

Data: diciembre 26, 2016 | 08:15

**AUDIO REVELADOR | “NECESITAMOS AVIONES”, EXCLAMÓ EL CAPITÁN MIGUEL QUIROGA MURAKAMI EN CONVERSACIÓN CON UN POSIBLE NUEVO SOCIO DE SU PROYECTO AERONÁUTICO. YA EN SEPTIEMBRE, BUSCABA DESLIGARSE DEL VENEZOLANO RICARDO ALBACETE, QUIEN OBLIGABA A LOS PILOTOS BOLIVIANOS SOBRE EXPLOTAR LA ESCASA CAPACIDAD DE SU ÚNICO AVIÓN, PAGÁNDOLES SÓLO 8% DE LAS GANANCIAS. ALBACETE REALIZA COBROS EN NUESTRO PAÍS A TRAVÉS DE SU HIJA Y DE UN COLOMBIANO PRONTUARIADO POR NARCOTRÁFICO...**

## El Gobierno de Bolivia encubre a narcotraficantes que manejan Lamia



En esta foto del 29 de octubre se observa a Ricardo Albacete controlando los viajes de su avión en Medellín. Al retorno de Asunción, después del partido entre Atlético Nacional y Cerro Porteño, durante una escala en Cobija el empresario en quiebra no quiso pagar el reabastecimiento de combustible e hizo escándalo público cuando le cobraron la tasa de aeropuerto.

| Foto Sol de Pando

Siguiendo el bizarro guión diseñado por el Ministro de la Presidencia, parte importante del Gabinete en el Poder Ejecutivo boliviano bajo su control ha cerrado filas para encubrir a los verdaderos responsables y causantes de la catástrofe aérea ocurrida el pasado 28 de noviembre. Juan Ramón Quintana está protegiendo al estafador venezolano Ricardo Albacete y a su hija Tizania Albacete, al narcotraficante colombiano Andrés Lafaurie y a Sam Pa, el mafioso chino que financiaba a Lamia antes de la tragedia...



Ricardo Albacete, dueño legítimo de Lamia y del avión charter en el que murieron los futbolistas del Club Chapecoense, el pasado 28 de noviembre, a causa de una imprevista prolongación del tiempo de viaje al que se ajustaba letalmente su limitada autonomía de vuelo. | Foto Sol de Pando

Definitivamente, siguiendo el bizarro guión diseñado por el Ministro de la Presidencia, algunos miembros decisivos en el Gabinete del presidente Evo Morales han cerrado filas para encubrir a los verdaderos responsables y causantes de la tragedia ocurrida el pasado 28 de noviembre, cuando un avión de la desconocida empresa venezolana Lamia cayó sin combustible, pocos minutos antes de aterrizar, matando a los futbolistas del histórico finalista brasileño de la Copa Sudamericana, el Atlético Chapecoense, baluarte del Estado de Santa Catarina.

Ciertos ministros de Evo Morales (no todos) confabulan al mando de Juan Ramón Quintana para evitar el desenmascaramiento y procesamiento correspondiente del empresario venezolano Ricardo Albacete Vidal, dueño real tanto de la deficitaria compañía aérea como del avión siniestrado. Su hija y socia Tizania Albacete, junto al colombiano Andrés Lafaurie Restrepo, narcotraficante convicto, eran los encargados de controlar al grupo de los pilotos bolivianos y administrar los ingresos generados por los contratos de transporte aéreo para la Copa Sudamericana de Fútbol. El Ministro de la Presidencia de Bolivia está protegiendo a Ricardo Albacete, a Tizania Albacete, a Andrés Lafaurie y a Sam Pa (Xu Jinghua), el narcotraficante chino que financiaba a Lamia antes del desastre aéreo (Sam Pa se halla actualmente preso en su país).

La confabulación gubernamental boliviana apunta a enterrar este caso junto al ataúd de Miguel Quiroga mediante una sañuda [estrategia de desinformación](#) —una Operación Sicológica (Opsic) a escala masiva sin precedentes en Latinoamérica— que pasa por matar civilmente al piloto acreano (nació en el departamento boliviano de Pando, a orillas del río Acre), después de su infausta muerte física.

"A todos los que mueren les echan flores, mi marido no tuvo esa suerte", clamó sollozando Daniela Pinto, la joven viuda, ante un canal de televisión en Santa Cruz.

