

INVESTIGACIÓN

Inicios de la Aviación en El Alto, La Paz

Marcelo Ramos Flores *

RESUMEN

Realizar una o varias investigaciones referidas a la ciudad de El Alto, será siempre una vía para encontrar memorias que son poco conocidas por la sociedad. Su importancia se inicia desde muy atrás en la historia. La historia de la ciudad de El Alto está íntimamente relacionada con la aviación, tema que es una clara muestra de su importancia para el desarrollo urbano de esta ciudad, pues a raíz de esta vía de transporte y la consiguiente infraestructura y servicios, entre otros aspectos que ha logrado desarrollar, la ciudad de El Alto mostró su importancia a nivel nacional e internacional.

Palabras clave: <Historia de la ciudad de El Alto><Bolivia: Historia de la aviación><Desarrollo urbano de la ciudad de El Alto>

Beginnings of Aviation in the City of El Alto

ABSTRACT

To make one or several investigations referred to the city of El Alto, will be always a route to find memories that little are known by the society. It's importance begins from long time in history. The history of the city of El Alto intimately is related to aviation, subject that is a clear sample, of it's importance for the urban development of this city, because as a result of this route of transport and the consequent infrastructure and services, among other aspects, that has managed to develop, the city of El Alto showed it's national and international importance.

Key words: <History of the city of El Alto><Bolivia: History of aviation><Urban Development of the city of El Alto>

1. Antecedentes

La historia de la ciudad de El Alto, en los últimos años, está siendo trabajada y escrita por investigadores nacionales y extranjeros. Históricamente, desde el período Prehispánico, El Alto mereció interés por su ubicación geográfica y sus vínculos con zonas vecinas y otras regiones.

Debemos considerar que los pueblos Prehispánicos de la región altiplánica lacustre, el Chuki Apu entre los principales, tenían comunicación por medio de caminos que eran bastante frecuentados.

Se afirma que en el período IV, la cultura tiwanacota había iniciado una expansión formal desde su centro urbano hacia muchas regiones, incluso a la Costa del Pacífico llegando a Arica, Tacna, Ilo y otras poblaciones aledañas, llevando su cultura y que dicha expansión tiwanacota es mucho mayor en el período siguiente.¹

Durante el coloniaje esta zona fue cuartel estratégico de operaciones en la rebelión indígena de Amarus y Kataris (1780-1781). Esta lucha de liberación fue conducida por el emblemático y líder indígena Túpac Katari y su esposa Bartolina Sisa.

“Levantaron en armas a los indígenas de la región, proclamaron la guerra de exterminio contra los españoles que dominaban el corregimiento de la ciudad de La Paz”.²

En el transcurso de la época republicana, un hecho sobresaliente fue la Batalla de Ingavi ocurrida el 18 de noviembre de 1841. Desde la altiplanicie de El Alto y con el fervor patriótico, se desplegaron los valerosos soldados. Las fuerzas defensoras, derrotaron al invasor peruano Agustín Gamarra y sus seguidores.

Otro dato de consideración, en el que ha estado presente El Alto, ha sido la Guerra Civil de 1899.

Acontecimiento que enfrentó a dos ciudades de La Paz y Chuquisaca, por la capitalía de la República. Desde las alturas de la Ceja, el ejército a caballo se desplazó a la región del combate.

Son hechos importantes que hay que tomar en cuenta, para tener una idea del papel protagónico alteño.

2. El Alto de La Paz a principios del siglo XX

Un hecho gravitante que le dio un impulso económico al país y el lugar, fue la inauguración de los trabajos del ferrocarril Guaqui La Paz, pues cerca a la Ceja de El Alto, se construyó una estación ferroviaria de dicha vía.

A principios del siglo XX, EL Alto de La Paz estaba ocupado por tres haciendas: “El Tejar”, “Yunguyo” y “El Ingenio”. La primera pertenecía a la familia Loza, la segunda a Rodríguez Balanza y la última a la familia Castillo Nava. Esta región altiplánica, tan cercana a la urbe paceña, tenía una gran importancia pues proveía al mercado urbano productos de primera necesidad. Aún así, contaba apenas con senderos angostos por los que trajinaban recuas de mulas y uno que otro jinete que se dirigía al interior.

