

Data: diciembre 7, 2016 | 8:16

[Apertura/Desde el Destierro/Flash](#)

TRÁFICO DE INFLUENCIAS PARA FAVORECER A LAS MAFIAS | LA TRAGEDIA DEL CHAPECOENSE SE GESTÓ HACE DOS AÑOS CUANDO EL MINISTRO DE LA PRESIDENCIA DE BOLIVIA FACILITÓ ILEGALMENTE LA CREACIÓN DE UNA “FILIAL” DE LAMIA EN EL PAÍS PARA SALVAR DE LA QUIEBRA AL ESTAFADOR VENEZOLANO RICARDO ALBACETE, UNA VEZ QUE SU FINANCIADOR CHINO, EL MAFIOSO SAM PA, FUE ENCARCELADO. EL AVIÓN TRÁGICO NO TENÍA CAPACIDAD REAL PARA REALIZAR VUELOS INTERNACIONALES. EL PILOTO PANDINO MIGUEL QUIROGA NUNCA FUE DUEÑO DE ESA NAVE...

QUINTANA, EL PADRINO DE LAMIA



El prepotente Ministro de la Presidencia de Bolivia influyó personalmente para que la Dirección de Aeronáutica Civil cambie su inicial decisión de no autorizar a Lamia vuelos internacionales. | Foto ABI

El 10 de noviembre de 2014, el entonces Director General de Aeronáutica Civil (DGAC), Luis Coimbra, advirtió que la venezolana Lamia, al igual que la boliviana EcoJet, sólo podría operar dentro del territorio nacional como “taxi aéreo”. Albacete reclamó a Quintana por esa restricción y el Ministro de la Presidencia presionó logrando la renuncia del honesto militar. Quintana puso en el espacio aéreo internacional una ruleta rusa voladora. A cambio, el estafador venezolano “aportó” un significativo monto para financiar las “estrategias” de un adicto al poder que no quiere irse cuando termine el mandato constitucional de Evo...

[LEIA ESTE INFORME EM PORTUGÊS](#)



Miguel Quiroga Murakami junto al general Gustavo Vargas Gamboa y el coronel Marco Rocha Venegas, quienes lo coptaron para pilotear en Lamia. Ellos gerentes y él "socio". | Foto archivo Sol de Pando

"Yo no hubiera volado directo desde Viru Viru a Medellín" fue la declaración lapidaria efectuada a muy pocas horas del desastre por el coronel de la Fuerza Aérea de Bolivia (FAB) Marco Antonio Rocha Venegas, socio del capitán Miguel Quiroga Murakami en la aerolínea Lamia, de la cual, además, Rocha es Gerente de Operaciones. "Nunca volamos al límite de combustible, velamos por la seguridad de los pasajeros" mintió el militar a una radio de Argentina el 29 de noviembre, e insinuó con poco disimulo que el piloto civil era el responsable del horroroso suceso, desatando con esa revelación una inmediata ola mundial de repudio contra el piloto pandino. Así, a la muerte física de Quiroga Murakami se agregaba una desalmada muerte civil, sin más pérdida de tiempo.

Simultáneamente, el mismo 29 de noviembre, para rematar, el general de División Aérea Gustavo Vargas Gamboa, Gerente Ejecutivo y representante oficial de Lamia-Bolivia, declaró a un medio escrito de La Paz que Miguel Quiroga no había cumplido el protocolo de reabastecerse haciendo una escala intermedia antes de llegar a Medellín. En nota publicada el 30 de noviembre por Página Siete, Vargas Gamboa reveló que el piloto tenía opciones de hacer escala técnica de reabastecimiento en Cobija o Bogotá. "Tenemos que investigar el porqué tomó la determinación de irse en forma directa a Medellín", remarcó Vargas.

"[La aerolínea Lamia le echó la culpa al piloto por la tragedia de Chapecoense](#)"(Vargas Gamboa), o "[Director de Lamia cuestionó accionar de piloto del avión del Chapecoense](#)"(Rocha Venegas), son tenores comunes en los titulares de la prensa nacional e internacional que ambos jefes castrenses provocaron premeditadamente con su despiado ataque a un hombre muerto. No sólo buscan "lavarse las manos". Están cumpliendo órdenes superiores que bajan desde el Ministerio de la Presidencia para enterrar el caso junto al ataúd de Miguel Quiroga Murakami.

Con esa maniobra de manipulación informativa, típica de una "operación psicológica" que aprendieron los militares bolivianos en la Escuela de las Américas del Comando Sur, el chivo expiatorio estaba servido en bandeja de plata. Todos apuntan a Quiroga Murakami y él no ya puede defenderse. Asunto resuelto, caso cerrado.



Gonzalo Vargas y Marco Rocha, militares vinculados a Quintana y socios de Albacete, usaron al piloto Miguel Quiroga para lanzar el despegue empresarial de Lamia en Bolivia; ahora lo acusan de ser único responsable de la atroz tragedia. | *Foto archivo Sol de Pando*

Sin embargo, la familia del piloto pandino escarnecido comienza a hablar. Dicen que Miguel Quiroga no era quien tomaba decisiones técnicas ni administrativas en la trucha aerolínea. No tenía ningún cargo gerencial, a diferencia de Rocha y Vargas que son gerentes, y entre ambos ya habrían gerenciado varios vuelos anteriores con el combustible al límite, lo cual también debería investigarse con los rigores periciales del caso.

No era la primera vez que se forzaba a limite extremo la limitada autonomía de vuelo de esa nave, arriesgando vidas humanas ajenas y las suyas propias. De hecho la familia de los militares Vargas Gamboa y Rocha Venegas perdió uno de sus integrantes, el capitán Rommel David Vacafloras Terrazas —cuñado del general Vargas y del coronel Rocha— que iba como copiloto del capitán Miguel Quiroga en ese viaje fatídico. Rommel David era a la vez tío de otro integrante de la tripulación de Lamia, el capitán Marco Rocha Vacafloras.

