 14 |
| Operaciones e Infraestructura Aeroportuaria..... | 17 |
| Marco Legal Promotor de la Economía Naranja y la Aviación para mejorar la conectividad a través del transporte aéreo en Colombia | 19 |
| Ley 1834 del 23 de Mayo de 2017..... | 19 |
| Resolución UAEAC No 01777 del 21 de Julio del 2018..... | 20 |
| Lineamientos “Naranja” para impulsar la movilidad de pasajeros y carga en el Guaviare.. | 21 |
| Conclusiones..... | 28 |
| Referencias | 30 |

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1 División Política Departamento del Guaviare.....14

Ilustración 2 Distribución Departamental Aeropuertos del Guaviare17

Listado de Tablas

Tabla 1 Clasificación Industrias Culturales Banco Interamericano de Desarrollo9

Tabla 2 Clasificación Industrias Culturales Banco Interamericano de Desarrollo9

Tabla 3 Clasificación Industrias Culturales Banco Interamericano de Desarrollo9

Tabla 4 Aeródromo Controlados Departamento Guaviare.....18

Tabla 5 Aeródromos No Controlados Departamento Guaviare18

Tabla 6 Comparación Movilización Aeropuerto San José del Guaviare Julio 2017-201819

Resumen

El objetivo de este documento es plantear estrategias que permitan por medio de la Economía Naranja, mejorar la conectividad a través del transporte aéreo en el Departamento del Guaviare con el interior del país. El foco de desarrollo de Colombia se concentra en el triángulo Bogotá-Medellín-Cali, descuidando a través del tiempo los departamentos periféricos, pero a través del Informe de Coyuntura y Economía Regional y de datos estadísticos de la UAEAC de la operación aeroportuaria, se identifica que este Departamento cuenta con gran capacidad para la explotación de la Economía Naranja a través del turismo.

Palabras clave: Economía Naranja, conectividad, transporte aéreo, turismo, Guaviare.

Abstract

The objective of this document is to propose strategies that allow, through the Orange Economy, to improve connectivity through air transport in the Department of Guaviare with the interior of the country. The development focus of Colombia is concentrated in the Bogota-Medellín-Cali triangle, neglecting peripheral departments over time, but through the Regional Economic and Situation Report and statistical data from the UAEAC of the airport operation, it is identified that this Department has great capacity for the exploitation of the Orange Economy through tourism.

Keywords: Orange economy, connectivity, air transport, tourism, Guaviare

Introducción

La Economía Naranja o Economía Creativa, es la creación de bienes, servicios, riquezas y empleos a través de la innovación, la creatividad, la propiedad intelectual y el talento. Este concepto, aunque es nuevo, siempre ha hecho parte de las actividades de cada sector de la economía; y el sector aeronáutico no es ajeno a explotar la creatividad de los profesionales de la aviación.

El presente ensayo propone integrar el desarrollo del transporte aéreo junto con los principios de la Economía Naranja, dando soluciones a problemáticas muy relevantes del país, como es caso el de las zonas periféricas, muy en particular el Departamento del Guaviare.

A través de la consulta, análisis e interpretación de textos empleados para detallar el marco teórico, describir la situación Geopolítica y Geoestratégica del Guaviare, como también un marco legal el cual respalde la aviación y la Economía Naranja, se propondrán lineamientos creativos enfocados al desarrollo económico y social de esta región, soportados en el aumento del tránsito de pasajeros en una visión 2030 para el sector aéreo en Colombia.

Descripción del problema

El progreso en infraestructura urbana de Colombia se ha caracterizado por desarrollarse en el centro de la nación, conformado por el triángulo de Bogotá, Medellín y Cali. La periferia o las puntas del país son regiones de poca integración con el resto del territorio nacional a falta de medios y conectividad; esto mantiene distante a sus ciudadanos, productos y cultura de centros de desarrollo del país. Los departamentos del Chocó, Vichada, Guainía, Putumayo, Vaupés, Guaviare y Amazonas son los menos desarrollados desde el punto de vista económico (Pava Garcia & Perea Bonilla, 2018). Estas puntas o regiones periféricas se han caracterizado por ser el bastión y centro de operaciones de grupos armados organizados, los cuales han marginado y tachado de inseguras estas regiones las cuales han tenido poco o nada de presencia del Estado.

Según el Ministerio de Transporte, el oriente colombiano está conformado por 12 Departamentos (Perea Bonilla, Vanessa; Pava Garcia, Laura Carolina, 2018) Santander, Norte de Santander, Vichada, Vaupés, Guainía, Caquetá, Amazonas, Putumayo, Casanare, Meta y Guaviare, los cuales son el punto de encuentro con Suramérica, tiene como fronteras a los países de Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador, de alto interés estratégico para la defensa de la Nación como también, un territorio clave para el comercio.

El Banco de la Republica a través del Informe de Coyuntura y Economía Regional (ICER) del año 2015 y del DANE, determinan que solamente los departamentos de Santander, Norte de Santander y Meta se encuentran dentro de los primeros 25 departamentos que mayormente apoyan al PIB del país. Esta información permite identificar la realidad de las periferias.

Pregunta de investigación

¿Los principios de la Economía Naranja pueden generar estrategias para fortalecer la conectividad aérea del Departamento del Guaviare?

Objetivos

Objetivo general

Formular estrategias que permitan fortalecer la conectividad aérea en el Departamento del Guaviare, a partir de la Economía Naranja.

Objetivos específicos

- Examinar la situación actual del Departamento del Guaviare, en materia económica, social y de infraestructura aeronáutica.
- Revisar políticas y normas, que promuevan y apoyen los principios de la Economía Naranja, para la generación de demanda de transporte aéreo en el Guaviare.
- Proponer lineamientos a partir de la Economía Naranja, para promover la conectividad del Departamento del Guaviare con los principales centros políticos, económicos y sociales del país.