El Gobierno de Bolivia, sometido a los dictámenes de Quintana, ha decidido cerrar el caso descargando toda la responsabilidad de la tragedia del Chapecoense en las hombros del desafortunado piloto compatriota, quien, para su mala suerte, no pudo aterrizar en el tiempo previsto esa noche del 28 de noviembre porque un avión colombiano pidió privilegio para aterrizar antes que él, debido a supuestas causas de fuerza mayor, obligándole a Quiroga hacer una espera mortal en el aire mientras el combustible, calculado sin ese imprevisto, se le agotaba pocos minutos antes de llegar a su destino.

Pero no fue la primera ni la única vez que ese avión de Lamia volaba al límite extremo de capacidad en su tanque y de su autonomía de vuelo. Lo hizo desde que comenzó a operar oficialmente en Bolivia y el dueño

de aquella nave, Ricardo Albacete Vidal, así lo impuso gracias a sus oscuros tratos personales con el Ministro de la Presidencia, quien, en julio del 2015, ejerció todas sus influencias para forzar una licencia de vuelos internacionales en favor de esta aerolínea que ya había fracasado en Venezuela (por deficiencia en sus naves y su mediocre flota aérea precisamente), no obstante que el entonces director de la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil), Luis Coimbra, había anunciado que Lamia, igual que Ecojet, sólo podría realizar vuelos internos sin salir del territorio nacional, dentro la categoría de Taxi Aéreo, debido a lo cual Coimbra fue destituido.

## UNA RULETA RUSA VOLADORA



Juan Ramón Quintana, Ministro de la Presidencia de Bolivia, puso en los cielos del mundo una ruleta rusa voladora al forzar una autorización oficial para que Lamia pueda realizar vuelos internacionales sin cumplir los requisitos técnicos y legales para ello.

| Foto Sol de Pando

*Si el Ministro de la Presidencia no hubiese interferido en la correcta posición del general Luis Coimbra sobreponiéndose a la autoridad competente del Ministerio de Obras Públicas para forzar que la DGAC —con un nuevo Director vinculado al entorno íntimo de Quintana— emita una licencia ilegal de vuelos internacionales, la tragedia del Chapecoense nunca hubiera sucedido. Esa tragedia nunca debió suceder.*

*Forzando ilegalmente una licencia para vuelos internacionales, Quintana puso en los cielos del mundo una ruleta rusa voladora.*

*Los tres únicos aviones de Lamia (de los cuales sólo uno podía volar más o menos) estaban desde aquel momento condenados a sobrecargar sus tanques de combustible con el riesgo latente de explotar en el aire o caerse por un vaciamiento en caso de una imprevista prolongación del tiempo de vuelo, que [es lo que finalmente sucedió el 28 de noviembre](#), para desgracia del capitán Miguel Quiroga Murakami y sus pasajeros del Chapecoense.*

*Era cuestión de azar y de tiempo. Si no era el Chapecoense, podía ser Messi con la Selección argentina, podía ser nuestra Selección boliviana o el Wilstermann, podía ser yo, tú, él; la tragedia podía ocurrir en cualquier momento y lugar, dependiendo de volátiles factores imprevistos.*

*Lamia se afincó en Bolivia para tomar el cielo por asalto cargando un pesado lastre de desgracia y corrupción.*

*Esta es la verdad que el Ministro de la Presidencia de Bolivia quiere ocultar a toda costa, burlándose del mundo y utilizando una vez más al gabinete de Evo Morales en los malévolos fines de un hombre que ha enloquecido por su adicción al poder, a extremos patológicos altamente criminales.*

*Quintana es el principal causante y culpable boliviano de la tragedia del Chapecoense, y junto a él Ricardo Albacete, el estafador venezolano, testaferro del narcotraficante chino Sam Pa y dueño legítimo del siniestro avión de Lamia, su empresa en quiebra latente, endeuda hasta el cuello.*



Reymi Ferreira, Ministro de Defensa, es el encomendado por Quintana para descargar toda la culpa de la tragedia en el piloto Miguel Quiroga Murakami. Con frialdad de un matón a sueldo, se encarga rematar con una muerte civil al desafortunado aviador pandino. | Foto Sol de Pando