Se sabe asimismo que el general Vargas Gamboa, líder de este equipo, es padre del director del Registro de Aeronáutica Civil, Gustavo Steven Vargas Villegas. Fue en este entorno familiar ligado al Ministerio de la Presidencia de donde salieron las influencias decisivas para que el Jet Avro RJ-85 de Lamia despegara de Santa Cruz con una carga de combustible demasiado “exacta” sobre la ruta a Medellín, sin ningún margen de previsión, forzando el itinerario y violando las normas internacionales de aeronavegación.

Y eso no es todo. El general Gustavo Vargas que piloteaba el avión oficial del presidente Hugo Banzer Suárez en los tiempos del neoliberalismo, fines de los años 90, fue ratificado en esa función como piloto de la nave presidencial de Evo Morales, gracias a las influencias de otro de sus camaradas de armas, el ex mayor del Ejército Juan Ramón Quintana Taborga, actual Ministro de la Presidencia de Bolivia. (Quintana es el encargado de la seguridad personal del presidente Morales, quien —cometiendo su peor error estratégico que le está costando ser un prisionero en el Palacio Quemado— confió en este ex militar la organización de un aparato paralelo y clandestino de Inteligencia, gracias a lo cual Quintana controla todos los mecanismos de Seguridad del Estado, por encima del propio Ministerio de Gobierno).

¿CÓMO Y POR QUÉ LLEGÓ LAMIA A BOLIVIA?



Ricardo Albacete, el fundador de Lamia, propietario del avión RJ que se estrelló el 28 de noviembre. Alquilaba su nave a otra "Lamia" creada ilegalmente en Bolivia, después de que su negocio fracasara en Venezuela. Radica hoy en España. | *Foto archivo Sol de Pando*

Esta compañía cuya sigla es inconfundiblemente venezolana, del Estado de Mérida, y no representa en absoluto a Bolivia ("Línea Aérea Mérida Internacional de Aeronavegación"), se convirtió de la noche a la mañana en una empresa boliviana, prácticamente "trucha", mediante una componenda de Quintana con sus camaradas de la FAB —es decir el grupo del general Gustavo Vargas Gamboa— para favorecer a los dueños reales y originales de Lamia: el conocido estafador venezolano-español Ricardo Alberto Albacete Vidal y el narcotraficante chino Sam Pa, cuyo nombre real es Xu Jinghua.

Lamia fue creada el año 2009 con dinero proveniente del narcotráfico que Sam Pa entregó al venezolano, su testaferro, para comprar inicialmente tres naves, una de las cuales es la que se estrelló en Colombia. El proyecto original fue constituir una gran aerolínea bandera del Estado de Mérida con una flota de 15 naves para que recién pueda adquirir categoría de línea internacional, y con tal perspectiva el gobierno de Hugo Chávez la respaldó abiertamente; aunque el Estado Bolivariano sólo le había otorgado licencia para vuelos domésticos integrando al Estado de Mérida con el resto del territorio venezolano. (Es decir que la Lamia "original" no tenía licencia para operar internacionalmente ni siquiera en su país de origen).

El año 2014 Xu Jinghua, alias Sam Pa, fue denunciado por la Justicia Federal de Estados Unidos como un mafioso de alto peligro por sus nexos con organizaciones de narcotráfico y terrorismo, y en octubre del 2015 el gobierno de China lo encarceló cumpliendo una resolución del Comité Anticorrupción del Partido Comunista Chino. Entonces ya no había la plata para comprar los 15 aviones prometidos por Albacete al Gobierno de Venezuela. Y para colmo las tres naves inglesas con que Lamia había iniciado operaciones el año 2010 resultaron inservibles. Con su socio en la cárcel, Albacete no tenía dinero ni para reparar esas pequeñas naves que solo podían volar como taxis aéreos en rutas cortas.

El éxito y el futuro de Lamia dependían indisolublemente del mafioso chino, de quien Albacete era simplemente uno de sus testaferros.



Este es Sam Pa, alias de Xu Jingua, vinculado al narcotráfico, con cuyo dinero se compraron los tres aviones de Lamia que ahora están en Bolivia. | Foto archivo Sol de Pando

Hace 20 años Xu Jingua (o Sam Pa) era un funcionario gubernamental con rango diplomático en la República Popular de China, que tenía la misión —al mando de la estatal “China Investment Fund” (CIF)— de abrir mercados y proyectos de envergadura para posibilitar la expansión de empresas estatales chinas en países de occidente, especialmente Europa y América Latina, además de África.

Sam Pa aprovechó esa misión oficial para beneficio personal. Tomó control directo de varias de aquellas empresas estatales, a muchas de ellas las condujo a la quiebra para transformarlas en empresas mixtas de las que él mismo resultaba su principal accionista, y entonces se erigió en un poderoso magnate, asociado a otro turbio multimillonario, el húngaro George Soros, conocido manipulador bursátil. Ambos, Sam Pa y George Soros, tienen a su merced bolsas de valores como la de Vancouver, en Canadá.

Muchas de las empresas creadas por Sam Pa realizan obras civiles de gran envergadura como la construcción de hidroeléctricas, carreteras, infraestructura minera y petrolera, estructuras portuarias y ferrocarrileras en países como Argentina, Ecuador, Bolivia, Brasil, Venezuela y Nicaragua de Latinoamérica, así como en Zimbawe, Angola, Camerún y Senegal de África, y Guinea, Tanzania y Madagascar de la Oceanía.