Marco Teórico

Economía Naranja

John Howkins, autor del libro “ La Economía Creativa: cómo la gente hace dinero de las ideas”, indica que esta “comprende los sectores en los que el valor de sus bienes y servicios se fundamenta en la propiedad intelectual: arquitectura, artes visuales y escénicas, artesanías, cine, diseño, editorial, investigación y desarrollo, juegos y juguetes, moda, música, publicidad, software, TV y radio, y videojuegos” (Buitrago Restrepo, Felipe; Duque Marquez, Iván, 2013, pág. 15)

Se define a la Economía Naranja, como el conjunto de actividades que de manera encadenada permiten que las ideas se transformen en bienes y servicios culturales, cuyo valor está determinado por su contenido de propiedad intelectual. El universo naranja está compuesto por la Economía Cultural y las Industrias Creativas, en cuya intersección se encuentran las Industrias Culturales Convencionales; y las áreas de soporte para la creatividad (Buitrago Restrepo, Felipe; Duque Marquez, Iván, 2013, págs. 37-38-40)

La Economía Naranja es menos volátil que otros sectores, ha demostrado resistir mejor a las crisis financieras. Durante la crisis del 2009, mientras los países petroleros reportaban una caída del 40% de sus ventas de barriles de crudo, la industria creativa proveedora de bienes y servicios no registraba las mismas restricciones de escasos y suministro de petróleo.

El Banco Interamericano de Desarrollo establece una clasificación para la economía creativa, como se muestra en las tablas 1, 2 y 3:

Tabla 1 Clasificación Industrias Culturales Banco Interamericano de Desarrollo

| CONVENCIONALES | | | |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Editorial | Revistas | Audiovisual | Discografía |
| Libros | Periódicos | Cine | Radio |
| Impresión | Literatura | Televisión | Video |
| Jornales Académicos | Bibliotecas | Fotografía | Fonografía |

Tabla 2 Clasificación Industrias Culturales Banco Interamericano de Desarrollo

| OTRAS | | | |
|-----------------------------|------------|------------------|-------------------|
| Artes Visuales y Escénicas | Danza | Moda | Gastronomía |
| Conciertos y Presentaciones | Opera | Turismo Cultural | Productos Típicos |
| Teatro | Artesanías | Arquitectura | Ecoturismo |
| Orquestas | Diseño | Museo y Galerías | Deporte |

Tabla 3 Clasificación Industrias Culturales Banco Interamericano de Desarrollo

| NUEVAS | | | |
|--------------------|------------|----------|------------|
| Multimedia | Publicidad | Software | Videjuegos |
| Soportes de Medios | | | |

Fuente (Quertesan, Romis, & Lanzafame, 2007). Elaboración Propia.

Economía Naranja en la Aviación

Hoy en Colombia, el sector aeronáutico debe implementar buenas prácticas las cuales permitan aprovechar la propiedad intelectual, creatividad, innovación y emprendimiento, valiéndose de la actual coyuntura de la revolución digital, el boom del turismo y la conectividad al interior del país, a través del desarrollo de tecnologías y aplicaciones las cuales podrían facilitar la navegación aérea y las operaciones aeroportuarias, del mismo modo que la apertura de nuevos espacios creadores de experiencias dentro de las terminales aéreas.

Debe haber una integración entre lo creativo y las necesidades del transporte aéreo, permitiendo a todos los actores involucrados conocer de la industria creativa, sus aportes al mundo y a la nación. Logrando así inspirar a los líderes del sector aéreo en Colombia, quienes servirán a la nación con mentes innovadoras, para aumentar la velocidad del desarrollo de la aviación en el país.

La Nueva Revolución Digital

“La revolución digital es el cambio de la tecnología mecánica, eléctrica y analógica a la tecnología digital, que ha tenido lugar desde el 1980 hasta la fecha. También hace referencia a los cambios radicales producidos por la informática y la tecnología de la comunicación durante la segunda mitad del siglo XX” (Wordpress, s.f.).

En el pasar de las últimas dos décadas las tecnologías digitales han venido conquistando todas las actividades de la sociedad, siendo su desarrollo y aplicación, un factor determinante del crecimiento económico de un país y su sostenibilidad ambiental e inclusión social. Las políticas públicas impulsadas por los Estados para un mayor acceso y uso de estas tecnologías por parte de

la población han logrado que desde el 2003 se duplicaran los usuarios de internet, llegando a 54% de la población de América Latina en el 2015 (Organización de las Naciones Unidas, CEPAL, 2018).

Ahora bien, enfocando la revolución digital hacia la aviación en Colombia junto con los principios de la Economía Naranja, se debe pensar como este país puede dar grandes aportes a la aviación en materia digital y al desarrollo de aplicativos basados en la gestión de grandes bases de datos conocidos como Big Data; sistemas gestores de información, los cuales pueden permitir identificar las necesidades de los viajeros y sus gustos, facilitando así el desarrollo de las operaciones aéreas y de los procesos vitales desplegados despliegan para lograr que una aeronave salga a vuelo.

Según el Plan Mundial de Navegación OACI, los esfuerzos deben centrarse en la creación de un espacio aéreo armonizado, basando sus desarrollos en navegación aérea e infraestructura aeroportuaria. Entiéndase navegación aérea como una actividad multidisciplinaria que consiste en guiar una aeronave de un lugar a otro garantizando la seguridad del vuelo y de sus ocupantes; e infraestructura aeroportuaria como el conjunto de elementos y servicios necesarios para el funcionamiento de un aeropuerto.

El Turismo como generador de intención de viaje

El mercado de transporte tiene una oferta y una demanda. La oferta que es la infraestructura y medios (Aeropuertos, aerolíneas, navegación aérea), la demanda son los deseos de viaje del mercado. Por ello es importante identificar como debería marchar ese mercado. El transporte aéreo en sí mismo es una actividad secundaria que depende del desarrollo económico de otros sectores y Colombia si desea cumplir con la visión 2030, debe crear esas intenciones y necesidades de viaje utilizando el transporte aéreo como modo de acceder al turismo. Si el

turismo no se genera por más de tener las aeronaves y la infraestructura, no vamos a tener posibilidades de desarrollar transporte, no se va tener demanda en el transporte aéreo (Lota, 2018).

