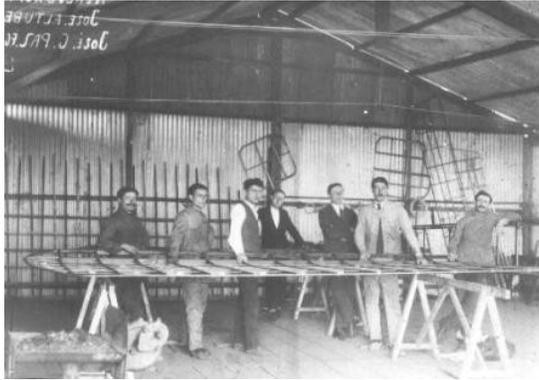


SEPARATA DEL LIBRO "POLENTA" de Mauricio Belmonte Pijoán



Andrés Tomsich, segundo de la derecha, durante la construcción del avión el "Cóndor" en 1917. Archivo: Marieta Tomsich, 2006.



Los esposos Tomsich, Dora y Andrés. Archivo: Anna Marieta Tomsich, 2006.

ANDRÉS TOMSICH, EL CONSTRUCTOR DE AVIONES

Andrés medía casi dos metros y sus manos eran tan grandes y poderosas que le bastaba sólo su intervención para ejecutar labores diferentes que en cualquier otra circunstancia requerirían la asistencia inmediata de una herramienta mecánica. Pasaba el día entero en el interior del taller vestido con overol, lo cual agigantaba aún más su corpulencia, y un lápiz gastado que, con frecuencia, se inclinaba sobre alguna de sus orejas. Lo suyo era la confección de muebles, aunque no descartaba incursionar en el sector de la mecánica, después de todo el joven carpintero tenía habilidad y empeño de sobra. Dueño de una sonrisa amplia y bonachona que a menudo escapaba por debajo de su fino bigote marrón, Andrés regalaba bondad y entusiasmo a todo aquel que se le cruzaba en el camino, muchos lo sabían y por ello apuraban el paso para encontrarlo trabajando en la carpintería. Una vez allí, el ambiente se tornaba ameno, la conversación franca y desinhibida parecía surgir de las virutas esparcidas y el aserrín amontonado en el suelo, claro, por ese entonces no todo era risotadas y buen humor, la vida se empezaba a vestir con trajes grises brindando a la economía familiar italiana espectáculos desalentadores. Andrés tomó conciencia de ello y en una determinación inesperada dio a conocer sus ideas y propósitos. El trabajo escaseaba y, lo peor de todo, la política ejercida en ese entonces le repugnaba. Con este panorama adverso, Andrés Tomsich opta por emigrar hacia la Argentina dejando descorazonados a sus padres, pero prometiéndose a sí mismo y a su pequeña hija Vera un porvenir más halagüeño.

A comienzos del siglo XX Buenos Aires albergaba casi a media Italia. Millares de hombres y mujeres pululaban por las calles porteñas buscando con ansiedad un oficio que les permitiese subsistir. Encontrar trabajo lejos de casa y con la dificultad añadida de no poder dominar el español fue penoso y desmoralizante al principio. Pero el espíritu de un inmigrante conserva en su interior una llama inextinguible que propaga voluntad y fortaleza, por lo tanto nada puede vulnerarlo con facilidad. Andrés pertenecía a este tipo de personas y su coraje le permitía emprender labores arriesgadas y no aptas para cualquier individuo. Es por eso que no tardó en emplearse como mecánico dentro de un hangar. Allí trabajaba a gusto ensamblando aviones y por las noches, después de haber armado piezas enteras de metal y aluminio, soñaba con el rostro rubicundo y sonriente de su primogénita. Aunque se sentía cómodo armando y desarmando la compleja estructura de aquellas aves mecánicas, tuvo que aceptar la propuesta que le hizo el gobierno boliviano para ejecutar una idea largamente anhelada por los militares de aquel país, la construcción de su primer avión. De esta forma, el italiano se desplazó hasta la vasta pampa del altiplano con el propósito de colaborar a los bolivianos con la experiencia y capacidad que lo distinguían. Después de todo, él también se había unido al grupo de quienes deseaban implorantes ver volar por el inmenso cielo azul de los andes la silueta magnífica de la primera nave boliviana.