"*El asesino ya está muerto*", declaró con sangre fría Reymi Ferreira, el Ministro de Defensa, indigno colaborador de Evo Morales y cómplice principal de Quintana (a quien le debe el cargo) dentro el Gabinete. Obrando como un oficioso sicario mediático igual que en el caso Zapata, Ferreira desató una ola de desprestigio contra el piloto fallecido acusándolo incluso de arrastrar un proceso disciplinario en la Fuerza Aérea de Bolivia (FAB), por algo parecido a desertión. "*Tenía un juicio con la FAB e incluso contaba con un mandamiento de apremio*", mintió Ferreira sin temor a Dios, en una conferencia de prensa que tuvo repercusión mundial el pasado 6 de diciembre (la [corresponsal de CNN](#) en La Paz, Gloria Carrasco, es la principal difusora internacional de los argumentos unilaterales del Gobierno boliviano).

Ferreira, el ministro quintanista, acusó *post mortem* a Miguel Quiroga de haber provocado un daño al Estado por recibir formación en el Colegio Militar de Aviación y luego aplicar ese aprendizaje, como piloto civil, en el sector privado. "*Ellos recibieron una formación profesional, en la que el Estado invierte, y de pronto a media carrera en lugar de cumplir con el acuerdo y volcar esos conocimientos y destrezas a favor de la FAB y el Estado, prefieren renunciar*", dijo Reymi Ferreira ocultado premeditadamente, y con descarada mala fe, las causas reales por las que Miguel Quiroga —considerado por todos sus ex camaradas y colegas como el mejor piloto de su generación—, se vio obligado a abandonar su brillante carrera castrense en la FAB. **Sol de Pando** le recuerda al ministro Ferreira que su mentor, ahora Ministro de la Presidencia, abandonó el Ejército para habilitarse como Asesor de Seguridad e Inteligencia en el Gobierno de ADN presidido por el general Hugo Banzer Suárez, percibiendo, a partir del año 2001, [un sueldo cuatro veces mayor a su salario como militar](#). Nunca se emitió mandamiento de apremio alguno por esa causa contra el señor Quintana. Por otra parte debería explicar Ferreira cómo es que Miguel Quiroga, teniendo ese antecedente de "militar desertor" y siendo yerno del senador opositor Roger Pinto, fue paradójicamente invitado por el grupo de aviadores militares vinculados a Quintana para ser el piloto líder e incluso socio de la aerolínea venezolana Lamia, apadrinada en Bolivia por el mismo Ministro de la Presidencia.

Los hechos que salen a luz vienen demostrando que la incorporación de Miguel Quiroga en Lamia fue un castigo impuesto por Quintana desde que el Ministro de la Presidencia desató una sañuda persecución contra el yerno del senador Roger Pinto, exiliado en territorio del Brasil a partir del 2013.

Ese mismo año, 2013, el capitán Miguel Quiroga se vio forzado a abandonar la Fuerza Aérea Boliviana (FAB), donde se destacaba como gallardo y excelente oficial aviador, ante una escalada de represalias que lanzó en su contra el ministro Quintana acusándolo de haber colaborado con la fuga de su suegro. El Senador opositor, Pinto, estuvo asilado durante más de un año [en la Embajada brasileña de La Paz](#) por la negativa del Gobierno quintanista a otorgarle salvoconducto, y tuvo que [salir del país clandestinamente](#) en una operación ejecutada por personal de la misma Embajada. Cuando Pinto abandonó Bolivia, su yerno, el capitán Quiroga Murakami, que residía con su tierna familia en Cobija, se trasladó al municipio vecino de Epitaciolandia, en la orilla brasileña del río Acre, para estar cerca a su suegro exiliado. Los organismos militares de Inteligencia al servicio de Quintana reportaron ese hecho como un acto de "*complicidad con el enemigo*" y las represalias dentro la FAB no se dejaron esperar.



Nardy Suxo, hoy embajadora de Bolivia ante el Consejo de Derechos Humanos de la ONU, en Ginebra, es sindicada de provocar con presiones y amenazas la salida del capitán Quiroga de la FAB, el año 2013, cuando se desempeñaba como Ministra de Transparencia. | Foto Sol de Pando

*"Quiero aclarar que mi marido no tenía ninguna orden de aprehensión, él decidió renunciar a la Fuerza Aérea por la presión de una Ministra, ella sabe de quién hablo, no lo dejaba en paz por ser yerno de Roger Pinto",* dijo Daniela Pinto el pasado 6 de diciembre ante la prensa cruceña. La desgarrada viuda, llena de miedo, se niega rotundamente a pronunciar el nombre de aquella Ministra. Sin embargo, sondeando en fuentes de la misma FAB allegadas al capitán Miguel Quiroga, **Sol de Pando** ha logrado establecer que se trataba de la entonces Ministra de Transparencia, Nardy Suxo Iturri.