De acuerdo a las leyendas indígenas, esta meseta está sujeta a La Paz por tres patas: Kusi-pata, o actual barrio de Villa Victoria; Munaypata, otro barrio popular; y Pata Pata, entre el Calvario Chico y el Tejar.³

3. Primeros años de la Aviación en El Alto

La apasionante historia de la aviación está rodeada de capítulos trágicos, incluso pintorescos y naturalmente beneficiosos que finalmente determinaron las bases para permitir un sueño anhelado.



El terreno de aviación en los años 1940 El Alto, La Paz - Bolivia

* Licenciado en Historia (UMSA). Docente de la Carrera de Historia de la Universidad Indígena Tawantinsuyo Ajlla. Autor de *El proceso del fútbol en el Departamento de La Paz* (2014). marcelor80@gmail.com

La idea del vuelo humano es tan antigua que se confunde con las leyendas míticas de la China. Una fábula griega refiere que la primera tentativa de vuelo había sido realizada en Europa por Dédalo Ícaro, quien colocándose dos alas con plumas plegadas con cera, intentó volar, pero al fundirse ésta con el calor del Sol, cayó al mar Egeo.

Más tarde, fue el gran sabio Leonardo da Vinci quien realizó los primeros estudios científicos sobre el vuelo de las aves y efectuó, los primeros diseños con madera, metal, tela y cuerda, habiendo logrado hacer volar con éxito pequeños ornitópteros mecánicos accionados por resortes.⁴

La iniciativa del hombre por conquistar el aire no tendrá ya freno. Dos siglos más tarde los hermanos Montgolfier en presencia del Rey Luis XVI y su corte hicieron subir en un globo aerostático a pasajeros vivos; pero no humanos. Eran un cordero, un gallo y un ganso, que volaron sin que les sucediera nada. Estas fueron las primeras criaturas terrestres que consiguieron viajar a través del aire.⁵

Son varios los predecesores del histórico reto de volar en el mundo, en el siglo XIX e inicios del XX, por lo cual nos centraremos en el tema de nuestra investigación.

La historia de la Aviación en Bolivia se remonta al año de 1872, en el que según escuetos datos, se consigna a Apolinar Zeballos como pionero que viajó por primera vez, surcando el cielo paceño. Ascendió exitosamente en un globo libre desde la antigua Plaza de Armas (Murillo), llegó hasta la zona de Tembladerani.⁶

Por el mes de abril de 1901, el aeronauta francés Eduardo Lasaile, realizó algunas pruebas de ascensión en un globo en las ciudades de Cocha-

bamba, Oruro y La Paz. Mientras esto sucedía en Bolivia, la aviación europea realizó varios proyectos de vuelo, con los hermanos Wilbur y Orville Wrigth en 1903.

Hacia el año de 1907, habían comenzado en Francia, las primeras tentativas para efectuar vuelos en aparatos a motor especialmente contruidos. El primero en volar la extensión de un kilómetro fue el piloto Forman, en fecha del 15 de marzo del referido año, piloteando un biplano construido por el mecánico Gabriel Voissin.

A partir de esta fecha, la construcción de aparatos aéreos comenzó a proporcionar poderosos aviones, tanto para uso comercial como de guerra.

Desde esas fechas más o menos los gobernantes bolivianos, al igual que los demás países Sudamericanos, llevaron adelante las primeras experiencias para implantar los servicios de navegación aérea.

En primera instancia, el arribo a La Paz de los hermanos Miguel y Napoleón Rapini, fue poco menos que una sorpresa, pues nada se había dicho de su arribo a esta ciudad. A las 5 y 30 de la tarde, en el tren de Oruro llegaron los simpáticos aviadores, en compañía del Ministro de Guerra don Juan María Zalles.⁷

Napoleón Rapini que en ese entonces contaba con 22 años, alcanzó la insigne gloria de realizar el raid de Valparaíso a Santiago. Ese recorrido aéreo era considerado como el más importante que se efectuó en América del Sur.