Ciudades Aeropuerto

Anteriormente, la ubicación de una ciudad obedecía a su cercanía de puertos marítimos, arroyos o vías de ferrocarril. Ahora pasa lo mismo con los aeropuertos, “los nuevos aeropuertos deben estar rodeados por zonas residenciales, universidades, hospitales y ecosistemas industriales vinculados estrechamente al comercio internacional e innovación tecnológica como manufacturas de alto valor, biomedicina y software en un radio de 30 kilómetros” (Solis, 2018). John Kasarda, especialista en Economía de Aviación de la Universidad de Carolina del Norte en Estados Unidos y diseño de terminales aéreas, propone al aeropuerto como el corazón de una ciudad, volviendo los proyectos de infraestructura aeroportuaria zonas económicas altamente competitivas que detonen un desarrollo urbano y comercial (Solis, 2018).

Puntos 1 y 4 Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera

Reducir la brecha entre el campo y la ciudad es necesario para el desarrollo económico y social de las regiones periféricas del país. Los acuerdos de la abana en los puntos 1 y 4 establecen soluciones para cerrar esa brecha: “El desarrollo rural es determinante para impulsar la integración de las regiones y el desarrollo socioeconómico del país. Debe erradicar la pobreza promoviendo la igualdad, asegurando el goce de los derechos de la ciudadanía, la no repetición del conflicto” (Mesa de Conversación, págs. 10-12) . Dentro de la implementación de la Reforma Rural Integral, se tiene en cuenta el principio del “Desarrollo Integral del Campo”, el cual

depende de un balance entre las diferentes formas de producción existentes dentro de las cuales está el turismo, así mismo este principio habla de la necesidad de promover y fomentar la inversión en el campo con visión empresarial y fines productivos (Mesa de Conversación).

“El conflicto interno colombiano, tiene una larga historia de varias décadas de lucha, teniendo causas ajenas a la aparición de los cultivos de uso ilícito a gran escala y a la producción y comercialización de drogas ilícitas en el territorio” (Mesa de Conversación, pág. 98). El Plan de Sustitución de Tierras hace parte de la Reforma Rural Integrar, mostrando estrecha relación entre los puntos 1 y 4. Se menciona dentro de los principios de este punto que los territorios afectados con cultivos de uso ilícito pueden coincidir con zonas priorizadas que se implementen programas de desarrollo con enfoque territorial (Mesa de Conversación).

El Departamento del Guaviare

El “El Postconflicto”, una nueva palabra que ingresó al diccionario de los colombianos hace unos pocos años, el cual busca dentro de sus muchos cerrar o al menos reducir la brecha entre el campo y la ciudad. Para apoyarlo es el momento de emplear el concepto de Economía Naranja o economía creativa y sus principios, permitiendo así impulsar el turismo y el patrimonio cultural material e inmaterial del país, en especial de aquellas regiones distantes, olvidadas por el Estado, que gozan de gran variedad cultural, las cuales pueden valerse de la aviación como modo de transporte y progreso.

El Departamento del Guaviare, lugar donde se encuentra el llano y la Selva, se encuentra en la parte norte de la región Amazónica del país, tiene una superficie de 53.460 km², siendo el 3.7 % del territorio nacional. Limita al Norte con los departamentos de Meta y Vichada, por el oriente con Guainía y Vaupés, por el Sur con Caquetá y Vaupés, y por el Occidente con Meta y Caquetá; su gentilicio es guaviareño. Según la ilustración No 1, el Departamento está dividido en 4 municipios, San José del Guaviare como su capital, Calamar, El Retorno y Miraflores.

Ilustración 1 División Política Departamento del Guaviare



En el Guaviare predominan dos tipos de suelos:

Una llanura con áreas cubiertas de tropical; y "Vega de río", está conformada por llanuras aluviales; sobresalen algunas formaciones de relieve como la serranía y la mesa de La Lindosa, los cerros Paloma y Santa Ana, las sierras de San José, Tunahí y Chiribiquete. –

Este departamento es bañado por las cuencas de los ríos Amazonas y Orinoco, conformado por los ríos Inírida, Guaviare y Guayabero, caño Rico, caño Aceite, caño Maca, río La Tigra, los Cachicamos, Vaupés, Apaporis, Itilla y Unilla, Ajajú y Tunia o Macayá y los caños Aracá, Miraflores, Guacarú, Bacatí y Macuje. Igualmente están las lagunas de El Cedro, El Espejo y Negra.

La economía del departamento depende del sector agropecuario, la ganadería y la agricultura con cultivos como plátano, yuca, cacao, caña de azúcar y caucho (Gobernación del Guaviare, 2017).

El departamento cuenta con los siguientes atractivos turísticos: Los balnearios de Agua Bonita y Villa Luz, las pinturas rupestres del río Guayabero y del caño Dorado, el río Guayabero, la ciudad de piedra, aguas termales, parque nacional natural de la serranía del Chiribiquete, reserva nacional natural de Nukak y junto con el Departamento del Meta el Parque Nacional Natural Serranía de la Macarena.

Igualmente, en ferias y fiestas, según el Gobierno de Colombia a través del Sistema Nacional de Información de cultura, este departamento cuenta con los siguientes eventos:

- Festival El Yuruparí De Oro: Realizado en la ciudad de San José del Guaviare, se formaliza para conmemorar la creación del departamento, ensalzando la cultura llanera y el joropo.

