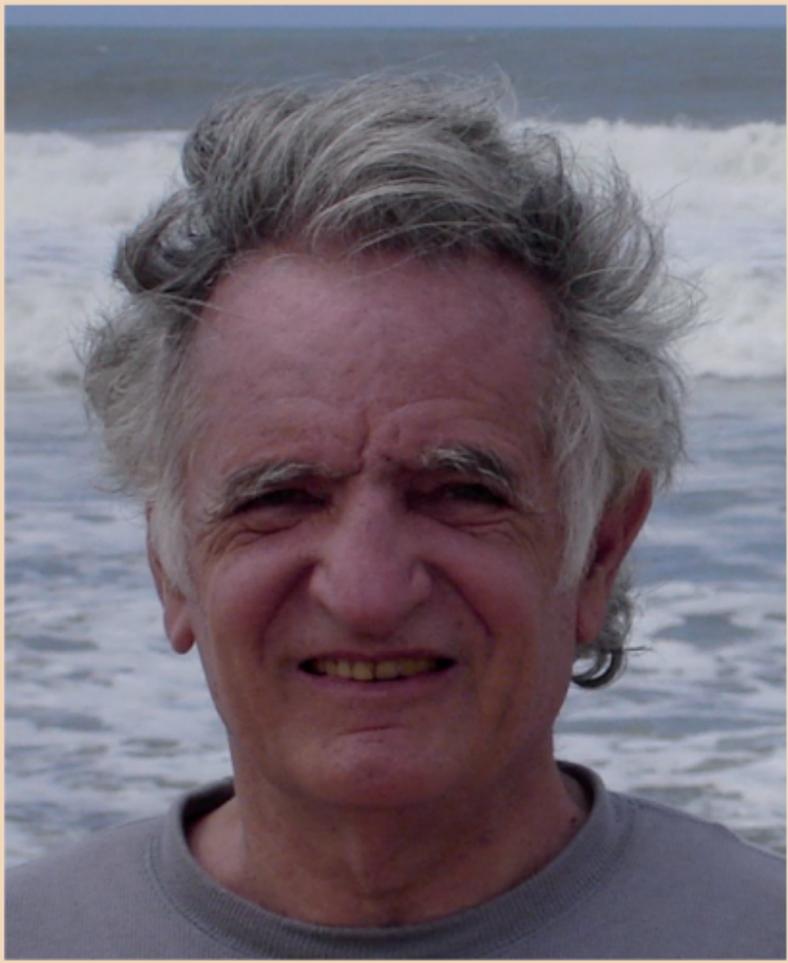


# JUGUETES PROPIOS Y GUERRAS AIENAS



Néstor Antonio Domínguez

EDICION DEL AUTOR



El ingeniero Néstor Antonio Domínguez nació en Puerto Belgrano el 30 de julio de 1934. Es Capitán de Navío retirado de la Armada Argentina. Ingeniero Electrónico de la Armada, Doctor Académico "Honoris Causa" del Parlamento Cívico de la Humanidad y estudiante de filosofía avanzado de la Universidad de Buenos Aires.

Fue Asesor del Estado Mayor General de la Armada en Materia Satelital durante 19 años, intervino en la Comisión que redactó los pliegos para la licitación internacional del Sistema Satelital de Telecomunicaciones "Nahuel" y en la redacción del Plan Espacial Nacional y en su primera revisión.

Fue miembro del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada durante 15 años y profesor, investigador y tutor de la Escuela de Defensa Nacional durante 11 años.

Actualmente se desempeña como Presidente de la Academia del Mar y como miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados (USAL). Es profesor universitario jubilado.

JUGUETES PROPIOS  
Y GUERRAS AJENAS



# JUGUETES PROPIOS Y GUERRAS AJENAS

Néstor Antonio Domínguez

Buenos Aires, 2011

---

Domínguez, Néstor Antonio  
Juguetes propios y guerras ajenas. - 1a ed. - Buenos Aires : Instituto de  
Publicaciones Navales, 2011.  
184 p. ; 23x15,5 cm.

ISBN 978-950-899-111-9

1. Narrativa Testimonial. 2. Historia Militar. I. Título.  
CDD A863

Fecha de catalogación: 22/07/2011

*Diseño y diagramación*  
Guillermo P. Messina

© 2011

Néstor Antonio Domínguez  
Juramento 5099  
(1034) Buenos Aires, República Argentina.  
Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Está prohibida la reproducción total o parcial. No puede ser reproducido ni transmitido en ningún medio electrónico o mecánico, incluyendo las fotocopias, grabaciones o cualquier sistema de acumulación y reproducción de información, sin autorización por escrito del Editor.

*All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying or any information storage and retrieval system, without permission in writing from the Publisher.*

Impreso y editado en Argentina.

**Dedicado a:**

*La memoria de mis padres, mis hermanas Betty y Susana,  
mi amiga Iris Marta Vineys, mi nietita Emma, nacida  
en el Día de la Armada 2011 y a todos los que saben vivir la vida  
con el espíritu de los niños y jugando a todo... menos a la guerra.*



## **Agradecimientos.**

*A MI MADRE Y A MI PADRE porque, pese a las tremendas circunstancias que debieron enfrentar ante el comienzo de la Segunda Guerra Mundial en Europa cuando mi hermana Betty y yo éramos pequeños, decidieron por nosotros lo mejor y preservaron nuestra vida y salud aunque ello les produjo graves conflictos espirituales;*

*A LA SRA. BEATRIZ EMMA DOMÍNGUEZ vda. de Testorelli, sencillamente mi hermana Betty, que en la primera etapa de mi vida en lo profundo del tiempo pasado compartió mi inocencia, juegos y guerra sin saber lo que estaba pasando a nuestro alrededor y luego, durante el resto de mi tiempo, fue mi amiga y confidente;*

*A ROSA GONZÁLEZ, nuestra niñera, que nos cobijó y nos brindó su cariño en tiempos difíciles, cuando ella misma estaba sujeta a los avatares de la guerra y a su amor por un soldado alemán.*

*A LA MARINA DE GUERRA ARGENTINA, que tomó siempre las decisiones adecuadas a la preservación de sus hombres y familias. Fue dicha Institución la que, a lo largo del tiempo del Siglo XX, que ocupamos totalmente los miembros de tres generaciones familiares, y durante los diez años del XXI que llevo ya vividos hizo que las vidas de mi abuelo, mi padre y la mía hayan sido apasionantes, intensamente vividas y amparadas por la que cordialmente llamamos la "Gran Familia Naval". Agradezco también a los miembros de ésa familia que me han facilitado información interesante a los fines de esta obra.*

*AL CAPITÁN DE FRAGATA (RE) JOSÉ GUILLERMO ZULOAGA, último Comandante de la Fragata Presidente Sarmiento e hijo del Capitán de Navío José S. Zuloaga, que fue el jefe de mi padre durante gran parte de lo aquí relatado en su condición de Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa. Con él compartí un sitio de la Acade-*

*mia del Mar y una gran simpatía hasta el momento de su muerte en el año 2009. Luego de una breve conversación sobre la obra que me proponía encarar, el Capitán Zuloaga me trajo una carpeta con todos los informes enviados por su padre al entonces Ministerio de Marina. Esos informes, como se verá, mostraron su visión profesional, política y estratégica de lo que estaba pasando en Europa y, sobre todo, en Gran Bretaña y en la Alemania de Hitler. Fotocopié y usé dicha información en todo lo que me fue útil a los fines de esta historia novelada.*

*A LA SEÑORA IRIS MARTE VINEYS, hija de Francisco S. L. Vineys. Su padre fue un suboficial de la Armada que acompañó, con un desempeño sobresaliente en sus tareas, primero a mi padre y luego al ingeniero maquinista Julio Coto. Lo hizo en épocas muy difíciles de la Segunda Guerra Mundial en Holanda. A ella no la he vuelto a ver sino después de casi 70 años de lo aquí relatado y pese a que ambos somos vecinos del barrio de Villa Urquiza. Ella se ha prestado a leer, ampliar y mejorar esta obra en los tramos finales previos a su edición. En todos estos años transcurridos ella ha perdido a sus padres y a su hermano Julio Angel Francisco Vineys nacido en Ámsterdam (Holanda) el 22 de marzo de 1940 poco antes de la invasión alemana. Ha tenido seis hijos y ha enviudado.*

*A LA SEÑORA JOSEFINE ANNE MARIE NIZET viuda del Ingeniero Maquinista Julio S. Coto, a quien conocí en Playa Grande hace algunos años y en base a una relación casual de amistad con la esposa Ruth de mi primo Jorge Salamone, que reside en Mar del Plata y tiene trato frecuente con ella. La documentación y datos personales que me facilitó, tanto de ella como de su marido, han enriquecido esta historia de una manera que en principio pudiera parecer insospechable. Lo relatado por el ingeniero Coto sobre mi padre me permitió comprenderlo mucho mejor que lo que lo hice durante su vida, lamentablemente luego de décadas de su fallecimiento. Hoy lo valoro más que nunca.*

---

# INDICE

Algunas reflexiones sobre lo ya escrito .....	13
Los primeros recuerdos de familia.....	25
Mi primer viaje por mar.....	33
Nuestro primer asentamiento: Ausburgo (Baviera - Alemania) .....	38
De Alemania a Holanda. De Augsburg a Ámsterdam en que todavía reinaba la paz.....	52
Los comienzos de la guerra vistos desde Ámsterdam .....	62
Rumbo a una supuesta seguridad y el mar: Saint Jean de Luz .....	85
El viaje de retorno por mar .....	101
Breve historia de los buques que nos trasportaron de ida y de vuelta .....	110
Mi padre en soledad .....	112
El esperado relevo.....	120
El encuentro de ambos hombres: .....	126
Los placeres del regreso.....	137
La llegada a la casa de los abuelos.....	137
El inicio escolar.....	141
El cajón de los juguetes.....	144
El barrio de los abuelos y las tías.....	145
Sirenas, oscurecimientos y reflectores.....	148
Mi padre concreta su regreso .....	149
El ingeniero Coto en sociedad .....	152
Misión cumplida .....	160
Una breve historia de la familia Vineys durante la guerra.....	161
El destino de los actores de esta historia.....	167
Documentación de referencia .....	179



---

## ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LO YA ESCRITO

Usted, lector, se halla al comienzo de una historia novelada. Esta historia tiene demasiado que ver con mi niñez, cuando mi madre y mis juguetes lo eran todo. Mi madre nunca me falló pero a veces no pude jugar porque algunos señores que querían dominar el mundo me envolvieron en la tristeza de la guerra y del desarraigo.

Los dirigentes, que sufren las pasiones desatadas por las ansias de poder y las victorias bélicas, parecen ignorar que en las guerras se ven involucrados niños inocentes, mujeres civiles y personas de edad que ya no tienen las fuerzas necesarias para soportar las privaciones afectivas y físicas que los conflictos les producen. Los niños quieren jugar con sus juguetes, las mujeres darles vida, cobijo y sustento y los viejos transferirles su amor y sus experiencias y contarles cuentos en la paz de los hogares.

Pero la historia de las guerras se repite, usando distintas armas de creciente poder pero persistiendo en los mismos fines: **el poder y la victoria.**

La violencia y la ambición irrefrenables desatadas irracionalmente en algunos crean necesidades de defensa para proteger la persona y los bienes de los otros, que son pacientes de tales actitudes. Esto se repite en la historia de la humanidad y se sigue produciendo en el presente en muy diversas regiones del mundo. Es dicha repetida circunstancia la que ha venido dando sentido a la existencia de los militares para conformar el instrumento militar que puede ser usado tanto por los gobernantes propios como por los del enemigo.

La sociedad militar puede entonces ser profesionalizada, desarrollada y sistematizada para brindar defensa a una sociedad civil que la acoge mediante el uso adecuado de dicho instrumento militar con el fin de obtener la victoria contra cualquier enemigo agresor. Con ello se preserva la libertad e independencia de las naciones pese a que, para lograrlo, se deba invertir mucho en un poder militar disuasivo o, en el caso que se desate la guerra, sufrir menos las calamidades que ella siempre produce.

Por otra parte, algo muy distinto es jugar el papel de ser una sociedad agresora con el fin de privar a la sociedad agredida de dichos bienes siguiendo las consignas de dirigentes políticos/militares absolutistas y ávidos de un poder sin límites. Esto ocurre y seguirá ocurriendo. Ello no significa que no se siga luchando por la paz. Las misiones de paz, en las que nuestras Fuerzas Armadas actuales cumplen roles protagónicos, surgen fundamentalmente de las tristes experiencias de la Segunda Guerra Mundial como las que describiré en el desarrollo de este ensayo y que me fueron impuestas como niño y como nacido en un país que no era parte de ninguno de los bandos en pugna.

La escena de amor infantil que se exhibe en la tapa de esta obra me liga a mi amiga Iris, ambos provistos de juguetes, fuimos fotografiados por mi padre en Ámsterdam, poco antes de la invasión alemana a los Países Bajos. Como argen-

tinios y como niños no éramos parte del conflicto y pudimos haber muerto. Dichos dirigentes absolutistas nos angustiaron la niñez y condicionaron nuestros juegos sin saber de nuestra existencia. ¿Tenían algún derecho a ello? Tanto ella como yo tenemos recuerdos, más o menos nítidos, de nuestra vida de entonces. En algunos casos se trata de sucesos que nos emocionaron profundamente y nos marcaron por el resto de nuestras vidas. Los otros detalles intrascendentes de la rutina de la vida normal de nuestra infancia, quedan en la más absoluta oscuridad y sería inconducente tratar de recordarlos.

Ello puede ser comparado con lo que ocurre en las profundidades marinas, donde no llega la luz del Sol, reina la oscuridad absoluta; es por ello que, para orientarse y defenderse, algunos peces que las habitan generan su propia iluminación. Se trata de chispazos que iluminan su entorno. Es así como, en el caso de los peces, ellos han sido provistos por la naturaleza de órganos iluminantes especiales que les permiten defenderse y atraer a las presas que les servirán de alimento.

De la misma manera cuando queremos, desde el límite superior de la vida, hurgar en la profundidad del tiempo vivido abrimos ampliamente los ojos para asimilar nuestra propia historia, hay acontecimientos muy tempranos de nuestra vida que surgen de la oscuridad de la memoria a través de los chispazos del recuerdo. Tratamos de defendernos de quienes nos lastimaron y alimentamos nuestro espíritu con lo que logramos rescatar como positivo. Por algún extraño mecanismo la naturaleza nos provee también a nosotros de esos recuerdos iluminantes de un pasado en que éramos totalmente dependientes del cuidado de nuestros padres. Son tenues representaciones de hechos que, en su momento, nos impresionaron fuertemente en nuestra niñez, potenciando o interrumpiendo, nuestros juegos y afectos.

Desde el momento en que nacemos, la clepsidra del tiempo comienza a derramar su arena por la estrechez de cada presente. Tomamos conciencia de ello cuando un acontecimiento especial, imprevista y abruptamente, nos pone frente a la vida y el mundo. Es a partir de entonces que comenzamos a tener una vida en relación con lo que nos rodea, a tomar conciencia de nuestras circunstancias. No lo hacemos enteramente hasta que, abandonados los primeros años de nuestra niñez, comenzamos a registrar y a tratar de razonar, interpretar y comprender el significado de los hechos de nuestra vida.

Como en las clepsidras de agua o arena que usaban los egipcios, mi vida, la de mi padre y la de uno de mis abuelos, y las de todos los familiares de los que fuimos responsables, el agua del mar y la arena de sus playas marcaron el rumbo y los tiempos de nuestro destino.

Fue un largo tiempo el así medido por nuestras tres generaciones, gota a gota, grano a grano, siguiendo la ley de gravitación universal y la oculta ley de lo que inexorablemente debe pasar; con estrechos presentes y fugaces horizontes de futuro cada vez más esquivos, menos visibles. Cada presente tuvo el ancho necesario para apreciarlo y valorarlo en plenitud, aún sin saber lo que nos sorprendería después.

Llevo sobre mis espaldas el peso de tres generaciones de marinos y soy cons-

ciente que la voluntad de un marino es como la de las olas, ellas terminan convirtiendo la roca en arena. El hombre de mar es un oteador y buscador de horizontes; de horizontes que nunca alcanza. No permite cambios en su rumbo ni que alguna ola pueda llevarlo a cualquier playa. Su destino es navegar y busca y encuentra su puerto guiado por el sol, la luna y las estrellas. Su carácter esta forjado para un medio que ya no es el propio del hombre. Pertenece a los mitológicos dominios del dios romano Neptuno o del Poseidón de los griegos, a los que todos los efimeros habitantes de las aguas debemos obedecer. Ambos dioses, o el mismo con dos nombres, nos prodigaron tanto tempestades como mares calmos que pusieron en juego nuestras energías físicas y nuestro temple espiritual.

