

# La Columna de José Borotti



## Las alas de LADE acercaron el fomento a la Patagonia



El avance de la noche fue cediendo ante la claridad del crepúsculo, posibilitando el despegue del avión de LADE que inicia su ruta desde Ushuaia hacia el norte para ir enhebrando la cordillera patagónica con la costa atlántica, con destino final en Buenos Aires. Esta historia se repite desde 1966 en la patagonia, territorio que actualmente ofrece a lo largo de casi un millón de kilómetros cuadrados, una diversidad de atractivos paisajes naturales convertidos en lugares de privilegio para ser disfrutados por el turismo de todo el mundo.

### LAS ALAS DE LADE.

Los aviones de LADE van tejiendo

do nuevos surcos en los cielos patagónicos. Visitan territorios que otras líneas aban-

donan. Dan su toque de presencia una, dos o tres veces por semana en poblaciones

### Evolución de LADE

Según Chesterton, ... “ninguna cadena es más fuerte que el más débil de sus eslabones”. Ese fue el pensamiento que guió en 1938 a un puñado de hombres del Comando de Aviación del Ejército a lanzarse con una visión integradora del país a cimentar una de las infraestructuras que más han contribuido al progreso general de la nación: la creación de servicios aéreos dirigidos a regiones hacia las cuales la iniciativa privada no había dirigido la atención. Con esa idea inspiradora se realizaban los vuelos exploratorios hacia la región sudoeste de nuestro territorio con el objeto de establecer una línea regular de transporte de pasajeros y correspondencia. Con esa decisión nace en 1940 Líneas Aéreas del Sudoeste-LASO, luego Líneas Aéreas del Noreste-LANE, su fusión dio origen a Líneas Aéreas del Estado-LADE. Desde sus inicios hasta la actualidad, existieron períodos bien diferenciados en el desarrollo de la actividad de fomento aerocomercial llevada adelante por LADE. Sin profundizar en las particularidades más destacadas, se puede resumir la

actividad de LADE en los siguientes puntos. Operativamente LADE voló desde sus comienzos con material Junkers, Viking, DC-3, DC 4. Estos dos últimos equipos cedidos por Aerolíneas Argentinas cuando LADE se hace cargo de las rutas no rentables de la patagonia en 1966. Los DC-3, DC 4, fueron sustituidos a partir de 1968/1969, por los equipos Fokker, en sus modalidades F27 (40 pasajeros) y F28 (60 pasajeros), también, los aviones cargueros Hércules C 130 y aviones biturbo hélice Twin Otter. Estos últimos equipos unieron todas aquellas localidades que no revestían interés comercial para las empresas aéreas privadas. Actualmente funcionan no solo en la patagonia sino en el Territorio Antártico Argentino, realizando tareas de rescate en las bases científicas argentinas. En 1975 se incorpora a la flota de LADE el Boeing 707. Actualmente éste es el único equipo de estas características que vuela en el mundo. No solo transporta pasajeros, sino también, tropas de paz con destino a las zonas de conflicto en donde participa la Argentina bajo la dirección de la Organización de las Naciones Unidas. ►



que apenas figuran en los mapas en donde el paso del avión sigue representando para los pobladores el acontecimiento más importante. En muchas pistas, los lugareños todavía hoy arrean rápidamente sus ovejas solo momentos antes que llegue el avión de LADE. Esas máquinas como gigantes pájaros, descienden en todo tipo de pistas; en muchos casos improvisadas. Pueden

ser de tierra o canto rodado. Atestiguan esta afirmación las ventanillas de los aviones que aún hoy reciben en cada aterrizaje las picaduras del pedregullo. Los aviones de LADE son las águilas que desafiando el desierto patagónico permitieron la radicación e interconexión de las poblaciones propendiendo a través del servicio de fomento aerocomercial, el desarrollo y la in-

tegración territorial. El mantenimiento de los vuelos regulares de LADE, son una presencia vital que permitió aparte de quebrar el crónico aislamiento poblacional, fortalecer el trabajo y la producción de los residentes de las zonas cordilleranas en localidades como El Bolsón, El Maitén, Esquel, José de San Martín, Alto Río Senguerr, Río Mayo, Perito Moreno, Gobernador

### Máxima expansión de la Línea

El período de máxima expansión de la línea podemos situarlo entre 1977-1983. Esta situación ocurrió debido a la promulgación del Decreto 3509/75 que confirió a la Fuerza Aérea la responsabilidad de explotación y administración de las Terminales de Cargas Aéreas Internacionales, responsabilidad que por Resolución 485 fue asignada a LADE. Este organismo paso a operar de 10 toneladas diarias en 1975 a 150 toneladas diarias en 1979 promedio de cargas de importación a las que se le deben agregar 100 toneladas diarias más de exportación y 8 toneladas más de mercaderías en tránsito.

