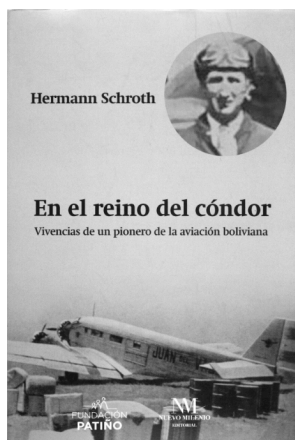


*En el reino del Cóndor. Vivencias de un pionero de la aviación
boliviana* por Hermann Schroth

Pedro Querejazu Leyton
Academia Boliviana de Historia
ORCID: 0000-0001-9755-3354



Se trata de la traducción de un libro escrito por Hermann Schroth originalmente en alemán, titulado: “In Reiche des Kondors, Flugerlebnisse in Bolivien”¹, con una extensión de 125 páginas, publicado en Alemania, sin fecha, probablemente en 1975.²

La traducción con el título *En el reino del Cóndor. Vivencias de un pionero de la aviación boliviana*

-
- 1 La traducción más apropiada del epígrafe del título original en alemán apareciera ser: *En el reino del Cóndor. Experiencias de vuelo en Bolivia*, diferente de la que los traductores y editores han usado en la publicación.
2 Editado por: Steinebach-Wörthsee, Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl ohne Jahr (um 1975), 1975. El autor y los editores de esta obra original pusieron un epígrafe diferente del que figura en la presente traducción al castellano.

ha sido editada por Nuevo Milenio Editorial, en colaboración con la Fundación Simón I. Patiño, en Cochabamba, en diciembre de 2021. Libro de 14 x 22 cm. está impreso en dos tipos de papel: couché de 75 gr. y obra de 75 gr. con empastado cosido, con tapa dura de cartón forrado y sobrecubierta de papel couché de 120 gr. El interior tiene 200 páginas de 17 x 21,5 cm.

Según el índice, la obra tiene 21 acápite:

Nota de los editores. Prefacio. Introducción. En misión a África. Nuevas tareas. Aterrizaje de emergencia. Vallegrande. Los problemas del transporte. “Cotacajes”. El desarrollo del espacio aéreo boliviano. El “Vanguardia”. Los candidatos electorales. El primer vuelo que transportó correo aéreo entre Bolivia y Europa, vía Zeppelin. Los riesgos de la aviación. Caquiaviri. Tacora. El Gran Chaco. La guerra del Chaco. Langostas. Epílogo. Fuente/Noticia de/ sobre los textos.

En la sección “Fuente/noticias de/ sobre el libro” en la página 198, se da cuenta que la obra se publicó originalmente en alemán, en Alemania, hacia 1975, después de la muerte del piloto y autor. En esta sección también se indica que han existido dos traducciones previas, la primera realizada por Cordi Thömy del Instituto Cultural Boliviano-Alemán, ICBA, en La Paz, y la segunda por Ingrid Britos, en junio de 2021. Sin embargo, el libro aquí comentado es una tercera traducción realizada también en 2021 por Marie Danielle Brockmann y Robert Brockmann, que es la que se ha publicado, con el auspicio de la Fundación Universitaria Simón I. Patiño, FUSIP, y Editorial Nuevo Milenio. Las primeras dos traducciones se usaron solo como referencia, según se indica en varios lugares de la obra. La edición estuvo a cargo de Marcelo Paz Soldán y la corrección de texto a cargo de Robert Brockmann y Adriana Abrego Sibila, (p. 198).

El libro tiene escasas erratas y un notable error. En el Capítulo “Tacora”, p. 165, en la segunda línea dice: “... desde La Paz a la costa oriental de Sudamérica...”. Debía decir costa occidental, porque se trata de la costa del océano Pacífico, desde La Paz vía Tacna hacia Arica, no la del Atlántico.³

Poco se dice en la obra sobre el autor. En las páginas del “Prefacio” original escrito por el Dr. Fritz Kübler, amigo personal del aviador, se hizo una breve reseña biográfica de Hermann Schroth, nacido en algún lugar en Alemania el 22 de octubre de 1900, y fallecido en Buenos Aires, Argentina, el 17 de julio de 1974. En 1926 fue contratado por el Lloyd Aéreo Boliviano, LAB, como piloto de aviones, desempeño que cumplió hasta su retiro de la entidad. En 1927 fue nombrado Gerente General de la entidad. Trabajó de forma continuada en Bolivia para el LAB

3 Desconozco si el error está en la edición original en alemán o sólo en la actual traducción.

desde 1926 hasta 1941.⁴ Schroth y otros de los pilotos y técnicos del LAB dejaron Bolivia. Él se instaló en Buenos Aires, Argentina, hasta su muerte. Aparte de lo antes dicho, se carece de otras referencias documentales sobre personaje tan importante en la historia del transporte aéreo en Bolivia.