En la vida del marino son muchas las veces en que las circunstancias de la vida que lo empujan hasta el borde de la muerte. Algunos de ellos, pese a todo, tenemos la suerte de seguir viviendo, de seguir navegando por la vida sin saber cuanta arena queda en nuestra clepsidra.

Una y otra vez esquivamos la parca en una secreta alianza con el único Dios que suplantó a los múltiples dioses antiguos. Es entre ellos que se encontraban esos dioses paganos especializados en las cuestiones del mar. En el caso de Neptuno, en particular, se hace presente cuando cualquier persona cruza la línea del Ecuador por primera vez y es allí y entonces donde vuelve siempre a ejercer el carnavalesco poder de su reinado.

Lo anterior es más común entre la gente que tiene una vida cambiante y azarosa como la del marino, que a mi entender es la que más merece ser vivida. No es tan frecuente entre los que hacen un culto de la rutina y de la vida segura y programada.

La vida en la Armada no da descanso, las responsabilidades a asumir son muy variadas y nadie cuenta con un futuro fácilmente programable. Las órdenes recibidas por el jefe de familia de sus superiores jerárquicos no sólo lo involucran a él, sino que también a su mujer y a sus hijos; ellos habitualmente lo siguen y colaboran en su empeño por cumplirlas sin dejar de compartir los riesgos. Todo el grupo familiar suele comulgar con la idea de que el objetivo institucional esta más allá de los propios intereses individuales y de familia.

De todas maneras nadie está libre de vivir situaciones riesgosas y muchas veces es fruto de la mera casualidad el hecho de que sigamos viviendo como si nada pasara. Pero puede ocurrir que el riesgo de vida sea tan claro y profundo que las circunstancias del hecho queden grabadas en nuestra mente de tal manera que no podemos dejar de recordar lo vivido como algo que marca un antes y un después de tal o cual circunstancia.

Es común, y en mi caso se ha dado, que se quiera volver a la escena de lo ocurrido para recordar el hecho fortuito de seguir viviendo. Es algo que podemos considerar como opuesto y más valioso que lo que sucede con los criminales, que quieren volver al lugar donde privaron a su víctima de su bien más preciado.

Uno recuerda no sólo el instante mismo del gran acontecimiento de vida o muerte sino las circunstancias que le precedieron y lo que ocurrió posteriormen-

te. Se nos plantea el cúmulo de las circunstancias históricas que nos llevaron, casi inconscientemente, a una temprana situación de riesgo de la mano protectora de nuestros padres y a lo que ocurrió posteriormente en nuestras vidas como consecuencia de lo acontecido. Todo ello va dejando una marca indeleble en nuestras vidas y en las de nuestras familias.

Se trata de hechos que nos cambian la vida o, por lo menos, nuestra actitud frente a ella. Dejan una enseñanza tremenda que debe ser positivamente capitalizada para que todo no haya ocurrido en vano.

Dado que lo que voy a relatar ocurrió en una etapa demasiado temprana de mi vida, no puedo garantizar que todo lo que exprese a lo largo de esta obra sea absolutamente preciso y verdadero. La mayoría absoluta de lo relatado lo es pero, para hacer más amena la lectura, imagino y agrego circunstancias novelescas que, si bien no me consta que hayan sucedido en realidad, probablemente podrían haber ocurrido.

La memoria de hechos ocurridos entre mis tres y seis años de edad es débil, como pienso que es común a toda la gente, ya no cuento con mis padres para que me vuelvan a contar lo que cientos de veces escuché alrededor de la mesa familiar luego de nuestro viaje por Europa en épocas de guerra y de regreso a la Argentina en 1940.

Es por lo anterior que debo basarme en los pasaportes de esa época que aun conservo, las fotos (con fecha y lugar) coleccionadas prolijamente por mi padre en algunos álbumes familiares, las carpetas de copias de notas elevadas a la Armada desde diversos lugares de Europa por mi padre a través de su jefe, el Capitán de Navío José S. Zuloaga, por entonces Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa, el relato del viaje de ida y las cartas, que de forma enteramente casual me fueron suministradas por la que luego fue la esposa del relevo de mi padre, Josefina Anne Marie Nizet, viuda de quien fuera en vida el Ingeniero Maquinista Julio C. Coto, obras de historia de la Segunda Guerra Mundial y las incontables posibilidades que brindan INTERNET y múltiples bibliotecas (entre las que cuento la propia).

Por supuesto que debo agregar algo de fantasía y dejar que las decenas de fotos, que he incluido entremezcladas con el relato, hablen por mí. Se dice que una imagen expresa más que mil palabras. Sólo así puedo cubrir algunos huecos de nuestro peregrinar por la Europa de entonces; debo hacerlo con la intención de hacer más llevadera la lectura de quienes se interesen por esta historia familiar y personal que brindo a la consideración del lector en esta etapa infantil de la que puede ser en el futuro mi autobiografía. No lo hago con la finalidad de que se ponderen los méritos personales y profesionales de mi padre, cuya valoración correspondió oportunamente a las autoridades de la Armada, ni de destacar la gestión cariñosa y valiente de mi querida madre. Tan sólo me impulsa el fuerte deseo de sacar a la luz una historia no contada sobre lo que pasa con la tarea de personas que quedan al margen de las estructuradas historias oficiales. Estas historias suelen dejar de lado lo verdaderamente ocurrido con los que silenciosa y trabajosamente elaboran tareas, que muchas veces son consideradas como

subsidiarias, pero que en realidad son determinantes del éxito de las misiones, tanto en la paz como en la guerra.

Atrás de todos los actores que aquí menciono, como dije, están sus familias y, en este caso, estuve en el rol de niño y familiar. Luego, y con el tiempo, viví experiencias parecidas a las de mi padre, junto con otros marinos, en otra época y con mi propia familia.

La investigación histórica se basa en hacer seis preguntas a los testimonios conservados en el tiempo: ¿qué?; ¿dónde?; ¿cuándo?; ¿cómo?; ¿por qué? y ¿para qué? Los que poseo me permiten contestar con bastante precisión las tres primeras preguntas. La respuesta al “cómo” sucedieron los hechos que relato exige de un espacio mucho más amplio que el de esta pretendida autobiografía parcial de mi vida temprana y, en lo particular requeriría el saber cómo resolvieron mis padres la enorme cantidad de dificultades que debieron superar para que sus hijos pudiéramos regresar sanos y salvos al país. La respuesta al “¿por qué?” requiere el conocimiento de cadenas causales que muchas veces están ausentes en la irracionalidad de la guerra. Esta lejos de mi el intentar una respuesta. Y, finalmente, la respuesta al “¿para qué?” requeriría indagar desde la mente de mis padres, en su toma de decisiones profesionales y familiares, hasta el pensamiento agente que guió las tremendas decisiones de dictadores como Adolfo Hitler, Benito Mussolini, José Stalin y el Generalísimo Francisco Franco y de hombres de Estado como Wiston Churchill, los generales franceses Charles de Gaulle y Felipe Petain, Franklin Delano Roosevelt entre muchos otros.

Al leer estas páginas el lector podrá ir comprobando e imaginando cómo se desarrolló una guerra vista con la doble mirada que se lanza tanto desde los más altos estratos del poder como desde los padres de una familia que, además de ser ajena al conflicto, era pasible de él y no podía influir en lo más mínimo en su desarrollo.

Probablemente lo escrito en esta obra pueda considerarse incluido dentro de esa nueva corriente de la investigación histórica que, más allá de las gestas heroicas, las rimbombantes victorias militares o las exitosas o fracasadas gestiones de los gobernantes de turno, se centran en el estudio de la vida de la gente común en las distintas épocas históricas. Es lo que no figura en los libros de la historia oficial pero que necesariamente forma parte de una Historia escrita con mayúscula y que no entiende de excluidos. Como lo expresa una revista muy difundida en nuestro medio: “Todo es Historia”, ya no se admite una historia con exclusiones.

De todas maneras creo poder afirmar que la Historia la construimos todos y nos va dejando esa marca que es la **temporidad** (marca que deja el tiempo en los seres y en las cosas que nos rodean y que pasan a formar parte de nuestras circunstancias presentes y futuras). Los actores de la Historia son los que mandan y los que obedecen, los que gobiernan y los ciudadanos comunes, los civiles y los militares, los que mueren heroicamente en combate y los que tuvieron la suerte de sobrevivir a las iniquidades de la guerra, los adultos que deciden y los niños que juegan ....

En lo que respecta a esta biografía novelada, que inexorablemente forma parte de mi vida, podemos decir que la construí de una manera azarosa, con mi libertad condicionada por la historia y la sociedad en que viví. Para no aburrir al lector, la he ampliado fluyendo de la mano de la imaginación. Una imaginación rescatada de esos tiempos en que era niño y deseando que me acompañe siempre.

Podemos jugar con juguetes, personas o ideas pero, en definitiva, nosotros mismos somos juguetes de un tiempo que nos marca en nuestro fluir espiritual. El hecho es que no podemos llegar a recordar claramente todas las ideas, personas y hechos, propios y ajenos, que nos surgieron a lo largo de la vida. Nos motive o no la historia, es difícil recordar precisamente los hechos de nuestro propio pasado, entonces recurrimos a testimonios más o menos valederos. Nos atenemos a lo que creemos que ha sido nuestra vida; por supuesto que todos los demás, incluso los parientes y amigos más cercanos, tienen versiones diferentes.

Las autobiografías son trampas en las que caemos sin darnos cuenta de su irrealidad. Suelen ser muy subjetivas y diferentes a las biografías. Pero, cuando uno carece de la importancia como para que otro se ponga a la tarea de analizar nuestra vida y describirla, se hace necesario autoproclamarse, en un raptó de soberbia, para que quede algún rastro escrito de nuestro paso por ella. Uno puede considerar su propia vida como valiosa ante la indiferencia ajena. En estos casos puede surgir algún rastro de autoestima, más que de soberbia, que nos impulse a escribir; luego se verá si lo escrito tiene valor para alguna editorial o si debemos apelar a una repartija gratuita entre familiares y amigos que nos quieran y estén dispuestos a acompañarnos en una descripción de una vida más o menos compartida con ellos. A esta altura de mi redacción se me hace difícil predecir el destino más o menos triste que podrán tener estos escritos. Me impulsa un deseo de honrar a mi familia, a mis profesiones y, porque no, a lograr cierta modesta cuota de trascendencia en el tiempo.

Hablo de orgullo por lo recibido, pensado y hecho más que de soberbia. Me expreso sobre lo que entiendo como los justos términos medios aconsejados por Aristóteles a su hijo Nicómaco en su “Ética Nicomaquea”.

Todos los seres humanos manipulamos nuestros recuerdos y reescribimos mentalmente nuestra biografía como si tratara de una novela en que el personaje no nos parece tan extraño. Es así como, a partir de aquí, comienzo el relato de lo que creo que ha sido el comienzo de mi vida consciente, sobre todo en relación con una niñez rodeada de eventos bélicos ajenos mientras jugaba con mis juguetes. Con el tiempo las guerras se hicieron propias por su argentinidad (como la tremenda Guerra Antisubversiva y la convencional Guerra de Malvinas) y las ideas fueron motivo de mis juegos intelectuales. Por supuesto que se trata de un giro copernicano que todos los que hemos jugado de niños experimentamos al madurar y que no está mal, de vez en cuando, girar en sentido contrario y rescatar el juego inocente que siempre de alguna manera nos propone la vida.

Para quienes ya hemos cumplido demasiadas décadas de vida el sencillo **ca-leidoscopio** nos resultó un **juguete** maravilloso. Al poner nuestro ojo en un extremo y hacerlo girar lentamente nos presentaba brillantes imágenes coloridas

siempre diferentes, siempre hermosas e irreales de disposiciones impredecibles de espejos y cristales. La vida es como un caleidoscopio del cual tratamos de rescatar siempre lo colorido, brillante y sorpresivo dejando de lado lo gris, oscuro y rutinario. Su giro lento y su predeterminada detención esconde la imagen final que puede ser oscura o brillante según el ojo de quien la mira.

Mi futura autobiografía tendrá tres partes, ellas son como tres espejos llevan en su interior los caleidoscopios. Esos espejos mostrarán tres caras de mi mismo y, en el giro de la vida, señalarán las infinitas facetas que uno puede mostrar de su personalidad sin dejar de ser uno mismo. Se trata de imágenes que brillan con líneas abiertas, atentas al futuro y listas a cambiar si las circunstancias lo mandan y uno lo quiere aceptar.

En esta obra muestro tan sólo la primera e inocente imagen de quien va a una guerra ajena de la mano de sus padres que, como la gran mayoría de los adultos de la época, no creían que pudiera tener inicio en la locura de un terrible dictador: Adolfo Hitler.

Ahora, que hemos transitado las distintas etapas de una vida azarosa, hemos cambiado los juguetes y, en particular, nuestro caleidoscopio, por las pantallas de la televisión y computación y, si bien ellas siguen siendo siempre diferentes, demasiadas veces dejan de ser hermosas. Nos muestran, por ejemplo, las miserias humanas ocasionadas por la violencia cotidiana de la inseguridad, la pobreza, la enfermedad y la **guerra**. Podemos decir que estas imágenes están entre la realidad y la virtualidad, según nuestra conciencia moral, pero nunca dejan de influirnos en nuestra imagen cambiante del mundo en que vivimos y muchas veces pensamos que debemos actuar al respecto. Podemos hacerlo como militares o civiles, pero la inseguridad y la guerra ya no nos pueden ser ajenas, están con nosotros y vinieron para quedarse.

Alberto Einstein se equivocó cuando dijo: “Dios no juega a los dados” porque es Él el que inventó la cuarta dimensión del tiempo en que gira el caleidoscopio de nuestra incierta realidad y nos produce imágenes de un universo siempre distinto en su infinita e incansable capacidad de creación. Nos deja la libertad de interpretarlas y de actuar en consecuencia. La cuestión es que siempre nos gana la partida porque nunca nos dice cual es la más buena, verdadera y bella realidad del mundo a la que podemos aspirar.

De todas maneras rescato la imagen de Einstein que tengo como la de un “niño viejo” que supo volver a los juegos infantiles regalándonos un nuevo **juguete**: la **Teoría de la Relatividad**, para que podamos seguir jugando con el universo, a partir de su madura y profunda preocupación por la posibilidad de un **holocausto nuclear**. Fue niño y viejo a la vez y ello le permitió unir los dos extremos de la vida en una armonía nunca desechable para nadie y que él intentó demostrar unificando los campos teóricos de la gravedad y el electromagnetismo mientras desafinaba con su violín.

Ahora vivo, junto con el resto de la Humanidad, la etapa llamada de Post Guerra Fría con su Guerra contra el Terrorismo y la siempre latente amenaza de la Guerra de las Galaxias. Lo hago desde mi retiro militar y jubilación docente.

Vivo pensando en la defensa contra tantas calamidades bélicas que pudieron haber terminado conmigo por destrucción o sublimación (repentina transformación de sólido a gas).

Nosiento que las guerras me sigan siendo ajenas y quiero recuperar mis juguetes. Creo que siempre debemos mantener nuestra vocación infantil por jugar y, de esta manera, acercarnos al misterio de nuestra extraña aparición en un mundo que podríamos no haber querido habitar. Pero de hecho debemos aceptar el mundo que nos ha tocado en suerte vivir aunque podamos estar perdidos en las infinitudes del tiempo, del lugar y de la indeterminación de lo complejo.

El mundo, con su dinámica de plantearnos infinitas circunstancias en nuestro entorno y que nos envejece con su temporalidad, tanto nos subyuga como molesta mientras nos preguntamos sobre el mañana y nuestro destino en el más allá....

Como una defensa contra esa marca degradante que nos produce el tiempo es bueno dar saltos hacia atrás, hacia el pasado y buscando lo ancestral que nos es propio. Esto nos permite justificar nuestro presente y revivir lo que fue para vivirlo de nuevo pero con más experiencia. Es como un renacer sujeto a nuestra voluntad, una libertad en la negación del tiempo. A lo largo de esta historia me doy el lujo de dar estos saltos porque siempre lo hice con gusto, y, en la medida que pueda, lo seguiré haciendo. Esto no debe inquietarnos, durante toda la vida damos saltos, de la felicidad a la tristeza, de la riqueza a la pobreza, del amor al odio...y viceversa. ¿Porqué no hacerlo en el tiempo?.....