Sin decir más y con un overol beige claro puesto sobre su cuerpo macizo, Tomsich inicia su esforzada tarea en pleno altiplano. Las autoridades militares, concientes de la empresa que se estaba gestando, dispusieron en el acto el levantamiento de un hangar cercano a la población de Viacha. Así, con los acuerdos suscritos entre las partes, el ejército boliviano por un lado y Tomsich junto al aviador Albert Jarfelt por el otro, se inicia la construcción del biplano denominado con anticipación y consenso mutuo “Cóndor”. En esas semanas las jornadas fueron extensas y agotadoras en el interior del galpón. Andrés trabajaba bajo capas de sudor reprimidas en aquel paraje de clima seco y ventarrones gélidos. La presión impuesta por desarrollar un aparato eficiente capaz de sobrevolar aquellos parajes y no defraudar a sus entusiastas contratistas lo tenía nervioso y lo llevó a mantener intacta la consigna autoimpuesta de no otorgarse demasiados recesos durante la ejecución del trabajo. Además, tenía al acoso la figura puntillosa de Jarfelt, quien, estricto y severo como se lo conocía, no dudaba en resaltar algún desajuste dentro la labor del italiano. Bajo estas condiciones, Andrés adquirió una mirada penetrante con fuertes destellos de severidad cuando observaba percances que pudieran perjudicar sus planes y estrategias. Como aquella vez en que los recursos económicos dispuestos por el ejército comenzaron a escasear poniendo en figurillas su existencia y la de los hombres que lo colaboraban. Para fortuna de todos, el ingenio del mecánico constructor era inacabable y pronto elaboró con presteza un plan para combatir los problemas surgidos y así continuar con la compra de materiales y herramientas requeridas. Como el avión se armaba dentro de un galpón cerrado su avistamiento resultaba difícil para los eternos curiosos que merodeaban por el lugar, Tomsich, con la mente encandilada, permitió el ingreso a la población cobrando en la misma entrada del hangar una suma módica que permitiese al vulgo contemplar el ensamblado del avión. Finalmente llegó el día de la prueba. Para remover al “Cóndor” se tuvo que desarmar el techo del galpón utilizando equipo mecánico pesado. Luego de sortear éste y otros escollos, el primer aeroplano ensamblado en Bolivia estaba listo para realizar un despegue estelar. Jarfelt, después de haber inspeccionado meticulosamente el motor y la estructura del avión, tomó los controles de la nave y se dispuso a levantar vuelo. Por más que lo intento una y otra vez, vanos fueron los esfuerzos por suspender las alas del artefacto. La jornada definitivamente se presentaba no apta para ejecutar la prueba añorada. Jarfelt sugirió a Tomsich hacer algunos ajustes en la hélice para así reprogramar una nueva fecha de despegue. El mecánico constructor, triste pero no derrotado ante este primer fracaso, realizó las modificaciones propuestas por el aviador en la hélice. Los resultados del segundo intento no variarían demasiado. Si bien la hélice reparada aportó más potencia al motor, esto no fue suficiente para propulsar por los aires al “Cóndor”. El desánimo se apoderó nuevamente de Andrés, y Jarfelt declaró con aires de suficiencia inhábil al aeroplano. Tomsich echó por tierra esas declaraciones y para probar que el Cóndor podría volar hizo venir desde la Argentina al piloto y amigo Chumiento. Andrés puso en marcha su segundo intento, pero ni la buena voluntad del aviador amigo ni el coraje y tozudez del constructor pudieron impedir que el avioncito se accidentará provocando lesiones de consideración en la humanidad de Chumiento. Andrés estaba afligido, su esfuerzo y dedicación no hallaban recompensa. De qué servían las jornadas enteras dedicadas al ensamblaje del “Cóndor”, si éste se empeñaba en no alzar vuelo. El teniente Horacio Vásquez, miembro de la comisión que construyó el avión, trató de oxigenar los ánimos al postularse como piloto de prueba. Después de presentar un informe donde se describía las condiciones óptimas del artefacto, Vásquez se encaramó sobre el biplano intentando darle vida a los sueños de Tomsich y su equipo. De no ser por la buena fortuna, Vásquez habría perecido aquella tarde, el “Cóndor” se levantó apenas unos metros pero se vino abajo estrepitosamente cayendo de forma invertida. El teniente salvo la vida por casualidad y los sueños de Andrés se esfumaron con ese último intento.

