

# Raid de la aviación boliviana Berlín-La Paz

RAMIRO MOLINA ALANES \*

## INTRODUCCIÓN

**E**n la década de los años diez, la conquista de los cielos latinoamericanos era una realidad tangible; en casi todos los países de la región se realizaban cotidianamente innumerables vuelos, no sólo de recreo y exhibición, sino que ya se buscaba nuevos récords de altitud, velocidad y distancia; pero, en el corazón de Sudamérica, en Bolivia, aún no se había realizado el primer vuelo; en su impoluto cielo sólo los majestuosos cóndores se enseñoreaban, ya que al ser separado injustamente de su extensa costa marítima, pervivía enclaustrado geográficamente y espiritualmente dentro de las colosales y místicas montañas de la cordillera andina.

Pese a los denodados esfuerzos de afamados aviadores italianos, chilenos, daneses, argentinos y bolivianos (en ese orden), que en sus frágiles aeroplanos infructuosamente persistían en conquistar el límpido pero enrarecido espacio aéreo del "Macizo Boliviano", la terrible barrera de la altura parecía infranqueable; el avión, el más portentoso invento que haya dado el genio humano en el siglo XX, se mostraba impotente ante las excepcionales condiciones atmosféricas de la gran meseta altiplánica.

Por fin, el 17 de abril de 1920, un poderoso triplano Curtiss "Wasp" adquirido por el gobierno boliviano y pilotado por el aviador norteamericano Cap. Donald Hudson, rompió el pernicioso mito de la altura al surcar por primera vez la





Capitán Horacio Vásquez



Capitán Lucio Luizaga



Teniente Adolfo Borda

adormecida bóveda celeste de la altipampa andina. Tres años después, el 12 de octubre de 1923, se fundó oficialmente en El Alto la aclamada Escuela de Aviación.

### EL CÓNDOR DESCENDE DE LAS MONTAÑAS

El 6 de octubre de 1928, a bordo de un biplano Fokker C.V-C de 500 HP denominado "Bolivia", los aviadores bolivianos My. Alfredo Santalla y Cap. Lucio Luizaga, decampan del aeródromo de El Alto de La Paz, situado a 4.093 metros sobre el nivel del mar, rumbo a las lejanas playas del río de la Plata; el vuelo es todo un éxito, por primera vez las alas bolivianas unen fraternalmente a tres pueblos hermanos, pues, la aeronave aterriza majestuosamente en la gran metrópoli argentina, para proseguir después a la capital del Uruguay.

A su retorno a La Paz, la algarraba es indescriptible, el Supremo Gobierno decreta "Día de Regocijo Nacional". Esta notable hazaña fue tal vez una de las primeras noticias destacables de la Aviación Militar Boliviana que se publicó en los principales diarios del continente.

### EL RAID INTERCONTINENTAL

El exitoso raid La Paz - Buenos Aires - Montevideo y viceversa, efectuado en una aeronave de limitadas características técnicas, es decir, no diseñada para este tipo de travesías, demostró que

los aviadores bolivianos, estaban en condiciones de conquistar nuevas glorias y galardones para su Patria e inscribir sus nombres en los registros de récords aéreos internacionales.

Con la motivación y la euforia que impone el éxito y el entusiasmo popular, en diciembre de 1928, a los pocos días de su feliz retorno, el consagrado Cap. Lucio Luizaga, concibió otra gran proeza, indudablemente más audaz y de mayor significación que la anterior; se proponía volar de Berlín a La Paz. Eligió como compañero para la proyectada travesía, a otro connotado piloto boliviano, el Cap. Horacio Vásquez.

En un principio el proyecto fue calificado de locura, pero las grandes hazañas aéreas de Franco, Lindbergh y otros "locos" de la aviación mundial, no sólo incentivaron, sino que promovieron un inusitado interés, incluso en los sectores más escépticos.

