

LADE cumple 67 años

Por **José Alfredo Borotti**
 asdireccion@lade.com.ar

El 4 de septiembre Líneas Aéreas del Estado-LADE cumple un nuevo aniversario. Son 67 años desarrollando una labor fecunda al servicio de la comunidad nacional, hoy guiada por el director general, brigadier Daniel Gerardo Llera

Desde 1966 está en la región patagónica. El origen de la línea se originó en un decreto firmado por el presidente Roberto Ortiz, cuyo objetivo fue el de emprender acciones que posibilitaron unir los centros de mayor densidad poblacional con las localidades más alejadas del territorio nacional, carentes de medios rápidos y regulares de comunicación. Ese proyecto actualmente mantiene su vigencia.

La historia

El 19 de julio de 1940, el Poder Ejecutivo Nacional, autoriza a través del decreto mencionado a establecer una línea aérea para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia, orientada a satisfacer las necesidades sociales, políticas y económicas de zonas aisladas. Esta iniciativa, también generó la existencia de un servicio público que ayudó a incrementar la aptitud de la aeronáutica militar en las tareas de transporte. Ello significó para la defensa de la Nación, el desarrollo profesional del personal militar

LADE hoy

La línea, de manera ininterrumpida, sigue cumpliendo con el rol de fomento aerocomercial asignado por el Estado Nacional desde hace 67 años. Facilita de esta forma, el traslado de los pobladores patagónicos, cargas y correspondencia desde el límite cordillerano hasta el litoral marítimo del Océano Atlántico. Coordina sus vuelos entre las principales cabeceras y los destinos más alejados de los centros urbanos.

Une las pequeñas poblaciones con centros de mayor importancia comercial y turística. Sus aviones despegan desde Aeroparque cubriendo escalas en Mar del Plata, Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Viedma, Puerto Madryn y Trelew. De esta manera, articula e integra los centros costeros más importantes del país. Desde la ciudad de Comodoro Rivadavia, "capital del oro negro", cabecera más importante de la patagonia, enlaza las ciudades cordilleranas de: José de San Martín, Alto Río Sengerr, Río Mayo, Perito Moreno, Gobernador Gregores, Esquel, El Maitén y el Bolsón, entre otras. También, desde Comodoro Rivadavia, une las ciudades atlánticas de: Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande. Desde Ushuaia une Río Turbio y Lago Argentino entre otras.

En el norte patagónico une las ciudades de Neuquen con Cutral-Co, Zapala, Chapelco y Bariloche. Para cumplir sus programas de vuelos, LADE utiliza aviones Fokker F-28, Fokker F-27, Twin Otter.

afectado al transporte aéreo, el uso de materiales, el despliegue de la organización y su derivación en los aspectos logísticos.

Rutas aéreas de fomento

En 1940, el Poder Ejecutivo Nacional, adquiere cinco (5) aviones trimotores de origen alemán Junkers JU 52/3m provistos de un completo instrumental de aeronavegación destinados a Líneas Aéreas del Estado; asignados en ese momento, al Grupo de Observación Aéreo N°1 del Ejército que funcionaba en la Base Aérea de El

Palomar. El vuelo inaugural de LADE-denominada en ese momento Líneas Aéreas del Sudoeste (LASO)- despegó el 4 de septiembre de 1940. Fue realizado por un avión trimotor de origen alemán Junkers JU 52/3m matrícula T 168, bautizado General San Martín con capacidad para 17 pasajeros, un tripulante de cabina e instalaciones sanitarias. A partir del funcionamiento de esta línea-primera de fomento aerocomercial en el mundo-, se crearon nuevas rutas aéreas que al convertirse en rentables, luego eran explotadas por empre-

sas privadas. Este es el origen del concepto aún vigente de "transporte de fomento aerocomercial".