Especialistas del ámbito financiero estiman que es dueño de al menos 200 compañías diseminadas en todo el mundo, muchas de ellas *off shores* asentadas en los paraísos fiscales de Panamá, Bahamas e Islas Caimán. Tiene bajo su mando un ejército de testaferros, entre ellos Ricardo Albacete.

En Latinoamérica, la más conocida compañía ligada a los capitales de Sam Pa es, entre otras similares, Sinohydro Corporation, la misma que opera en África con el nombre de Sino Zimbaye, país donde también incursionó en la explotación de diamantes y tráfico de armas, sacándole partida a la guerra africana. Por ello, Estados Unidos lo acusa de terrorismo.

En España es conocido como el “Onassis chino”. Allí estableció un conglomerado naviero encabezado por China Sonangol International Holding Ltd., estrechamente colaborado por Ricardo Albacete, a quien Sam Pa ayudó financieramente con la creación de Lamia el 2009.

Resultó evidente que el dueño y fundador de Lamia era un vulgar testaferro de este mafioso asiático. En una entrevista que se difundió el año 2011, Albacete —sin imaginar que Xu Jinghua, alias Sam Pa, sería encarcelado cuatro años después— se jactó de tener como socio financiero en su aerolínea al sospechoso

magnate chino. *“Es una empresa de todos los ciudadanos de Mérida. Mi familia y yo tenemos el capital inicial, con ayuda de inversiones chinas. Se trata de un inversor chino con mucho dinero. Ya hice negocios en China. Él nos apoya un poco con esta operación. Se llama Sam Pa y también invierte en Angola”,* reveló el estafador venezolano-español.

Pero en el 2015, con su mentor chino tras las rejas, Albacete quedó desprovisto de los capitales sucios que necesitaba para desarrollar su ambicioso proyecto en Mérida. Además, según nos informa un periodista y militante chavista desde Caracas, quien prefiere el anonimato, Ricardo Albacete enfrenta varios juicios por estafas en Venezuela, incluso por parte del Gobierno de Nicolás Maduro, razón por la cual, siendo gallego de nacimiento, actualmente vive en España huyendo de sus acreedores.

Antes de fugar a España, Albacete convenció al Ministro de la Presidencia de Bolivia, Juan Ramón Quintana, “transformar” su compañía creada en el Estado de Mérida —condenada irremediamente a la quiebra tras la debacle del chino Sam Pa— en una aereolínea “boliviana”.

UN SUPER MINISTRO QUE SE APODERÓ DEL “PROCESO DE CAMBIO”



El poder casi absoluto que Evo Morales delegó en su Ministro de la Presidencia le dió a Quintana un control político y administrativo que va más allá del área de Inteligencia y Seguridad. Este ex mayor del Ejército es prácticamente dueño de todo el gabinete en el Poder Ejecutivo, además del Ministerio Público (Fiscalía General del Estado) y los aparatos armados (FF.AA. y Policía). Todos los ministros de Evo Morales —con excepción aparente de los ministros de Gobierno Carlos Romero Bonifaz y de Obras Públicas Milton Claros Hinojosa— le deben el cargo a Quintana.

El ejemplo más visible de esta dependencia ministerial del quintanismo es el Ministerio de Comunicación, el favorito de Quintana. Las dos últimas ministras de esta cartera, Amanda Dávila y Marianela Paco, totalmente sometidas, no tomarían ninguna decisión sin consultar previamente con Quintana, a quien le dicen “jefe”. Por ejemplo, es Quintana, y no la Ministra de Comunicación, quien decide cuáles medios periodísticos pueden o no recibir publicidad del Estado.

Otra cartera ministerial sobre la cual Quintana ejerce un absoluto e irreductible control, es el Ministerio de Defensa, desde donde el Ministro de la Presidencia ha desarrollado intensos vínculos clientelares y

prebendales con el ámbito militar del cual él proviene. Es Quintana, por encima del Presidente del Estado, quien determina cada año la Orden General de Destinos violando incluso la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, lo cual ha puesto a las FF.AA. del país bajo sus pies. El ministro Juan Ramón Quintana es el único civil que detenta un activo y peligroso mando de tropa en Bolivia.

Empezando por ministros y viceministros, el personal jerárquico, técnico y operativo en los demás ministerios estratégicos —como los de Energía e Hidrocarburos, de Minería, de Planeamiento y de Economía— fue designado por "recomendación" y aval personal de Juan Ramón Quintana, atendido a su estrecha y privilegiada relación con el Presidente. Su influencia subterránea no se limita a la designación de cargos, abarca sobre todo la imposición de millonarios proyectos y contratos en su gran parte lesivos a los intereses del Estado y de los cuales el presidente Evo Morales no siempre toma conocimiento.

Esta sobredosis de poder que enloqueció a Quintana le llevó a erigirse en el principal estratega electoral y de proselitismo cotidiano que apunta a eternizar este perverso esquema político —el quintanismo—, mediante re-elecciones ad infinitum, utilizando la imagen y figura popular de Evo Morales como su caballo de troya para ganar votos.

Como máximo jefe de campaña en cada proceso electoral, Quintana recauda dinero extorsionando a empresarios nacionales que se han visto obligados a someterse a sus designios o de lo contrario caer en la ruina sufriendo represalias legales e impositivas; y en ese mismo afán extorsivo con fines electorales Quintana no vacila en vincularse con organizaciones mafiosas y tradicionales sectores corruptos de la política boliviana, de ultra derecha, que ahora son fervientes militantes del partido gobernante y que, a pesar de su habitual racismo, se declaran más "evistas" que el mismo Presidente indígena siguiendo el discurso adulador e hipócrita de Quintana. En los negocios turbios como en la política perversa, todo vale.