- Festival de la Solidaridad y el Dabucurí: Se celebra en el municipio de Miraflores, es un festival indígena, organizado como espacio de identificación, recreación y divulgación de las diferentes culturales de las etnias indígenas, habitantes especialmente del sur del Guaviare.
- Festival Artístico Cultural y de Colonias la Balsa Dorada: El municipio de Calamar muestra su diversidad cultural mediante las expresiones artísticas que manejan sus pobladores, representados en las legendarias etnias y los asentamientos de colonos.
- Feria Departamental de la Artesanía Indígena Urutu: El Fondo Mixto de Cultura, con el apoyo de la Gobernación de Guaviare, efectúa esta feria, para brindar a artesanos la oportunidad de ofertar sus productos directamente a la población visitante del certamen.
- Encuentro Departamental de Bandas: Este encuentro participan niños, niñas y jóvenes pertenecientes a bandas musicales del departamento, ofreciendo presentaciones en escenario, retretas y desfiles por las principales calles, Se rota anualmente la sede de realización.
- Encuentro Departamental de Teatro: Se puede destacar el municipio de Calamar y San José del Guaviare como los pioneros de este encuentro. La necesidad de poner en escena los diferentes actores, compartir y en alguna medida medir sus capacidades, generó el Primer Encuentro de Teatro en el municipio de Calamar en el año 2000 (Gobierno de Colombia, s.f.).

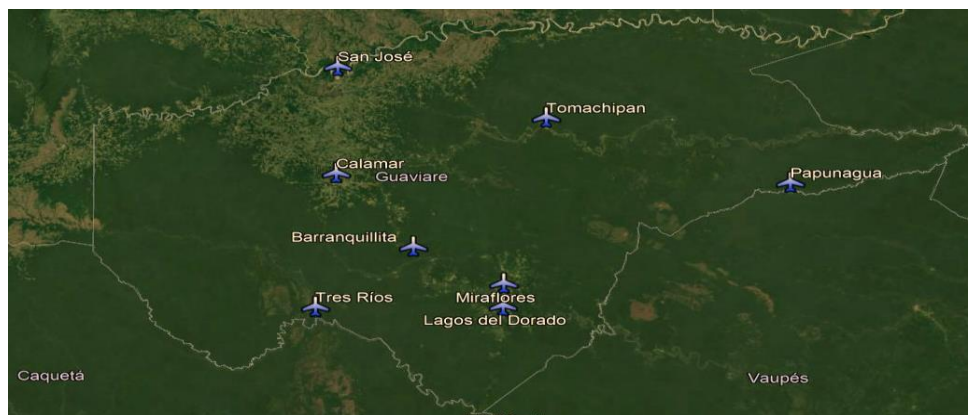
En 2014, según las últimas cuentas departamentales publicadas por el DANE, el Producto Interno Bruto (PIB) que más creció entre los departamentos de Guaviare, Vaupés, Guainía, Vichada, Putumayo fue el de Guaviare en un 5,4%, continuando con un ritmo de ascenso desde 2012. Para 2015, de acuerdo con los indicadores contenidos en el presente documento, se

enmarca en primera instancia un alza anual en la tasa de desempleo en la ciudad de San José del Guaviare. Las exportaciones en 2015 se reportaron con los niveles más bajos en los departamentos de Vaupés y Guaviare. Así mismo, Guaviare no originó movimientos respecto a registros de importaciones durante el año 2015 (Banco de la República & DANE, 2016).

Operaciones e Infraestructura Aeroportuaria

En materia de infraestructura aeronáutica y desarrollo del transporte aéreo, el Departamento del Guaviare cuenta con 9 aeropuertos nacionales, dentro de los cuales 8 son de uso público y uno privado. Así mismo, cuenta con un solo aeródromo controlado, disponible para el tránsito aéreo nacional, situado en la ciudad de San José del Guaviare, el cual suministra servicio de control de aeródromo para atender la demanda de las empresas de aviación regular que llegan al departamento, teniendo presente que este aeropuerto cuenta con las condiciones y servicios básicos para operar. De igual manera como se muestra en la ilustración No 2, y en las tablas No 4 y 5, cuenta con 8 aeródromos no controlados distribuidos en los demás municipios del Departamento. (Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, 2018).

Ilustración 2 Distribución Departamental Aeropuertos del Guaviare



Fuente (Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, AIP Colombia-Parte Aeródromos-1.3 Índice Aeródromos y Helipuertos, 2018)-Google Earth. Elaboración Propia.

Tabla 4 Aeródromo Controlados Departamento Guaviare

| CIUDAD- DESIGNADOR OACI | NOMBRE AEROPUERTO | TIPO DE TRÁNSITO PERMITIDO EN EL AEROPUERTO | | |
|---------------------------------|----------------------|--|--------------------|---|
| | | I=INTERNACIONAL N=NACIONAL | REGLAS DE VUELO | R= REGULAR NR= NO REGULAR P= PRIVADO |
| SAN JOSE DEL GUAVIARE / SKSJ | Jorge E. González T. | N | IFR - VFR | R - NR - P |

Tabla 5 Aeródromos No Controlados Departamento Guaviare

| AERÓDORMO | DESIGNADOR OACI | COORDENADA ARP | USO |
|------------------|--------------------|------------------------|---------|
| BARRANQUILLITA | SQQF | 01 32 48 N 072 19 33 W | PUBLICO |
| CALAMAR | SQJG | 01 57 45 N 072 38 42 W | PUBLICO |
| LAGOS DEL DORADO | SQOF | 01 12 36 N 071 57 18 W | PUBLICO |
| MIRAFLORES | SKMF | 01 20 16 N 071 57 08 W | PUBLICO |
| PAPUNAGUA | SKGG | 01 54 26 N 070 45 43 W | PUBLICO |
| TOMACHIPAN | SQTH | 02 16 33 N 071 46 29 W | PUBLICO |
| TRES RIOS | SQTR | 01 12 23 N 072 43 57 W | PRIVADO |

Fuente (Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, AIP Colombia-Parte Aeródromos-1.3 Índice Aeródromos y Helipuertos, 2018). Elaboración Propia.

Respecto a datos estadísticos operacionales del aeropuerto Jorge González de la ciudad de San José del Guaviare, en una comparación entre Julio del 2018 y Julio del 2017, se muestra un leve aumento de movilización de pasajeros y carga, constituyendo un 0,05% de los pasajeros transportados en el país y un 0,45% de la carga.