Diferentes denominaciones

La denominación oficial de la línea fue "Línea Aérea del Sudoeste-LASO". La primera ruta cubierta fue entre El Palomar (Buenos Aires) y Esquel (Chubut). Sus escalas fueron Santa Rosa (La Pampa), Neuquen y San Carlos de Bariloche (Río Negro). Por decisión del Estado Nacional, LASO, expande sus vuelos creándose una segunda ruta el 6 de enero de 1944 bajo la denominación de "Líneas Aéreas de Noreste-LANE". La nueva ruta unía Buenos Aires con las Cataratas del Iguazú. En 1944 el Poder Ejecutivo crea el transporte de correspondencia denominado "Servicio Aeropostal del Estado-SADE". Las tres líneas (LASO-LANE-SADE) se unifican por Resolución 849 el 23 de octubre de 1945 bajo la denominación de Líneas Aéreas del Estado-LADE, quedando bajo la órbita de la Secretaría de Aeronáutica; origen de la Fuerza Aérea Argentina.

Su norte en el sur

A partir del 22 de marzo de 1966, LADE, se hace cargo de las rutas más deficitarias de Aerolíneas Argentinas. LADE, fue la única línea aérea que mantuvo en forma permanente por más de una década una

sucursal en las Islas Malvinas. El primer programa aéreo regular entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley se inició el 12 de enero de 1972 con aviones trifibios Albatros bimotor Gruman HU 16-B que podían operar en tierra, nieve y agua con una frecuencia de dos servicios mensuales. El primer vuelo regular a las islas, con aviones con ruedas, se realiza el 15 de noviembre de 1972, luego que la Fuerza Aérea

construyera, una pista provisoria con planchas metálicas de aluminio cuya longitud fue de 800 metros por 30 metros de ancho. De esta forma se iniciaron las actividades de vuelos regulares con aviones turbohélice Fokker F-27 y reactores Fokker F-28. Los servicios fueron semanales entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley. En 1982 interrumpe los vuelos con motivo del conflicto del Atlántico Sur.

Fomento, soberanía y solidaridad social

Líneas Aéreas del Estado, LADE, mantiene desde su creación una política de fomento aerocomercial coherente en relación con las necesidades de la comunidad nacional. Quienes desde las estructuras políticas de la defensa e integración nacional, en 1922 comenzaron a pensar en los primeros vuelos exploratorios de una línea aérea militar regular a la Patagonia, comprendieron que la comunicación es parte indisoluble del proceso de desarrollo social. A través del transporte aéreo de fomento, creado en 1940 como herramienta del Estado Nacional, se apoyaron los esfuerzos del trabajador y el residente patagónico de las zonas de frontera cordillerana. La prioridad de LADE fue la integración regional de la Patagonia con el resto del territorio nacional. El fortalecimiento de las membranas más débiles de esa sociedad. El imperativo fue: ser competente, activo y prudente para detener el avance de la desintegración territorial.

El fomento como pilar

El fomento aéreo fue uno de los pilares de la organización social y territorial patagónica. Al conectar zonas marginadas con los centros de mayor desarrollo, eliminó barreras que impedían un acceso equitativo a la información para realizar actividades económicas, sociales, políticas, sanitarias, culturales, educativas y científicas. Orientó a la comunidad patagónica en el respeto por la dignidad humana. El fomento, reconoce como elementos esenciales para el progreso, la iniciativa y el bienestar de la comunidad, valores como la educación, el conocimiento y las comunicaciones.

Derechos Humanos

Al garantizar las comunicaciones aéreas, LADE, reafirma la interrelación de todos los derechos y las libertades, incluyendo en consecuencia, el derecho al desarrollo humano. LADE, pretende que las comunidades puedan integrarse a través del transporte aéreo a los nuevos desafíos globales. Desde hace más de cuatro décadas, focaliza sus esfuerzos en la promoción de los territorios patagónicos. Su objetivo, es impulsar en conjunto con los gobiernos provinciales de la Patagonia un desarrollo sostenible. Intenta colaborar en la mejora de la calidad de vida de los residentes de zonas de frontera al igual que de los territorios urbanos y rurales. Colabora en la erradicación de la extrema pobreza y el hambre de las poblaciones más alejadas de los centros urbanos. Durante décadas, su propósito fue el de favorecer la integración buscando un desarrollo regional, más justo y próspero.