Con el proyecto bien elaborado y debidamente sustentado, los capitanes Luizaga y Vásquez, solicitan audiencia al Presidente de la República para exponerle todos los detalles del mismo. Su Excelencia, el Dr. Hernando Siles, a quien se le había adelantado el propósito de la visita, invitó también a la reunión al Ministro Plenipotenciario de Alemania, Dr. Hans Marckwald y al Jefe del Estado Mayor General del Ejército de Bolivia, Gral. Hans Kundt, cuestio-

nado militar alemán al servicio de nuestro país.

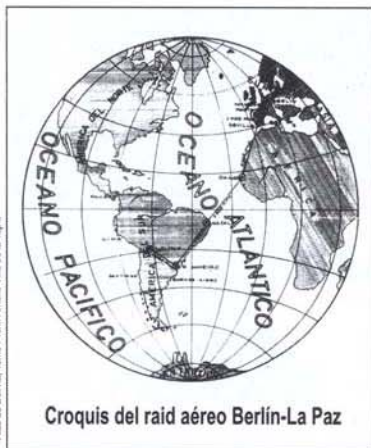
En esta entrevista, que tuvo lugar en el Palacio de Gobierno el 19 de febrero de 1929, tanto el Primer Mandatario como el mencionado militar, se mostraron sumamente complacidos por el proyecto, mientras que el Ministro alemán tuvo frases de sincero estímulo con los aviadores.

Luego de organizar el entusiasta "Comité pro raid Berlín-La Paz", que tenía por objeto recaudar fondos a través de óbolos y colectas públicas en todo el país, Luizaga y Vásquez parten a Buenos Aires, vía férrea, el 3 de marzo de 1929 para abordar seis días después el vapor "Gral. Belgrano" que los llevó hasta el puerto de Hamburgo, Alemania.

En el país germano, luego de visitar varias casas constructoras de aviones, se deciden por el Junkers W-33 "Bremen" similar al utilizado por los célebres pilotos Koehl, Hünefeld y Fitzmaurice, en el notable vuelo que atravesó por primera vez el Atlántico Norte de Este a Oeste, entre el 12 y el 13 de abril de 1928.

Este monoplano, era el más consagrado y adecuado para realizar grandes vuelos transoceánicos, cuyo costo ascendía a 75.000 Bolivianos, aproximadamente 25.000 Dólares americanos, a ser pagados en dos partidas: 50% al momento del pedido y el saldo al recibirse el avión.





Alas de Bolivia, Tomo I. Anual Villá de la Tapia

Mientras Luizaga retornaba a Bolivia para informar a las autoridades gubernamentales y militares sobre la elección de la aeronave y asegurar los fondos económicos necesarios para la realización de esa magna empresa, Vásquez se preparaba activamente para el éxito del vuelo en la Escuela de Navegación Aérea de Stetin, situada en una región alemana del Báltico.

Tanto los poderes públicos como el pueblo en su conjunto, apoyaron decididamente el magnánimo proyecto; por consiguiente, no hubo dificultades para remitir a la legación boliviana en Berlín un giro cablegráfico por más de 52.000 Marcos oro, que constituía la suma exigida por la fábrica para iniciar la construcción de la mencionada aeronave.

Con este masivo y entusiasta apoyo, la totalidad del costo del avión estaba cubierto; de esta manera, en julio de ese año Luizaga con el corazón desbordando de felicidad viajó nuevamente a Alemania para hacer realidad el raid que lo tenía completamente obsesionado.

El vuelo que se tenía previsto efectuar abarcaba 13.000 kilómetros, distribuidos en las siguientes etapas: 900 km desde Berlín a París; 1.400 km de París a Sevilla; 2.800 km desde Sevilla a Dakar; 3.200 km de Dakar a Natal, atravesando el Atlántico; 2.050 desde Natal a Río de Janeiro; y 2.650 de Río de Janeiro a La Paz<sup>1</sup>.