Se trata de un libro de memorias. También puede considerarse como un libro de viajes y, además, como un libro de historia. Es de memorias por cuanto los diecisiete capítulos están constituidos por relatos de eventos experimentados por el propio autor en su rol de piloto principal y gerente general del LAB en su misión y empeño de explorar y establecer rutas aéreas en el país, con enlaces con los países vecinos. Los eventos relatados acaecieron en el lapso entre 1926 y 1941. En los capítulos de la obra uno encuentra tanto aspectos relativos a la gestión y a las políticas institucionales del LAB como de las del Gobierno de Bolivia, así como descripciones de los aviones Junkers y sus características y comportamiento en diferentes circunstancias, pero especialmente numerosas descripciones geográficas y topográficas.

Estas memorias tienen en algunos de los relatos descripciones y detalles muy precisos y minuciosos, inherentes a su desempeño como piloto de aviones, mientras que en otros los detalles son menores y parecen más bien generalidades. El lenguaje narrativo es llano, directo y preciso, aunque uno lea el texto filtrado por una traducción.

No dejan de llamar la atención las expresiones del autor sobre los indígenas originarios del país. Son paternalistas y dichas desde la asumida superioridad de los blancos, especialmente desde la de un europeo, en épocas en que en Europa se afianzaban las doctrinas nacionalistas, y en Alemania en particular la emergencia del Nacional Socialismo y, por otra parte, del marxismo. Desde luego que esas afirmaciones no son exclusivas del autor, si no, más bien eran comunes y frecuentes en América y en Bolivia en esa época, pese a la intensa emergencia del indigenismo y el indianismo en ese mismo periodo.

Es notoria la ausencia de nombres de las muchas personas que ciertamente formaron parte de la gran aventura del establecimiento de las rutas aéreas nacionales que el autor relata. Salvo algunos de los técnicos, mecánicos de vuelo y otros pilotos alemanes, con los que el autor viajó y trabajó, no hay menciones a los fundadores y directorio del LAB, el personal boliviano de tierra, los hacendados, mayordomos o de los grupos étnicos de indígenas que prestaron auxilio y ayuda en numerosos de los percances relatados. Presumiblemente esos nombres pudieron haber quedado registrados en las actas de directorio del LAB o en los libros de bitácora de vuelo. Esas notorias ausencias en estas memorias - relatos de viaje - de Hermann Schroth me

4 La tarea de piloto y Gerente General del Lloyd Aéreo Boliviano fue interrumpida en 1941, por decisión del Gobierno de Bolivia que afectó a todos los súbditos de Alemania que vivían y trabajaban en el país, dentro del contexto de la Segunda Guerra Mundial.

hacen presumir que fueron escritas muchos años después de los eventos, cuando acaso ya no tuvo acceso a la información necesaria. Los únicos dos nombres mencionados son el del Presidente de la República de Bolivia Dr. Daniel Salamanca, y del Embajador de Bolivia en París, Simón I. Patiño.

Mi interés por este libro ha sido tanto el de la historia de la aviación boliviana y los aviones que volaron en nuestro país, así como el de los viajes narrados. Para quien, como yo, creció leyendo libros de aventuras y viajes, esta obra tiene una fascinación particular. Leer los relatos de las diferentes experiencias descritas por Schroth, cotejando las descripciones con mapa al lado (hoy mapas de Google Earth) ha sido muy grato. De hecho, leyendo las obras de Julio Verne y Emilio Salgari entre otras, es como aprendí casi toda la geografía universal que hoy conozco. Leer las aventuras de Schroth produce una fascinación particular y semejante a las antes dichas. En este sentido, creo que hubiera sido interesante y enriquecedor que los editores incluyesen, en anexos, mapas geográficos actuales de las rutas que cada capítulo describe. Algunas de las descripciones, como las de “Caquiaviri” o “Tacora” son estremecedoras; llevan al lector a la inevitable admiración por este empeñoso y corajudo personaje. Estos relatos me trajeron a la memoria los de otros arrojados pilotos de esa época de pioneros del aire.

Hermann Schroth con este su libro, tanto por la versión original en alemán como la actual en castellano, se convirtió en uno de los autores de memorias y relatos de viaje de la época de los pioneros de la aviación mundial y boliviana. Entre esos destacados pilotos y autores menciono a: Beryl Markham (1902-1986), Charles Lindberg (1902-1974), Ernst K. Gann (1919-1991); Jean Mermoz (1901-1936) y desde luego Antoine de Saint Exupery (1900-1944). Luego hubo una segunda generación de notables pilotos y escritores, marcados por la segunda guerra mundial, como Knoke y Galland, y en etapas posteriores otros.

Mi mayor interés personal en este libro es el de las fotografías. No queda claro, porque no hay indicación alguna, si la edición original en alemán, de 1975, también incluyó estas u otras fotografías. Esa edición sí mostró en la cubierta la misma fotografía de Schroth como piloto y, en la mitad inferior, una vista del aeródromo de Cochabamba con los aviones Ju-F13 alineados, con el “Charcas” en primer plano.