Puedo considerar que he vivido mi vida arrancado desde la oscura profundidad infantil de mi consciencia, que aquí trato de iluminar y que comparo con la elevación desde las profundidades del mar hacia la superficie. De éstas profundidades surgen chispazos de iluminación no racionales pero imborrables en mi mente, pero cuando ya me encontré yendo hacia la superficie de un mar que recorrí ampliamente, todo se hizo demasiado racional, claro y distinto (como lo suponía Renato Descartes). Finalmente, ya en una tercera etapa de mi vida mis inquietudes se han ubicado mucho más arriba, en el espacio ultraterrestre y en las verdades sobre Dios, el Hombre y la Naturaleza, que son buscadas por la filosofía sin encontrarlas nunca. Ahora mi placer está en la búsqueda en sí, no en el hallazgo.

De todas maneras debo decir que hay una continuidad en mi vida, tanto en el río heraclitano que me envuelve siendo siempre diferente, como en mi mismo, que me sigo considerando como una unidad pese a todo lo que he cambiado con los años. La temporalidad no logró destrozarme y estoy seguro que no lo hará pese al mundo y el país que me ha tocado vivir en suerte y sin pedirme permiso para introducirme en él.

Como muy bien dijo el Premio Nobel de Literatura portugués José Saramago: “No se sabe todo, nunca se sabrá todo, pero hay horas en que somos capaces de creer que sí, tal vez porque en ese momento nada más nos podría caber en el alma, en la conciencia, en la mente, como quiera que se llame eso que nos va haciendo más o menos humanos”.

“Miro desde lo más alto del ribazo la corriente que apenas se mueve, el agua casi plomiza, y absurdamente imagino que volvería a ser lo que fue si en ella

pudiese volver a zambullir mi desnudez de la infancia, si pudiese retomar en las manos que tengo hoy la larga y húmeda vara o los sonoros remos de antaño, e impeler, sobre la lisa piel del agua, el barco rústico que condujo hasta la frontera del sueño a un cierto ser que fui y que dejé encallado en algún lugar del tiempo”.

“Ya no existe la casa en que nací, pero ese hecho me resulta indiferente porque no guardo ningún recuerdo de haber vivido en ella”.

Estas hermosas palabras me producen una fuerte empatía personal con ese gran creador que obtuvo el Premio Nobel de Literatura. Tampoco existe ya la casa N° 8 en la Base Naval de Puerto Belgrano donde nací. No recuerdo nada de haber vivido en ella pero algo me llevó a fotografiar sus ruinas muchos años después (cuando se festejó el centenario de su creación por Félix Dofourq en el año 1998).

Hechas todas estas aclaraciones doy al lector mis primeras constancias de mi propia existencia y me dejo llevar por el niño que fui siguiendo el “Libro de los Consejos” al que hace mención Saramago.



# JUGUETES PROPIOS Y GUERRAS AJENAS



---

## Los primeros recuerdos de familia

Mi madre provenía de una familia de marinos. Hija de don Emilio García Malde (nacido en España el 10 de marzo de 1873 y fallecido el 16 de febrero de 1924 en la Base Naval de Puerto Belgrano), marino de profesión y Juana Caruncho (nacida en Salto, República Oriental del Uruguay el 10 de enero de 1878 y muerta el 11 de diciembre de 1926 en Remedios de Escalada (Partido de Lomas de Zamora). Ellos se casaron el 10 de octubre de 1896 en la Capital Federal.

Curiosamente mi abuela materna fue hija de Andrés Caruncho, mi bisabuelo materno, que vivió en El Ferrol, ámbito naval español, en la casa contigua a la nativa del dictador Francisco Franco, partícipe indirecto de esta historia (Foto N° 1).



Foto N° 1. El autor frente a la casa de su bisabuelo materno (a su izquierda) y la natal del dictador Francisco Franco, “El Caudillo” (a su derecha). El Ferrol, mayo de 2010.

Mis abuelos maternos tuvieron ocho hijos que, por orden de nacimiento, se llamaron: Angélica Celestina, Emilio Héctor, Juana Berta, Oscar, Alberto Elías, Emma Rosa (mi madre), Raúl y Nérida Delia. Todos ellos ya fallecidos.

Mi padre provenía de una familia de inmigrantes españoles. Su padre Manuel Domínguez (nacido en España el 27 de agosto de 1877 y fallecido en Buenos Aires el 22 de febrero de 1958) era carpintero de profesión y su madre Manuela Gimeno (nacida en España el 21 de abril de 1880 y fallecida en Buenos Aires

el 27 de junio de 1955), como era habitual en su época, se dedicó siempre a ser ama de casa. Ellos se casaron en Buenos Aires el 23 de mayo de 1901 y tuvieron cuatro hijos: Antonio (mi padre), Marina Angélica, María Esther y Zulema. El primogénito, mi padre, hizo sus primeros estudios como marino en la Escuela de Mecánica de la Armada ubicada en Retiro y luego los siguió en la vieja Escuela Naval Militar de Río Santiago para ingresar al Cuerpo de Ingenieros Maquinistas a su egreso.

En mayo de 2010 visité Galicia junto con mi esposa, María Elena. Luego de un viaje en tren desde Vigo hasta Pontevedra pasamos desde la estación de trenes a la contigua estación de ómnibus y sacamos un boleto hasta Troans para buscar el lugar de bautismo de mi abuelo paterno Manuel. Necesitaba, por un impulso interior adormecido, pisar las mismas tierras que habían pisado mis ancestros. Lo hice con los papeles que acreditaban dicho bautismo y los actores de la ceremonia. Bajamos del ómnibus en medio de la ruta regada por la lluvia cuando el chofer nos dijo “Troans”. No era un pueblo, no había casas a la vista. Tomamos un camino lateral y paramos un auto que por allí pasaba. El conductor nos dijo que Troans no era un pueblo sino una pequeña región. Le preguntamos por la iglesia y nos dijo que siguiéramos subiendo aproximadamente un kilómetro “para allá y subiendo”. No nos invitó a subir a su auto para llevarnos, le agradecimos su información y seguimos caminando. Si bien los gauchos nacieron de la cruce de los indígenas argentinos con los españoles, a este español es indudable que le falta la sangre indígena necesaria. Avanzamos unos trescientos metros más y vimos que una señora estaba abriendo el portón de su cochera. Con los documentos en la mano le pregunte por alguna persona relacionada con los apellidos Domínguez y Campos de mis bisabuelos y se ofreció en llevarnos en su auto hasta el domicilio de la persona que más podría saber al respecto en la zona. Hechos unos 700 metros nos dejó en un bar cuyo

dueño tenía algo que ver conmigo. El vio mis papeles y me dijo que, por lo que él sabía, el pariente más cercano al que yo podía recurrir vivía a unos 350 metros de allí, se llamaba Maximiliano Domínguez y tenía 96 años. Caminamos bajo la lluvia hasta la casa y nos atendió un señor de unos 60, años que dijo ser el yerno de don Maximiliano. Le dijimos que veníamos de la Argentina y que deseábamos hablar con su suegro. Lo llamó, vino y resultó ser un primo de mi padre. Muy emocionados charlamos con él y nos sacamos la foto que agregó (Foto N° 2).



Foto N° 2. El autor con 75 años junto a su tío segundo de 96 años. Un encuentro tan buscado como imprevisto.

Dejando los ancestros lejanos, vuelvo a los que me son más cercanos.

Fue en el Club de Tenis de Puerto Belgrano donde mi padre conoció a mi madre, se enamoró perdidamente y, dado que los padres de ella ya habían fallecido, le pidió la mano al oficial de marina Domingo S. Salamote, tres años más “antiguo” (egresado antes de la Escuela Naval Militar) que él, y que por entonces era el novio de la hermana mayor de mi madre: Angélica Celestina García Malde y que luego sería su cuñado. Así de formales eran las cosas por entonces.

El casamiento se formalizó cristianamente en la Capilla de Puerto Belgrano (antecesora de la Iglesia “Stella Maris”) el 1º de febrero de 1932 y, como consecuencia de ello, nací en la Base Naval correspondiente el 30 de julio de 1934, luego de que lo hiciera mi hermana Betty. Según mi madre, Emma, era la una de la madrugada de un día tormentoso en el que las olas castigaban las cercanías de la Casa N° 8 ubicada frente a la que luego sería la Playa de Oficiales de la Base. En esa época los bebés nacíamos en casa con el auxilio de las parteras; no existían los neonatólogos, eran pocos los médicos parteros y no existían los psicólogos que ahora atienden a los niños que padecen de una infancia infeliz; nuestra felicidad se daba por descartada en un entorno natural y acogedor. Todas estas circunstancias sellaron mi vida profesional y psicológica posterior.

Mi lugar de nacimiento, la ya entonces principal base naval argentina, tiene su historia y yo siempre me he sentido orgulloso de haber nacido allí. El historiador naval, capitán de navío Guillermo Oyarzábal, nos expresa que don Domingo Faustino Sarmiento, en principio y cuando era Presidente, pensó en una flota de río cuya finalidad era la defensa del Río de la Plata como acceso al Puerto de Buenos Aires y a todos los ámbitos ribereños de los ríos Paraná y Uruguay. Quería satisfacer a los “marinos de agua dulce” que ocupaban entonces los más altos puestos de la Marina de entonces.

Luego de la Conquista del Desierto emprendida por el General Julio Argentino Roca, y cuando este ascendió a la Primera Magistratura, se comprendió que los oficiales jóvenes tenían razón y que se requería de una flota de mar que fuera capaz de actuar en los mares australes adyacentes a la Patagonia.

Uno de dichos oficiales jóvenes fue Félix Dufourq quien, en un escrito denominado: “Puerto Belgrano, Orígenes de la Base y de la Ciudad de Punta Alta – Actuación de los marinos argentinos”, nos describe la elección de la situación de la Base Naval de Puerto Belgrano en el lugar que actualmente se encuentra gracias al empuje de él mismo, por entonces, teniente de navío, y del ingeniero italiano Luis Luiggi.

Este fue el final de una larga lucha entre los oficiales más antiguos, que querían construir el Puerto Militar de La Plata (1895), y los más modernos, que deseaban una base en la costa del mar que les permitiera una rápida proyección hacia el sur del país.

Gracias a la presión de los que fundamentaron la elección del lugar donde actualmente se encuentra la Base Naval de Puerto Belgrano nací en ese maravilloso lugar y no en La Plata. Fue así que pude llegar a ser un “marino de agua salada” y no “de agua dulce”. El mar tiene horizontes, los ríos no los tienen.

El mar tiene un desafío infinito propio de sus entrañas y, mirándolo, uno llega a inundar sus ojos de azul intenso mientras su espíritu responde al inquietante gusto por lo infinito. Es un placer sin límites, tan grande como el que se siente en la búsqueda de la verdad aunque no se la encuentre. Mi vida, como la de todos, desde la genética hasta la muerte, es azarosa y son pocas las elecciones que uno puede hacer para encauzarla según la voluntad y la libertad para la elección del propio destino.



Mi primera foto, cuando aún no tenía conciencia de existir, de estar en el mundo, me encuentra en brazos de mi abuela paterna, bajo el regazo de mi madre y acompañado por mi hermana Betty, algo mayor, en brazos de mi abuelo paterno (Ver Foto N° 3).

Foto N° 3. En brazos de mi abuela.

Guardo con cariño otra foto (Foto N° 4) que, un tiempo después, me muestra igualmente inconciente, sonriente, gordo y feliz en mis pagos natales de Puerto Belgrano:



Foto N° 4. Una de mis primeras incursiones por la Base Naval de Puerto Belgrano.

Repetidas veces he vuelto al lugar de mi nacimiento para ver la casa de chapa y madera que amparó mis primeros berrinches. La primera vez fue allá por el año 1945-46 y la última cuando, ya retirado del servicio naval, fui a jugar al golf por la copa del centenario de la fundación de la Base. En esta última ocasión junté el fracaso golfístico con la mala noticia de que la casa ya había sido demolida y pude tan sólo fotografiar las ruinas de sus cimientos y el arco de fútbol ubicado en el mismo lugar. El hecho de la demolición me privó de la posibilidad de que alguien en el futuro ponga en ella una placa de bronce que diga: “Aquí nació el...”.

En cuanto al arco ubicado en el lugar no sé que hubiera sido de mí de dedicarme a ser arquero del fútbol profesional en vez de golfista; después de todo tan sólo recuerdo que era el arquero del “equipo” de fútbol del barrio de mi abuelo (Colegiales) en el que trataba de atajar con algún éxito la pelota de trapo o de goma (un lujo) impulsada por los pies de algún amigo de múltiples correrías realizadas en un tiempo feliz e inolvidable de calle segura y potrero.

Pero con esta obra apunto, en primera instancia, a un tiempo anterior, cuando mi padre, con el grado de teniente de navío (por entonces “ingeniero maquinista de primera”) fue comisionado a Europa, cuando acababa de llegar del viaje del Acorazado “Moreno” a la coronación del Rey de Inglaterra Jorge VI (el 18 de mayo de 1937) (ver Foto N° 5) y de la correspondiente revista naval en Spithead, en la que



Foto N° 5. El Acorazado “MORENO” en Funchal (Madeira) rumbo a Inglaterra con motivo de la Coronación del Rey de Inglaterra Jorge VI y su participación en la Revista Naval entonces realizada.



Foto N° 6. Foto tradicional, realizada durante muchos de los viajes de la Fragata *Presidente Sarmiento*. En ella que se disponían las fotos individuales de los miembros de la Plana Mayor rodeadas por las fotos de cada uno de los miembros de la tripulación. Todos eran ubicados alrededor del querido buque que los trasportaría en el viaje.

nuestro buque ocupó un lugar destacado frente a otras naves venidas del resto del mundo. Previamente (del 23 de agosto de 1936 al 15 de febrero de 1937), había realizado el viaje N° 37 de la Fragata “Presidente Sarmiento” como Jefe de Máquinas (1936-37) y profesor de la materia “Máquinas y Calderas” de los futuros guardiamarinas (ver Foto N° 6, flecha). Este último buque había sido construido en Birkenhead, Inglaterra, por la empresa Laird Brothers en 1896 siendo su primer comandante el entonces capitán de Navío Manuel Domecq García y el último el capitán de fragata José Guillermo Zuloaga, que compartió hasta su muerte (2009) con el autor las actividades de la Academia del Mar y que es hijo del capitán de navío José S. Zuloaga, jefe de mi padre en la misión que dio motivo inicial a esta obra. Esto demuestra los lazos internos que ligan a los miembros de la Armada a través de las generaciones y que le dan, junto con la Gran Familia Naval, una dura consistencia, tan necesaria para la defensa de la Patria en el mar como para resistir los embates de la política interna. Esto fue así desde su creación y seguirá siendo igual.

El pasaporte que proyectó a mi familia a la aventura que voy a relatar, en esta autobiografía de mis primeros pasos en la vida, versaba así:

*“Republique Argentine*

*Ministerère des Affaires Etrangères et du Culte*

*Vu le départ pour l'Étranger de Monsieur l'Ingénieur Machiniste Antonio DOMÍNGUEZ, Commissionné par le Ministère de la Marine de la Nation; accompagné de Madame DOMÍNGUEZ, née Emma Rosa GARCIA et de ses fils Beatriz Emma et Néstor Antonio DOMÍNGUEZ.*

*Il est recommandé, en conséquence aux Agents Diplomatiques et Consulaires de la République et demandé aux Autorités des pays qu'a traversera de lui prêter toute l'aide et l'assistance dont il pourrait avoir besoin en qu'il solliciterait (Que en traducción libre del francés dice: “Es recomendado, en consecuencia, a los Agentes Diplomáticos y Consulares de la República y demandado a las Autoridades de los países que atravesaran el prestarle toda la ayuda y la asistencia de la que ellos puedan tener necesidad o que ellos soliciten).*

*Fait et donné à Buenos Aires, le 28 Décembre 1937”.*

Este documento obtuvo la visa del British Consulate General N° 1255 el 29 de diciembre de 1937 y todo estaba en regla para nuestro viaje.

Fuera de los aspectos formales del pasaporte, del cual he traducido a mi manera uno de sus párrafos, quiero puntualizar que lo hago para dejar constancia previa de lo que luego iré historiando (y, en parte, novelando) para señalar lo dificultoso que resulta, a los portadores de tal documento, aplicar sus cláusulas en tiempos de guerra. Sólo mis padres, ya fallecidos, podrían detallar sus sufrimientos ante las dificultades pasadas para hacer valer los derechos de la familia en tales circunstancias. Por suerte que quienes quedamos actualmente vivos de esa aventura, mi hermana y yo, espero que encontremos un final natural para nuestras vidas.