Lo anterior información, basada en la tabla No 6:

Tabla 6 Comparación Movilización Aeropuerto San José del Guaviare Julio 2017-2018

| Movilización Aeropuerto San José del Guaviare (Incluye Nacional-Internacional-Regular-No Regular) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|----------|-------|--------|---------|----------|-------|---------|-----------------------|----------|--------|--------|--------------------|----------|--------|--------|
| Elemento | Comparativo mensual | | | | | | | | Comparativo acumulado | | | | | | | |
| | jul-18 | | | % PART | jul-17 | | | % Var. | Enero - Julio 2018 | | | % PART | Enero - Julio 2017 | | | % Var. |
| | Salidos | Llegados | Total | | Salidos | Llegados | Total | | Salidos | Llegados | Total | | Salidos | Llegados | Total | |
| Pasajeros | 1.475 | 1.332 | 2.807 | 0,05% | 1.324 | 1.149 | 2.473 | 13,51% | 8.738 | 8.427 | 17.165 | 0,04% | 6.700 | 6.603 | 13.303 | 29,03% |
| Carga | 297 | 77 | 374 | 0,45% | 424 | 81 | 505 | -26,10% | 2.094 | 443 | 2.536 | 0,42% | 2.020 | 463 | 2.483 | 2,16% |

Fuente y Elaboración (Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, Boletines Operacionales-Transporte Aéreo-Aeropuertos, 2018)

Marco Legal Promotor de la Economía Naranja y la Aviación para mejorar la conectividad a través del transporte aéreo en Colombia

Ley 1834 del 23 de mayo de 2017

En el año 2017, Colombia en materia de normativa promotora de la Economía Naranja, sancionó la Ley 1834 del 23 de Mayo del 2017, impulsada en ese entonces por el Senador Iván Duque Marque hoy presidente de la República. “Esta ley busca dinamizar la actividad creativa e innovadora en el país, con el propósito de crear empresas como uno de sus ejes” (Dinero, 2017).

Dentro de los artículos de mencionada Ley, se propone como objeto desarrollar, fomentar, incentivar y proteger las industrias creativas. Define las industrias creativas como aquellas que

comprendidas por los sectores que conjugan creación, producción y comercialización de bienes y servicios basados en contenidos intangibles de carácter cultural, y/o aquellas que generen protección en el marco de los derechos de autor. De igual forma, determina la importancia que esta ley y las industrias creativas representan para el gobierno, donde este deberá tomar las medidas necesarias para que las industrias creativas nacionales sean exaltadas, promocionadas, incentivadas, protegidas y reconocidas, creando las políticas proyectos necesarios que impulsen esta ley.

Con esta Ley, se busca que el Estado colombiano a través de empresas públicas, privadas y mixtas promueva, defienda y divulgue el desarrollo de actividades creativas, por lo cual se crea el consejo nacional de la Economía Naranja en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Igualmente, el Gobierno nacional deberá identificará incentivos para el desarrollo de las industrias creativas y culturales, dando facilidades a los procesos de importación y exportación de bienes y servicios vinculados a estas actividades, como también facilitación migratoria. Igualmente, las entidades territoriales velarán por que los permisos, autorizaciones y demás requerimientos necesarios a nivel local para el desarrollo de actividades creativas y culturales. El Ministerio de Educación, en coordinación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y el Ministerio de Cultura, promoverá en los establecimientos educativos la formación para el progreso cultural y creativo.

Resolución UAEAC No 01777 del 21 de Julio del 2018

Este Acto Administrativo en su texto resolutivo, autoriza a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros y a las empresas de servicios regionales, durante un periodo de siete meses, a partir del primero de Julio de 2018, poder

ofrecer sus servicios sin limitaciones en cuanto a la hora o cantidad de vuelos semanales y mensuales pudiendo publicitarlo en los lugares hacia o desde donde los operan.

Lo anterior obedece a que el Código de Comercio en el artículo 1867, establece que “los servicios de transporte aéreo no regular, entre los que se encuentran los que prestan los aerotaxis, no deben constituir competencia indebida a los servicios regulares” (Arbeláez Bolaños, 2018). Igualmente está plasmado dentro de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 3.6.3.3.1.7.1. , al determinar que “los servicios que se operan bajo esta modalidad, no pueden hacer reservas individuales ni celebrarse contratos de transporte con cada pasajero; ni se pueden vender o expedir individualmente tiquetes” (Arbeláez Bolaños, 2018).

Según el Director General de Aeronáutica Civil Doctor Juan Carlos Salazar, durante el desarrollo del segundo foro del sector aeronáutico 2030, esta resolución permitirá a las compañías de taxis aéreos poder dar servicios que ofrece la aviación comercial, pero en rutas que las empresas regulares no están operando.

Lineamientos “Naranja” para impulsar la movilidad de pasajeros y carga en el Guaviare

El transporte aéreo en Colombia es considerado como un servicio público esencial, un elemento de competitividad permite generar conexión entre las regiones del país, logrando llegar a las más apartadas (Martínez Ortiz & García Romero, 2016, pág. 1), trayendo progreso, crecimiento económico y desarrollo social a la nación.

La visión del sector aéreo en Colombia determina para el año 2030 movilizar cien millones de pasajeros por medio del transporte aéreo, y como lo indica el Doctor Luis Felipe Lota Jefe del Departamentos de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP, para que exista el transporte debe haber una intensión que genere un viaje. Y para el caso de Colombia las regiones apartadas, como lo es el Departamento del Guaviare, tienen forma de desencadenar esas

intenciones de viaje a través de la Economía Naranja, fortaleciendo la conectividad de estas regiones por medio del turismo, el cual nos permite acceder al patrimonio material, inmaterial y ancestral de esa región.