Mientras se construía solícitamente el aparato en la planta Junkers de Dessau, su venerable fundador, el Prof. Hugo Junkers en un almuerzo ofrecido en honor de los aviadores bolivianos, al margen de hacer consideraciones optimistas sobre la sensacional travesía, recomendó al Cap. Luizaga "enterarse a fondo de las observaciones que Koehl y Hünefeld publicaron sobre su trascendental vuelo Europa - Norteamérica"<sup>2</sup>. Poco tiempo después, la casa constructora entregaba a los raidistas bolivianos un magnífico monoplane Junkers W-34-z, una versión mejorada del W-33 "Bremmen".

Como un homenaje de reconocimiento y gratitud al Jefe de Estado boliviano por la invalorable y decidida colaboración prestada al proyecto, el aparato fue nominado "Presidente Siles".

La prensa alemana, incrédula al principio, dio una inusitada cobertura al proyecto; frecuentemente entre sus caracteres tipográficos góticos de los diarios berlineses, se veía los retratos de los aviadores bolivianos, así como los mapas y otras ilustraciones de la ruta elegida para el sensacional raid interoceánico.

### EL INICIO DEL RAID

Cuando todo parecía estar listo, en la mañana del 18 de enero de 1930 el Junkers "Presidente Siles" decoló de Dessau<sup>3</sup> rumbo a París; pero, por el mal tiempo se vio obligado a aterrizar en Hermessaussen, de donde dos días después regresa a Dessau.

En una declaración a Associated Press dijeron los aviadores: "Estuvimos durante una semana en Dessau esperando que el tiempo mejorara y el sábado parecía ser favorable, por lo cual iniciamos el vuelo y rápidamente llegamos a las inmediaciones de Colonia, donde nos encontramos con una capa de densa niebla, e hicimos lo posible para evitarla volando tanto a gran altura como bajo, pero todo fue inútil, hasta que finalmente decidimos descender antes que oscureciera, lo cual se hizo a las diecisiete. Fue fácil el aterrizaje, no habiendo sufrido ni el motor ni el aparato. Nos acompañó de regreso a Dessau el mecánico de la casa Junkers y durante el día de hoy se revisará el avión. En lo que a nosotros se refiere, estamos listos para partir en cualquier momento"<sup>4</sup>.

El 23 de enero, el "Presidente Siles" despega nuevamente de Dessau con rumbo a la capital de Francia, pero otra vez debido a las pésimas condiciones atmosféricas imperantes en la región, tienen que aterrizar en la ciudad de Colonia. Cuando mejoró el tiempo, a las 11 horas del 25 de enero parten para la ciudad "Luz"; luego de una regular travesía de 400 km aterrizaron en el aeropuerto Le Bourget a las 13:30 horas; en esta etapa del vuelo les había acompañado el piloto Kneener de la casa Junkers.

Los Caps. Luizaga y Vásquez que pensaban permanecer en París 10 días para luego seguir a Sevilla, Dakar, Natal, Río de Janeiro y La Paz, en el parte cablegráfico que cursaron sobre el vuelo, solicitaron nuevamente el permiso del



El Junkers W-34-z "Tunari" del Lloyd Aéreo Boliviano, gemelo del "Cóndor de Bolivia".

Alas de Bolivia, Tomo I. Anual Villá de la Tapia



Estado Mayor General de Bolivia, asumiendo todas las responsabilidades que el caso demandaba.

Pero, debido a las dificultades que iba tomando el raid, ya que la primera y más corta fase del vuelo, Dessau - París, que debía habérselo realizado en una sola etapa, fue hecho en dos, es decir, con una aterrizaje no programado en Colonia, sumados a los mil inconvenientes que los aviadores bolivianos tropezaron en sus negociaciones, tanto en Berlín como en París, determinaron que el Estado Mayor General del Ejército de Bolivia dispusiera la cancelación del raid, para lo cual contrató a un piloto de la casa Junkers, quien llevó en vuelo el avión hasta Hamburgo, donde fue desarmado para ser posteriormente embarcado con destino a Río de Janeiro.

En consideración al empeño que habían puesto en el fallido raid, y la expectativa que causaron en la población boliviana, se les permitió únicamente la realización de la última etapa del raid, que comprendía desde Río de Janeiro a La Paz.