La misión de mi padre estaba ligada fundamentalmente con la finalización de la construcción de los patrulleros “King” y “Murature” en el país y condicionada, a su vez, por la Ley 12.353, dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, el 21 de enero de 1937 y denominada: “Construcción de la Escuela Naval Militar”. Esta ley, en su artículo 7° ordenaba la construcción, en los Talleres Generales del Arsenal Naval de Río Santiago o Astillero Naval de la Base Naval de Río Santiago y digno antecesor de los Astilleros de AFNE de igual denominación, exceptuando lo de “Base Naval”), de cuatro avisos de 1.000 toneladas de desplazamiento cada uno y que serían afectados al servicio de la Escuela Naval Militar. La nueva escuela reemplazaría a la vieja Escuela Naval de Río Santiago en la que se educó mi padre y que luego pasó a ser ocupada por el Liceo Naval “Almirante Brown” por algunos años. Se buscaba que los cuatro

buques (que merced a nuestras propias vicisitudes terminaron siendo solamente dos) sirvieran a la enseñanza práctica de la navegación y el destino quiso que quince años después yo fuera educado en la nueva escuela y practicara la navegación en los buques por cuya propulsión y servicios generales velara mi padre a través de las vicisitudes de la guerra. Entiendo, junto con mi padre, que los buques sin propulsión ni servicios generales no son más que cascos flotantes que no pueden navegar ni ser habitables para ninguna dotación.

Por entonces nadie preveía la inminencia de la guerra en Europa, aún en un país con políticas y estrategias claras como, por entonces, era el nuestro. Es así como nadie podía pensar que la recepción de las máquinas propulsoras de estos buques no se produjera a tiempo.

El primer remache el Aviso “King” (luego denominado “Patrullero”) fue colocado el 15 de junio de 1938 y el del “Murature” el 20 de marzo de 1940 cuando mi familia ya estaba, primero en Alemania y luego en Francia, y esperaban que mi padre pudiera dotarlos, a través de su gestión en Europa, de la propulsión diesel y de los servicios de máquinas propios del diseño de ambos buques.

Los motores originales de ambos patrulleros arribaron al Puerto de Buenos Aires el 14 de junio de 1943 a bordo del buque alemán “Monte Cervantes” (sucesor del que se hundiera anteriormente en el Canal de Beagle frente a Ushuaia).

La demora de provisión de los materiales desde Europa ocasionó que la botadura del “Murature se demorara hasta el 28 de julio de 1943, que se le afirmara el pabellón nacional el 12 de abril de 1945. La botadura del “King” se produjo después, el 3 de noviembre de 1943, y fue afirmado su pabellón y entregado al servicio naval el 28 de julio de 1946.

Las máquinas con las que ambos buques fueron dotados recién fueron reemplazadas por otras más modernas luego de varias décadas.

La fría mención del cómputo de servicios de mi padre dice que fue dado de pase a la Comisión Naval en Europa el 20 de diciembre de 1937 y que, luego de 2 años y 5 días fue ascendido al grado inmediato superior el 31 de diciembre de 1939 (capitán de corbeta) continuando con su misión en Europa por 1 año, 6 meses y 15 días más con la misma tarea. Es decir que el dificultoso cumplimiento de las órdenes recibidas le insumió 3 años, 6 meses y 20 días de su vida y, en gran parte, la de su familia; con todos los goces y las sombras que aquí trato de historiar, en base a testimonios, y de hilar en forma novelada, algunos aspectos posibles en base a pura imaginación.

Me cabe observar que, a fines del año 1946, fueron estos patrulleros los primeros buques de la Armada Argentina dotados de radares de navegación (Marconi modelo 268A) y que también les fueron instalados sonares en febrero de 1947. Primero les fueron instalados de medios de propulsión y luego de detección. Esto marca el cambio de la ingeniería termomecánica a la ingeniería electrónica en estos buques de la Armada y esto significa las dos grandes diferencias profesionales y afectivas que tuve con mi padre: cuando de cadete de la Escuela Naval Militar se opuso fuertemente a que me incorporara al cuerpo de maquinistas como él lo había hecho y entonces me disuadió imponiendo su autoridad paterna. Luego,

cuando ya ostentaba el grado de guardiamarina, elegí ser ingeniero electrónico y ya no pudo disuadirme porque yo era todo un hombre y, si bien lo respetaba, hacía valer mi derecho a la libertad de elección de mi vida. Hoy le otorgo gran parte de razón, él había vivido las diferencias entre los cuerpos navales y yo creía en un futuro que, si bien se concretó, lo fue con muchos sufrimientos personales y profesionales. De todas maneras no me arrepiento de las decisiones que he tomado porque creo haber influido en la transición hacia una marina más moderna en el sentido del pensamiento de sus hombres más que en la materia de sus buques. Aunque puedo pecar de un falso orgullo en la puerta de mi vejez debo decir que mis realizaciones personales siempre se han cumplido más en el plano de lo espiritual que de lo material. Como buen marino afirmo que lo hice “contra viento y marea” y lo seguiré haciendo mientras viva.

Rescato el sentido heroico de la vida que se nutre de pequeños hechos hilvanados en un quehacer cotidiano con sustento en un pensamiento agente que busca la trascendencia. Esto para mí vale tanto como el gesto heroico de un día en el que las circunstancias pueden impulsar a un ciudadano a dar la vida por su patria. Hay dos formas de dar la vida por la Patria, una callada, perseverante y honesta y otra, concreta y mortal, brindada en el fragor del combate. Ambas merecen reconocimiento social porque son dos formas de dar la vida por un ideal. Así se debiera tratar de hacerlo de la mano de los historiadores, aunque no siempre de la mano de la justicia. En esto creo que hubiéramos coincidido padre e hijo.

Toda vida es una respuesta a un “¿para qué?”. Si no nos preguntamos nunca para qué vivimos, toda nuestra vida carecerá de sentido y nuestra memoria se perderá en los insondables espacios de un tiempo futuro llano y finito.

### **Mi primer viaje por mar**

La que entonces era toda la familia partió del Puerto de Buenos Aires en el buque de pasajeros “Almanzora” (\*) con una joven niñera, Rosa González, que nos acompañó durante toda la increíble aventura que aquí relato. Ella estaba al cuidado inmediato de quien esto escribe y de su hermana Betty.

Fue desde allí y desde entonces que se produjo la primera emoción de mi vida atesorada en el recuerdo, se debe a un hecho angustioso que viví cuando tenía poco más de tres años. Era el día 5 de enero de 1938 y me encontraba en brazos de mi abuelo paterno, Don Manuel Domínguez, sobre la cubierta el buque que nos transportaría a Europa. Sonó una estridente sirena a la par que por los parlantes se invitaba a descender por la planchada a todos los que habían venido a despedir a los pasajeros. La unión del sonido estridente de la sirena y la fuerte voz de los parlantes, junto con la situación de verme desprendido de los brazos de mi querido abuelo, es la angustiosa imagen que no puedo borrar de mi memoria y que reiteradamente vuelve a mi como si él, que hace muchos años abandonó esta vida, me enviara estímulos desde el más allá para que lo tenga presente.



Foto N° 7. Entre la gente que despidió al buque en el Puerto de Buenos Aires alcanzo a divisar a mi abuelo, con sombrero gris y delante de una garita (arriba y a la izquierda) y, a su izquierda, a mis tías paternas, Marina Angélica y Zulema. Un poco más abajo mi abuela Manuela lleva su mano derecha a la frente para tratar de guardar una última imagen de nuestra partida y disimular el llanto que, de seguro, la embargaba.

Siempre enlazo esta primera emoción con las que me produjeron mis frecuentes incursiones al sótano de su casa cuando, ya más grande, regresé de Europa algunos años después. Esto ocurría en su casa de Buenos Aires, ubicada en Maure 3160, donde admirado lo veía trabajar cuidadosa y profesionalmente la madera en su banco de carpintero. Lo hacía rodeado por gran cantidad de herramientas cuidadosamente organizadas en muebles y paredes. Trabajaba la madera bajo una luz oscilante que daba mucho de magia a la escena que lo mostraba en acciones que siempre realizaba con perseverancia, placer y cariño por su noble profesión. Aún siento el olor de la noble madera cortada por mi querido, y no menos noble, carpintero y abuelo.

La imagen de quienes nos fueron a despedir (ver Foto N° 7) es repetida en la vida del marino; la pena por la partida y la alegría por el regreso aceleran los latidos del corazón cuando se ven alejarse o acercarse las siluetas de los seres queridos. Son muchas las mejillas surcadas por las lágrimas en las vidas de ellos y de sus familias.

Llevados por nuestro buque (Foto N° 8), el 9 de enero ya estábamos en Río de Janeiro paseando por la rambla de la Bahía de Guanabara (Foto N° 9).

El 12 de enero del mismo año ya estábamos en Bahía de San Salvador y luego emprendimos la navegación hacia la isla de Madeira, a la que arribamos el 17 de enero. La vida a bordo era muy llevadera porque los miembros de la

dotación inglesa se empeñaban en hacerlo así. Al cruzar el Ecuador, el 18 de enero, se hizo una fiesta de disfraces en la que ocasioné terror en algunos pasajeros al estrenar mi traje de vaquero mientras llevaba de la mano a una aldeana que era, ni mas ni menos, que mi hermana Betty (Foto N° 10). Pocos días nuestros padres jugaban a “la gallina ciega” sobre la cubierta del buque (Foto N° 11) al día siguiente de haber estado brevemente en Lisboa el 20 de enero.



Foto N° 8 Nuestro buque, el “Almanzora”.

(\*) Buque de la Royal Mail Lines Limited británica, botado el 19 de noviembre de 1914 realizó su primer viaje a Sudamérica en el año 1920 y junto con otros siete barcos estaba en servicio antes del estallido de la Segunda Guerra Mundial. Todos estos buques y fueron completamente capaces de mantener un servicio semanal a América del Sur. Nuestro buque tenía 15.551 toneladas y navegó hasta 1947, año en que fue desguazado.



Foto N° 9. Paseando por la Rambla de Río de Janeiro el 9 de enero de 1938.

Volvimos al buque luego de nuestra corta y hermosa visita a la ciudad de Lisboa y, luego de navegar por el Cantábrico y el Mar de la Mancha arribamos a Southampton el 25 de enero de 1938.

El pasaporte, que guardo entre uno de mis bienes más preciados, registra nuestra entrada a la Alemania de Hitler el 29 de enero de 1938. Sobre tal registro un sobresello me muestra el águila sosteniendo entre sus garras la corona que encierra la cruz svástica.

Cuando veo ahora dicha imagen del águila rememo-



Foto N° 10. El autor disfrazado de vaquero y su hermana Betty con un traje de aldeana. Ambos disfraces fueron traídos por su padre Antonio al finalizar su viaje en la Fragata “Presidente Sarmiento”.



Foto N° 11. Mi madre, Emma, conduce a mi padre, Antonio, para que no voltee las botellas en el juego de “la gallina ciega” (21 de enero de 1938).

ro todo lo que luego debimos pasar en Europa aferrados por esas garras hitlerianas y ello constituye para mí un impulso adicional para contarlos en estos escritos.

Habíamos entrado en un escenario del cual sólo pudimos salir luego de más de dos años. Lo hicimos luego de sobrellevar muchas dificultades ocasionadas por una guerra que los líderes aliados más perceptivos de la política internacional preveían como posible. No sé en qué medida nuestros padres presentían estas amenazas pero el hecho es que toda la familia, junto con Rosa, estaba jugada a un futuro incierto.

Durante nuestro placentero viaje, como diría Wiston Churchill, se cernía la tormenta sobre Europa. Tanto él como Anthony Eden, el Ministro de Relaciones Exteriores del Primer Ministro Neville Chamberlain, presentían que algo malo podía pasar. Pese a que Churchill recibió invitaciones de Ribbentrop para visitar a Adolfo Hitler no las aceptó porque, como lo expresó en sus escritos, “la melodía era distinta” que la del Káiser y su “oído” político fue premonitorio.

Pese a que Hitler tenía la virtud de fascinar a los hombres no lo había logrado con el presidente de EE.UU. de Norteamérica Franklin Delano Roosevelt, quien envió un mensaje secreto y confidencial a Neville Chamberlain el 11 de enero de 1938 invitando a los representantes de ciertos gobiernos a reunirse en Washington para dilucidar las causas determinantes de la situación europea de entonces. Le pedía al Primer Ministro inglés una respuesta antes del 17 de enero para acercarse luego a los gobiernos de Francia, Alemania e Italia y tratar así de dirimir las diferencias. Se trataba de un paso de gran importancia que no se debía dejar de lado.

La respuesta de Chamberlain fue negativa dado que no asumiría ninguna responsabilidad por el fracaso de tal iniciativa dado que presumía que ello irritaría a los dictadores (Hitler y Mussolini) lo mismo que al Japón. Se frustró así la posibilidad de usar la influencia norteamericana para lograr un acuerdo entre las potencias europeas que, según Churchill, podría haber detenido o evitado la guerra.

Las diferencias entre Chamberlain, Eden y otros en el seno del gabinete inglés, explotaron como consecuencia de esta decisión del Primer Ministro y llevaron a la renuncia de Eden. Cuando Churchill, que estaba sumido en sus meditaciones en su vieja casa de Chartwell (que después de muchos años tuve el gusto de visitar) se enteró de ello, el 20 de febrero de 1938, se sintió “ahogar en las aguas oscuras de la desesperación”. El sueño lo abandonó y la imagen de la esperanza vital de la nación británica fue reemplazada, durante su vigilia, por “la trágica imagen de la muerte”, según su propia expresión.

Por otra parte España se encontraba en plena guerra civil. Para esta época el llamado Generalísimo Franco, que comandaba la Falange, había conquistado Santander y la región asturiana, mientras que proyectaba la ruptura de las comunicaciones con Madrid y de Valencia con Cataluña atacando las líneas republicanas del Ebro e instrumentando la marcha hacia el Mediterráneo. Fue así como, el 22 de febrero, reconquistaba Teruel (capital de la provincia de Aragón, próxima a Cataluña, antes conquistada por los republicanos)..

## Nuestro primer asentamiento: Augsburg (Baviera – Alemania)

Volviendo a nuestra experiencia familiar, diré que nos radicamos primeramente en la ciudad de Augsburg (Augsburg), ciudad de Baviera ubicada al sur de Alemania, situada a unos 50 kilómetros de Munich y a unos 100 kilómetros de la frontera con Austria. Ocupamos un departamento frente a una plaza cubierta de nieve y el intenso frío, al cual no estábamos acostumbrados, marcó nuestros primeros tiempos allí. Ello no nos inhibió para realizar salidas de la mano protectora de nuestra madre y de Rosa (Foto N° 12).



Foto N° 12. Uno de nuestros primeros paseos por Augsburg el 20 de febrero de 1938.

En la foto anterior se puede ver a la derecha a Rosa, llevando de la mano a mi hermana Betty. Rosa fue siempre para nosotros una amable y hermosa niña argentina que veló por nuestros sueños y aventuras infantiles en esos años difíciles. Ella se encontró de pronto, lo mismo que nosotros, en un país extraño en el que se hablaba un idioma que no entendía, padeciendo fríos que nunca había experimentado en tierra argentina. Como es lógico se amparó en la familia y su esfera de acción se redujo a cumplir con las funciones para las que había sido contratada. Mi madre sentía gran cariño por ella y siempre la hizo sentir como una más de la familia. De todas maneras Rosa siempre mantuvo su lugar y, poco a poco, trató de aprender algo del idioma alemán para poder ir comprendiendo lo que estaba pasando a su alrededor.

Cuando llegamos a Augsburg, Austria ya se hallaba bajo el puño de Adolfo

Hitler. Fue en 1938 cuando culminó el largo proceso del Anschluss, acariciado por Hitler desde su juventud y que describió en su libro: “Mein Kampf” (“Mi lucha”). Todo ello fue incorporado en las promesas que lo llevaron al poder. Los nazis aunaron esfuerzos para conseguirlo y, luego del asesinato del canciller austriaco Dollfuss, esta fue la primera de las amenazas de guerra y de invasión militar que tuvo cumplimiento efectivo.