La planeación del transporte debe contemplar una oferta y una demanda (Lota, 2018). En este caso la oferta obedece a los medios aéreos como infraestructura aeroportuaria, ayudas a la navegación, aeronaves y aerolíneas. La demanda es aquello encargado de crear una intención de viaje el generador de la intención de viaje, utilizando los medios aéreos para transportarse.

Para la oferta del transporte aéreo en Colombia, la UAEAC desarrolló el proyecto de Servicios Aéreos Esenciales para la Paz (SAE):

El cual busca orientar los recursos al desarrollo de la infraestructura de los aeródromos comunitarios y del transporte aéreo esencial para el postconflicto de la mano con las regiones.

Igualmente, el plan para desconcentrar el transporte aéreo facilitando la conectividad de las ciudades del país con el mundo, aprovechando la capacidad de los aeropuertos actualmente existentes. (Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, 2017).

Bajo esas circunstancias, ya es claro que la Aeronáutica Civil está trabajando para aumentar la oferta. Pero cuando se habla de demanda se requieren de iniciativas que permitan atraer usuarios y para el Departamento del Guaviare se necesitan de ideas y estrategias impulsoras del turismo, el cual debe volverse primicia para impulsar el desarrollo de esa región.

Con base en el desarrollo del presente trabajo, la economía del Guaviare deberá girar alrededor de la industria creativa, generadora del turismo y por ende de empleos sostenibles, que explote el patrimonio material e inmaterial de la región, su cultura, sus paisajes, su gastronomía y su diversidad geográfica, y de toda actividad que se desencadene, tomando las mejores prácticas

y adatarlas a las necesidades, proponiendo las estrategias “Naranja” las cuales buscarán generar demanda del transporte aéreo en el Guaviare.

El libro “La Economía Naranja Una Oportunidad Infinita” del Banco Interamericano de Desarrollo, propone las 7I “como una guía para el desarrollo de la Economía Naranja, ofreciendo un marco práctico para el diseño de políticas integrales” (Buitrago Restrepo, Felipe; Duque Marquez, Iván, 2013, págs. 159-160) . Mencionadas 7I, son relevantes a la hora de plantear una estrategia que impulse el turismo del Guaviare y se definen así:

Información: Son los datos estadísticos de las actividades de la Economía Naranja, que en la mayoría de los casos son pocos o nulos, debido al desconocimiento de la conexión existente entre cultura y economía.

Instituciones: Son las entidades públicas, privadas, gubernamentales y no gubernamentales, encargadas de promover las iniciativas culturales y creativas.

Industria: Son los encargados de la producción creativa y cultural, de innovar y desarrollar los proyectos de propiedad intelectual,

Infraestructura: Son los accesos virtuales o físicos que permiten el contacto entre audiencias, contenidos, artistas, creativos, emprendedores y tecnologías, tales como: vías, plazas, parques, estadios, aeropuertos, centros comerciales, fibra óptica, satélites, cables de cobre, etc.

Integración: Es la articulación de los cuatro puntos descritos anteriormente, junto a la globalización y un ambiente de nuevos mercados.

Inclusión: Es la capacidad que tiene la Economía Naranja para generar o regenerar el tejido social de la población, logrando crear oportunidades de empleo legítimo a jóvenes, minorías y cualquier agente de progreso económico.

Inspiración: Son las oportunidades e incentivos que permiten a los genios creativos

desarrollar su máxima capacidad.

Con base a las 7I para el desarrollo de políticas públicas, las autoridades civiles del Departamento del Guaviare junto con el Gobierno Nacional deberán impulsar el desarrollo de una industria turística creadora de nuevos empleos, que además de atraer turistas nacionales también traiga visitantes extranjeros, generando conexión a través del transporte aéreo al dar facilidades para los vuelos chárter y los aerotaxis, así como también buscar la reducción de las tasas aeroportuarias.

Al ser un turismo incluyente (basado en las 7I, generador de inclusión de la población local para el desarrollo económico), debe buscar la capacitación y entrenamiento de personas locales, las cuales deberán contar con las competencias para desenvolverse dentro de este sector y sus diferentes nichos. Igualmente, través de estrategias agresivas de mercadeo se deben promocionar los destinos de esta hermosa región del país (Ministerio de Comercio Industria y Turismo & Fondo de Promoción Turística Colombia).

Claro está que para lograr crear esas oportunidades de emprendimiento se debe tener apoyo del Estado con programas de financiación para aquellos emprendedores que busquen romper con los paradigmas e igualmente garantía para atraer la inversión extranjera al menos en el desarrollo de infraestructura hotelera.

Igualmente, tanto la población como el Estado tienen la responsabilidad de trabajar mancomunadamente para generar una percepción aceptable de seguridad, el cual es la clave para atraer visitantes. De nada sirve desarrollar una industria robusta, si mediáticamente el buen nombre de la región está manchado por problemas de inseguridad y en específico para este Departamento por eventos ocurridos hace muchos años atrás, los cuales no tiene nada que ver con el Guaviare del presente.

Con base a los hallazgos encontrados en el capítulo “El Departamento del Guaviare” y según el documento “Estrategia de Turismo para Colombia” del Ministerio de Comercio y del Fondo de Promoción Turística Colombia, hay tres nichos de mercado del turismo que el Departamento del Guaviare podría explotar, los cuales van de la mano con la geografía del departamento y los sitios de interés:

Turismo de naturaleza: “Actividad turística que se desarrolla sin alterar el equilibrio del medio ambiente, promoviendo la conservación de la naturaleza y los ecosistemas existentes realizando actividades de apreciación y conocimiento través de la interacción con la naturaleza” (Gobierno del Estado de Yucatán, s.f.).

Turismo de cultura: “Visita de bienes de interés cultural de la ciudad de destino con el fin de conocer la Historia, aprender de cultura, disfrutando de su Patrimonio y paisaje” (Arqueoblog, 2016).

Turismo de aventura: (Entorno Turístico, s.f.) “El aquel que permite al usuario desafiar sus capacidades físicas en entornos naturales de tierra, agua y aire”.