*"Micky nos contó con esa templanza que siempre tuvo para ocultar sus angustias, que Nardy Suxo le presionaba permanentemente, exigiéndole información sobre la forma en que Roger Pinto, su suegro, había logrado salir de Bolivia para exiliarse en el Brasil" —asegura un oficial de la FAB que fue camarada y compañero de curso de Quiroga en el Colegio Militar de Aviación, de donde egresaron el año 2002—. "Como Micky se negaba a actuar en contra de su suegro, la ministra Nardy Suxo y el que fue nuestro comandante de la FAB, general Tito Gandarillas, cumpliendo órdenes expresas del ministro Juan Ramón Quintana, impidieron el ascenso que le correspondía a Micky para el año 2014, e incluso le rebajaron el sueldo. También nos dijo que la banda de extorsionadores del Ministerio de Gobierno encabezada por los abogados Fernando Rivera y Denis Rodas, que trabajaban con la misma Nardy Suxo, se acercaron a Micky exigiéndole una exorbitante suma de dinero a cambio de permitirle seguir en la carrera militar".*

Esa fue la causa por la que Miguel Quiroga se vió forzado a abandonar su carrera castrense como oficial de la FAB, buscando una alternativa de vida en la aviación comercial civil. Sin embargo la pesadilla no acabó ahí. Quintana seguía pisándole los talones...

## SABOTAJE A ECOJET PARA PRIVILEGIAR A LAMIA



El capitán Miguel Quiroga Murakami, hijo de un piloto cochabambino y una descendiente de japoneses en Cobija, usaba como código de identificación militar la clave "Arcángel", en alusión a su nombre. Sus ex camaradas lo consideran el mejor piloto de su generación. | Foto Sol de Pando

El año 2014, el capitán Quiroga, ya en la vida civil, participó en la creación de la aerolínea boliviana EcoJet, constituyéndose en socio accionista con una inversión realizada en base a sus ahorros personales y la indemnización que recibió tras su salida de la FAB. El Gobierno, es decir el Ministro de la Presidencia, atacó de nuevo a Quiroga obstaculizando los trámites de EcoJet ante la DGAC.

El destino hizo que los trámites de EcoJet coincidieran con los de la aerolínea venezolana Lamia, propiedad de la familia Albacete, tal como se desprende de las declaraciones efectuadas a la agencia ABI, el 14 de noviembre de ese año, por el entonces Director General de Aeronáutica Civil, Luis Coimbra Busch, quien, recordemos, había anunciado oficialmente que *"si se aprueban los trámites, las dos nuevas aerolíneas sólo operarán como taxis aéreos a pequeña escala y no en el transporte comercial masivo de pasajeros"*.

Y entonces apareció otra vez el largo brazo de Quintana, como reportamos en nuestro [informe publicado el pasado 7 de diciembre](#):

*"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)"*.



El Ministro de la Presidencia puso como penitencia a Miguel Quiroga, por ser yerno de Roger Pinto, pagar las deudas de Ricardo Albacete. | Foto Sol de Pando

De ese modo, Quintana le obligó a Quiroga abandonar su proyecto en EcoJet, forzándole al yerno de su encarnizado enemigo, Roger Pinto, trabajar para él como piloto líder de la venezolana Lamia, una vez que la compañía de Albacete había obtenido en nuestro país licencia para realizar vuelos internacionales, gracias a las presiones de Quintana sobre la DGAC. Quien convenció a Quiroga Murakami sumarse a Lamia, al fracasar su inversión en Ecojet, fue su amigo coronel Marco Antonio Rocha Venegas, el segundo "socio" boliviano de Lamia, también ex piloto militar de la FAB y muy vinculado a Quintana junto al general Gustavo Vargas Gamboa, familiar de Rocha y gerente de la contraparte boliviana en Lamia. La trampa estaba tendida. Metido a la fuerza en Lamia, Miguel Quiroga estaba condenado a subvencionar con su trabajo de piloto líder y con su sacrificio económico, la estrategia diseñada por el Ministro de la Presidencia de Bolivia para salvarle de la quiebra al venezolano Ricardo Albacete, estafador y testaferro de un narcotraficante chino encarcelado.