En abril de 1938 los austriacos y los alemanes habían ido a las urnas al ser convocados a votar un referéndum para lograr lo que Hitler quería en primer término: la unión de Austria y Alemania. La papeleta que debían cumplimentar los votantes contenía una doble pregunta: “¿Está de acuerdo con la reunificación de Austria con el Reich alemán? ¿Aprueba la lista única de candidatos al Reichstag presentada por nuestro Führer Adolf Hitler?”. La mayoría por convicción y el resto, empujado por las milicias pardas, acudieron masivamente a votar y el 99 por ciento de los alemanes y el 99,7 por ciento de los austriacos se mostraron favorables. Se había dado pié a un viejo propósito del líder. Desde su llegada al poder, Hitler activó las conspiraciones de los nacionalsocialistas austriacos contra el canciller Engelbert Dollfuss, pues acariciaba la idea – cultivada durante su juventud en Viena, expuesta en el programa nazi de 1920 y descrita detalladamente en el primer capítulo de Mein Kampf – de unir Austria a Alemania. La anexión, oficializada por el referéndum, era ya un hecho desde el mes anterior: las tropas alemanas penetraron en Austria, mientras nosotros nos acomodábamos en Augsburg. Lo hicieron sin hallar resistencia y el propio Hitler fue recibido en triunfo en los lugares de su infancia y juventud: Braunau, Linz y Viena.

La Anschluss (literalmente, “unión”) tan fervorosamente recibida constituyó a la postre una desgracia para la izquierda y para los judíos de Austria, derivados posteriormente a las cárceles o a los campos de exterminio. El país quedó subordinado a los dictados de Berlín, privado de todo brillo en el IIIer. Reich e implicado en una guerra de consecuencias catastróficas para todos.

Este fue un mal comienzo para quienes recién llegábamos al continente europeo luego de un viaje por mar que fue muy feliz para la familia.

Por entonces mi padre iniciaba sus actividades profesionales para las que fue enviado a Europa por la Marina de entonces. Lo hizo en la fábrica MAN de Augsburg. Era secundado por los otros dos miembros de la Subcomisión Argentina en Alemania: los Suboficiales Segundos Maquinistas Francisco S. L. Vineys y José R. Domínguez.

Simultáneamente mantenía relaciones administrativas y de inspección con la Empresa Franco Tosi de Legnano (Italia), para la obtención de respuestos para los motores K6 de los submarinos de origen italiano tipo “Salta” con amarradero en la Base Naval de Mar del Plata, la empresa Werkspoor N. V. de Ámsterdam (Holanda) y la empresa Gutchoffnungshütte de Oberhausen (Alemania). Su actividad principal era la de inspección de pruebas realizadas en fábrica, por ejemplo, de las cadenas de las anclas. Todo esto entre otras empresas y pruebas aparte de las nombradas.

Iba informando de los resultados obtenidos al Jefe de la Comisión Naval en Europa que por entonces era el Capitán de Navío José S. Zuloaga radicado en Londres.

Antes que se desatara el conflicto bélico en Europa todas estas relaciones militares y laborales se mantenían en cauces normales dado que, si bien Hitler venía encendiendo algunas señales de alerta, todavía no se habían cerrado las fronteras. Sobre dichas relaciones no puedo ser muy preciso porque, si bien tengo tres carpetas con los duplicados de las notas elevadas por mi padre, ellas comienzan con fecha 30 de abril de 1939 siendo enviadas desde la fábrica Werks-poor N.V de Ámsterdam. Lo concreto es que se incorporó a las actividades de dicha fábrica, previo el traslado junto con la familia a Holanda, el 24 de febrero de 1939 según la foto que muestro posteriormente.

No muy lejos de nuestra ciudad venían produciéndose hechos muy significativos. Ya el 24 de junio de 1937 el Fuehrer había impartido instrucciones al Estado Mayor General Alemán para que proyectara la invasión de Austria en el momento oportuno. La operación correspondiente se denominaría “El caso Otto”. En Austria se venían protagonizando actividades terroristas (explosiones de bombas para inducir al terror) que sacudían la fragilidad de la vida en tan hermoso país. Hitler había presionado para que el probable autor de tales desmanes, el Partido Nazi Austriaco, fuera legalizado. Era el paso previo para que dirigentes de ese partido ingresaran en el gabinete vienés y así lograr el control de la política austriaca.

Dicha actividad preparatoria llegó al final cuando, el viernes 12 de febrero de 1938 o sea ocho días después de haber asumido el comando supremo de las fuerzas armadas alemanas, Hitler citó al canciller austriaco, Herr von Schus-nigg, y lo amenazó directamente. Luego de un “amable” almuerzo de etiqueta lo impuso de la invasión de sus tropas a Austria. Acto seguido el Ministro de Asuntos Exteriores de Alemania, el prusiano Joachim von Ribbentrop, y el Embajador Alemán en Austria, Franz J. H. M. Papen, le presentaron un ultimátum que incluía el nombramiento del nazi austriaco, máximo representante de los asuntos nazis en Viena, el doctor Arthur Seyss-Inquart, como Ministro de Seguridad. También se le imponía la amnistía general de todos los nazis austriacos apresados y la incorporación oficial del Partido Nazi Austriaco al Frente Patriota auspiciado por el gobierno. Dicho canciller firmó atemorizado el “protocolo” correspondiente, durante ese mismo día, a las 11 de la noche.

El 20 de febrero Hitler se dirigió al Reichstag, con gran hipocresía respecto a lo tratado con el canciller austriaco, y luego de haberle enfatizado a éste que el acuerdo debía ponerse en vigor luego de tres días como última manera de resolver pacíficamente la cuestión planteada. La actitud de Mussolini no fue en la zaga de la del dictador alemán.

El Presidente de Austria Miklas no estaba de acuerdo con el ultimátum y pretendió llamar al pueblo austriaco a un plebiscito para el domingo 13 de marzo. El 11 de marzo se cerró la frontera alemana en Salzburgo, se recortaron las comunicaciones ferroviarias y el cónsul general austriaco en Munich anunciaba

a su canciller que el cuerpo de ejército alemán con asiento en esa ciudad había sido movilizado. En ese día Hitler impartió las órdenes correspondientes a su ejército para la ocupación de Austria a través del plan de operaciones (como antes expresé: “El caso Otto”). Este había sido concebido años antes, como sueño de este cabo austriaco convertido en dictador.

Iniciada la operación, cuando Hitler pasó por la ciudad de Linz rumbo a Viena en automóvil, vio muchos de sus tanques descompuestos por fallas en la artillería pesada motorizada y se enfureció ante los obvios defectos de su máquina militar. No obstante ésta, con sus fallas de mantenimiento, fue suficiente para someter a la República Austriaca a la disolución y anexión de su territorio al IIIer. Reich Alemán.

Todo esto ocurría a no muchos kilómetros de nuestro flamante asentamiento en Alemania y mis tempranos recuerdos me muestran la imagen del Fuehrer, vista junto a mi madre y mi hermana, desde el balcón de un hotel ubicado probablemente frente a la estación de ferrocarril de Munich. Se desplazaba en un automóvil abierto pese al frío reinante, con su gorra y largo capote verde militar. El vehículo se deslizaba entre una multitud que lo aclamaba haciendo el saludo típico de “¡Heil Hitler!” (¡Salud a Hitler!) que, como todo buen dictador, él mismo se prodigaba. Mientras esto ocurría, contaba mi madre, que unos fuertes golpes en la puerta de la habitación del hotel fueron efectuados por alguien que le imponía poner la bandera nazi en el balcón y que, ante tamaña obligación, ella ubicó una bandera argentina a diferencia de todas las otras que engalanaban los otros balcones. Mi impresión respecto a todo lo ocurrido fue tan grande que ha quedado almacenada en alguna parte de mi cerebro. De todas maneras todo esto aparece muy borroso en mi memoria pero no puedo dejar de destacarlo en esta obra, tengo fotos, prolijamente ordenadas por mi padre, que nos muestran en Munich el lunes 14 de febrero de 1938 cuando muy probablemente nos encontráramos allí desde el sábado 12. Recuerdo que, como lo expresé anteriormente, Hitler formuló el ultimátum al canciller austriaco Herr von Schuschnigg el sábado 12 de febrero de 1938, y, según lo registra Churchill, ello ocurrió en Berchtesgaden pueblo alemán cercano a la frontera austriaca y a Salzburgo a unos 100 kilómetros al sudeste de Munich donde pudo haber vuelto Hitler luego de presionar a Austria con un ultimátum.

Todo este período la familia lo empleó en ubicarse en el marco de la región haciendo pequeños viajes turísticos a localidades próximas. Si íbamos los niños nos acompañaba Rosa, en cambio si el viaje era corto y en cumplimiento de obligaciones profesionales y sociales de mi padre, nos quedábamos en Augsburg con Rosa y mi madre lo acompañaba.

En primera instancia fuimos durante el lunes 7 de febrero de 1938 a Oberammergau, un pueblito ubicado a menos de 100 kilómetros de Augsburg. Se trata de una localidad de unos 5000 habitantes ubicada en las márgenes del río Ammer y que se ha hecho famosa por la escenificación de la pasión de Cristo, que se realiza cada diez años y que comenzó desde el año 1634. Este pueblo está próximo al límite con Suiza en la Alta Baviera. Las fachadas de las casas, como

muestran las fotos tomadas por mi padre, hay frescos muy pintorescos y muchos de sus habitantes se dedican al tallado en madera. Ellos viven fundamentalmente del turismo, que también es atraído por las posibles visitas al Palacio de Linderhof y el Monasterio de Ettal. Luego de la Segunda Guerra Mundial, se instaló allí una escuela militar de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) dedicada a la inteligencia, la logística y las operaciones militares.

Una semana después, el 14 de febrero nos encontrábamos paseando por la ciudad de Munich que había recibido una fuerte nevada. Seguramente habremos visitado la cervecería Hofbräuhaus. Se trata de la cervecería más famosa y una de las más antiguas de la ciudad (fundada por Guillermo V en 1598). Allí se bebe cerveza en jarras de hasta un litro, se comen productos regionales, se canta y se baila a la manera bávara. Los mozos y las mozas sirven la cerveza y los “pretzel” vestidos/as con el traje tradicional bávaro (pantalones de cuero y faldas típicas) en un ambiente de sana alegría.

Fue precisamente allí donde, el 4 de Noviembre de 1921 y durante uno de los múltiples y apasionados discursos del Hitler de entonces, se produjo una gran pelea provocada por adversarios políticos del recientemente fundado Partido Nacional Socialista Obrero Alemán. Después que se tiraron varias jarras y sillas entre los oponentes, los guardaespaldas de Hitler se hicieron con el control y el futuro Führer pudo terminar su discurso. A este suceso se le conoció como “Schlacht im Hofbräuhaus” (“La batalla de Hofbräuhaus”). A raíz de estos hechos, 8 días después, el 12 de Noviembre, Hitler “bautizaba” a dichos guardaespaldas como “Sturmabteilung” (“Sección de Asalto”) o más conocidas como S.A.

Esa violencia, entonces comenzada, fue llevando gradualmente a la Segunda Guerra Mundial. Fue precisamente durante esa guerra que la cervecería fue totalmente destruida. Luego fue reconstruida y en 1976 tuve el placer de volver allí a tomar cerveza con “pretzel” y escuchar la música bávara, el dictador y su violencia ya habían muerto...y había mucho que festejar.

El 12 de marzo Austria fue anexada a Alemania y su existencia como país se esfumó. Su territorio, que pasó a llamarse Ostmark (Territorio Oriental), fue dividido en siete distritos administrativos, dependientes del Estado central alemán en Berlín.

Pasado más de un mes de nuestra visita a la “capital de la cerveza”, y re-puestos mis padres de la cerveza consumida en Munich, el martes 22 de marzo de 1938 estábamos, como si nada hubiera pasado, haciendo una visita turística a Tegernsee, una localidad que actualmente tiene unos 5.000 habitantes, perteneciente al Distrito bávaro de Miesbach y ubicada a orillas del lago del mismo nombre. Se trata de un hermoso lugar turístico, por entonces tranquilo, ubicado a unos 50 kilómetros al sur de Munich y a 20 de Austria y del Tirol. El lago y los Alpes dan un magnífico marco a las actividades deportivas tanto de verano como de invierno.

Entre el 15 y el 20 de abril viajamos a Berlín a realizar una visita inolvidable. Todo estaba nevado, jugábamos y corríamos lanzándonos bolas de nieve

en una alegre algarabía inocente de lo que venía pasando en Europa. Con mi hermana Betty el 16 de abril nos llevaron a visitar el magnífico jardín zoológico de la ciudad; sobre todo nos impresionaron los elefantes porque nunca habíamos contemplado animales tan grandes y fuertes. Los osos y las jirafas no nos resultaban menos espectaculares. En el año 2010 volví a dicho zoológico con mi esposa María Elena y pude reconocer muchos lugares que, dado que el zoológico no sufrió los embates de los Aliados, no fueron destruidos. El comparar las fotos tomadas con unos 70 años de diferencia me dio un gran placer, después de todo algo quedó en pie “la casa de los inteligentes animales” (Foto N° 13).



Foto N° 13. El autor en la entrada del zoológico de Berlín en mayo de 2010 (habían pasado más de 70 años).

El día 17, con algo menos de nieve pero muy bien abrigados hicimos paseos por los hermosos parques y calles de una ciudad que en el 2010 ya no pude reconocer, salvo algunos restos de lo que fue, en la Berlín de postguerra. Cuesta creer que de todo lo entonces visto ya no queda prácticamente nada.

Unos días después, al volver a Augsburg, nuevamente nos encontramos con el frío y la nieve pero con una intensidad mucho mayor. De todas maneras, y poco a poco, nos íbamos habituando a un modo de vida totalmente diferente al que habíamos tenido tanto en Buenos Aires como en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Desde hacía años otro dictador se perfilaba para influir en mi vida, me refiero a **Francisco Franco Bahamonde** (nacido en el Ferrol, en la casa contigua a la de mi bisabuelo, Andrés Caruncho (que antes he mencionado y mostrado en la **Fotografía N° 1**), el 4 de diciembre de 1892 – y muerto en Madrid, 20 de noviembre de 1975), conocido como **Francisco Franco** o simplemente **Franco**,

fue un militar y dictador español, Jefe del Estado de España desde octubre de 1936 hasta su muerte en 1975.

En épocas de nuestra estadia en Augsburg en España se avisaba que: «**La guerra ha terminado**». El Generalísimo o El Caudillo, como hasta su muerte ya se denominaba a Franco, tras casi tres años de actividad ininterrumpida y de tensión constante, pudo permitirse “el lujo” de tener una gripe y pasar en cama la primera semana de **abril de 1939**: la primera semana de paz en la Península Ibérica.

Una visión falangista de lo acontecido expresaba en su historia: “El desfonde físico que la dirección de la contienda ha operado sobre la vigorosa salud del Caudillo, no le impide seguir, desde la propia cama, los numerosos problemas con que la España de aquella hora ha de enfrentarse. En medio de esos problemas es confortador para Franco el dictamen oficial y solemne de la Iglesia española, en forma de un nuevo telegrama del Cardenal Primado, monseñor Gomá, con el texto siguiente: «**Dios ha hallado en V.E. digno instrumento de sus planes providenciales sobre la Patria.**». Días después, Franco contestará al Cardenal: «**Nuestra lucha tuvo caracteres de Cruzada.**».

Los alemanes tenían apuro en pasarle la cuenta por su apoyo en la prueba de sus armas operada durante la Guerra Civil antes de estrenarlas contra otros países europeos; era así que forzaban a que España publicase su adhesión al pacto “antikomintern” y no comprendían – según la versión de Wilhelmstrasse - «qué objeción pueda hacer todavía el Ministro de Asuntos Exteriores».

El llamado **Pacto Antikomintern** había sido firmado el 25 de noviembre de 1936 entre el Imperio de Japón y la Alemania Nazi. Por él ambas naciones se comprometían a tomar medidas para salvaguardarse de la “amenaza” de la Internacional Comunista o Comintern. Los rusos habían suministrado y probado armas con los republicanos españoles, enemigos de Franco en la Guerra Civil. Era así como que tanto Hitler como El Duce Mussolini, esperaban que la España falangista se pusiera de su lado.

Fue así que Berlín exigió la publicación de la adhesión de España «el próximo miércoles». Pero se seguía demorando el asunto en nombre de Franco, que pedía a la Embajada Alemana y al almirante Winhelm Franz Canaris, «paciencia por algún tiempo».

El citado almirante alemán se había destacado por su brillante actuación durante la Iª Guerra Mundial y desde 1935 había sido jefe del servicio secreto militar (Abwehr). En 1936, su actuación fue decisiva para conseguir apoyo alemán a la causa de los militares españoles sublevados y encabezados por Franco. Apoyó las conspiraciones militares para destituir a Hitler y evitar la guerra. Una vez desencadenada ésta, siguió apoyando a los opositores a Hitler y trató de evitar la extensión de la guerra a países neutrales, particularmente a España.