Para el Turismo de Naturaleza, hay que identificar los destinos actualmente existentes y a través de una agencia de viajes local, diseñar paquetes turísticos con rutas que permitan recorrer y descubrir estos lugares exóticos. Así mismo los hoteles dentro de la ciudad, pueden articular estas rutas. Igualmente, la gobernación y las alcaldías de los municipios deben crear una agencia de guías turísticos, generando oportunidad de empleo a los habitantes del Departamento.

El turismo de cultura se enfoca en el descubrimiento de culturas, tradiciones locales y herencias culturales; el Guaviare cuenta con tres festivales, dos encuentros anuales y una feria, que representan el patrimonio inmaterial del departamento. Igualmente hacen presencia en estas tierras las tribus indígenas de los Tukano, Arawak, Caribe, Guayaberos y los Nukak como

patrimonio ancestral y los murales de pinturas rupestres, las cuales son la biblioteca y testimonios de vida de nuestros antepasados, con una antigüedad de más de 1.000 años como patrimonio material ancestral. Las estrategias dentro del turismo de cultura deben involucrar las tribus indígenas del departamento junto con los colonos y los sitios de interés que además de generar experiencias en sus visitantes, creen conciencia y pensamiento conservador de estas tradiciones y patrimonios.

Según el portal SINIC (Sistema de Nacional Información Cultural), el Departamento del Guaviare no cuenta con un museo y los museos son una puerta a la cultura, permite contextualizar el estado del arte de la cultura. Por ende, las autoridades civiles del Guaviare, con el aval del gobierno del país y el respaldo de la Ley Naranja (Ley 1834 del 23 de Mayo de 2017), debe construir un museo y el Guaviare si tiene material cultural para hacerlo; un museo, el cual tenga como base la cultura indígena de la región, la historia del departamento y su proceso de colonización como también ese gran tesoro arqueológico de las pinturas rupestres de la serranía de la Lindosa.

De igual manera, otra forma de acercar el turista para descubrir culturas y sus legados es integrarlos en los asentamientos indígenas que permitan el contacto con foráneos, este no sería el caso para la tribu nómada de los Nukak, la cual es protegida y aislada de la civilización, pero en acuerdo con líderes indígenas se podría permitir una interacción entre nativos y turistas.

El tema del turismo de aventura se puede contemplar como actividades complementarias a la cultura y la naturaleza. Viajes guiados en cuatrimoto, actividades de caminatas, senderismo, paseos en bicicleta, vuelos en paramotor o planeador, canchas de paintball, paseos en cayac y muchas más actividades, se podrían implementar para brindar soporte al turismo de la región.

Finalmente, otra estrategia la cual puede permitir el aumento de turistas en la región y que

permitiría al Departamento del Guaviare ser líder en este segmento, es la implementación de un turismo inteligente a través de la gestión de bases de datos (Big Data). Menciono turismo inteligente, debido a que a través del Big Data y el desarrollo de Software aplicativo, el cual pudiera instalarse en un celular o un computador por medio de una APP, permita visualizar de manera ordenada y parametrizada la información turística, a través de criterios de búsqueda.

Según la Revista Dinero, “el turismo no podrá sostenerse con sistemas anticuados. Quien no modernice sus sistemas a través de herramientas como el Big Data no cosechará conexión alguna con los viajeros y perderá la oportunidad de convertirlos en embajadores de determinado destino” (Lacoture, 2018).

Para articular esta propuesta solo se requiere de alguien genere el Big Data, recolectando la información turística y los puntos de interés, tales como lugares, restaurantes, hoteles, transporte terrestre, actividades para realizar, precios de estos servicios e imágenes; y de alguien que desarrolle una aplicativo donde integre los datos recolectados de forma ordenada, permitiendo su visualización según parámetros de búsqueda, de acuerdo con los intereses del turista.

Conclusiones

El transporte aéreo no es una actividad primaria, es totalmente secundaria y depende del desarrollo de otros sectores que generen las intenciones de viaje.

La planificación de los aeropuertos en Colombia debe estar articulada con la planificación municipal de cada una de las ciudades del país.

La red de infraestructura vial en la región de la Amazonía debe desarrollarse de tal modo que pueda facilitar la conexión, pero no comprometa el desarrollo sostenible del Amazonas.

El Departamento del Guaviare, a pesar de pertenecer a una de las regiones periféricas del país, ha demostrado un crecimiento paulatino de su economía y desarrollo.

El desarrollo de una aplicativo para la gestión de información turística a partir del Big Data, es una ventaja competitiva que el Departamento del Guaviare puede desarrollar.

El Departamento del Guaviare cuenta con elementos necesarios para fortalecer el transporte aéreo por medio del turismo tales como aeródromos y sitios de alto interés.

Se necesita es la voluntad de los gobernantes y el respaldo de iniciativas públicas y privadas, derivadas de la Economía Naranja, las cuales busquen fomentar el turismo en el departamento.

La Economía Naranja a pesar de ser un nuevo concepto, ha dejado una gran huella en el desarrollo económico del mundo a través de sectores como el turismo y el entretenimiento.

Recomendaciones

El Departamento del Guaviare debe aprovechar su diversidad geográfica, fomentando el ecoturismo y turismo de aventura como actividad económica principal, pudiendo así lograr en unos años estar dentro de los primeros 25 departamentos que aportan al PIB Nacional.

El Estado Colombiano debe garantizar el cumplimiento de la Ley Naranja, al articular proyectos que respalden iniciativas creativas, como la creación de políticas públicas que protejan a todos los actores de la Economía Naranja.

La Gobernación del Guaviare y sus alcaldías deben velar por el buen estado de las áreas de los aeródromos esenciales para la operación, como lo son las pistas, sus plataformas y la oficina de despacho.

Es necesario diseñar y publicar dentro del AIP Colombia la cartografía aeronáutica de los aeródromos. Así mismo, al aumentar el tránsito de aeronaves, pasajeros y carga.

La UAEAC deberá evaluar la necesidad de prestar servicios de tránsito aéreo como el control de aeródromo, para las pistas de uso público construidas alrededor del Departamento.