LADE, herramienta del Turismo Social



Líneas Aéreas del Estado, LADE, nació como un instrumento del estado Nacional para construir una sociedad más inclusiva.

Quienes diseñaron las primeras rutas de los vuelos regulares hacia las regiones patagónicas y norteafricanas -en 1940-, comprendieron que la conectividad regional es una herramienta fundamental de las comunicaciones, el desarrollo humano y regional. Una forma de dar mayor sustento a las organizaciones de la comunidad. Un reconocimiento a valores como la educación y la comunicación. Elementos esenciales para el progreso, la iniciativa y el bienestar de la comunidad nacional.

Turismo Social

El turismo social floreció en la Argentina a partir del reconocimiento del derecho a las vacaciones -1945- dentro del conjunto de derechos del trabajador. Este reconocimiento, unido al impulso que recibieron las organizaciones sindicales para su fortalecimiento y capacidad de gestión, impulsaron el turismo social.

Durante esa época, el gobierno Nacional a través de LADE, comienza a dar respuestas a nuevas modalidades de solidaridad, asociación y cooperación social. De esta forma, colabora en la construcción de una comunidad centrada en la persona. Incluyente y orientada al desarrollo.

Destinatarios

Los principales destinatarios del turismo social fueron los trabajadores y sus familias. Los principales prestadores de servicios fueron unidades hoteleras pertenecientes a las entidades sindicales. El sector público acompañó este cambio creando una importante infraestructura de servicios y desarrolló propuestas de turismo social destinadas a grupos familiares, niños y personas mayores, gestionando directamente sus propios establecimientos o contratando servicios privados. En un principio estos programas se llevaron a cabo en las unidades turísticas ubicadas en Chapadmalal, provincia de Buenos Aires y Embalse, provincia de Córdoba.

Patagonia y Antártida

A partir de 1966, integrada al desarrollo patagónico, reaviva sus consignas históricas: unir, promover, sostener, ayudar y comunicar los territorios nacionales más alejados con los centros urbanos. Impulsa en conjunto con los gobiernos provinciales un desarrollo sostenible.

Colabora mejorando la calidad de vida de los pobladores residentes de zonas de frontera cordilleranas. También, rurales y urbanas marginadas. Acceder al transporte aéreo de fomento para el poblador patagónico, era adueñarse de un instrumento, liberarse de la marginación y la pobreza. La línea creó nuevos espacios en las comunicaciones aéreas.

Colabora desde su creación en la erradicación de la pobreza y el hambre de las poblaciones más alejadas de los centros urbanos.

Asiste por medio de sus vuelos sanitarios a una enorme cantidad de familias patagónicas residentes en zonas de frontera cordillerana.

Las alas que acercan al progreso

Líneas Aéreas del Estado-LADE, la única línea de fomento aerocomercial mantiene la vigencia de sus principios fundacionales: "solidaridad y progreso para la comunidad nacional". Colabora a través del fomento, con las poblaciones más marginadas territorialmente en el logro de un orden económico y social distinto. Bajo estos principios se desarrollaron los cimientos de la conciencia aeronáutica nacional -en 1920, Enrique Mosconi con el grado de coronel, creó la Dirección de Aeronáutica Nacional- y el diseño de una aeronáutica militar integrada con la aviación civil.

Interconectividad aérea

A partir del 9 de marzo, LADE, retoma las rutas de la precordillera voladas con el avión DH6-Twin Otter. La reinaguración estuvo a cargo del nuevo director comercial, Comodoro Gustavo Grazziani. Participaron personal de LADE Central -Ana Ricchi y José Borotti-.