Es así cómo se puso 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"*. Cada vez que sus enemigos políticos se doblegan y terminan trabajando para él, Quintana —patético y patológico— se cree un Mariscal.

Pero Miguel Quiroga no se dejaría poner sumisamente los dogales de la exacción, resistió hasta el final, hasta que le robaron minutos preciosos en su último vuelo llevando al Chapecoense, causando su muerte y la de 70 inocentes deportistas brasileños. Quintana y su pandilla siguen matándolo, ahora civilmente, difamando y calumniando cobardemente al santo difunto.







Dos de los tres aviones se hallan abandonados en la Base Aérea Militar de Cochabamba, a medio reparar, porque Albacete no cumplió los pagos comprometidos a la Fuerza Aérea de Bolivia (FAB) bajo la garantía personal del Ministro de la Presidencia que ejerció su influencia para que la fuerza aeronáutica militar del país se haga cargo de mantener, reparar y custodiar los tres aviones del empresario venezolano, habilitando hangares de la FAB sin costo alguno. El único avión AVRO 146 RJ 85 de Lamia que pudo volar demandó trabajos de mantenimiento que no han sido pagados desde el pasado año 2015, según denunció formalmente ante autoridades judiciales el comandante de la FAB, general de División Aérea Celier Aparicio Arispe.

Según nuestra fuente en Brasilia, no es verdad que Albacete alquilaba los aviones a "Lamia-Bolivia". Es la versión que habría propalado el propio estafador venezolano para deslindar su responsabilidad en la tragedia. El trato real consistía en una distribución equitativa de los ingresos por cada vuelo realizado, y en ese marco Albacete se había comprometido a incrementar la flota de aviones y mejorar el servicio a bordo.

*"Acordaron un 50-50 entre él y los socios bolivianos, pero jamás cumplió. Albacete se quedaba con el 92 por ciento de las ganancias y sólo el ocho por ciento se quedaba en Bolivia. Además de cobrarles por el uso de los aviones, también les cargaba el costo de uso de los hangares en distintos aeropuertos que están a cargo de un socio colombiano de Albacete. Por otra parte Micky le exigía a Albacete mejorar por lo menos la calidad del servicio a bordo con la instalación de un sistema de entretenimiento audiovisual en los asientos, pero el venezolano se negaba rotundamente porque arguía que instalar ese servicio le resultaba demasiado caro. Por eso Micky y Marco Rocha estaban buscando un nuevo socio que tenga más y mejores naves. El plan con el nuevo socio era contraer un Leasing Financiero para incorporar jets de última generación disponibles en los Emiratos Árabes, a parte de los aviones que pondría inicialmente el nuevo socio, compartiendo las ganancias al 50% sobre las rutas dentro y fuera de Bolivia que Micky y Rocha habían logrado abrir con tanto sacrificio", afirma nuestra fuente.*

Entretanto, el capitán Miguel Quiroga buscaba la manera de librarse de Albacete, quien se quedaba con el 92 por ciento de la torta por cada vuelo comercial que realizaba "Lamia-Bolivia" y, para colmo, dependía del venezolano el pago de importantes gastos operativos como la compra de combustible para el reabastecimiento, además del mantenimiento de la nave en la Base Aérea Militar de Cochabamba.

## ALBACETE EN BOLIVIA: MANEJANDO LAMIA CON MISERABLE INSOLVENCIA



Segunda foto donde se observa al venezolano Ricardo Albacete en viaje de Medellín a Asunción, con escalas en Cobija y Santa Cruz, acompañando al Atlético Nacional que contrató el avión de su propiedad. Albacete es el real dueño de Lamia y del avión de la tragedia. | Foto Sol de Pando

Según ha logrado establecer **Sol de Pando** en fuentes internas de la misma Lamia, fue Ricardo Albacete quien presionaba permanentemente a los pilotos bolivianos para volar con el tanque a límite de su capacidad y sin posibilidades de reabastecimiento de combustible, ya que el venezolano, como único dueño oficial del avión, era el responsable de cubrir ese costo y se negaba a pagarlo.