Referencias

- Arbeláez Bolaños, C. (14 de Agosto de 2018). *Los Taxis Aéreos para las Regiones*. Obtenido de Asuntos Legales: <https://www.asuntoslegales.com.co/analisis/catalina-arbelaez-bolanos-400490/los-taxis-aereos-para-las-regiones-2759444>
- Arqueoblog. (Septiembre de 2016). *Arqueoblog.com*. Obtenido de ¿Que es el Turismo de Cultura?: <http://arqueoblog.com/turismo-cultural/>
- Banco de la República, & DANE. (2016). *Informe Coyuntura Económica Regional*. Bogotá D.C.: Banco de la República-DANE.
- Buitrago Restrepo, Felipe; Duque Marquez, Iván;. (2013). *La Economía Naranja una Oportunidad Infinita*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Dinero. (07 de 07 de 2017). *Los beneficios de la Ley Naranja en el Emprendimiento en Colombia*. Obtenido de <https://www.dinero.com/emprendimiento/articulo/ley-naranja-y-economia-naranja-en-colombia/247374>
- Entorno Turístico. (s.f.). *Hablemos de Turismo*. Obtenido de ¿Que es el Turismo de Aventura?: <https://www.entornoturistico.com/que-es-el-turismo-de-aventura/>
- Gobernación del Guaviare. (08 de Septiembre de 2017). *Gobernación del Guaviare*. Obtenido de Gobernación del Guaviare: <http://www.guaviare.gov.co/departamento/historia>
- Gobierno de Colombia. (s.f.). *Sistema Nacional de Información Cultural*. Obtenido de SINIC: <http://www.sinic.gov.co/SINIC/ColombiaCultural/ColCulturalBusca.aspx?AREID=3&SECID=8&IdDep=95&COLTEM=215>
- Gobierno del Estado de Yucatán, M. (s.f.). *Secretaría del Fomento Turístico*. Obtenido de SEFOTUR: <http://www.sefotur.yucatan.gob.mx/secciones/ver/turismo-de-naturaleza>
- Lacouture, M. C. (27 de Septiembre de 2018). *Dinero*. Obtenido de El Oro del Siglo XXI: <https://www.dinero.com/economia/articulo/el-oro-del-siglo-xxi-por-maria-claudia-lacouture/262615>
- Lota, L. F. (Julio de 2018). *Planeación en el Transporte Aéreo Colombiano*. (S. F. 2018, Entrevistador) Bogotá D.C., Bogotá D.C., Colombia.
- Martínez Ortiz, A., & García Romero, E. (2016). *Competitividad del Transporte Aéreo en Colombia*. En A. Martínez Ortiz, & E. García Romero, *Competitividad del Transporte*

- Aéreo en Colombia, Informe Final de Fedesarrollo a Fontur* (pág. 1). Bogotá : Fedesarrollo-Centro de Investigación Económica y Social.
- Mesa de Conversación. (s.f.). Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Contrucción de una Paz Estable y Duradera. En M. d. Conversación, *Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Contrucción de una Paz Estable y Duradera* (págs. 10-12). Bogotá D.C.: Oficina del Alto Comisionado para la Paz.
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo, & Fondo de Promoción Turística Colombia. (s.f.). *FONTUR*. Obtenido de Estrategia de Trismo para Colombia:
https://fontur.com.co/aym_document/aym_estudios_fontur/ESTUDIO%20MCKIENSEY/1._PRIMER_TOMO ESTRATEGIA TURISMO PARTE_B.PDF
- Organización de las Naciones Unidas, CEPAL;. (2018). *De la internet del consumo al Internet de la producción*. Santiago: Naciones Unidas.
- Osorio, G. R. (11 de Junio de 2018). Turismo, el nuevo petroleo. *El Universal*.
- Pava Garcia, L. C., & Perea Bonilla, V. (26 de Julio de 2018). *Vías terciarias y aeropuertos rurales claves para consolidar la paz*. Obtenido de El Tiempo:
<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/con-15-billones-de-pesos-se-conectaron-12-departamentos-229650>
- Perea Bonilla, Vanessa; Pava Garcia, Laura Carolina;. (26 de Julio de 2018). *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/con-15-billones-de-pesos-se-conectaron-12-departamentos-229650>
- Quertesan, A., Romis, M., & Lanzafame, F. (2007). *Cultural Industries in Latin America and the Caribbean: Challenges ans Opportunities*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: www.iadb.org/en/publications/publication-detail
- Robinson, A. (02 de Febrero de 2008). *Los grandes aeropuertos vertebran un nuevo crecimiento urbano*. Obtenido de La Vanguardia:
<https://www.lavanguardia.com/vida/20080202/53432618931/los-grandes-aeropuertos-vertebran-un-nuevo-crecimiento-urbano-igual-que-puertos-y-estaciones-en-el-p.html>
- Solis, A. (14 de Mayo de 2018). *La Ciudad que puede nacer con el nuevo aeropuerto*. Obtenido de Forbes México: <https://www.forbes.com.mx/la-ciudad-que-puede-nacer-con-el-nuevo-aeropuerto/>

Tiempo, E. (28 de Septiembre de 2018). Turismo "El Nuevo Petroleo" de Colombia. *El Tiempo*.

Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil. (2017). Una Visión del Escenario Futuro-
Aviación para la Paz. Bogotá D.C., Bogotá D.C., Colombia.

Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil. (2018). AIP Colombia-Parte Aeródromos-1.3
Índice Aeródromos y Helipuertos. Guaviare, Colombia. Obtenido de Aerocivil.

Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil. (2018). *Boletines Operacionales-Transporte
Aéreo-Aeropuertos*. Obtenido de [http://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-
las-actividades-aeronauticas/boletines-operacionales](http://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas/boletines-operacionales)

Wordpress. (s.f.). *La revolución digital*. Obtenido de

<https://larevoluciondigital.wordpress.com/la-revolucion-digital/>