En ese contexto, fue el ministro Juan Ramón Quintana el responsable directo dentro el Gobierno para la llegada irregular de la empresa venezolana Lamia a Bolivia.

LOS DESBARAJUSTES DE QUINTANA EN LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

A fines del año 2014, concretamente en noviembre, dos años antes de la tragedia del Chapecoense, en Bolivia el ministro de la Presidencia Juan Ramón Quintana recibió en su despacho la visita del empresario venezolano Carlos Gill, dueño de varias empresas de transporte y comunicación que operan en el país. El nuevo "zar" del sistema privado de ferrocarriles bolivianos fue el encargado de tender el puente entre el poderoso Ministro y Ricardo Albacete Vidal. En esa reunión donde estuvieron Gill, Albacete y Quintana, se acordó salvar a Lamia creando una "filial" en Bolivia que en los hechos sería una empresa fantasma.

Según una fuente del Ministerio de la Presidencia que tomó contacto con Sol de Pando, durante aquella reunión con Gill y Albacete, Quintana propuso la "brillante idea" de ayudar al venezolano con una osadísima fórmula dolosa: se crearía una empresa nominal en Bolivia, es decir "trucha", sólo en papeles, manteniendo el nombre de Lamia, la misma que alquilaría los aviones de Albacete para realizar vuelos internacionales como única manera de garantizar un creciente flujo de caja. De tal modo, Lamia-Bolivia es sólo un NIT (registro tributario) y nada más que una sigla inscrita en Fundempresa. No tiene un sólo avión en activos. El Ministro boliviano había asegurado que tenía "su gente" para colaborar en ese turbio emprendimiento. (Cuando se refiere a "su gente", el Ministro de la Presidencia habla de personas, algunas de ellas buenas gentes, que caen en sus redes debiéndole favores, juntos se enriquecerán ilícitamente; pero si son descubiertos Quintana mismo los encarcelará en un ritual de sacrificio humano necesario para alimentar su impunidad).



Luis Coimbra, el director de la DGAC que fue apartado del cargo por negarse a autorizar a Lamia realizar vuelos internacionales. Decía que Lamia sólo podía operar como taxi aéreo cubriendo rutas internas. | Foto archivo Sol de Pando

El 10 de noviembre del 2014, el entonces Director General de Aeronáutica Civil (DGAC), general José Luis Coimbra Busch, anunció oficialmente que Lamia había iniciado el trámite para obtener el Certificado de Operación Aérea; pero, contradiciendo a Quintana, se lo admitiría sólo como “pequeño operador” en Bolivia. El ejecutivo de la DGAC precisó que dicha empresa venezolana, al igual que la boliviana EcoJet, sólo podría operar dentro del territorio nacional como “taxi aéreo”, de acuerdo al modelo y capacidad de las naves que Lamia comunicó tener en su flota de tres naves charter. Eran del tipo RJ, Regional Jet, que han sido diseñados solo para vuelos domésticos.

“Hay solicitudes pero recién están en proceso de certificación, tenemos una extranjera y una nacional. La extranjera es una venezolana, Lamia. Son pequeños operadores, como taxis aéreos”, declaró Luis Coimbra a la agencia estatal de noticias ABI. Según remarcaba el entonces Director de la DGAC, si se aprobaban los trámites de Lamia y EcoJet, *“las dos nuevas aerolíneas tendrían que operar a pequeña escala y no en el transporte comercial masivo de pasajeros, mucho menos en vuelos internacionales”*. Era lo que legalmente correspondía.

Sin embargo, Albacete le reclamó a Quintana por esa restricción que anunció Luis Coimbra y el Ministro de la Presidencia presionó a plan de telefonazos (es su estilo) logrando la renuncia del honesto servidor público, a quien el Ministro le exigía además acelerar la aprobación para la venezolana Lamia y postergar indefinidamente la solicitud de la boliviana EcoJet, la cual según Quintana era una empresa “formada por derechistas y pro-imperialistas” (en ese momento uno de los principales accionistas de EcoJet era el capitán Miguel Quiroga Murakami, yerno del senador Roger Pinto, exilado en el Brasil desde el 2013).

Finalmente Luis Coimbra renunció a la DGAC en julio del 2015 y Quintana, entrando en roces con su colega de Obras Públicas Milton Claros (el Ministro responsable del área), impuso en el cargo al general de Virgilio Pereira Quiroga, quien será el encargado de hacer cumplir lo acordado entre el estafador venezolano y el Ministro de la Presidencia de Bolivia.



El 7 de julio del 2015, el ministro de Obras Públicas Milton Claros posesionó a regañadientes al general Virgilio Pereira, "recomendado" por Quintana para substituir al general Luis Coimbra en la DGAC. | Foto archivo ABI

El ministro Claros posesionó a regañadientes al "recomendado" por Quintana el 7 de julio del 2015. Pocas semanas después, el 31 de julio, el nuevo director de la DGAC emite la Certificación Nro. 050-AOC-119-01-002 que autoriza a Lamia, con carácter de tiempo indefinido, "realizar servicios aéreos no regulares, doméstico e internacional de transporte de pasajeros, carga y correo, según se define en las especificaciones relativas a las Operaciones (OPSPECS) que se adjuntan, de conformidad con su Manual de Operaciones, la Ley Nro. 2902 y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), Partes 121/119".