Por ejemplo, en el vuelo de retorno Santa Cruz – Medellín, después de que el Club Atlético Nacional de Medellín disputara un partido empatando con Cerro Porteño en el estadio Defensores del Chaco de Asunción, el avión de Lamia conducido por Miguel Quiroga como piloto y Marco Antonio Rocha como copiloto, hizo escala en Cobija para “tanquear”; pero el dueño del avión, Ricardo Albacete, ique viajaba en ese mismo vuelo!, “*se negó a hacer el depósito para pagar esa compra de combustible, por lo cual los mismos jugadores del equipo colombiano a bordo efectuaron una colecta para recaudar los 3.000 dólares que era el precio de ese combustible adicional*”, reveló una fuente estrechamente vinculada a la tripulación boliviana de Lamia y que estuvo presente en ese viaje viendo personalmente a Albacete dirigir la operación aérea como dueño de la nave.

Su insolvencia y mezquindad eran inocultables y causaban vergüenza ajena. Incluso, el testigo narró a **Sol de Pando** que Albacete no quiso pagar la tasa aeroportuaria que paga todo el mundo que viaja en avión, por lo que los pilotos Quiroga y Rocha se vieron obligados a improvisar un certificado acreditándolo como parte de la tripulación.

*“Los que no son parte de la tripulación pagan 28 dólares que es la tasa aeroportuaria, y el hombre se molestó mucho porque le tocó pagar, hasta el punto que hicieron una figura para que no desembolsara esos 28 dólares”*, reveló nuestra fuente, describiendo gráficamente el grado de miserable insolvencia en que se halla el empresario venezolano.

Una somera revisión oficial en registros del órgano de Migración dependiente del Ministerio de Gobierno de Bolivia, así como en los planes de vuelo y los manifiestos de pasajeros archivados por la DGAC y AASANA, sería suficiente para comprobar que Albacete manejaba personalmente su vil negocio en Bolivia.

Sin embargo, al día siguiente de la tragedia del Chapecoense, Albacete declaró esto al periódico El Confidencial de España:

*“No somos accionistas ni empleados de Lamia Bolivia, sino de Lamia Venezuela; dejamos el mismo nombre para no perder la pintura del avión; nosotros somos los que les arrendamos a ellos los aviones, pero el avión es operado por la empresa boliviana”*.

Mintió rotundamente. Los aviones no eran arrendados. Seguían bajo control directo de los Albacete (el estafador y sus hijas), y los ingresos por los vuelos realizados especialmente durante la Copa Sudamericana de Fútbol, los percibía directamente Albacete mediante una cuenta bancaria administrada por su hija Tizania. La llamada “Lamia Bolivia” era una especie de operadora aérea sin más activos que sus pilotos y el resto de la tripulación, sólo encargada de hacer volar el único avión de Lamia en servicio, por lo cual los bolivianos recibían un bajo porcentaje que les desembolsaba el patrón venezolano, protegido y socapado por el Ministro de la Presidencia.

De hecho, **Sol de Pando** accedió a dos fotografías en las que se observa a Ricardo Albacete junto a los jugadores del Atlético Nacional en el aeropuerto de Medellín, preparándose para viajar a Asunción vía Cobija y Santa Cruz, el 29 de octubre, un mes antes de la tragedia. Fue en el vuelo de retorno de aquel viaje, el 1 de noviembre —cuando Miguel Quiroga y Marco Rocha aterrizaron la nave en Cobija para reabastecerse—, que Albacete se negó a pagar la gasolina cargada que debieron pagar los mismos pasajeros (jugadores del Atlético Nacional), haciendo “vaquita” para reunir 3.000 dólares, y tampoco quiso pagar los 28 dólares de la tasa aeroportuaria.

*“Ese señor Ricardo Albacete tiene que asumir su responsabilidad. No puede ser que haya explotado laboralmente a Micky (siendo que mi ser querido había invertido todos sus ahorros para montar la operadora en Bolivia), exigiéndole realizar vuelos extraordinarios y en rutas para las que su avión no tenía la suficiente autonomía de vuelo, y ahora cargan sobre Micky toda la culpa de la tragedia. A él y a los otros tripulantes Albacete los extorsionaba con los pagos, cobraba 100.000 dólares por un vuelo y entregaba a los operadores bolivianos apenas 10.000. Hay testigos que vieron a Micky cayéndose de sueño al tener que pilotear un vuelo sobre otro, sin descanso y sin ganancias”*, protesta el familiar que contactó a **Sol de Pando** en Brasilia. Según nuestra fuente, esa fue la razón por la que Miguel Quiroga estaba en pleno proceso de ruptura con Albacete, ya que “*buscaba formar una nueva sociedad con gente más profesional y solvente tratando de recuperar su pequeña inversión y cumplir el sueño de su vida, que era tener su propia aerolínea para honrar la memoria de su padre y de su abuelo que eran reconocidos pilotos civiles*”.