El modelo del monoplano de fabricación francesa, que se planificó hacer despegar de El Alto, lo trajeron desde Antofagasta a La Paz. La nave tenía las siguientes características.

Largo de fuselaje, 7,60 metros, superficie, 16 metros cuadrados. Distancia entre los extremos de las alas 8,92 metros. Potencia motriz 50 HP. Velocidad de Régimen, 95 kilómetros por hora. Peso del monoplano, 260 kilogramos. Peso del aviador 65 kilogramos. Largo de la hélice 2,40 metros. Peso de la hélice 1,55 kilogramos. Revoluciones por minuto, 1.150.

Una vez en ámbitos paceños, los italianos acompañados de algunos redactores de prensa, se dirigieron hacia El Alto a buscar un terreno apropiado para las maniobras aéreas. Luego de algún tiempo, encontraron las condiciones apropiadas. Por tal razón allá decidieron construir un hangar para el cuidado del monoplano. Ese lugar en la actualidad es conocido con el nombre de Villa Dolores. Para la limpieza del terreno, se contó con la ayuda del batallón (Campero 5 de Infantería).

A raíz de esa iniciativa existió algún recelo del vecino país de Perú. Así por ejemplo el *Comercio* de Lima editó la siguiente nota.⁸

“Ha despertado justificada alarma la inmotivada actividad bélica de Bolivia. Una república que viene desarrollándose metódicamente en su economía industrial y financiera – pero de un momento a otro ha cambiado rumbo al realizar en Europa operaciones financieras que impondrán ser eficaces para el crecimiento de sus industrias, ha entrado en el camino de hacinamiento superiores a la necesidad de sus exigencias militares y externos”.

La situación geográfica que tiene Bolivia en esos momentos, hizo que se tomaran esas medidas. La topografía de sus llanuras boscosas y su elevada altiplanicie, hacían ver que el país necesitaba la vía de comunicación aérea.

Con algún tiempo de espera, llegó el día de la prueba aeronáutica. La tarde se presentaba ventajosa, aunque densas nubes anunciaban la proximidad de una lluvia. Miguel Rapini en su traje de aviador, se dirigió hacia el monoplano bautizado “Alexander”.

Un estruendoso ruidos de aplausos, saludó a los visitantes italianos. Los aviadores antes de iniciar el vuelo pidieron a la policía que despeje el terreno, pero la muchedumbre corría de un lado para el otro. Minutos después, Miguel Rapini tomó asiento en su aeroplano. El aparato arrancó a más de 500 metros. Sin embargo, en el preciso momento que empezaba a elevarse, la boquilla del aparato tropezó con un montón de piedras deteriorándose la nave. Miguel Rapini se hallaba a dos metros del suelo, al sentir el ruido producido por la rotura y

dándose cuenta de que algún desperfecto había ocurrido en el monoplano, aterrizó rápidamente. Luego el aparato fue llevado nuevamente al punto de partida, donde se cambió la pieza rota.

La nerviosidad del aviador que tuvo el percance, era notoria, entonces le remplazó su hermano Napoleón. Este último partió por segunda vez. El monoplano corrió con furia una larga distancia, llegando a un terreno de piedras. En ese tramo al fin comenzó a elevarse a una altura de más o menos dos metros y medio. El aviador, entonces intentó aterrizar violentamente, con la mala fortuna de que se produjo una ráfaga de viento, el aeroplano cayó arrojado a tierra.⁹

Con la fuerza de la caída, el aparato se destrozó, quedando rotas las ruedas, hélice y ala derecha, adicionalmente sufriendo serios desperfectos el motor. Además el fuselaje se partió por la mitad. Antes del choque, Napoleón reaccionó saltando a tierra lastimándose la pierna izquierda y parte de la cabeza.

Cerca del anochecer, los aviadores llegaron a la ciudad, lamentando la pérdida de su monoplano y sobre todo el no haber logrado satisfacer al público. El aparato destruido no reunía las condiciones adecuadas para el despegue, se necesitaba de un motor con más potencia.

