



DE VILOCO A MEDELLÍN. EL TRASFONDO DE LA TRAMA

FROM VILOCO TO MEDELLÍN. THE BACKGROUND OF THE PLOT

Silvia Rivera Cusicanqui¹

Quizás fueron las resonancias del mito de las heroínas de la Coronilla las que inspiraron a las y los cochabambinx de a pie a feminizar el apelativo para su aerolínea estrella Lloyd Aéreo Boliviano, para ellxs simplemente “La Lloyd”. Desde su fundación, la compañía fue ganando un prestigio sólido por sus estándares de calidad y seguridad. Era su momento estelar cuando les cayó como un rayo un accidente, y era también un momento estelar para el fútbol boliviano, pues ese año, por primera y única vez, pobres y modestos como somos, tuvimos un galardón internacional como país. Pocos meses antes, el 15 de marzo de 1963, se había precipitado entre los cerros de la localidad minera de Viloco un avión Douglas DC-6B de La Lloyd, y allí murió todo el equipo del Strongest. Era un clásico equipo paceño en el que militaba toda mi familia materna (lo que explica mi aversión por ese

deporte) pero a mí me impactó más la muerte de dos profesores míos del Saint Andrew’s, que iban en el mismo avión. Diría que fue por culpa de estos gringos Maryknoll, almas benditas, que me volví socialista y atea, porque ellos habían convertido sus clases de religión en prédica anticomunista.

Pero vuelvo al hilo del relato. La Lloyd – sus pilotos, su gente, sus técnicos y profesionales, sus azafatas y controladoras aéreas – se recuperó del shock poniendo más esfuerzos en la seriedad de su trabajo, en la calidad y seguridad de sus vuelos, en la calidez de la atención a sus pasajeros. A tal punto de ser reconocida en toda su trayectoria – empañada por ese único accidente -con varios premios internacionales y de haber creado una escuela de pilotos para todo el continente. Pero la crisis inflacionaria de los ochenta y el aterrizaje forzado de los noventa le dieron duro. Y

¹ Socióloga, ensayista y fue docente en la Universidad Mayor de San Andrés, en La Paz, Bolivia; maestra de oficio y artesana intelectual del ColectivxCh’ixi – La Paz – Chuqiyawumarka.

sus despojos fueron pignorados en la infame privatización (eufemismo = relocalización). Yo asistí a la muerte de La Lloyd, pasando carnavales encerrada en un hotelucho de Miami, con el hombro fracturado, porque por gil (y por leal) había insistido que me compren el boleto en esa empresa, y no en American. Después de tres días de espera tuve que abordar un vuelo de Aerosur, competidora privada de la línea estatal, sin mis maletas y muerta de pena por la muerte del LAB. Era el mes de marzo del año 2006, y yo había votado por Evo Morales en vísperas de la navidad del 2005.

Fue la euforia del momento. La borrachera de palabras. La fe a pesar de todo en que “la fuerza de la masa”acabaría por imponerse. O la amenaza de la media luna, qué sería. Pero no nos dimos cuenta entonces del profundo significado que tendría la accidentada vida de La Lloyd en nuestra conciencia como habitantes de esta tierra. Sólo ahora podremos, quizás, comprender sus nexos con los oscuros momentos del presente. Porque la historia de La Lloyd es la alegoría de una trama más profunda. La de los complicados

sucesos que rodearon otro accidente aéreo de tinte aún más impactante, ocurrido el 28 de noviembre del 2016 en una localidad cercana a Medellín.

Gracias a Oscar Olivera y Raquel Gutiérrez Aguilar, la historia, ni tan secreta ni tan lejana de La Lloyd puede ser hoy comprendida a cabalidad. Considero a Oscar un activista del agua y de la vida, desde entonces hasta hoy, y respeto su opción por el activismo ecológico. Pero Raquel es además escritora y pensadora, y fue testiga privilegiada de los sucesos de esa década insurgente. ¿Qué llevó a la liquidación de La Lloyd, una aerolínea que ofrecía todas las condiciones para renacer estatal y socialmente al amparo de un “proceso de cambio” que parecía prometer tanto? Cito extensamente a la autora, cuyo análisis ha sido recientemente reeditado en Cochabamba (2015):

La empresa aérea boliviana, “Lloyd”, como se la conocía en Bolivia, tuvo su sede en Cochabamba. En tal sentido, los pilotos, azafatas y demás personal de la empresa conocieron – y muchos participaron en – la ola de luchas y levantamientos en torno a la defensa del agua que en esa ciudad comenzó en el 2000. En particular,

presenciaron y participaron en múltiples y variadas deliberaciones sobre un tema crucial para la transformación de las relaciones sociales, cuya discusión fue central en relación a la gestión y usufructo legítimo del agua. (...) Este tema se discutía en Bolivia de maneras muy diversas en aquellos años y todo tipo de argumentos en torno a cómo hacer tal cosa posible se diseminaron tras la llamada Guerra del Gas.