A pesar de los múltiples inconvenientes y posteriores sinsabores que experimentó Andrés durante las diferentes etapas de la construcción del aeroplano, su esfuerzo y participación dedicados fueron reconocidos por la población boliviana. Aunque no parezca, un avión de las características del “Cóndor” –sistema Taube con motor Argus de 100 hp– no era tarea sencilla de realizar, y mucho más si se toma en cuenta las circunstancias precarias con las que acompañó sus jornadas de trabajo el mecánico italiano. Lo cierto es que Tomsich no regresó a la Argentina. En Bolivia había encontrado amigos y, sobretodo, oportunidades exquisitas para desplegar el talento que traía desde Italia. Recorrió el país de arriba para abajo y visitó lugares desconocidos hasta para los propios bolivianos. En estas incursiones entabló amistad con el distinguido arqueólogo

norteamericano Wendell C. Bennett. Y es precisamente a él a quien presta colaboración con el traslado del monolito desde las ruinas de Tiawanaku hasta el centro mismo de la ciudad de La Paz. La ejecución de semejante empresa sólo podía ser realizada por Andrés. Con calma y paciencia, sirviéndose de rieles de ferrocarril como herramienta básica, depositó la reconocida pieza precolombina en la plazoleta del antiguo estadio Hernando Siles. Y no satisfecho con ello, colabora a su compatriota, Bruno Campaiola, con la instalación de las puertas de la catedral en la Sede de Gobierno. Su mano laboriosa también se halla presente en la instalación del torno giratorio que expone a diario la imagen venerada de la Virgen de Copacabana en el santuario del mismo nombre. Incansable y ansioso por seguir catapultando obras descomunales, incursiona como constructor en la edificación del Banco Central Boliviano en distintas ciudades bolivianas. Por ese entonces Andrés contrae matrimonio con Dora Cozzi, con esta simpática muchacha de origen italiano tendrá cinco hijos: Lilla, Giacomo, Margherita, Anna Marietta y Carmen Amanda.

Tomsich ya no estaba más solo. Su familia era grande y por ello debía buscar lo mejor para su bienestar. Con el dinero que había acumulado durante años y aprovechando las tierras que poseía en Cochabamba, bienes que el propio estado le otorgó en clara muestra de reconocimiento a su trabajo esforzado, se trasladó al templado valle central boliviano. Cochabamba era apenas una ciudad pequeña, de casonas amplias y terrenos extensos con una variedad importante de árboles frutales y jardines floridos. La imagen que presentaba la ciudad concordaba más con la fachada de una aldea grande y campestre. Andrés, trabajador y cumplido, invirtió dinero y tesón en esas tierras de aire bucólico. Colmó manzanos enteros con casonas elegantes, y deseoso de agrupar a los paisanos residentes en el lugar funda, con otros italianos destacados, la Sociedad Italiana de Beneficencia en Cochabamba a finales de los años cuarenta.

En el interior de un alambique

Andrés pasaba la mayor parte de los días dedicados al descanso contemplando los juegos infantiles de sus hijos y elaborando vino casero en el patio de su casa. Se sentía dichoso cuando la familia entera, junto a un grupo numeroso de amigos, colmaba la casona del Barrio Norte extendiendo el jolgorio por toda la vecindad. Los hijos de Tomsich estaban acostumbrados a observar la elaboración del vino y de a poco iban familiarizándose con el proceso, incluso intervenían en él, claro, los más pequeños no perdían la ocasión para saltar alegres sobre la uva aplastada, mientras su padre sonreía a un costado de la escena. Anna Marietta, la cuarta de sus hijas, recuerda con nostalgia el carácter de su padre; “Tenía un corazón muy grande y sus deseos de progreso eran inabarcables. Si algo distinguió a la figura de mi padre fue la solidaridad con la que desempeñaba sus funciones. Muchos operarios bolivianos que trabajaron con él, sobretodo en los bancos, le guardaban un afecto especial por sus dones de gente y cada 1ro. de mayo no dudaban en gritar a los cuatro vientos el característico ‘Gloria a Sacco y Vanzetti y viva Don Andrés Tomsich’”.

Antes de fallecer –su cuerpo robusto no pudo frenar la arremetida de una embolia cerebral– dona parte importante de los terrenos que poseía para, así, contribuir con el crecimiento urbano de la ciudad de Cochabamba. A su deceso, 1964, el entonces presidente boliviano René Barrientos Ortuño, dispone de manera oficial la construcción de un mausoleo en el Cementerio General para de esta forma rendir tributo a la loable labor del constructor de aviones.