Dos años después, en 1915, llegaron a La Paz los aviadores chilenos Luis O. Pege y Clodomiro Figueroa con un aeroplano similar al anterior. La nave al realizar su primer intento de levantar vuelo, chocó también con un montón de piedras. Similares a esta iniciativa, se realizaron algunos intentos fallidos de vuelo en Viacha, Oruro, y Cochabamba. Se demostró entonces que la aviación en Bolivia era aparentemente imposible.

No siendo todos estos accidentes, un impedimento para proyectos futuros, fue a partir de 1916, mediante Ley del 9 de septiembre, que se pasó a implantar y preparar al personal de aviadores nacionales. El Presidente de entonces, Ismael Montes, gestionó ante los gobiernos de Argentina, Chile y España, la obtención de becas de estudio, habiendo sido enviados a la Escuela de “El Palomar” (Argentina) los oficiales. René Pareja, José Alarcón y Horacio Vásquez. Lamentablemente, el joven aviador boliviano Alarcón, a bordo de un biplano, cayó en uno de los entrenamientos realizado el 23 de enero de 1917. Fue la primera víctima de la naciente aviación boliviana en el extranjero.

En el transcurso de 1917, el mandatario José Gutiérrez Guerra contrató los servicios del aviador



Albert Jarfelt y del constructor de aeroplanos Andrés Tamsich. Ambos construyeron un aeroplano, al cual bautizaron con el nombre de “El Cóndor”. Al ensayar su primera maniobra en la localidad de Viacha, el motorizado sólo logró elevarse un metro dando varios saltos. Se hizo un nuevo intento, cuyo resultado fue igualmente negativo, lo cual no superó anteriores esfuerzos.

Al concluir la Primera Guerra Mundial, el mismo gobernante, hizo los contactos con E.E.U.U. Avanzadas sus gestiones, se realizó la contratación correspondiente de un equipo que pudiera realizar vuelos en cielos bolivianos. Hay que tener en cuenta que en la confrontación internacional de (1914- 1918), los aviadores norteamericanos se destacaron tripulando sus aviones.

En tal circunstancia fueron acordados en 1919, los servicios del Capitán Donald Hudson y de los mecánicos Robert Albough y Willan Birrem. Los pilotos llegaron con el triplano “Curtis” con motor “Wasp” de 500 HP. Dicha nave llegó a La Paz y fue ensamblada en un modesto hangar, sitio en el que posteriormente se fundó la Escuela de Aviación.

Primer vuelo memorable en El Alto el 17 de abril de 1920

Antes de dicho acontecimiento histórico, se preparó un terreno de 1.000 m. por 300 m. de ancho aproximadamente. El trabajo lo realizaron obreros y conscriptos, dejando habilitado el campo aéreo.

Pasaron varios años para tal suceso. El capitán Donald Hudson voló sobre La Paz una distancia de 2.000 m. y por 37 minutos. Era necesario insistir, y esta fue la constante preocupación de los gobernantes que llevó al resultado favorable. El logro a bordo del avión “Wasp” de 500 HP, nunca fue olvidado. La partida del aeroplano piloteado por el norteamericano, se efectuó a las 5:17 minutos de la tarde, a razón de 230 kilómetros por hora. La nave realizó su vuelo en dirección S.O del célebre hangar de El Alto.¹⁰

Al concluir el vuelo, toda la población paceña se propuso premiar al aviador, llevándolo en hombros por las principales calles de la urbe. Éstas presentaban una nutrida aglomeración de la población emocionada por el suceso.

Hudson batió, en ese entonces, el récord de altura despegue y vuelos en Sudamérica. Posteriormente efectuó varios vuelos, durante varias semanas. El 18 de mayo, realizó el raid de La Paz a Oruro, repitió cubriendo la distancia de 250 kilómetros en 75 minutos. En el trayecto de regreso, el avión sufrió un accidente cercano a la localidad de Sica Sica, habiendo salido ilesos el aviador y el mecánico.

El éxito alcanzado el 17 de abril, había despertado en la población de diferentes partes de Bolivia el entusiasmo por la aviación, haciendo que se levantaran colectas y fondos colectivos.