Para la determinación de esta extrema decisión, también había influido la crisis militar que se iba aunando con mayor intensidad con la República del Paraguay, por la disputa del Chaco Boreal, que exigía no arriesgar la vida de los aviadores ni la costosa máquina en glorias efímeras y personales.

### LA CAÍDA DE LOS CÓNDORES

Dolidos en su amor propio por el frustrado raid, los Caps. Luizaga y Vás-



quez el 6 de noviembre de 1930 anuncian una nueva noticia, realizarán el raid Buenos Aires - La Paz. A diferencia del efectuado en 1928, el vuelo, de aproximadamente 11 horas, será directo, sin ninguna escala.

Luizaga y Vásquez, esta vez acompañados del Tte. Adolfo Borda, preparan minuciosamente el mencionado vuelo, para lo cual la aeronave Junkers, que ya se encontraba en Río de Janeiro, fue transbordada a la capital de Argentina, para ser nuevamente montada en el aeródromo de Morón. Una vez armada, es trasladada a la Escuela Militar de Aviación "El Palomar" de Buenos Aires, desde donde realizan varios vuelos de duración con el fin de comprobar el buen funcionamiento de la máquina, antes de realizar la arriesgada empresa.

Como primera medida, el avión Junkers W-34, que llevaba pintado en el fuselaje el nombre de "Presidente Siles"

fue cambiado por el de "Cóndor de Bolivia", ya que el mencionado mandatario había sido derrocado en junio de ese año, tras una sangrienta revolución que desembocó el poder político del país en una Junta Militar de Gobierno.

Cuando promediaban las 2 de la madrugada del sábado 22 de noviembre de 1930, el "Cóndor de Bolivia" decoló de la pista "El Palomar" rumbo a la ciudad de La Paz; se había calculado que el vuelo duraría 11 horas, pero aparentemente el motor acusó fallas y por la extrema obscuridad se salieron de su ruta, ya que a las 03:55 horas, al tratar de realizar un aterrizaje de emergencia en el paraje llamado "Tiestos Chicos" de La Constitución, Provincia Santa Fe, el Junkers sufre una fatal accidente, se incendia en esa isla del río Paraná, pereciendo horriblemente calcinados sus tripulantes.

Debido a que era imposible identificar a las víctimas del desastre aéreo, los pocos restos de los tres aviadores fueron depositados en una sola urna, que al final simbolizaba un sublime ejemplo de solidaridad y de unión nacional, ya que Luizaga, Vásquez y Borda, nacidos en distintas regiones del extenso y variado territorio boliviano, ahora constituían una amalgama de restos confundidos, como si hubieran pertenecido a un solo cuer-



po; edificante holocausto en que la envoltura mortal formaba un emblema de solidaridad fraterna.

Después de ser repatriados esos gloriosos despojos mortales, fueron velados en el Círculo Militar<sup>5</sup> e inhumados en el Cementerio General de la ciudad La Paz el día domingo 30 de noviembre de 1930.

**LOS MÁRTIRES ALADOS**

Cap. Horacio Vásquez. Nació en San Joaquín, provincia Iténez del departamento del Beni, el 21 de octubre de 1892. Egresó del Colegio Militar como Subteniente de Caballería el año 1912. Después de realizar estudios de pilotaje en la Escuela de Aviación Militar "El Palomar" de Argentina, se brevetó como aviador militar el 17 de agosto de 1917. Posteriormente, realizó cursos de navegación aérea en Stuttgart, Alemania.

Cap. Lucio Luizaga. Nació en la ciudad de Cochabamba el 26 de diciembre de 1900. El año 1920 se graduó del Colegio Militar como subteniente del arma de artillería. En 1923, junto a otros dos oficiales bolivianos fue enviado a realizar un curso de pilotaje en Staken, Alemania, brevetándose en 1924; después de estudiar el idioma alemán en la Universidad para Extranjeros, sucesivamente ingresó al Aero Lloyd, luego al Borneman, y finalmente a las Escuelas de Tráfico y Acrobacia de Baviera. En octubre de 1928, junto al My. Alfredo Santalla realizó el exitoso raid aéreo entre Bolivia, Argentina y Uruguay.