Tizania Albacete, socia de Ricardo Albacete, su padre, en la cabina de un avión ejecutivo de Helistar, corporación colombiana que rechazó aliarse con Lamia para brindar servicios de logística aérea en el sector petrolero de Bolivia. | Foto Sol de Pando

El pasado 8 de diciembre la cadena Univisión publicó en su portal un extenso reportaje sobre [“El turbio pasado de Lamia”](#), reproduciendo declaraciones emitidas por la señora Pamela Justiniano Pedraza, esposa del fallecido jefe de cabina en el vuelo fatídico, el capitán Rommel David Vacaflores Terrazas (familiar de Vargas y Rocha).

Pamela Justiniano asegura que el venezolano Ricardo Albacete era, en su condición de propietario legal de los aviones, socio activo y decisivo de “Lamia Bolivia”, muy por encima de los accionistas bolivianos Miguel Quiroga y Marco Antonio Rocha. “A él no se le alquilaban los aviones”, dijo contundente la adolorida mujer.

“Lo que yo sé”—reveló Pamela Justiniano—, “él también recibía los pagos, a él también le depositaban en sus cuentas los pagos de los equipos de fútbol. Recién él hizo un contrato con su hija, no sé cómo se llama su hija, pero todo eso yo lo escuchaba y lo veía”.

La hija a quien alude Pamela es Tiziana Albacete, socia de su padre en la compañía afincada en la ciudad de Mérida, Venezuela, con domicilio legal en la calle El Tejar, Residencias El Oasis. Su otra hija, Loredana Albacete, era encargada de canalizar los fondos que transfería el narcotraficante chino Sam Pa a su testaferro padre, realizando operaciones *off shore* en el paraíso fiscal de Panamá, hasta que Sam Pa quedó inmovilizado en una cárcel de Pekín, en octubre del 2015, y sus astronómicas cuentas fueron congeladas en todo el mundo.

Ricardo Albacete delegó a Tiziana con un poder para hacerse cargo de las cuentas de Lamia en nuestro país. La hija-socia llegó a Bolivia acompañado por un supuesto representante de la compañía colombiana de servicios de aeronavegación Helistar, Andrés Felipe Lafaurie Restrepo.

Según nuestro entrevistado en Brasilia, Andrés Lafaurie sería un narcotraficante convicto con antecedentes en esa materia penal desde el año 2001, cuando el colombiano, hijo nada menos que de la entonces Ministra de Lucha contra el Narcotráfico de Colombia, María Inés Restrepo, fue apresado en el aeropuerto de Miami con una carga de siete kilos de heroína.

“Andrés Lafaurie y un grupo de ‘señoritos’ de Bogotá, es decir miembros de la rancia elite social y política de Colombia convertidos en mulas del narcotráfico, recibieron una condena negociada muy corta gracias a las relaciones entrecas de su madre, la ministra María Inés Restrepo, con la DEA”, informó a **Sol de Pando** en Brasilia el familiar de Miguel Quiroga, quien asegura haber recibido esa información confirmada por parte de pilotos civiles colombianos que se solidarizan con su fallecido colega boliviano.



Andrés Felipe Lafaurie Restrepo, narcotraficante colombiano con sentencia cumplida en Miami y concesionario de hangares en Paraguay y Colombia, extorsionaba a los pilotos bolivianos de Lamia. Hijo de una influyente Ministra en el gobierno de su país, enfrenta un juicio en rebeldía por estafa en el Brasil. | Foto Sol de Pando

También se confirmó que Andrés Felipe Lafaurie Restrepo tiene una sentencia en el Brasil por el delito de estafa, acusado el año 2013 por su propia esposa, Mariana Tournier Beckhauser, una destacada empresaria en el sector de la Alta Costura con base en la ciudad de Tiburão, Estado de Santa Catarina, a 350 kilómetros de Chapecó.