La iniciativa de recaudar fondos llamó a la conciencia a todas las entidades, entre estas estaban:

la Cruz Roja Boliviana, fábricas, distinguidas familias, pueblos de las provincias y entidades deportivas. Entre el deporte de estos merece ser destacado, el encuentro de fútbol protagonizado por The Strongest y Colegio Militar, cuya recaudación laboral fue de 900 bolivianos aproximadamente.

El mencionado partido, jugado en la cancha de la Avenida Arce, fue todo un éxito. El pueblo en general respondió al llamado patriótico, que hicieron los deportistas en pro de La Aviación Nacional.

El partido se realizó con la mayor corrección de ambos equipos. La banda del Batallón Colorados amenizó el encuentro, ganó Colegio Militar por el marcador de tres goles a dos.¹¹

Gesto loable fue también, la contribución de los profesores y alumnos de la Escuela Normal de Pucarani, con 59 Bs. Tal significativa recaudación, estuvo a cargo del notable educador, Alfredo Guillén Pinto.¹²

También en Coripata, se realizó una colecta similar. Tanto la dinámica Junta Municipal y algunos empresarios de origen italiano, como los señores Juan Fossati y Ambrosio Vignó dieron un aporte importante.¹³

Otro de los hechos notables de la aviación en El Alto fue el arribo, en enero de 1921, del famoso aviador francés Mauricio Bourden, ganador de la carrera aérea Buc-Londres y poseedor de varias condecoraciones. Vino contratado por el señor Simón Patiño I. El industrial minero, ha-

bía obsequiado al Ejército Nacional, dos aviones. Uno era de guerra marca “Bleriot”, tipo “Spad” biplaza de 400 HP y el otro de Escuela, tipo “Spad” de 180 HP. Se fijó entonces el 23 de abril como fecha inicial para las maniobras aéreas. El día de la presentación, gran cantidad de público se hizo presente en El Alto de La Paz. Sin embargo, ocurrió lo inesperado.

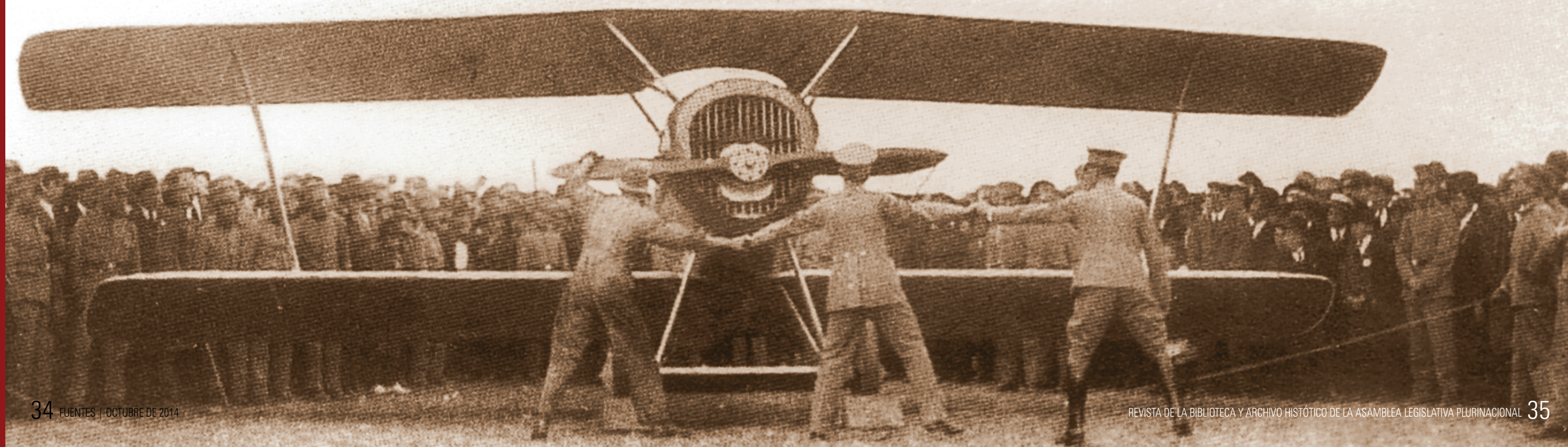
El aviador francés tomó una altura de 180 metros y de improviso la máquina se precipitó bruscamente a tierra. Aplastó a varias personas, además el impacto causó la muerte instantánea del piloto.¹⁴

Este lamentable accidente, no mató las ilusiones del pueblo boliviano. Venciendo todas las adversidades negativas, se siguió luchando por alcanzar el objetivo de avanzar en cuanto a la aviación.