Raquel expone luego el detallado plan de rescate y relanzamiento que elaboraron los sindicatos y asociaciones laborales de esa empresa, a la que habían dado sus mejores años. Todos y todas se mostraron dispuestos a trabajar duro y a arriesgar sus propias pensiones de vejez. Y lo más importante en tiempos de cálculos racionales: la solidez económica y la viabilidad política del proyecto parecían incuestionables. Volvamos a su texto:

Así, en marzo del 2006, tras ponerse de acuerdo respecto a las líneas generales del “rescate” del (La) Lloyd, los trabajadores decidieron ir a proponerle sus ideas a Morales y su gobierno para que entre todos establecieran un plan de acción. Iban a hablar con él en tanto lo consideraban un aliado y, además, se requerían diversos apoyos desde el propio gobierno, sobre todo respaldo

político. Estaban eufóricos. Los más críticos a la economía neoliberal no dejaban de explicar a toda la demás gente el conjunto de virtudes de su plan: se recuperaba una empresa antes privatizada y, *de pasada*, se quitaba de manos del capital financiero al menos una parte del ahorro de los trabajadores (...). En fin, confiaban en que podían abrir, con cautela y paso a paso, un camino nuevo para reapropiarse de la empresa y ensayar formas de autogestión. No ocurrió nada de lo anterior. Evo Morales los recibió, los escuchó, les dijo que iba a preguntar a sus asesores internos y externos sobre las posibilidades de llevar a cabo lo que exponían los trabajadores y, después de ello, nunca más volvió a recibirlos. El gobierno de Morales no quiso pensar, para nada, en dicha posibilidad. Los trabajadores de (La) Lloyd, apoyados por otros sectores trabajadores y populares de la ciudad de Cochabamba, así como por la Coordinadora del Agua y de la Vida, se movilizaron varias veces a lo largo de 2006 exigiendo una discusión de fondo sobre lo que proponían. Querían un diálogo público con Evo y su gobierno sobre el plan que tenían. Nunca fue atendida su exigencia. Finalmente, hacia fines del mes, los trabajadores, junto con sus vecinos y activistas de Cochabamba, tomaron el aeropuerto y fueron violentamente desalojados. Se les amenazó con cárcel y el

gobierno armó una campaña de propaganda insistiendo en que *el plan de los pilotos no era factible*. Así, a sólo dos meses de haber ocupado el palacio el gobierno manifestó a quién pertenecía la prerrogativa de tomar las decisiones.

A la luz de los sucesos recientes, hay que volver a preguntarse ¿a quién pertenecía esa prerrogativa, cuando Evo todavía hablaba del “mandar obedeciendo”? ¿A quiénes pertenece ahora, que sólo habla de mandar? ¿Quiénes eran esos “asesores internos y externos” que decretaron la muerte de LAB? ¿Quiénes lo son ahora, que insuflan vidas artificiales al TAM? ¿Tienen algo que ver con la FAB? ¿Tienen algo que ver con Quintana y García Linera, o lo tenían entonces?

Para responder a estas preguntas, tenemos la ventaja de estos 10 años transcurridos, pero sobre todo de la irrupción reveladora que fue el accidente de LaMia en Medellín. Significativamente, este hecho le costó también, al igual que en Viloco, la vida a todo un equipo de fútbol, más popular y meritorio que el propio Strongest: el Chapecoense, oriundo de una

pequeña ciudad del sur del Brasil. Lo extraño es que el escándalo provocado por los entretelones del suceso afectó también al TAM y a la propia FAB, en un efecto dominó que no ha dejado de desatar todo tipo de conjeturas. Yo lanzo la mía. ¿No serían los militares de esta fuerza quienes incubaban, desde hace 10 años, el plan de expropiación de recursos estatales – y de las luchas de todo un pueblo – que comenzó con la muerte de La Lloyd y convirtió al TAM en una caja de pandora? ¿Qué operadores políticos del MAS tomaron la iniciativa en esas decisiones, y cómo convencieron al resto de intelectuales y militantes que esto era lo mejor y más patriótico que podía hacerse? Con qué entramado teórico y discursivo nos engatusaron? Estas preguntas ya no aluden al anecdotario de una o dos aerolíneas, sino a la estructura misma del proyecto estatal que nos ocupa y que nos preocupa.

La Fuerza Aérea Boliviana ha sido favorecida con cuantiosos recursos estatales durante los largos años del gobierno del MAS, pero no queda atrás la Fuerza Naval, que entre

otros datos, tiene contruidos cuarteles e innumerables sitios de observación en toda la Amazonía boliviana, particularmente en zonas de alto nivel de vulnerabilidad ecológica y riqueza maderera y castañera. Entre ambas – y esto debería averiguarlo el periodismo de investigación serio – han debido hacerse de una tajada no despreciable del IDH, del FONDIOC y de diversas fuentes de recursos, estatales y no estatales (internos y externos). Se han multiplicado los recursos y proyectos de construcción, industrialización y aeronáutica. Todos y cada uno de ellos aparecen envueltos en una nube de sospecha y de corrupción. Baste recordar la fábrica de ácido sulfúrico de Eucaliptus (si bien existía desde antes de Morales, recientemente ha sido “capitalizada”), o el satélite Tupak Katari, los 5 aviones truchos comprados para el TAM, y finalmente, la deuda de 70 millones de bolivianos en impuestos que debe al Estado, mientras los pequeños negocios son extorsionados. ¿Qué pacto de impunidad firmó Evo Morales con las FFAA para aceptar estos desmanes? Tal pacto ya asomaba

cabeza en la cruel represión a las y los trabajadores de La Lloyd. Pero sigamos recolectando indicios ¿Por qué tanta sordera ante la demanda de desclasificar sus archivos, por qué la imposibilidad de sancionar o siquiera investigar sus crímenes? ¿Por qué los actos represivos perpetrados por las FFAA (Chaparina, Tacovo Mora y muchos más) nunca son investigados? ¿Por qué están en la cárcel los oficiales de baja graduación que demandaban “descolonizar a las fuerzas armadas”? ¿Quiénes en realidad manejan el estado y el poder en Bolivia detrás de la cortina de palabras del MAS, de la humareda de incienso en el parlamento y de las borracheras del CONALCAM? Si se está hablando de reelección ¿a qué poder corporativo nos quieren imponer que elijamos, bajo la máscara del indio Evo Morales?