Andrés Lafaurie ha sido enjuiciado en rebeldía junto a su cómplice, el abogado brasileño Clovis Gonzales Cabral, por un desvío de fondos en cuentas del Banco Bradesco, desfalcando a Mariana Tournier, la diseñadora de modas que habría iniciado trámites para la extradición de su ex marido, mientras que Andrés Lafaurie se hallaba en Bolivia extorsionando a los pilotos bolivianos de Lamia junto a Tizania Albacete, hija del estafador venezolano.

Al día siguiente de la tragedia del Chapecoense, el narcotraficante colombiano —Andrés Lafaurie—, habría intentado tomar contacto con autoridades judiciales del Estado de Santa Catarina buscando revertir la sentencia por la cual es perseguido en territorio brasileño, a cambio de entregar información sobre las causas y responsabilidades del accidente aéreo. Se presentó como concesionario de los hangares de Helistar (negocio que implica una enorme inversión de capital), función desde la cual habría “descubierto” que el avión de Lamia llegaba a sus hangares “humenado” y con los tanques secos, responsabilizando de ello al piloto fallecido Miguel Quiroga, con los mismos argumentos lanzados en Bolivia por el Ministro de Defensa, Reymi Ferreira.

*“Evidentemente Lafaurie era un FBO (operador aeronáutico en tierra) y era quien alquilaba los hangares al avión de Lamia” —afirma nuestra fuente en Brasilia—. “Lamentablemente Albacete se salió con la suya al hacer que Micky y su socio en la operadora, Marco Rocha, se hagan cargo de pagar por el uso de los hangares durante la Copa Sudamericana, tanto en Paraguay como en Colombia. Tengo entendido que Micky y Marco Rocha estaban muy enfadados con Lafaurie porque el colombiano los estaba extorsionando cobrándoles, además de su comisión, el triple de lo que normalmente cuesta el uso de hangares, amenazándoles con denunciarlos ante las autoridades aeronáuticas de Colombia por eso de los tanques de combustible. Evidentemente el avión llegaba muy cansado debido a que se le esforzaba demasiado en su*

autonomía de vuelo. Pero Andrés Lafaurie sabía muy bien que el responsable de esa irregularidad era el dueño del avión, Ricardo Albacete...”

Y es que entre Albacete, Lafuarie y Quintana se estaba gestando un nuevo negocio pretendiendo involucrar en otra de las “brillantes” ideas emprendedoras del Ministro boliviano a la compañía colombiana Helistar y a la petrolera estatal YPFB (Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos) para formar una flota de aviones y helicópteros dentro el sector de Hidrocarburos, como una nueva fórmula para sacar de la quiebra a Lamia.

Lafaure había ofrecido realizar un lobby para que Helistar flete sus sofisticadas aeronaves, mediante Lamia como “operadora”, para desarrollar un sistema logístico de transporte en las actividades de exploración y explotación de YPFB, con tareas tales como aclaje de torres con el uso de aeronaves de alta precisión.

“En ese momento Lafaurie y Albacete estaban intentado convencer a Helistar se asocie a Lamia con un Leasing de aviones y helicópteros, pero algo salió mal. Al parecer los altos niveles ejecutivos de Helistar llegaron a la conclusión de que Albacete no era un socio solvente ni fiable, pues todos en el ámbito de la aeronáutica internacional saben que Albacete ya no gozaba de confianza ni en el propio gobierno de Venezuela, su país de origen donde Lamia fracasó rotundamente antes de virar hacia Bolivia”, revela la fuente de **Sol de Pando** en Brasilia.

El único en el mundo que confió ciegamente en la palabra y la billetera de Ricardo Albacete —de manera no gratuita por supuesto—, fue el Ministro de la Presidencia de Bolivia, Juan Ramón Quintana, obsesionado hasta la locura por la cuarta reelección llana y simple de Evo Morales.

**Albacete y su fracaso en Venezuela | VIDEO**



<https://youtu.be/-NZFkGleVBM>

**LINKS RELACIONADOS**

- [QUINTANA, EL PADRINO DE LAMIA](#)
- [QUINTANA, O PADRINHO DE LAMIA](#)
- [Le impidieron aterrizar al capitán Quiroga Murakami, para dar prioridad a otro avión](#)