Al promediar octubre de 1922, llegó de Puno el aviador Italiano Conde Aldo Barboro de Coronó. Trajo un aeroplano llamado “Ansaldo”. Cuando realizó el vuelo de La Paz a Oruro, la nave al aterrizar chocó fatalmente. Este hecho lamentable produjo el fallecimiento del italiano el 21 de junio de 1923.

Durante el gobierno de Bautista Saavedra, se dio el paso más significativo y más importante para la aeronavegación. Se creó por Decreto Supremo de 7 de septiembre de 1923, la Escuela de Aviación en El Alto de La Paz.¹⁵

Las partes más importantes del mencionado Decreto dicen lo siguiente:



“Artículo 1. Créase la Escuela de Aviación, que debe funcionar en El Alto de la ciudad de La Paz, bajo el patrocinio del Presidente de la República y dependencia del Ministerio de Guerra y Estado Mayor General para formar en ella a los pilotos nacionales destinados a los servicios de aeronavegación militar y civil del país”.

“Artículo 2. La Escuela de Aviación funcionará con la plana mayor que designe el presupuesto y tendrá un director técnico, con las atribuciones y responsabilidades de su cargo”.

“Un jefe militar con atribuciones militares, administrativas y disciplinarias que no tendrá injerencia en la dirección técnica de la Escuela”.

La solemne inauguración, se llevó a cabo el día 12 de octubre del mismo año. Esa fecha ha pasado a ser conocida como el Día de la Aviación Nacional.

A esta labor de impulsar la navegación aérea, se sumó otra localidad que de igual forma colaboró al impulso de la aviación, la ciudad de Viacha. Allí se organizó un bazar al que concurrieron los vecinos viacheños, obsequiando y adquiriendo objetos de mercadería, los mismos que fueron rifados. La iniciativa se desarrolló con todo éxito, recaudando una buena cantidad de dinero.¹⁶

Al promediar 1925, se dictó un nuevo decreto reorganizando la escuela de aviación. Bajo la dirección del Mayor Bernardino Bilbao Rioja y el técnico suizo Hans Heaberly, cobraron nueva dinámica las actividades. Estando en operaciones el establecimiento aeronáutico, el gobierno adquirió 5 aviones

“Focker” y dos aviones “pingüinos” de la misma marca, todos para la preparación de los alumnos.

En la fecha histórica del 6 de agosto de 1925, en oportunidad de celebrarse el Centenario de la República, como una muestra de afecto. La Colonia Alemana donó a nuestro país un avión “Junkers” F13, que fue bautizado con el nombre de “Oriente”, cumpliendo su primer vuelo de Cochabamba a La Paz.

Un mes después esta donación hizo posible la fundación de una sociedad anónima denominada “Lloyd Aéreo Boliviano”.

En la parte más importante del documento de su fundación menciona lo siguiente:¹⁷

“En la ciudad de La Paz el día 15 de septiembre de 1925 a horas 5 p.m. reunidos los que al pie suscriben resolvieron fundar la empresa Lloyd Aéreo Boliviano, con el propósito de iniciar, desenvolver y nacionalizar el servicio aéreo, encargado de atender las necesidades del comercio e industria en general, así como todas las actividades del país prestando colaboración patriótica a los servicios públicos dentro de las prescripciones establecidas en el Estatuto Orgánico de la sociedad, bajo las bases esforzadas del señor Guillermo Kyllman. La sociedad funcionará conforme a los estatutos que apruebe”.

Formaron el comité, los señores siguientes: Abdón Saavedra, Carlos Arce Soria, Moisés Ormachea, Eduardo Solíz, Hugo Ernst, Emilio Antelo, Hernando Siles, Ramón Rivera, Augusto Fernández, Julio Knaudt, Antonio Velasco, W. Kyllman, Walter Flossbach y F. Shohous.