No obstante todo lo anterior los alemanes tuvieron paciencia por alguna razón y el 7 de abril de 1939, un Viernes Santo, Franco, ya recuperado, hizo pública la adhesión, meramente simbólica de España al pacto “antikomintern”. De esta manera quedaba algo comprometido con Alemania y Japón en la medida que la Unión Soviética se plegara en algún momento a los Aliados (como realmente ocurrió).

Cabe aclarar que después de vencer en la Guerra Civil, y durante la Segunda Guerra Mundial, Franco mantuvo una política oficial de neutralidad; sin embargo, ayudó de diferentes formas a la Alemania Nazi y a la Italia Fascista (a esta última en menor escala) contra la Unión Soviética. La forma más conocida de colaboración fue el envío de tropas (la denominada “*División Azul*”) para ayudar a los alemanes en la campaña de Rusia.

Antes de la invasión de la Unión Soviética por el Ejército alemán, Franco y Hitler se reunieron en Hendaya el 23 de octubre de 1940 poco después de nuestra partida de Saint Jean de Luz, y pasando por esa localidad balnearia ubicada en el límite entre Francia y España, como luego detallo. Esto también tuvo consecuencias, como luego veremos, en nuestro viaje de regreso a la Argentina con mi madre y Rosa.

Unos días antes Franco, a pesar de su enfermedad, se hizo tiempo para responder a la espontánea felicitación del Papa Pío XII por la victoria. Los periódicos del día 4 de abril habían publicado el mensaje del Caudillo: «**Intensa emoción me ha producido el paternal telegrama de Vuestra Santidad con motivo victoria total de nuestras armas, que en heroica cruzada han luchado contra enemigos de la religión cristiana**». Dos semanas después, Pío XII ratificaba su felicitación en un mensaje en el que «**con inmenso gozo -dice el Papa- nos dirigimos a vosotros, hijos queridísimos de la católica España, para expresaros nuestra paternal congratulación por la paz y la victoria con que Dios se ha dignado coronar el heroísmo cristiano de vuestra fe y vuestra caridad**».

Volviendo a nuestra modesta ubicación espiritual, geográfica y laboral de esos tiempos en el sur de Alemania, diré que 4 de mayo mi papá debió ausentarse para hacer un viaje a Eibsee. Esta es una pequeña localidad bávara a la orilla del lago del mismo nombre y próxima al límite con Suiza. Allí hizo visitas y participó de un almuerzo de trabajo con directivos de la empresa MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G.) en la que desarrollaba sus principales actividades en relación con los motores diesel (cabe observar que Augsburg es el lugar de invención y desarrollo de dichos motores en 1892 y a través de esa empresa).

Algunos días después emprendimos un nuevo viaje pero de más envergadura. Primero fuimos a Colonia visitamos su catedral y realizamos un paseo en barco por el río Rin; nos acompañó un clima más agradable y disfrutamos ampliamente del paseo.

Algunos días después nuestros padres debieron viajar a Bruselas (Bélgica) el 28 de mayo y luego a Venecia el 5 y 6 de junio dado que mi padre debía atender sus múltiples obligaciones en fábricas ubicadas en las proximidades de estas ciudades. Allí realizaron el tradicional paseo en góndola, la visita a la plaza con sus amigables palomas, (ver Foto N° 14) y, dado que era verano, un baño en la playa del Lido siempre recordado por las conversaciones de mi madre muchos años después. El viaje de regreso se hizo pasando por la ciudad de Bolzano y, unos 40 kilómetros más al norte el pueblo de Vitipeno muy cerca ya de la frontera norte de Italia y con una población predominantemente alemana. Al llegar a Bolzano, ciu-



dad que desde 800 años atrás unía a los comerciantes venecianos con los provenientes de Augsburg, los sorprendió el encontrar niños armados por el Duce, Benito Mussolini, para encarar una guerra que cada vez se haría más evidente. Pienso que a partir de entonces mis padres habrán comenzado a reflexionar sobre la seguridad de sus propios hijos en una Europa que parecía ir perdiendo el rumbo de la paz (Foto N° 15).

Foto N° 14. Mis padres visitan la plaza de Venecia junto a un directivo de una de las fábricas italianas y su esposa. Mientras mi padre sacaba la foto, una paloma se había posado sobre la cabeza de mi madre (4/6/1938).



Foto N° 15. Niños en Bolzano armados por Mussolini para un eventual conflicto bélico (6 de junio de 1938).

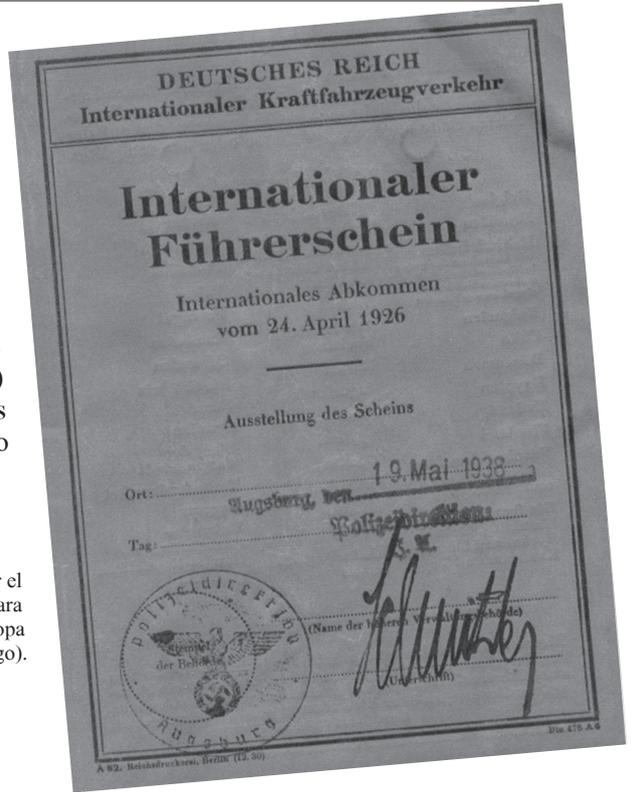
Supongo un encuentro muy feliz al encontrarse nuevamente en casa con nosotros y con nuestra niñera Rosa. Todo venía desarrollándose sin contratiempos pese a que en la plaza que se encontraba frente a nuestro edificio se comenzaba a construir un refugio antiaéreo con bolsas de arena ellos podrían preguntarse: ¿para los ataques aéreos de quién?...

El 19 de mayo de 1938 mi padre obtuvo el registro internacional para conducir (ver Foto N° 16 y observar el sello al pié) y a partir de entonces, y con auto-

rización del Führer, pudo adquirir y conducir su flamante automóvil Opel 1190 de dos puertas Modelo 1938 y, por supuesto y como era de estilo en la época, de color negro. Esto potenció nuestras excursiones por Europa. Fue así que el 25 de julio de ese año mi madre y los entonces dos hermanitos (vestidos con ropas regionales) nos fotografiamos en las afueras de Munich orgullosos de nuestro nuevo auto (ver Foto N° 17).

Fotografía N° 16. Registro otorgado por el Führer ("Führerschein") a mi padre para manejar por Europa (expedido en Augsburg).

Fotografía N° 17. Mi hermana y yo (dos "tiroleeses") junto a mi madre y nuestro "nuevo" medio de transporte.



Por esos días también visitamos Estrasburgo (Francia) (23 de julio) antes de volver a Ausburgo. Esta ciudad francesa de la región de Alsacia siempre me ha fascinado y he vuelto a ella en 1975 y en el 2010 acompañado por mi esposa María Elena.

Ya en pleno verano nos fuimos a dar un baño y hacer un pic-nic en Unterschondorf y veinte días después estábamos en París bajo el Arco de Triunfo rindiendo homenaje al “soldado desconocido”, muerto en combate en la 1ª Guerra Mundial.

No puedo dejar de pensar que casi veinte años después (1956), y también en mayo del 2010, volví a ese lugar a rendir homenaje a los mismos y a cientos de miles de otros soldados que murieron en al Segunda Guerra Mundial.

También estuvimos en Ulm-weg, Kalfthbeuren, Lamsberg-weg, Potsdam, Reutlingen-weg y en un hermosísimo lugar llamado Baden-Baden (15 al 18 de agosto de 1938) con sus baños termales y jardines. Me llamaban especialmente la atención los desplazamientos veloces (80 kilómetros por hora) de nuestro automóvil por las “Reichautobhan” que unía Stugart con Ausburgo.

Parece que, de vez en cuando, mi padre trabajaba (ver Foto N° 18). Por supuesto que son muchísimas más las fotos que se sacan cuando uno hace turismo que en las largas jornadas de trabajo. Es claro que las fotos del trabajo serían muy aburridas como para exhibirlas en este libro. Es por ello que las constancias que me quedan de su trabajo en estas épocas son escasas aunque no me cabe duda que lo suyo habrá sido tan complejo como trabajoso de resolver en la Alemania de Hitler y en la Italia de Mussolini. Sin embargo, sus compañeros alemanes de la fábrica, parecían más afectos a irse de vacaciones con sus extraños sombreros de paja que a trabajar en las máquinas que producían (ver Foto N° 19).



Foto N° 18. Mi padre haciendo su trabajo administrativo en su oficina de la Fábrica MAN de Augsburg.



Foto N° 19. Colegas alemanes de mi padre en la fábrica MAN de Augsburg.

Así, entre el placer y el trabajo llegamos a la nochebuena (“Weihnachten”) de 1938, con toda la ilusión que tienen estas fiestas para los niños. Esperamos la llegada de Santa Klaus y sus regalos con mucha alegría (ver Foto N° 20).



Fotografía N° 20.  
Mi hermana y yo,  
plenos de alegría  
e inocencia  
esperamos los  
regalos que Santa  
Klaus (mi madre)  
nos había traído.

Luego de la invasión a Austria, y durante esos meses, iban ocurriendo acontecimientos significativos en Europa que poco tenían que ver con nuestros goces turísticos y navideños y que sí tenían influencia en el cumplimiento de la misión que mi padre tenía asignada por el gobierno argentino.

El 16 de abril se había firmado un acuerdo anglo-italiano pero Mussolini continuaba interviniendo en España como una manera de asegurar la victoria del que luego se instituyó como dictador: Franco. Hitler observaba con mucho cuidado la escena y apoyaba a los alemanes del Partido Nazi de los Sudetes que, dirigidos por Henlein, pedían la autonomía de esa región ubicada en la frontera de Checoslovaquia con Alemania. Él estaba convencido que, si invadía ése país ni Francia ni Gran Bretaña lucharían para evitarlo. Fue así que el 28 de mayo impartió instrucciones para la invasión.

Benes, el por entonces Presidente Checo, advirtió que había importantes personajes de la Rusia Soviética que conspiraban contra Stalin para instalar una política germanófila en ése país. De ésa manera creía Benes que podía ayudar a salvar a Checoslovaquia del peligro nazi. Lo advirtió el dictador ruso y ello llevó a un fusilamiento de cerca de 5.000 oficiales del grado de capitán hacia arriba para purgar al ejército ruso de oficiales que pudieran traicionarlo.

El 18 de junio Hitler dio una directiva final para el ataque a Checoslovaquia y suspendió el pasaje a los hechos hasta estar convencido que Francia y Gran Bretaña no intervendrían. Mussolini permanecía atento a la posibilidad de la invasión.

Churchill opinaba que, de ocurrir ése episodio, “sería un ultraje a la civilización y a la libertad del mundo entero”. Quería redactar una nota conjunta de Rusia, Francia y Gran Bretaña, presentarla al Presidente de EE.UU. Roosevelt, y actuar con velocidad porque en dichas circunstancias esa era “una cuestión vital”.

Mientras los extremistas del Partido Sudete clamaban abiertamente por su unión con el Reich el Primer Ministro Británico, convencido de que todo lo que pudiera hacer por “los derechos de autodeterminación” de los checos-alemanes contribuiría a la paz. Logró todo lo contrario luego de sus reuniones con Hitler (salvando las diferencias de personajes, tiempo y lugar, ¿esto me hace recordar la Guerra de Malvinas!).

El Presidente Benes fue traicionado por Francia, que no cumplió con un acuerdo por el cual declararía la guerra a Alemania si ésta atacaba a Checoslovaquia. Por otra parte Rusia estaba geográficamente imposibilitada de enviar tropas para socorrerla (todo ocurrió como si Rusia no existiese). Y, finalmente, Chamberlain creyó a Hitler cuando éste le dijo que los Sudetes constituían su última ambición territorial en Europa.

Lo concreto es que, pese a todo, el 30 de septiembre el gobierno checo se inclinó por lo decidido en Munich y sin haber participado de las deliberaciones realizadas por los “Cuatro Grandes” (sin incluir a Rusia): Hitler, Mussolini, Daladier y Chamberlain. Todo ocurrió “entre gallos y medianoche”. Era la tercera vez que el Primer Ministro británico iba a encontrarse con el dictador y

que creía en su palabra. Por diversas razones Dadalier se vio arrastrado por el británico y Mussolini no necesitó mucho para plegarse al movimiento. En tres meses se habría producido el despojo territorial de Checoslovaquia y así fue que se produjo su anexión a Alemania y su dictador.

Aprovechando la situación Polonia envió un ultimátum de veinticuatro horas a Benes para que se le entregara inmediatamente el distrito fronterizo de Teschen. Todos hacían “leña del árbol caído” y, de alguna manera, pagarían por su falta de ética en las relaciones internacionales.

Churchill pensaba que el Fuhrer entendería mejor el “lenguaje del puño de hierro” que el lenguaje usado por Chamberlain con el apoyo de gran parte del gobierno y del pueblo inglés. Ya pensaba que esto podía iniciar la guerra europea y que las fuerzas armadas británicas estaban muy mal preparadas para ello. Por desgracia, no se equivocó. Sin embargo reconoció que nadie había luchado más ferviente, flexible y resueltamente por la paz que Chamberlain.

Por su lado Hitler pensaba que él debía tener las armas y sus oponentes la confianza; ¡buena situación para vulnerar la confianza que reticentemente los otros le dispensaban!. Churchill expresa: “En los años 1938-1939 los gastos militares de todas clases alcanzaron en Gran Bretaña la suma de £ 304.000.000 y en Alemania por lo menos a £ 1.500.000.000”. No obstante, y para entonces, el ejército alemán era más débil que el francés y no estaba suficientemente preparado como para derrotarlo; pero Hitler era muy audaz y sorprendía a sus propios generales.

Sólo durante el año 1938 había anexado al Reich, y colocado bajo su dictadura, a 6.750.000 austríacos y 3.500.000 sudetes; o sea, 10.000.000 de nuevos súbditos, soldados y trabajadores.

Mientras tanto nosotros seguíamos nuestra vida en Augsburg. Todos tratábamos de aprender algo de alemán pero Rosa era la que más empeño ponía. Dado que Betty y yo no íbamos a la escuela teníamos poco contacto con niños alemanes y nuestra primera reacción era apartarnos de quienes se expresaban de una manera que nos era completamente ininteligible. De todas maneras jugábamos con algunos niños alemanes y rápidamente nos hicimos de algunas palabras que, con el tiempo, olvidamos por completo. Encontrábamos la manera de pasar el tiempo jugando con los muchos juguetes que nuestros padres nos compraban para mantenernos felices y entretenidos. Los juguetes son universales y los niños de todo el mundo se entienden a través de su uso en los juegos compartidos. Luego, al crecer, ellos toman las armas como juguetes y sus desentendimientos los llevan a matarse entre si. Es así como comparten la guerra con esa destructiva dialéctica amigo-enemigo que parece ser propia del espíritu humano y que siempre conducirá a la guerra.

Otra forma de entretenimiento, más deportiva, era la de andar en monopatín y la de aprender a andar en bicicleta. Mi iniciación en las prácticas ciclísticas fue bastante traumática (ver Foto N° 21). Dado que estábamos en un frío invierno también me dediqué a deslizarme, con destino incierto, con mi trineo (Foto N° 22).



Foto N° 21. Las primeras prácticas ciclisticas. No fueron muy felices. Mi padre hizo lo posible. Newton también.



Foto N° 22. Lo del trineo fue mucho más fácil. Esta vez Newton fue mi aliado incondicional y me guió cuesta abajo (a veces, ¡en la rodada!).

## De Alemania a Holanda.

### De Augsburg a Ámsterdam en tiempos en que todavía reinaba la paz

A comienzos de 1939 mi padre debió encarar sus tareas en la empresa Werspor N.V. de Ámsterdam. En la fábrica MAN de Augsburg quedó el Suboficial 2° Maquinista José R. Domínguez verificando las pruebas de asentamiento y funcionamiento previas a la recepción definitiva de uno de los motores principales y la recepción de los materiales de repuesto para los Patrulleros “KING” y “MURATURE”. El Suboficial 2° Maquinista Francisco S. L. Vineys se trasladó a Ámsterdam junto con mi padre y se incorporó a la misión en Ámsterdam el Suboficial 2° Maquinista Augusto Chaine.