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS		
 DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL Autoridad Aeronáutica Civil de Bolivia 		
AOC N°: DGAC-DSO-AOC-119-01-002	LAMIA CORPORATION S.R.L. Base de Operaciones Aeropuerto "El Trompillo" Calle Los Socoris N° 2454, Av. Paraguay, entre 2do. y 3er. anillo. Santa Cruz – Bolivia Teléfono/Fax: (591)-3-356-0020 E-mail: dicos@lamiaaeros.com	La información donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional: Manual de Operaciones, Capítulo 2, Parte A, Inciso 2.2.
VIGENCIA: INDEFINIDA	Este documento certifica que la empresa "LAMIA CORPORATION" S.R.L., está autorizada a realizar SERVICIOS AÉREOS NO-REGULARES, DOMESTICO E INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, CARGA Y CORREO según se define en las Especificaciones relativas a las Operaciones (OPSPECS) que se adjuntan, de conformidad con su Manual de Operaciones, La Ley N° 2902 y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB Partes 121/119. This certificate certifies that "LAMIA CORPORATION" S.R.L. is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications (OPSPECS), in accordance with the operations manual, Bolivian Law N° 2902 and BOLIVIAN AERONAUTICAL REGULATIONS RAB Parts 121/119.	
Fecha de expedición: 31-JULIO-2015 Date of issue:	Nombre y firma: Named and signature:  Cargo: Title: Gen. Virgilio Pereira Quintana DIRECTOR EJECUTIVO (s.) Dirección General de Aeronáutica Civil	

La Licencia de Operaciones emitida el 13 de julio del 2015, con carácter de tiempo indefinido, una semana después de la posesión del general Virgilio Pereira. | Foto archivo Sol de Pando

Esta licencia para matar lleva la firma del general de Brigada Aérea Virgilio Edgar Pereira Quiroga.

La única nave que Lamia-Bolivia logró habilitar —de las tres que está obligada a alquilar del estafador Albacete— podrá salir de los cielos bolivianos y efectuar vuelos internacionales solamente estirando al máximo su autonomía de vuelo y cargando a *full* su combustible, con el riesgo latente e inminente de que la gasolina se les agote en medio vuelo ante cualquier imprevisto, o explote en el aire por sobrecarga en los tanques, dependiendo del azar.

De esa manera, el ministro Juan Ramón Quintana puso en el aire una ruleta rusa voladora.

Para cerrar el círculo, siguiendo las órdenes del Ministro mentor, Virgilio Pereira también designó como Director de Registro Aeronáutico Nacional a Gustavo Steven Vargas Villegas, hijo del general Gustavo Vargas Gamboa, el representante oficial de Lamia en Bolivia, o sea el contacto directo con el “alquilador” Ricardo Albacete Vidal. (Pocos meses después, el Ministerio de Transparencia denunció al general Virgilio Pereira por uso indebido de bienes del Estado: utilizaba vehículos y choferes de la DGAC para el transporte de su familia en asuntos domésticos).



Tito Gandarillas, otra “ficha” de Quintana en el poder militar de Bolivia. Asumió la Dirección de Aasana en diciembre del 2015 para avalar la ilegal instalación de Lamia en nuestro país. | Foto ABI

El siguiente paso de Quintana era reforzar su control en Aasana, es decir la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea, entidad que también participa en la calificación de naves para la otorgación de licencias de operación aeroportuaria. Entonces impone en el cargo al general Tito Roger Gandarillas Salazar, otro jefe castrense del entorno íntimo de Quintana, posesionado en el cargo el 16 de diciembre del 2015.

Recordemos que siendo Comandante de la FAB en septiembre del 2012, el general Tito Gandarillas ordenó (sobrepasando la autoridad de la entonces Ministra de Defensa) el desplazamiento de un avión de guerra carguero (el Hércules) a la zona de Chaparina para secuestrar (“evacuar” dijo el militar) a los cientos de dirigentes indígenas que encabezaban una multitudinaria marcha en defensa del Territorio Indígena del Parque Nacional Isiboro Sécore (Tipnis), en la Amazonia boliviana, ante la amenaza de un proyecto carretero promovido por el mismo Quintana para favorecer a la empresa constructora OAS del Brasil. Después de esa acción represiva, Gandarillas ascendió al cargo máximo de Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de Bolivia, premiado por Quintana ya aquella vez.

Fue así cómo el principal jefe de campaña del Referéndum Constitucional —celebrado el 21 de febrero de este reciente año—, Juan Ramón Quintana, aceleró y forzó todos los trámites necesarios para la consolidación de la “transferencia” de Lamia a Bolivia antes del plebiscito, a fin de cobrar un cuantioso soborno que Ricardo Albacete había ofrecido como “contribución” para esa campaña electoral ya en curso. Faltaba solamente el visto bueno de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), ente regulador que también cayó en sus manos.



El pasado 17 de noviembre Evo Morales viajó en el peligroso avión de Lamia haciendo un vuelo promocional que auspició el Ministro de la Presidencia. Así manipula Quintana al Presidente. | Foto internet

Finalmente, el 13 de enero del 2016, exactamente un mes antes del Referéndum, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), amparándose en un “informe legal” de su departamento jurídico, autorizó en favor de Lamia prestar “servicios de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo a nivel nacional e internacional como operador no regular hasta el 30 de julio de 2020”. Esta resolución ilegal lleva la firma del entonces Director Ejecutivo de la ATT, César Carlos Borth Urquiza, quien ejerció el cargo entre junio del 2015 y agosto del 2016.

En síntesis, quienes tienen que responder por haberse otorgado a Lamia una licencia para matar, facilitándole en nombre del Estado Plurinacional de Bolivia —de manera totalmente ilícita e irresponsable— una autorización indefinida para realizar vuelos internacionales cuando las normas y la lógica indicaban que esos aviones sólo podrían realizar vuelos locales con categoría de taxi aéreo, son, además del ministro de la Presidencia Juan Ramón Quintana Taborga, el ex director de la DGAC general de Brigada Aérea Virgilio Edgar Pereira Quiroga, el ex director de Registro Aeronáutico Nacional Gustavo Steven Vargas Villegas, el ex director de Aasana general de Brigada Aérea Tito Roger Gandarillas Salazar y el ex Director de la ATT, César Carlos Borth Urquiza.

