



Aerolíneas y aeronaves en los cielos australes (2)

Hace dos domingos veníamos hablando de aviones y viajes fuera de nuestra región y nuestro relato se interrumpió por la muerte del escritor Mario Vargas Llosa, a quien dedicamos unas líneas la semana recién pasada; retomemos (literalmente) el rumbo y bienvenidos a bordo.

El transporte aéreo en una zona alejada como la nuestra, nos abre la puerta a muchas cosas: vacaciones, estudios, deporte, embajadas artísticas, atención médica o las noticias, aunque sea con los diarios del norte que llegaban con un día de retraso, al igual que el "tape" con el noticiero de la televisión (el mismo medio y formato ocupaban los corresponsales locales para enviar sus reportes).

Este medio era en sí atractivo, en especial para los niños, al punto que

uno de los paseos más recordados en nuestra infancia cuando íbamos "norte" era la calle Agustinas en la ciudad de Santiago. Allí se concentraban las agencias aéreas y nos fascinábamos con las maquetas de los aviones confeccionadas en madera lacada que se exhibían en sus vitrinas. Desfilaban ante nuestros ojos los modelos de Ecuatoriana de Aviación, British Airways, Aeroméxico, Aeroperú, Avianca, KLM, Panagra, Pan Am, Lufthansa, SAS, Swissair, TWA, Lloyd Aéreo Boliviano, Aeroflot, Eastern, Aerolíneas Argentinas, American Airlines, Air France, Alitalia, Iberia y tantas otras.

Pero acá nosotros estábamos ligados a nuestra línea aérea. En la década de 1960 ya operaba regularmente en la zona LAN Chile, con vuelos al norte del país y en la provincia (a Cerro Sombrero y



Porvenir, por ejemplo). Lan-antecesora de Latam- era Línea Aérea Nacional Chile, inicialmente estatal, luego mixta y finalmente privatizada en 1989. En los años setenta, llegaría Ladeco (Líneas Aéreas del Cobre) posteriormente adquirida en 1995 por Lan Airlines.

En lo relativo a vuelos al norte del país, fueron muchas las aeronaves utilizadas, nosotros debutamos en los años sesenta en el glorioso cuádrimotor a hélice Douglas DC 6B, eran 6 horas para llegar a Santiago, o casi una hora a Río Gallegos (en ese tiempo había vuelos regulares de Aerolíneas Argentinas y Aerolíneas Austral hacia la vecina localidad trasandina).

Luego abordaríamos el Caravelle de Lan Chile, el primer avión a reacción usado en la aeronavegación comercial en Chile; toda una revolución en cuanto a diseño y rapidez; La empresa adquirió tres unidades directamente a la fábrica francesa a partir de 1964. Recordamos también el Avro "Caletero", un bimotor turbohélice que hacía escala en cuanto aeropuerto aparecía en el mapa.

Despuntando la década de 1970 se inicia el reinado del Boeing con sus modelos 707, 727, 737, 757 y 767 (este último de fuselaje ancho). En los ochenta llegaría el BAE, avión de cuatro motores (turbinas) especialmente diseñado para

pistas de corto alcance. En el último decenio debutan los Airbus en los cielos australes, con sus versiones 318, 319, 320 y 321.

Fueron muchas las líneas aéreas de pasajeros que llegaron a la zona, a las ya mencionadas Lan y Ladeco, citemos entre otras: SABA, SEPA, Aero Continente, National, Avant, Alta, Aerolíneas del Sur, Air Comet, Sky, Jetsmart o la magallánica DAP.

De las líneas citadas un caso curioso fue el de Aero Continente y su bullado final asociado al narcotráfico.

El caso emblemático corrió por cuenta de Aerovías Dap, empresa de capitales regionales que, en los años noventa con la incorporación de dos Boeing 727 entran al mercado de los vuelos regulares a Santiago. Las prácticas de competencia desleal de las compañías nacionales de ese entonces, terminaron por sacar del mercado a Dap, que restringió sus operaciones al plano local y luego al rubro de los vuelos chárter.

Ha sido este un breve resumen que extraemos de nuestra memoria, en relación al fascinante mundo de la aviación comercial en nuestra región y, que en el siglo que corre, avanza en tecnología, servicios y modernidad; hecho que celebramos, aun cuando para nosotros no hay como el DC 6B.