Mi padre tomó unas pequeñas vacaciones antes de iniciar nuestro traslado a Holanda. En nuestro pasaporte consta que el 6 de diciembre de 1938 habíamos obtenido, del Primer Secretario de la Embajada Argentina en Berlin una prórroga por un año de nuestra visa y que el Cónsul General de Francia en Munich el 10 de enero de 1939 nos permitía un número ilimitado de viajes a su país hasta el 10 de marzo del mismo año. Es así que fuimos a Milán del 15 al 17 de enero de 1939 y luego pasamos a Estrasburgo hasta el 22 del mismo mes. Volvimos a Augsburg para organizar nuestra mudanza a nuestro departamento en Geleenstraat 7 “enstetage” de Ámsterdam. El 21 de febrero el cónsul de Holanda en Munich nos autorizó el traslado y el 23 del mismo mes cruzamos la frontera por Zevenaar.

Luego de la mudanza y afinamiento en Ámsterdam, en ese hermoso departamento ubicado en el centro de la ciudad, mi padre asumió sus tareas en la fábrica antes mencionada el 24 de febrero de 1939.

Pese al intenso frío nuestra vida en Holanda fue por entonces muy placentera. Pero resultó que otra vez nos vimos enfrentados con la cuestión idiomática;

si bien el holandés tiene algunas semejanzas con el alemán, es básicamente una lengua diferente y debimos aprender algunos rudimentos. Nuestros padres y Rosa lo hicieron para manejarse en la vida diaria y nosotros, los niños, para poder jugar con los amiguitos holandeses. Como compensación debo decir que los recorridos en lancha por los canales, cuando no se congelaban sus aguas, los paseos por sus hermosos parques y los juegos con Iris, la hija de los Vineys y otros niños holandeses alegraron nuestra vida infantil.

Poco después mi madre me llevó junto con Betty a un jardín de infantes para iniciarnos en la disciplina escolar y en la socialización de nuestras vidas con otros chicos que nos resultaban muy extraños por su comportamiento. Sin comprenderlo estábamos enfrentados a una cultura sensiblemente diferente a la de nuestro país. Fuimos a parar a aulas separadas porque nuestras edades diferían en un año y medio. En mi caso la maestra jardinera nos distribuía chapas cuadradas con distintas perforaciones redondas, triangulares, con formas de animales o plantas, etc. Con éstos implementos los niños debíamos pasar al papel las figuras caladas en las chapas usando lápices de diversos colores. De esa primera experiencia escolar siempre recuerdo, como otro “chispazo” de la memoria, que agotados mis dibujos fui a buscar más chapas a un alto mueble que las contenía; como mi altura no era suficiente para alcanzar lo que quería, pisé en un estante inferior y me caí de espaldas junto con el mueble mientras las chapas llovían sobre mi pequeña humanidad. Recuerdo la cara de pánico de la maestra pero todo fue sin consecuencias. Las cosas volvieron a su lugar y “aquí no ha pasado nada” habrá pensado la maestra.

También recuerdo que, cuando mi madre o Rosa nos venían a buscar, pasábamos frente a aulas y talleres de los chicos más grandes y guardo la imagen de una niña, no mayor de diez años, serruchando maderas para un trabajo de carpintería. Este fue un ejemplo de las diferencias culturales entre nuestros pueblos.

Todo esto me ha llevado a pensar como un país como Holanda, con una superficie tan chica como la de nuestra Provincia de Tucumán (la mitad de ella ganada al mar), y con doce millones de habitantes puede haber tenido, y seguir teniendo, la vigencia que el mundo le reconoce. Si el esfuerzo surge desde la escuela primaria, como lo he experimentado, comienzo a tener una respuesta.

Hoy pienso en Rosa, cuando nos llevaba y nos traía de la escuela, era una mujer joven y bonita que, pese a tener el apoyo total de la familia, se encontraba en un país que le era totalmente extraño sin posibilidades reales de tener amigos con los cuales pasear e ir a bailar. Debe haber sufrido mucho en su intimidad. Pero ella no se amilanó, siguió con la rutina que había adquirido en Alemania, pero con una variante que le dio un grado de libertad. Dado que el idioma alemán le gustaba y pensó que en un tiempo le permitiría establecer algún lazo social fuera de nuestra familia le pidió autorización a mi madre para asistir a las clases que sobre ese idioma brindaba una residente española. Ello significó para ella una válvula de escape para los problemas que representábamos mi hermana y yo y una forma de salir del aislamiento social en que se encontraba.

Volviendo a las cuestiones que llevaron a mi padre a Europa puedo decir que gra-

cias a tres grandes carpetas que tengo en mi poder y que contienen los informes que mi padre envió de sus actividades en Europa, en general, y en la empresa Werkspoor N. V., en particular, puedo introducir una cuña entre lo que nos pasaba familiarmente y el escenario europeo de entonces. Se trata, nada más y nada menos, que de un intento de ponerme en la piel de un jefe de familia y oficial de la Armada puesto en el nudo de las grandes decisiones en un momento trágico para el mundo pero, sobre todo, para las naciones que terminaron bajo la denominación de los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial. Debía cumplir con su deber profesional y también con sus obligaciones como padre de familia cuando era muy difícil hacerlo.

La primera nota elevada por mi padre al Capitán de Navío José S. Zuloaga, Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa (171 Victoria Street), data del 30 de abril de 1939 y da cuenta, mediante un informe mensual, de las novedades del personal bajo su dependencia, de las inspecciones realizadas por él y sus subordinados fuera de Ámsterdam, de las pruebas de materiales hechas en el Laboratorio de Ensayos y de la construcción de las piezas de los motores principales de propulsión de los futuros patrulleros (“King” y “Murature”) por parte de la empresa Werkspoor N. V. Estas tareas eran desarrolladas por la Subcomisión de Ámsterdam bajo su mando. El 2 de mayo envió una copia de lo anterior al Jefe de la Subcomisión Naval en Alemania, Teniente de Navío Pedro Cases.

El 1º de mayo informó a la fábrica MAN que el suboficial José R. Domínguez, de sobresaliente desempeño, debería trasladarse desde Alemania a la Jefatura en Londres y que sería reemplazado por el suboficial Francisco S. L. Vineys. Hubo problemas para la autorización de ingreso del relevo a esa fábrica por parte del gobierno alemán. Ello llevó a un trámite ante el embajador argentino en Berlín para que finalmente Vineys fuera autorizado por los alemanes. Todo esto muestra que Alemania venía cerrando el cerco al movimiento de personas e información en ciertos lugares y ello ocurría ya en mayo de 1939.

En un memorando del 10 de mayo dirigido al suboficial Domínguez en la MAN mi padre hacía referencia a problemas con el combustible para la prueba de motores derivados del hecho que “(...) el motor funcionó de más a raíz del paro originado por el discurso del Señor Hitler” y le ordenó que debía permanecer en dicha fábrica hasta que cumpliera con su cometido.

En la carpeta hay muchas notas que hacen referencia a materiales (motores de propulsión, sus basamentos, cabrestantes, sistemas de refrigeración, tuberías, electro-bombas, cadenas de anclas, hélices, etc.), facturas y planos que se enviaban a Londres para su posterior remisión a la Argentina. Esto complementaba la construcción de los futuros patrulleros (también por entonces denominados “avisos”) en el Arsenal Naval de Río Santiago. También mi padre se encargaba de solucionar temas de material para otros buques como los avisos: “Py” (que luego yo tripulé como guardiamarina en 1958), “Fournier”, “Seaver”, “Robinson”, etc. que luego merecieron la denominación de “rastreadores”, los transportes: “Ushuaia”; “Costa Sud” y “Al Sud”. Por otra parte también satisfizo necesidades de nuestros primeros submarinos fabricados en Italia (los tipo “Salta” de entonces) que necesitaban máquinas y repuestos de elementos

fabricados en diversos países de Europa (Alemania, Holanda, Italia, Dinamarca y Francia principalmente). Todos estos países se vieron involucrados en los prolegómenos y el desarrollo de la 2ª Guerra Mundial y de allí las dificultades para el cumplimiento de la misión encomendada a mi padre.

Mientras todo esto ocurría con las obligaciones profesionales de mi padre y con nuestra vida familiar y social, Chamberlain seguía creyendo en la palabra de Hitler sin saber que este ya había tomado decisiones que vulneraban sus promesas. Viajó a Italia junto con lord Halifax el 11 de enero de 1939 para merecer del Duce y de Ciano, su Canciller, conceptos que los mostraban como faltos de coraje y del espíritu aventurero que caracterizó a los creadores del Imperio Británico. Por supuesto que no se concretó nada luego de la reunión y ello fue comunicado telefónicamente por Ciano a su par alemán: Ribbentrop.

Fue así que el 18 de enero Ribbentrop viajó a Varsovia para iniciar una ofensiva diplomática contra Polonia. El gobierno polaco respondió con vigor mientras Hitler observaba el escenario antes de dar el golpe.

Mientras tanto los eslovacos aspiraban a separar su territorio del de la República de Checoslovaquia. A comienzos de marzo Hitler lanzaba su ultimátum contra el débil gobierno checo (ya sin su línea fortificada luego del acuerdo de Munich). Las tropas alemanas entraron en Praga y el 14 de marzo la República de Checoslovaquia fue disuelta y sojuzgada.

Lo antes ocurrido abrió los ojos de Chamberlain a la realidad y protagonizó una reacción que sorprendió a Churchill. Había sido engañado y reaccionaba como un hombre tan firme como amante de la paz.

El viento de la historia había arrasado con todas las ilusiones fundadas en un deseo de paz que los dictadores no compartían desde el comienzo de todas las negociaciones.

El 3 de abril Hitler lanzó su directiva para las fuerzas armadas 1939-1940 (“Caso Blanco”) y en ella se afirmaba que las operaciones contra Polonia serían llevadas a cabo oportunamente.

Mientras tanto Mussolini hacía de las suyas. El 7 de abril fuerzas italianas desembarcaron en Albania y ocuparon el país para luego saltar sobre Grecia y neutralizar a Yugoslavia. La flota británica estaba dispersa por el Mediterráneo y la reacción británica se hacía esperar.

El Presidente de los EE.UU. Roosevelt envió entonces un mensaje personal a Hitler y a Mussolini instándolos a que brindaran seguridades de no realizar nuevas agresiones. No tuvo una respuesta clara.

El tardío despertar británico se inició con una resistida decisión del Ministro de Guerra Hore-Belisha: el servicio militar obligatorio.

El Ministro de Comercio Stanley, muy preocupado por la situación, el 30 de junio propuso a Chamberlain una medida disuasiva: asegurar a Hitler que, si agredía a Polonia, ello representaría el comienzo de una conflagración mundial.

El pueblo inglés también estaba preocupado por la situación y por doquier se veían carteles con la leyenda: “Que vuelva Churchill”.

Hitler denunció el pacto de no agresión germano-polaco y concentró todas

sus exigencias en Danzig y el llamado “Corredor Polaco”. Ello le daría la posibilidad de acceder al dominio del Mar Báltico. Mientras tanto en Gran Bretaña la opinión pública reaccionaba por la traicionera violación del acuerdo de Múnich protagonizada por el dictador alemán.

La diplomacia británica debía moverse rápidamente para lograr un acuerdo general con Rusia. Es así como fue instruido el embajador británico en Moscú para iniciar conversaciones con el Comisario de Relaciones Exteriores ruso Litvinov en esa ciudad. Era necesario lograr un frente unido de ayuda mutua entre Gran Bretaña, Francia y la Unión Soviética. Así lo pensaba Churchill al expresar: “Sí. Unámonos los tres para retorcerle el pescuezo a Hitler”. Consideraba que no era posible mantener un frente oriental contra la agresión nazi sin una ayuda activa de Rusia. Dicha unión podría provocar alarma en Alemania y, de esta manera, evitar la guerra.

Finlandia y los tres Estados Bálticos (Lituania, Estonia y Letonia) vacilaban respecto a lo que podía ser peor: la agresión alemana o la ayuda rusa.

Por su parte, el Secretario de Estado en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania, Weizsaecker, recibió una visita del embajador ruso en ese país buscando establecer relaciones normales entre ambos países (17 de abril de 1939). Pero ocurrió que el 3 de mayo el comisario M. Litvinov, eminente judío ruso, era reemplazado en su cargo por el Primer Ministro Molotov y dejado de lado. Esto marcó el fin de una época y el comienzo de otra en la que el Kremlin perdía toda fe en un pacto de seguridad con las potencias occidentales y en la posibilidad de constituir un frente oriental contra Alemania. Por otra parte, al ser desplazado un judío de las relaciones exteriores rusas, se salvaba el obstáculo que presentaba un prejuicio dominante en la mente del Fuehrer.

Vyacheslav Molotov era un hombre de gran talento, intrigante y poseedor de una refinada crueldad. Se manejaba como un robot frío y calculador. Como lo expresa Churchill era: “el agente perfecto de la política soviética en un mundo mortífero”. Molotov quería llegar a un arreglo con Alemania a expensas de Polonia.

El 8 de mayo el gobierno británico contestó la nota soviética del 16 de abril pero no se llegó a establecer un acuerdo claro respecto a los compromisos recíprocos en caso de agresión. Lord George, Eden y Churchill no fueron escuchados respecto a la necesidad de lograr un arreglo inmediato con Rusia.

Chamberlain se volvió a equivocar como con la anterior oferta de Roosevelt de 1938.

Luego el gobierno de Su Majestad trató de asegurar su posición en el Mediterráneo frente a los correspondientes avances italianos (como la ocupación de Albania para conformar una fortaleza inexorable en los Balcanes). Es así como el 12 de mayo se logró un acuerdo anglo-turco.

Hitler no perdió el tiempo y se entablaron conversaciones en el pueblo italiano de Como entre Ribbentrop y Ciano. El fruto de las mismas fue la firma del llamado Pacto de Acero en Berlín el 22 de mayo. La política del Eje en el Mediterráneo sería dirigida por Italia. El Fuehrer pronunció un discurso al día siguiente diciendo que compartían su fervor patriótico con Italia y Japón y que atacarían a Polonia, que siempre había estado del lado de sus adversarios, en

la primera oportunidad que se presentase. Agregó también que: **“Si Inglaterra intenta inmiscuirse en la guerra polaca, tenemos que ocupar Holanda con la velocidad del rayo”** (;y allí estábamos nosotros...!).

El 30 de mayo el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania instruyó a su embajador en Rusia respecto a realizar negociaciones definidas con la Unión Soviética.

Ya comenzaba el verano de 1939 cuando Chamberlain expresó ante el Parlamento inglés que apoyaría a Polonia.

Churchill participó de la celebración del 14 de julio en Paris para visitar luego las previsiones de defensa hechas por los franceses en la ribera del Rin en compañía del general Georges, Comandante en Jefe de los Ejércitos de Francia.

Mientras lo anterior ocurría en el escenario europeo, para el 5 de abril de 1939 mis padres estaban en Lysieus (Francia) en compañía de un matrimonio amigo y el 8 ya estaban en Paris. Por entonces todos seguíamos nuestra rutina como si nada pasara en el continente que pisábamos.

Vueltos nuestros padres a Ámsterdam reiniciamos nuestros paseos con mamá y Rosa por esa hermosa ciudad. El día 13 de mayo visitamos la isla de Marken y el 15 de junio la isla de Volendam (ver Fotos N° 23 y 24). Nos gustó tanto esta última isla que el 20 de agosto nos tomamos la lancha y volvimos.



Foto N° 23. De izquierda a derecha: Rosa, mamá, Betty y yo con tres holandesas de la Isla de Volendam.



Foto N° 24. Dos holandeses pescadores de la isla de Volendam con sus ropas típicas (cuando aún no se vestían para complacer a los turistas).

Los habitantes de la isla de Marken son católicos y los de la próxima Volendam son protestantes; esto marca diferencias en sus ropas y costumbres. Pasados casi treinta años, cuando fui comisionado a Holanda para participar de la recepción del Portaviones “25 de Mayo” (Ex KM “Karen Doorman”) quise tomarme la lancha junto con mi esposa para ir nuevamente a la isla de Volendam y me señalaron como llegar por la autopista utilizando mi Volkswagen alquilado. Allí llegamos y todo estaba igual, nos pusimos las ropas típicas, nos sacamos una foto, que aún conserva una posición privilegiada en las paredes de nuestra casa, y nos filmamos caminando dificultosamente por la calle con los zuecos típicos holandeses.