En la actual edición en castellano que comento, en la tapa hay una foto de Hermann Schroth con su atavío de piloto, detalle del rostro (la misma de la edición alemana), que queda junto al nombre del autor. En la mitad inferior debajo del título hay una foto del avión Ju 52 “Juan del Valle” y numerosa carga de bultos y combustible listos para el transporte. En la contratapa está reproducido el mapa de rutas nacionales e internacionales de LAB, sobre un mapa de Bolivia y

los países vecinos. El plano tiene el título “FLUGNETZ/DES/LLOYD AEREO BOLIVIANO, que, aunque no lo dice, debe datar de hacia 1935.

El interior tiene 60 reproducciones de fotografía originales, un mapa (el mismo de la contratapa) y la reproducción de un afiche del LAB de esa época. Entre las fotografías hay dos retratos de Hermann Schroth realizados en estudio, el primero de 1935 y el último de antes de 1974. Hay varios retratos de grupo que muestran a los equipos de pilotos, técnicos, mecánicos y personal de tierra del LAB. La mayor parte de las ilustraciones muestran imágenes de los distintos modelos de aviones Junkers situados en distintos lugares del territorio boliviano. Un grupo importante de fotografías es de paisajes y también vistas aéreas tornadas desde los aviones, así como otras en el Chaco Boreal durante la guerra. (No hay fotos de aviones del LAB en vuelo).



Las reproducciones de las fotografías no son de buena calidad, pese a que se han impreso sobre papel couché de 75 gr. El ideal hubiera sido que se las imprimiera en cuatricromía para obtener toda su riqueza. Resulta molesto que algunas fotografías se hayan reproducido volteadas, lo que obliga al lector a girar el libro hacia su derecha para mirarlas, aspecto que se considera un gafe editorial.

Creo que, aunque, como mucha gente de su tiempo, Schroth pudiera y supiera realizar y procesar fotografías, no debió considerarse un fotógrafo profesional como tal. Queda por aclarar si las fotografías aéreas ilustradas en el libro, y otras probablemente guardadas en los archivos del LAB, fueron realizadas por Schroth o pudieron ser realizadas también por los copilotos o técnicos de vuelo, o por los pilotos y técnicos que volaron los otros aviones del LAB entre 1926 y 1941.⁵ Las fotografías debieron ser realizadas por diferentes fotógrafos en distintos

5 Otros pilotos alemanes que trabajaron en el LAB, fueron: “Alfred Grundke... Hermann Berndt, Ernst Edler, Werner Günther, Arnold Helmers, Georg Jüterbok, Thomas Krzenciessa, Georg Joas y Fritz Kumer. Algunos habían combatido como pilotos en la Primera Guerra Mundial, pero todos trabajaron para Junkers en los años veinte, comenzando luego su carrera en el LAB, y en algunos casos retornando a Junkers.” Fuente: *Nazis en el Sur*, libro de Carlos de Nápoli. PILOTOS ALEMANES QUE PRESTARON

momentos y lugares. El riesgo está en la implícita atribución de autoría a Hermann Schroth en la medida que están ilustrando su texto. Un caso específico es la fotografía aérea de la montaña Illimani en día de nevada, que fuera usada por Arturo Borda para realizar su pintura *Illimani*, en 1944.⁶

Ninguna de las fotografías tiene indicación de autoría; sin embargo, lo dicho no le quita valor al testimonio escrito por Schroth. Es más bien una consideración para los traductores y editores del libro sobre el manejo de las imágenes, el necesario crédito a sus autores y a las procedencias.

Es un libro interesante y ameno. El interés y autenticidad de las experiencias descritas lo hacen un libro valioso desde diferentes puntos de vista o disciplinas académicas, un hito importante en la historiografía sobre Bolivia en la tercera y cuarta décadas del siglo XX.

La Paz, diciembre del 2022

SUS SERVICIOS EN LOS INICIOS DEL LLOYD AÉREO BOLIVIANO. <https://historias-bolivia.blogspot.com/2018/09/pilotos-alemanes-que-prestaron-sus.html> (Consultado: 28 de diciembre de 2022).

6 Querejazu, Pedro. *BORDA. 1883-1953. Libros de Arte* Nº 5. Fundación SolyDes, La Paz, 2017. p. 250. (La obra de Borda se encuentra en los Museos Municipales de La Paz). En la fotografía a la que tuve acceso tiene por detrás el siguiente registro: *Montañas: Illimani*, 1941. Lloyd Aéreo Boliviano, Fotogrametría. Instituto Geográfico Militar. La Paz. Robert Brockmann atribuyó esa fotografía a Hermann Schroth. Ver: Brockmann, Robert: *Bolivia en Blanco y Negro, o la devaluación de la fotografía como documento*. La Paz, 18 de noviembre de 2013, en: <https://pedroquerejazu.wordpress.com/2013/11/19/bolivia-en-blanco-y-negro-o-la-devaluacion-de-la-fotografia-como-documento-por-robert-brockmann-s/>