Una vez constituida la empresa, desarrolló sus vuelos desde las alturas de El Alto de La Paz. Hasta un poco antes de la Guerra del Chaco (1932-1935), se llevaron a cabo una infinidad de maniobras aéreas, todo con el propósito de mejorar la aviación. El conflicto Chaqueño fue el sacrificado examen para nuestros pilotos. Desde la estratégica pista de El Alto, las diferentes naves motorizadas transportaron material bélico, alimentos, medicinas, soldados, médicos, enfermeras, en fin todo lo que concierne a una guerra.

Para las operaciones aéreas ambos contendientes construyeron durante el conflicto pistas de aterrizaje en la mayoría de los fortines. Las principales bases bolivianas estaban en Muñoz, Villa Montes y Puerto Suárez y del Paraguay en Isla Poi, Iba Mirante y Camacho. Las acciones armadas se vieron seriamente restringidas por la exuberante vegetación que ocultaba el objetivo y por el fuego antiaéreo apoyado por fusiles y armas automáticas de la infantería contra ataques aéreos. Aún así la aviación boliviana intervino en casi todas las batallas de ataque destruyendo aviones enemigos en sus propias bases.¹⁸

Finalizando este proceso inicial, debemos señalar el arribo de una variedad de aviones que volaron los cielos bolivianos. Se encuentra en el ingreso de la Primera Brigada Aérea, un genuino ejemplar que corresponde al modelo North American AT-6 de color amarillo.

Los primeros como éste fueron adquiridos en el 43, cuando tras la II Guerra Mundial Estados Unidos puso en marcha un programa de préstamos y arriendos. Luego llegaron otros más por donaciones del Perú, Argentina y Brasil. Sus primeras misiones controvertidas llegaron en el 46. Meses antes de que se derrocará a Gualberto Villarroel, un AT-6 lanzó dos bombas que no explotaron. Una cayó como un tronco en las puertas del Palacio Legislativo y otra en la calle Colón. Se empezaron a utilizar los AT-6 para mediar enfrentamientos políticos. Así la Guerra Civil de 1949, quiso ser su prueba de fuego. Dividió al país en dos bandos.¹⁹

4. Consideraciones finales

La ciudad de El Alto será siempre un lugar de importancia para la investigación histórica. So-



bresalen los aportes en diferentes épocas que realizaron a la patria. A partir de los acontecimientos importantes y no importantes, en el día a día, está escribiendo otra historia que debe ser tomada en cuenta. Desde su composición social, llama la atención de propios y extraños por su particularidad e infinidad de procesos sociales que se han desarrollado y se dan en la ciudad más joven de Bolivia.

Por otro lado debemos indicar que en abril de este año, se cumplieron los cien años de la Aviación Boliviana. En circunstancias en que se realizaron los primeros intentos de vuelo practicados por los hermanos Rapini.

También en esta investigación, se deben destacar los artículos trabajados por el Historiador de la Fuerza Aérea Ramiro Molina. Quien, de forma detallada, investigó los sucesos de la Aviación Nacional.

Notas

1. Maks Portugal Zamora, “Historia de las Columnas Ubicadas en El Alto de la ciudad de La Paz” en *Khana, Revista Municipal de Cultura*. Año XX-Vol.1, N° 42, p.39, La Paz noviembre, 1987.
2. Víctor Santa Cruz, *Narraciones Históricas*, La Paz. Ed. “UNIVERSO”, 1956, p.73.
3. *El Diario*, domingo 16 de marzo de 1969, p. 2
4. Julio Díaz Arguedas, “Síntesis Histórica sobre el Arte de Volar”, en *Revista Aeronáutica*. N° 31, p.129, La Paz diciembre de 1976.
5. *Hoy*, domingo 19 de enero 1975, p. 5
6. Víctor Maldonado, “Los Primeros Años de la Aviación Boliviana” en *Revista Aeronáutica*, Año XVI N° 27, p. 28, La Paz octubre de 1972.
7. *El Tiempo*, martes 1 de abril de 1913, p. 7
8. *El Tiempo*, martes 8 de abril de 1913, p. 1
9. *El Tiempo*, martes 15 de abril de 1913, p. 7
10. *El Tiempo*, domingo 18 de abril de 1920, p. 1
11. *Anuario de Leyes y Resoluciones Supremas de 1916*, p. 378
12. *La Verdad*, martes 27 de abril de 1920, p. 3
13. *El Diario*, sábado 22 de mayo de 1920, p. 1
14. *EL Diario*, martes 5 de abril de 1921, p. 1
15. *Anuario Administrativo de 1923*, p. 571
16. *La República*, jueves 8 de mayo de 1924, p. 6
17. *La República*, jueves 17 de septiembre de 1925, p. 1
18. *El Diario*, domingo 23 de junio de 1985, p.8
19. Ramiro Molina, “Aviones sobrevivientes de los aires”, en *ESCAPE Revista de la Razón* del domingo 20 de junio de 2004, N° 162, p.17 La Paz.