Asimismo, el general de Brigada Aérea Gustavo Vargas Gamboa y el coronel de la FAB Marco Antonio Rocha Venegas deben explicarle al país sobre el trato al que arribaron con el estafador venezolano-español Alberto Ricardo Albacete Vidal para oficiar como representantes y gerentes de Lamia en Bolivia.

Y, obviamente, Ricardo Albacete tendría que ser extraditado para que nos explique por qué diablos se lo ocurrió traer su basura aérea a Bolivia y cuánto le pagó a Juan Ramón Quintana para cometer el criminal negocio.



Dentro la misma nave que se precipitó en el vuelo del Chapecoense. Quintana ordenó al Gobernador del Beni contratar a Lamia para vincular públicamente a esa empresa con el Gobierno de Evo Morales en el afán de legitimar su criminal negociado. | Foto internet

Después de producirse la estremecedora tragedia del Chapecoense el pasado 28 de noviembre, Evo Morales declaró, con una sinceridad de la cual no queremos dudar, que desconocía la otorgación de aquella Licencia de Operaciones tan fuera de serie en favor de Lamia. Según ABI, el presidente Morales *“quedó sorprendido cuando se enteró de la autorización que obtuvo Lamia en Bolivia, ya que en otros casos similares, como por ejemplo el de la autorización a la empresa EcoJet, fueron informados el Presidente, el Vicepresidente y el gabinete ministerial”*. No era la primera vez que Quintana tomaba decisiones de esa magnitud al margen del Presidente, abusando la confianza que Evo deposita ciegamente en su Ministro favorito.

El pasado 17 de noviembre Quintana llevó a pasear a Evo en un vuelo de Lamia con fines propagandísticos y para reforzar la imagen corporativa de la nueva aerolínea *“leal al proceso de cambio”*, ordenando al Gobernador del Beni (*“su gente”*) pagar ese costoso vuelo. Y Albacete se frotaba las manos en su escondite de Galicia.

MIGUEL QUIROGA: ¿DE “PALO BLANCO” A “CHIVO EXPIATORIO”?

Resulta en apariencia inexplicable que un miembro connotado de la familia del senador opositor Roger Pinto, exiliado en el Brasil como una secuela de la masacre de Porvenir en Pando (tragedia promovida y ejecutada personalmente por el ministro Quintana el 11 de septiembre del 2008), termine paradójicamente siendo parte del esquema quintanista.

Miguel Quiroga Murakami, cuyo hijo mayor lleva el nombre de su suegro, Roger, murió junto a las otras 70 víctimas letales en el vuelo del Chapecoense con el estigma de haber sido *“piloto y dueño de la nave”*, lo que agravó una condena póstuma a nivel internacional que lo exhibe, sobre todo tras las declaraciones lanzadas desde Bolivia por sus *“socios”* Vargas y Rocha, como el único y directo responsable de la tragedia.

¿Pero cómo fue que el opositor Miguel Quiroga, yerno y correligionario de Roger Pinto, terminó sirviendo a esta empresa *“chavista”* y quintanista como un socio activo? Aún se desconocen detalles relevantes sobre la constitución y el paquete accionario de esta empresa en Bolivia, corresponde al Ministerio de Transparencia esclarecerlo (aunque queda claro que al poseer pequeñas oficinas en Santa Cruz y Cochabamba y un personal reducido de apenas 14 personas, contando al piloto, copiloto y demás tripulación dirigidos administrativamente por el general Gustavo Vargas, su capacidad de gestión operativa es mínima frente a la envergadura del servicio prestado con un avión alquilado para cubrir rutas internacionales).

Sol de Pando entró en contacto con allegados de la familia Quiroga Pinto en Cobija y todos coinciden que el capitán Miguel Quiroga habría sido engañado y estafado por el grupo del general Vargas Gamboa, en especial por el concuñado de éste, el coronel Marco Antonio Rocha Venegas, responsable de confeccionar planes de vuelo e itinerarios.



“El Marco Antonio Rocha inicialmente le propuso fusionar EcoJet con Lamia; pero los demás ejecutivos de EcoJet descartaron esa idea al constatar que Lamia era una empresa venezolana vinculada al chavismo, consideraban que sería una alianza muy conflictiva y arriesgada”.

Obtuvimos un testimonio que merece ser conocido *in extenso* por nuestros lectores:

“El Micky y Marco Antonio Rocha eran muy amigos, se conocieron en el Colegio Militar de Aviación y trabajaron juntos en el TAM mucho tiempo” —dice la fuente. Según esta versión, Miguel Quiroga había participado en la creación de la empresa EcoJet, pero el Gobierno puso trabas a ese proyecto para su despegue definitivo. *“Eso lo tenía muy apenado y frustrado al Micky, porque con EcoJet habían muchas incertidumbres y él necesitaba mantener a su familia, su tercera criatura nació hace pocos meses”*. Fue entonces que el coronel Marco Antonio Rocha, su amigo y colega de muchos años, le hizo la oferta fatídica: que abandone EcoJet y se sume a Lamia.



“El Marco Antonio Rocha le decía al Micky que no sea tonto, que no siga los pasos de su suegro, que piense en sus hijos, además debido a las influencias de alto nivel en el Gobierno por parte de su cuñado Gustavo Vargas, y con el apoyo internacional de ese venezolano Albacete que había ofrecido comprar una flota de tres jets nuevos, el proyecto de Lamia tenía mercado asegurado y el crecimiento de la empresa le pondría al nivel del LAB, de Aerosur o de BoA. Le dijo también que ya tenían amarres con la Comenbol para ser transportadores oficiales de la Copa Sudamericana de Fútbol y eso terminó por convencerle ya que EcoJet no podría tener esas oportunidades...”