Tte. Adolfo Borda. Nació en Nazacara, provincia Ingavi del departamento de La Paz, el 14 de marzo de 1900. Era un oficial de artillería egresado del Colegio Militar con la promoción 1924. Después de realizar estudios en la Escuela Militar de Aviación de El Alto, se brevetó como aviador militar el 18 de julio de 1929.

**LA AERONAVE**

Era un monoplano Junkers W-34-z<sup>6</sup> de ala baja con cabina para 6 pasajeros y dos tripulantes, estructura de

duraluminio de chapa ondulada, dotado de un poderoso motor radial Pratt & Whitney "Hornet" de 9 cilindros de 650 H.P. refrigerado por aire y provisto de una hélice bipala.

Tenía un techo de 6.300 m y podía alcanzar una velocidad máxima de 265 kph. Si bien su autonomía de vuelo era de 840 km, con tanques suplementarios podía aumentarse considerablemente. De los restos de esta aeronave sólo llegó a nuestro país la chapa que decía: *Tipo W-34-z 81582- 3/11 28 Bers 4.814-2 cro N.A. 1-2*, y otra más pequeña con el distintivo de la fábrica, es decir, "Junkers".

Lamentablemente, por las imposiciones y dilaciones de las compañías aseguradoras de Europa y Argentina, el avión no estaba asegurado, y por consiguiente la pérdida fue total.



De la famosa aeronave Junkers W-34-z "Cónдор de Bolivia", sólo queda esta chapa (12.5 x 12.5 cm) con el logotipo de la fábrica, la cual se conserva como una preciada reliquia en el Acervo Histórico de la FAB.

**COLOFÓN**

Conscientes que la aviación era la única alternativa para vencer el pernicioso aislamiento geográfico, la población boliviana vivía la euforia de los esforzados éxitos de sus aviadores militares; mientras que éstos, deseosos de alcanzar prestigio internacional para su país y sus nombres, se afanaban en conquistar nuevos lauros, con una formidable pero traidora máquina en un raid peligroso por las condiciones atmosféricas no muy conocidas en nuestras comunicaciones aéreas.

Bolivia, cual Ayar Uchu de la mitología incaica, había sido encerrada por sus hermanos en las altas montañas, y para salir de su enclaustramiento tenía que hacerlo volando; era la única ruta libre para integrarse a la civilización y a los pueblos allende a los mares.

Si el Colón de los aires, Comandante Ramón Franco, llegó a las repúblicas castellanas causando admiración y descubriendo la posibilidad de surcar la atmósfera de los océanos pasando de un continente a otro, los cóndores bolivianos quisieron emular con valor denodado comprobando las virtudes mecánicas del aeroplano para intentar implantar el tránsito en la atmósfera variada de los mares, a los estigmatizados cielos de la cordillera andina; porque si hay acción gloriosa en la de Colón, que rompe maravillosamente un velo de ignorancia geográfica universal; hay también en los que regresan el camino hollado, trayendo nuevos motivos de ejecución; y así como Cortés y Pizarro, no ya descubridores, sino como hombres de conquista, tienen un justo sitio en la historia de las aventuras humanas de superior servicio; en Bolivia siempre serán recordados.

**CITAS**

- 1 Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia Tomo I. La Paz, 1974 pág. 208.
- 2 Así informó el corresponsal de El Diario en Berlín, Federico Nielsen Reyes.
- 3 Debido a que la fábrica donde se construyó el Junkers W-34 estaba ubicada en Dessau, el raid se inició en este punto.
- 4 El Diario, 21 de enero de 1930.
- 5 Ubicado en la plaza Murillo, actual sede del Centro Cultural de las FF.AA. de la Nación.
- 6 El Lloyd Aéreo Boliviano desde 1930 contó con una aeronave idéntica denominada "Tunari".
- 7 La cual se encuentra en el Acervo Histórico de la FAB.

\* El autor es Académico de Número de la Academia Boliviana de Historia Militar.