A partir de la fecha mencionada, se habilitaron las siguientes rutas aéreas, todas interconectadas con Buenos Aires: partiendo los domingos de Comodoro Rivadavia hacia El Calafate- vuelo 932/933-, regreso el

mismo día, con escalas en Perito Moreno y Gobernador Grégores. Días lunes, partiendo de Comodoro Rivadavia con destino en Río Gallegos regresando los días miércoles- vuelo 950/951- con escalas en Puerto Deseado, Puerto San Julián, Gobernador Gregores y Puerto Santa Cruz. Días jueves, partiendo de Comodoro Rivadavia hacia Bariloche regreso el viernes- vuelo 920/921- con escalas en Río Mayo, Alto Río Senguerr, José de San Martín, Esquel, El Maitén y El Bolsón.

Compromiso social

Acompañar el ciclo de progreso económico con inclusión social, al igual que, el proceso de transformación económica, ha sido el objetivo de la actual gestión de la dirección de LADE. De esta manera, el transporte de fomento aerocomercial, participa activa y dinámicamente a través de sus servicios, en la consolidación del actual Proyecto Nacional.

Este nuevo modelo, basado en un eje de desarrollo social (creación de empleos, distribución de la riqueza e inclusión social) y otro productivo (inversión, y desarrollo regional), conforma una parte de la planificación estratégica de las acciones de la línea.

LADE en Malvinas: Una década de memoria imborrable

El Estado nacional, por medio de Líneas Aéreas del Estado-LADE, organismo de fomento perteneciente a la Fuerza Aérea, conectó por primera vez -15 de febrero de 1971- por medio de un avión bimotor trifibio (tierra, agua, nieve) Grumman Albatros, las Islas Malvinas con el continente, trasladando un enfermo grave de cirrosis aguda -Matthew Connan-. El éxito de esta operación aérea y los beneficios que podían obtenerse a futuro con la apertura de las comunicaciones, impulsó al gobierno inglés a iniciar conversaciones con nuestro país que culminaron con la firma de la declaración conjunta de Buenos Aires -1 de julio de 1971-. Dos días después de la firma de esa declaración, comenzó a funcionar el puente aéreo entre Comodoro Rivadavia y Bahía Stanley.

La inauguración del servicio regular fue administrado por LADE. De esta forma, la Argentina, quebraba el aislamiento que mantuvo durante décadas confinados a los isleños en el archipiélago.

Integración

El primer vuelo oficial de LADE con aviones trifibios Albatros fue el 12 de enero de 1972. La Fuerza Aérea, con el objeto de profundizar la integración de las comunicaciones entre ambos

países, construye por medio de un trabajo silencioso y tenaz, con acuerdo del gobierno inglés, una pista de planchas de aluminio de 720 metros de largo, por 30 metros de ancho -un ingenio de infraestructura aeronáutica para la época- en la zona de Cabo San Felipe, a 5 kilómetros de Puerto Stanley.

Luego, también, los caminos que unieron el aeropuerto con la ciudad. El 15 de noviembre de 1972, fue el último vuelo del avión Albatros y el inaugural del avión biturbohélice Fokker F27, el que aterrizó en la pista de aluminio. Los aviones Albatros, realizaron de enero a noviembre, un total de 30 vuelos (203 horas de vuelo). Cada vuelo estaba signado por una porción de aventura que afrontaban tripulantes y pasajeros. Eran tres horas de travesía por el mar para unir el continente con las Islas. Durante una década -1972/1982- los vuelos regulares de pasajeros de LADE partían de Comodoro Rivadavia con destino a Puerto Argentino. Los servicios de LADE se cancelaron a partir del comienzo de las hostilidades bélicas producidas el 2 de abril de 1982. Al 31 de marzo de 1982, LADE, había realizado a las Islas Malvinas un total de: 1515 vuelos, transportado 21.597 pasajeros, 465.763 kilogramos de carga y un total de 3.553. horas voladas.