“El Marco Antonio Rocha inicialmente le propuso fusionar EcoJet con Lamia; pero los demás ejecutivos de EcoJet descartaron esa idea al constatar que Lamia era una empresa venezolana vinculada al chavismo, consideraban que sería una alianza muy conflictiva y arriesgada”. Pero Rocha insistía y finalmente le propuso a Miguel Quiroga entrar a Lamia como socio, lo que le garantizaría un buen margen de ingresos. “A un principio el Micky vaciló mucho, no dejaba de mostrar sus reparos en trabajar para una compañía vinculada a un régimen, el chavismo, del que no es ni nunca sería partidario. Él estaba aún muy molesto y dolido con la injusta situación de su suegro, tanto así que cuando Roger Pinto se exilió en el Brasil, el Micky abandonó Cobija donde moraba con su esposa y sus hijos para radicar en Epitaciolandia, al otro lado de la frontera, y así estar más cerca a su suegro”, revela la fuente allegada.

Es ahí donde se pone en marcha el consabido método extorsivo de Quintana que podría resumirse de este modo: *“Si te sumas a mí y haces lo que te ordeno, te harás rico y tendrás muchos privilegios, tendrás buen vivir; pero si te opones y te me desmarcas, perecerás y tu familia sufrirá; haré caer sobre tí todo mi escarnio”*. Con ese método el quintanismo se rodeó de lo más granado de la derecha boliviana. Cada vez que sus enemigos políticos se doblegan y terminan trabajando para él, Quintana —patético y patológico— se cree un Mariscal.



Miguel Quiroga Murakami, cadete en el Colegio Militar de Aviación. Siendo un exitoso piloto comercial en el TAM, abandonó la vida castrense con el sueño de tener su propia compañía de aeronavegación civil. | Foto archivo Sol de Pando

“El Marco Antonio Rocha le decía al Micky que no sea tonto, que no siga los pasos de su suegro, que piense en sus hijos, además debido a las influencias de alto nivel en el Gobierno por parte de su conuñado Gustavo Vargas, y con el apoyo internacional de ese venezolano Albacete que había ofrecido comprar una flota de tres jets nuevos, el proyecto de Lamia tenía mercado asegurado y el crecimiento de la empresa le pondría al nivel del LAB, de Aerosur o de BoA. Le dijo también que ya tenían amarres con la Comenbol para ser transportadores oficiales de la Copa Sudamericana de Fútbol y eso terminó por convencerle ya que EcoJet no podría tener esas oportunidades”.

En el entorno familiar de Miguel Quiroga se pone de relieve que él, a pesar de figurar como accionista de la empresa, no tenía ninguna capacidad de decidir. *“El Micky era sólo el piloto, las decisiones administrativas, y financieras estaban en manos del Gustavo Vargas como Director General y del Marco Rocha como Jefe de Operaciones; el Micky no tenía ningún cargo ejecutivo ni gerencial”.*

Según el testimonio, pronto Quiroga descubrió que todo lo ofrecido por sus camaradas de la FAB no era realmente factible. *“Antes del accidente ya hubieron desaveniencias entre el Micky y Gustavo Vargas que imponía demasiadas restricciones tanto en la planificación como en el desarrollo normal de las actividades de la aerolínea. No fue el Micky quien decidió hacer el último vuelo con el combustible demasiado apretado a la distancia y al tempo de vuelo, fue Vargas el que le obligó a correr ese riesgo. Y no era la primera vez. El mismo Marco Antonio Rocha piloteó uno de los viajes dentro el Sudamericano estirando a full el combustible. Tienen que investigar todo eso. La mala suerte del Micky es que esa noche la torre de control no le permitió aterrizar a tiempo y en ese lapso en el que dieron prioridad a otro avión, se le acabó el combustible faltando muy pocos minutos para llegar al aeropuerto de Rio Negro”.*

Pero, en rigor, el letal riesgo en sí mismo nació cuando el Ministro de la Presidencia hizo posible que la estafa llegara de Venezuela a Bolivia violando las leyes nacionales, para proteger los turbios intereses de Albacete y Sam Pa, los dueños reales de Lamia y sus tres aviones de mala muerte.

ACUSACIÓN FORMAL

Yo, Wilson Franz García Mérida, periodista boliviano desterrado en el Brasil desde hace más de seis meses a causa de un supuesto delito de sedición (instigación al alzamiento armado) que jamás cometí, y por lo cual tengo orden fiscal de encarcelamiento en mi país, acuso con toda convicción al Ministro de la Presidencia de Bolivia, Juan Ramón Quintana Taborga —cómplice indiscutible del estafador venezolano Ricardo Albacete y

del mafioso chino Sam Pa, dueños reales de Lamia— de ser el principal responsable de aquella tragedia que estremeció al mundo y enlutó injustamente a nuestro pueblo latinoamericano.