Bibliografía

FERNÁNDEZ, Nicolás, *La Vida Fulgurante de Pabón*, La Paz, 1987.

LOZA, Francisco, *La Aviación Civil Boliviana*, La Paz, 2011.

VILLA DE LA TAPIA, Amalia, *Alas de Bolivia*, Ed. Aeronáutica, La Paz, 1976, Tomo II.

POZO TRIGO Carlos, *Relatos y anécdotas de la Guerra del Chaco*, La Paz, Imp. “SERVIGRAF”, 2000.

INVESTIGACIÓN

Las desconocidas ideas libertarias de Albert Camus

Juan Eduardo Rivas *

“La libertad es una palabra sublime que designa una gran cosa que no dejará nunca de electrizar los corazones de todos los hombres”. *Mijail Bakunin*

RESUMEN

Camus nació en Argelia, el 7 de noviembre de 1913. Cursa sus primeras letras en una escuela comunal y sus estudios secundarios en el Liceo de Argel. Prosigue estudios superiores en la Facultad de Filosofía de Argel. Redacta su tesis titulada *Metafísica cristiana y neoplatonismo*. En 1938, entró al periodismo, primero en el *Alger Républicain* y luego en *Paris-Soir*. Esto le permitió realizar largos viajes por Europa y Estados Unidos. Durante la ocupación nazi en Francia, adhirió al movimiento de la resistencia Combat. En 1942, publica *El Extranjero*. Cinco años más tarde, *La Peste* lo situó en primera línea de la literatura contemporánea. Al otorgarle el premio Nobel de Literatura (1957), la academia sueca le citó como uno de los escritores más comprometidos de entre los que se oponían al totalitarismo. La inédita obra del investigador alemán Lou Marin titulada *Albert Camus. Su relación con los anarquistas y su crítica libertaria de la violencia*, permitirá desentrañar una faceta desconocida del pensamiento político de Camus y su estrecha cercanía a las ideas libertarias. “Muy a menudo utilizó su fama y su notoriedad para intervenir en la prensa denunciando la persecución de militantes anarquistas, o para sensibilizar a la opinión pública”.

ABSTRACT

1. Juan Eduardo Rivas (1973) nació en la ciudad de Puerto Montt, región de los Lagos. Fundador e integrante –por diez años- de Ediciones *Espíritu Libertario*. Junto a Nibaldo Mosciatti (Periodista PUC y editor general de Radio Bio-Bio), realizó la investigación “Apuntes sobre el viaje de Albert Camus a Chile”. Actualmente es representante legal de *Eutrapelia Libros*. Este ensayo se encuentra inscrito en el Departamento de Derechos intelectuales; Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM); bajo el Registro de Propiedad Intelectual N° 242.618.

* Nació en 1973 en la ciudad de Puerto Montt, región de los Lagos (Chile). Fundador e integrante –por diez años- de Ediciones “Espíritu Libertario”. Junto a Nibaldo Mosciatti (Periodista PUC y editor general de Radio Bio-Bio), realizó la investigación “Apuntes sobre el viaje de Albert Camus a Chile”. Actualmente es representante legal de “Eutrapelia Libros”. juan.eduardo.rivas@gmail.com