### Malvinas, parte de la expansión

El Gobierno Argentino en 1971, a través de la Fuerza Aérea-LADE, ofreció a Gran Bretaña la plena colaboración para el establecimiento de las comunicaciones y otros vínculos con las Islas Malvinas. A través de LADE, estableció dos vuelos semanales entre las islas y el continente. Los aviones Guaraní (G2), Fokker F27 y F28 partían de Comodoro Rivadavia con destino final en Puerto Stanley. La Argentina también ofreció facilidades para que los malvinenses transiten o se radiquen en el país, al igual que ayuda técnica, especialmente agrícola, médica, educativa y de intercambio cultural. Gran Bretaña propuso un paraguas por el que congelaría la cuestión de la soberanía y bajo cuya protección, ambas partes podrían concertar acuerdos sobre la liberación de las comunicaciones. Con firmeza, El Reino Unido manifestaba que no entregaría la soberanía de las Islas Malvinas a la Argentina sin el consentimiento de los habitantes de la colonia. Los servicios regulares se inauguraron el 12 de enero de 1972 realizados con aviones anfibios Gruman Albatros. La frecuencia de estos primeros vuelos eran de dos operaciones mensuales los días martes o miércoles de la segunda y cuarta semana de cada mes. El 15 de noviembre de 1972, luego de construida la pista de aluminio por la Fuerza Aérea Argentina, e instalada la sucursal de LADE, comienzan los vuelos regulares de los aviones de ruedas: Guaraní (G2), Fokker F27 y F28 con dos frecuencias semanales los días lunes y miércoles. Los aviones de LADE transportaron pasajeros y cargas entre las islas y el continente hasta inicios del mes de abril de 1982. ►

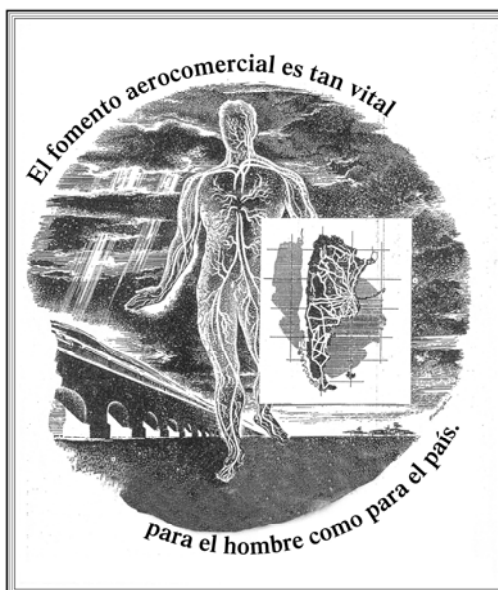


Gregores, Río Turbio, entre otras.

LADE nació con el signo de alentar y cubrir la necesidad de intervenciones de zonas despobladas y alejadas de los centros industrializados. Sigue presente en la patagonia circulando los sectores de rutas no rentables para otras empresas aerocomerciales que cumplen servicios hacia los centros nodales de tráfico patagónico.

Si el tiempo es quien determina la trascendencia de una organización, Líneas Aéreas del

Estado es el organismo-a pesar de los sinsabores provocados durante década de 1990-que representa un claro y aleccionador ejemplo de trabajo silencioso y efectivo. Sinónimo de transporte aéreo patagónico cuya misión es la de impulsar a través del fomento aerocomercial la apertura de nuevas rutas aéreas.



### Declinación de la actividad

El período de mayor contracción en las actividades de LADE comienza a fines de 1988 cuando se decide la transferencia de las Terminales de Carga concretada en julio de 1989. A pesar de haber perdido más del 70% de sus ingresos, Líneas Aéreas del Estado mantuvo en actividad la mayor parte de su estructura. Este ajuste se profundiza durante la década de 1990 cuando el Gobierno Nacional de esa época le quita la complementación económica que le permitía desplegar la actividad de fomento aerocomercial. Según versiones de la prensa de la época, el Ministerio de Economía, enfrentado con el Ministerio de defensa impulsa el fomento aerocomercial a través del sector privado ayudando a crear cinco nuevas líneas provinciales. Estas solo tuvieron actividad durante cinco años, luego de los cuáles dejaron de operar.

### Relanzamiento de LADE

A partir del 25 de mayo del 2003 comenzaron a soplar vientos de cambio para LADE. El actual gobierno nacional impulsó la actividad de fomento aerocomercial desarrollada por LADE desde hace 66 años. A partir del año 2004 se genera una inyección presupuestaria de \$13 millones. Este presupuesto es duplicado en los años: 2005/2006. Se agrega al presupuesto de \$26 millones del año 2006, una asignación de \$54 millones para comprar cinco nuevos equipos de transporte de pasajeros. Asimismo, el compromiso de las Provincias de Santa Cruz y Chubut, de donar a la Fuerza Aérea dos avión de transporte, que serán volados por LADE a esas provincias. De esta forma, el Gobierno Nacional toma la decisión política de reafirmar la presencia de LADE en la patagonia y en un futuro próximo, en todo el país. ►

Por el trabajo desarrollado, LADE, ya entró en la historia patagónica de la misma forma como penetró la epopeya de la Aeroposta Argentina. Aquella, en donde los pioneros por primera vez llegaron por las rutas del cielo al sur de la Argentina en aviones de papel o madera que se paralizaban cuando tenían el viento en contra domando los vientos como potros embravecidos. ►