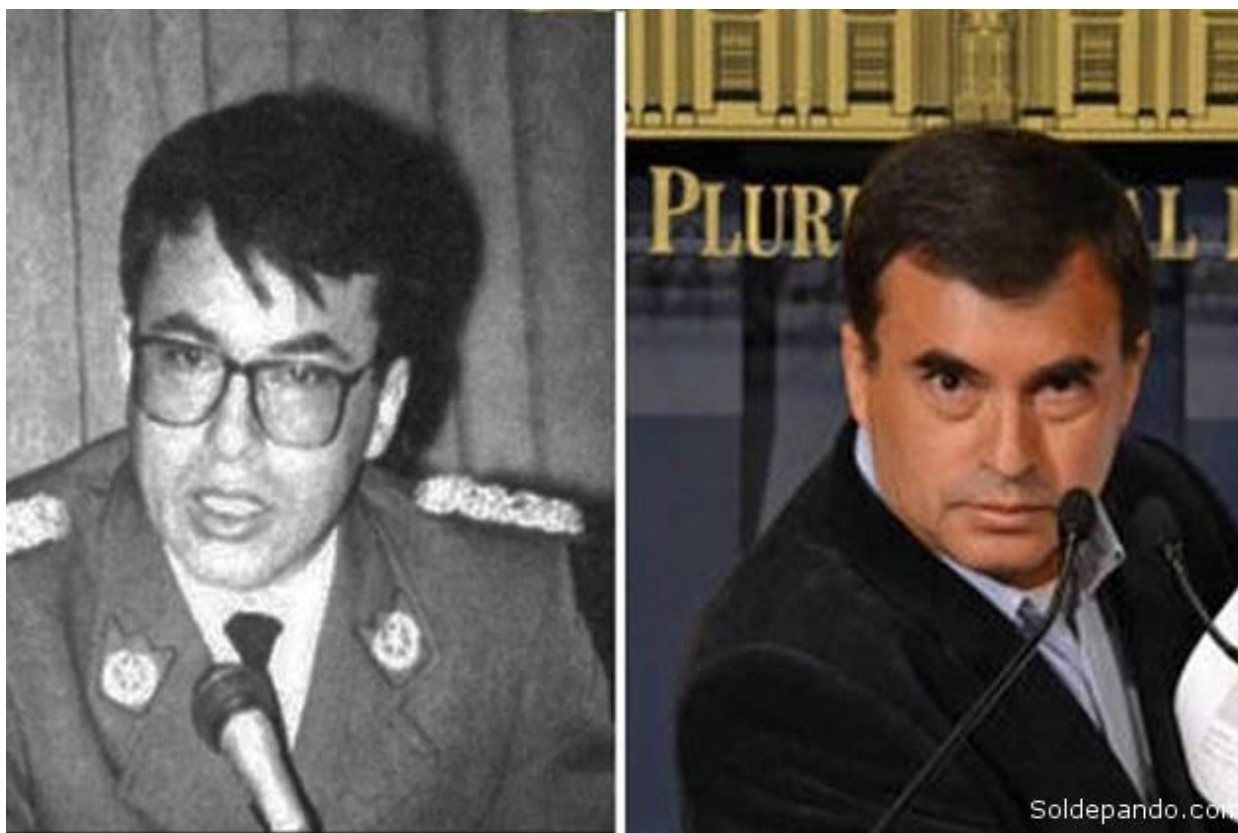
Este hombre es un asesino. El poder lo ha enloquecido.

Pido a los organismos internacionales competentes investiguen a fondo las circunstancias bajo las cuales la empresa venezolana denominada "Línea Aérea Mérida Internacional de Aeronavegación" (Lamia) logró establecer una filial fantasma en Bolivia para alquilar sus inservibles naves.

Pido también que el Ministro de la Presidencia de Bolivia sea convocado a comparecer ante estos organismos internacionales para aclarar o deslindar su grado de participación en los trámites administrativos y procedimientos técnicos que, a causa de sus irracionales y autoritarias decisiones políticas, posibilitaron una irregular actividad aeronáutica en Bolivia que derivó en la descomunal tragedia del 28 de noviembre.

Río Branco, 3 de diciembre, 2016

QUINTANA Y SUS MICROGOLPES DE ESTADO



"JR" Quintana —que sirvió como asesor presidencial en el Gobierno del ex dictador Hugo Banzer Suárez— detenta hoy más poder que el presidente Evo Morales y el vicepresidente García Linera juntos, elegidos constitucionalmente por el voto popular. Cuando fue militar activo, Quintana se especializó siendo alumno de las Escuela de las Américas en tareas de infiltración y contra-información.

Esa pericia militar le ha permitido desarrollar una gradual "guerra de posiciones" al interior del gobierno de Evo Morales mediante una serie de micro-golpes de Estado, induciendo conflictos sociales y manipulando la información (ello explica su obsesión por controlar a la prensa y convertir a los periodistas en sumisos soldaditos bajo su mando) hasta niveles extremos como en la matanza de Porvenir, la represión de Chaparina, los conflictos cocaleros en Apolo, la ruptura con los mineros cooperativistas, motines policiales y militares, etcétera, que terminan debilitando la gestión y la imagen de Evo Morales, pero fortalecen personal

y políticamente al Ministro de la Presidencia, para quien toda solución final "eficaz" pasa por la militarización del conflicto.

Tras cada conflicto que induce a extremos de letal gravedad, Quintana sale más fortalecido. Y si en este proceso de deterioro inducido el país llegara a sufrir una crisis irresoluble de ingobernabilidad y se alejara para siempre la posibilidad de la re-elección, la inminente salida sería un golpe o autogolpe de Estado encabezado por el mismo Quintana. Tal su objetivo final.

No es casual que tras cada conflicto social que estalla en Bolivia, Evo Morales intuye que en el transfondo de esos disturbios hay un golpe de Estado. Por ejemplo durante el último conflicto librado con los cooperativistas mineros, en agosto, el Presidente declaró "*Otra vez, el gobierno nacional derrotó un golpe de Estado. De eso estoy convencido*". Mas de lo que también debería convecerse nuestro principal gobernante es que tales golpes se los propina desde adentro su mimado Ministro de la Presidencia.

====0000====