Marken sigue siendo una isla en el Mar Interior Holandés (Ijsselmeer) mientras que Volendam esta en su costa, luego que el viejo Zuidersee fue transformado por la realización del ambicioso proyecto del “Plan Delta”. Dicho plan es explicado claramente por el Capitán de Navío Luciano Becerra, que también fue miembro de la primera Plana Mayor de dicho Portaviones junto con el autor, en su libro: “Una nación en el fondo del mar”.

Apreciando esas obras y teniendo en cuenta lo escrito por Becerra siempre he tenido un respeto especial por el pueblo holandés, no sólo por lo que más adelante voy a relatar, sino porque teniendo una superficie similar a la de nuestra Provincia de Tucumán y más de 12 millones de habitantes han disputado el

dominio de los mares a los británicos y han dominado su propio mar mediante los “polders”. Como lo expresa el libro sobre los holandeses antes citado, ellos han logrado ganar espacio al mar con un gran trabajo de hidráulica, imaginación y coraje. Como resultado la mitad de su territorio está seis metros por debajo del nivel del mar en sus costas. Dado que el cambio climático global producirá un crecimiento del nivel de los océanos, ya están pensando en la solución para sus diques y la modificación del plan.

Su historia es la de una cruda lucha por la supervivencia frente a los otros hombres y la naturaleza. Como bien lo expresa su filósofo Baruch de Spinoza con la palabra latina “conatus” ellos han “perseverado en el ser” con su “seguir siendo” pese a todo, por supuesto, como holandeses. No hay otros como ellos.

Para el 20 de julio mis padres estaban en Odense (Dinamarca) y para el 23 de julio en Hamburgo donde creo adivinar en una foto la silueta del Crucero “La Argentina” de visita en ese puerto.

El 30 de julio cumplí mis cinco años de edad en Gebuststag en compañía de los míos y de la familia Vineys.

El día 2 de agosto mi padre debió viajar a Berlin para la prueba de 10 electrobombas para los patrulleros en la empresa Siemens Schuckers, lo hizo apenas terminados los festejos de mi cumpleaños.

El 10 de agosto volvimos a Volendam, evidentemente ése pueblo de pescadores nos había deslumbrado y siempre estábamos dispuestos a disfrutarlo.

El 15 de agosto mi padre fue invitado a navegar en el buque “Tibia” de la Compañía Shell.

El día anterior a que Hitler atacara Polonia visitamos el Jardín Zoológico de Ámsterdam (Zoo-Garten) y las fotos nos muestran felices con mi madre, Rosa e Iris la pequeña hija de Vineys, algo menor que yo, según puede apreciarse en la foto de tapa.

No sé si mi padre estaba ausente por cuestiones de trabajo o por una tremenda preocupación compartida con los holandeses que trabajaban con él. Es lógico suponer que por entonces intentaba mantenernos al margen de la cuestión crucial que se le planteaba: **¿qué haría con su familia si se desataba la guerra?**

No sé cual sería el grado de información que tendría mi padre sobre la inminencia del conflicto bélico. Tenía alguna idea del idioma alemán y creo que entendería muy poco el holandés. No estaba en condiciones de leer los diarios pero podría captar en la fábrica y en la gente común el clima que para entonces se vivía en Holanda. No me consta que tuviera información de apreciaciones realizadas sobre el particular en la Comisión Naval Argentina en Europa ubicada en Londres, pero es muy probable que el capitán Zuloaga lo haya mantenido informado y que él no dejara trascender a su familia y a Rosa lo que con buenas razones lo afligía. Como luego veremos él trataba de mantener la familia unida en Europa, pasara lo que pasara.

También es probable que Rosa, por su contacto con los españoles que tomaban clase de alemán con la misma profesora, supiera algo. Sería lógico pensar que no quisiera sembrar el pánico en el grupo familiar cuando mi padre no lo hacía.

Desde un punto de vista militar cabe aclarar que los flancos del frente francés descansaban en dos países neutrales: Bélgica y Suiza.

Si bien la guerra convencional era inminente, Churchill tomaba sus precauciones para informarse ya entonces de una posible “guerra atómica” a través del profesor Lindeman y enviaba una nota muy atinada y sustanciosa al Secretario de Aviación británico Mr. Kingsley Word fechada el 5 de agosto de 1939. En ella Churchill predijo que Alemania no usaría ningún arma atómica durante la inminente guerra y así fue.

Por su parte Mussolini no deseaba verse arrastrado a una guerra europea ante la inminencia de un ataque alemán a Polonia. Ciano opinaba que los alemanes estaban “poseídos por el demonio de la destrucción”, pero Hitler deseaba que ellos se vieran involucrados en su guerra. Es así que le envió una carta a Mussolini que este contestó inmediatamente diciéndole que si él atacaba Polonia, y el conflicto quedaba localizado, estaba dispuesto a darle la ayuda económica y política necesaria, pero no militar. La excusa fueron las condiciones de preparación militar de sus tropas. Por supuesto que el Fuhrer concluyó que no podría contar con la intervención armada de Italia en caso de guerra.

Por su parte los polacos decían que: “Con los alemanes corremos el riesgo de perder nuestra libertad; con los rusos, el alma”. Estaban geográficamente condenados a esa triste opción y la sufrieron como nadie, durante y después de la guerra.

El 19 de agosto Stalin comunicó al Politburó que intentaba firmar un pacto con Alemania dado que los gobiernos de Francia y Gran Bretaña habían prolongado las discusiones políticas y militares por un tiempo intolerable. El acuerdo secreto de no agresión fue firmado el 23 de agosto por la noche y ello impulsó a Hitler a la aplicación de su método de “uno por vez” con Polonia.

Gran Bretaña, al tener conocimiento del pacto germano-soviético, tomó inmediatas medidas preventivas.

El 31 de agosto Hitler dio su “directiva N° 1 para la conducción de la guerra” y el 1° de septiembre atacó Polonia. En esa misma fecha mi padre elevaba al Capitán Zuloaga el informe mensual de sus actividades en Ámsterdam. A partir de entonces todo comenzaría a cambiar bruscamente en Holanda, en la fábrica Werkspoor, en la tarea de la subcomisión que él encabezaba y en la vida de su familia y las de los suboficiales que formaban parte de la misión encomendada. Un día antes de que Francia y Gran Bretaña declarasen la guerra a Alemania mi padre rechazaba las hélices de los patrulleros por varias deficiencias y lo informaba a Londres. Pienso que lo suyo no habrá tenido mucho eco tanto en la fábrica Werkspoor como en la Comisión Naval en Europa; las preocupaciones iban por otro lado. Mi padre cumplía con su deber y en su cabeza también debía pesar fuertemente su responsabilidad familiar ante los hechos, altamente previsibles, que se iban concretando entonces.

Nuestra vida tranquila como “holandeses” había terminado (ver Fotos N° 25, 26 y 27).



Foto N° 25. La familia de entonces en pleno. En una de nuestras visitas a Volendam. Agosto de 1939.



Foto N° 26 Iris ("Pipy" en familia) estuvo en Volendam un poco antes, el 9 de julio de 1939.



Foto N° 27 La familia Vineys (todavía no había nacido el hijo varón) en Volendam con un matrimonio amigo (los dos de la izquierda) (9 de julio de 1939).



Foto N° 28 La familia Vineys y una amiga camino a Volendam el 27 de agosto de 1939.

## Los comienzos de la guerra vistos desde Ámsterdam

La Segunda Guerra Mundial comenzó el día 3 de septiembre de 1939, cuando Francia y Gran Bretaña se la declararon a la Alemania de Hitler luego de que éste invadiera Polonia como era de presumir que lo hiciera.



Foto N° 29. Mi padre trabajando en su oficina de la fábrica Werkspoor N. V.

De momento nuestra vida en Holanda no cambió; mi padre siguió trabajando en la fábrica de la empresa Werkspoor en Ámsterdam (ver Foto N° 29), mi hermana Betty y yo seguimos yendo a la escuela holandesa (ver Foto N° 30) y paseando por el hermoso país de los tulipanes, los molinos y los zuecos, junto con mamá y Rosa; como si nada pasara. Pero, por lo menos los adultos del grupo, sabían que nuestra situación era de verdadero peligro y que había que hacer algo con relativa urgencia.

Gracias a la documentación que me facilitara el Capitán de Fragata ® José Guillermo Zuloaga, hijo del jefe de mi padre en Europa: Capitán de Navío José

Zuloaga, por entonces Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa, me he podido hacer de una copia del informe que éste elevó al Jefe del Estado Mayor General de la Marina de Guerra Argentina desde Londres y con fecha 15 de octubre de 1939. Hace observaciones “relativas a la guerra desencadenada en Europa el 3 de septiembre de 1939”. Por supuesto que lo hace desde un punto de vista que contiene una visión obtenida desde Gran Bretaña y puntualizando los aspectos navales de su incumbencia.

En su primer párrafo dice así: “La crisis internacional de Septiembre de 1938 permitió al Gobierno Británico dictar una serie de medidas por las cuales fue iniciado el proceso de movilización de la flota y prácticamente de todo el

país de emplear todo el poder a su disposición en mantener el prestigio ante las decisiones que pudieran tomarse en el mundo en aquel período de confusión ó inquietud ante las evidencias de Alemania y evitar el papel desairado que, en la actualidad se conoce, pasó el año 1936 en el conflicto de Italia con Abisinia”.

Luego afirma que:“(…) el estallido del conflicto encontró a la flota (británica) en pié de guerra”.

Más adelante hace una serie de consideraciones respecto al poder de la Marina Británica en relación con sus capacidades antisubmarinas para “enfrentarse con una fuerza de submarinos superior a la de 1914”, de su capacidad para la protección del tráfico marítimo y de las capacidades antiaéreas de sus buques de guerra.

Puntualiza que, olvidando las amenazas de la última guerra (la del 14) el Gobierno Británico “(…) ha previsto un incremento exagerado de las fuerzas y elementos aéreos y antiaéreos y pareciera que ha dominado en los círculos responsables un terror desmedido ante la posibilidad de los

ataques aéreos, tanto a las líneas de comunicación, como a los propios buques de guerra (...)”. Destaca que: “(...) de acuerdo con los comunicados oficiales, no se ha registrado una pérdida de buque o daño considerable debido a la aviación”. Dicha exageración encuentra una justificación en otra parte del informe donde el capitán Zuloaga expresa: “A juzgar por los preparativos de defensa en esta país influyó la idea de que Alemania haría un ataque en masa con su aviación sobre Londres a fin de quebrar la resistencia del enemigo mas poderoso trabajando su moral ya que todos los estudiosos de asuntos militares en este país consideran que Inglaterra ha perdido su posición insular y su invulnerabilidad si contaba solamente con la Marina de Guerra para su defensa”.



Fotografía N° 30. Betty y yo dispuestas a ir a la escuela en Ámsterdam.  
A Rosa se la puede ver más atrás, bajo la sombra de un árbol.

Para finalizar las referencias a este informe debo decir que me sorprendió una mención que hace el informante a lo que hoy llamaríamos “interoperabilidad conjunta” (o sea, de la capacidad de operar armoniosamente entre los miembros de las distintas fuerzas armadas). Ocurrió que la falta de armonía, entre quienes se ocupaban de lo aéreo y lo antiaéreo, llevó a una suerte de dualidad de comando. La solución vino de la mano de una estrecha colaboración entre el Ministerio del Aire y el de Guerra “poniendo término a una de los tantos inconvenientes que tiene el sistema de considerar a la aviación como un ente separado de la guerra (ejército) ó marina”.

Para volver al plano más general de lo que venía sucediendo en los comienzos de la guerra vuelvo a la minuciosa descripción de Churchill en su libro “La guerra crepuscular” (del 3 de septiembre de 1939 al 10 de mayo de 1940) que, en muy buena medida, enmarca las circunstancias en las que mis padres debieron tomar las decisiones para preservar nuestra supervivencia.

Polonia fue atacada por Alemania el 1º de septiembre de 1939 al amanecer y ello llevó a Francia y Gran Bretaña a declararle la guerra luego de un ultimátum de este último país enviado ese mismo día a las 21:30 horas. Dados sus antecedentes Wiston Churchill fue invitado por Chamberlain a formar parte del Gabinete de Guerra.

En Gran Bretaña ya se habían asignado refugios antiaéreos para todos los ciudadanos y se habían reservado 250.000 camas para las víctimas de las incursiones aéreas.



Foto N° 31. Betty y yo a los lados de nuestra madre y frente al refugio antiaéreo.

En Holanda sucedía algo parecido porque uno de mis “chispazos” de memoria me recuerda que, cuando sonaban las sirenas de alerta antiaérea, salíamos de la Pensión “Klein” hacia la plaza ubicada frente a ella para sentarnos en los fríos bancos del refugio luego de pasar por una entrada protegida con bolsas de arena. Estimo que la construcción de ese refugio es la que se ve a nuestras espaldas en la Foto N° 31. Se puede apreciar la parte superior del refugio subterráneo al que acudíamos durante ese crudo invierno que siguió a la declaración de guerra, por entonces sólo “crepuscular”.

Como representante del Almirantazgo en el Gabinete

de Guerra, Churchill estaba en su salsa pues repetía su experiencia de la Primera Guerra Mundial en ese puesto y podía dar directivas más que consejos. Ya el 4 de septiembre presidió la primera conferencia en el Almirantazgo. Le apasionaba poder preparar a la flota para la guerra y estaba seguro que no se repetiría la tremenda situación naval con que se encontró en 1914.

Durante este comienzo de la guerra las acciones fueron principalmente navales y las cuestiones en el Mediterráneo se vieron facilitadas por el hecho que Italia no había declarado la guerra a los Aliados y Mussolini se limitaba a esperar los acontecimientos antes de hacerlo.

Se sabía que en esta nueva guerra la amenaza más formidable era la aérea y se tomaron medidas especiales para neutralizar los ataques aéreos a los buques. De todas maneras durante el primer año del conflicto no fue hundido ningún buque de línea en un ataque aéreo.

En cuanto a la amenaza submarina se sabía que Alemania contaba con unos sesenta submarinos y que, a principios de 1940, se sumarían cien submarinos más que se hallaban en construcción. También se conocía que esas naves no hacían distinciones entre buques mercantes y de guerra. Esto era grave para un país insular como Gran Bretaña, pues atacarle el sistema de convoyes, que les proveía insumos de alimentación y materias primas para su industria, era tanto o más dañino que hacerlo con los buques de la flota.

Las amenazas por entonces más importantes eran la aérea y la submarina.

El informe elevado por el Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa, Capitán de Navío José S. Zuloaga al Ministro de Marina Argentino, incluía un gráfico de los hundimientos producidos por submarinos, minas o raids aéreos en las marinas mercantes aliadas o neutrales desde el comienzo de la guerra hasta el 2 de diciembre de 1939. La cantidad de buques de marinas neutrales que debían navegar por las aguas del conflicto resultaba preocupante para los embarques de personal y material con destino a Buenos Aires que se venía disponiendo con anterioridad. En total habían sido hundidos 160 buques con un tonelaje sumado de 539.689 toneladas. El comercio más castigado fue el de las marinas bálticas y la holandesa.

Por otro lado, y según Churchill, en abril de 1940 los alemanes habían perdido 71 buques por un total de 340.000 toneladas (por haber sido capturados o echados a pique) en tanto que 215 buques alemanes seguían aprisionados en puertos neutrales sin poder salir al mar. Por otra parte la Armada Alemana había perdido la mitad de los submarinos con los que habían entrado en la guerra.

Evidentemente las marinas mercantes aliadas habían sufrido un grave revés por la acción de los submarinos, los cruceros acorazados, las minas y los ataques aéreos alemanes. Las agresiones pasadas instrumentadas por Hitler no habían llevado a la necesaria previsión por parte de los gobiernos de las potencias Aliadas.

Pero, como lo expresara el mismo dirigente político británico: “El imperio Británico seguía intacto y gloriosamente unido, pero mal preparado”.

Entretanto Alemania y Rusia se daban la mano para destruir Polonia. La

unión del ejército alemán con su aviación compuso una “**Blitzkrieg**” (“en alemán, literalmente “**guerra relámpago**”, que es el nombre popular para una táctica militar de ataque que implica un bombardeo inicial, seguido del uso de fuerzas móviles atacando con velocidad y sorpresa para impedir que un enemigo pueda llevar a cabo una defensa coherente en la lucha”, esto según Wikipedia). Esta forma de combate resultó imparable para las fuerzas armadas polacas. Hubo un violento bombardeo de todas las comunicaciones y de las ciudades consideradas como objetivos importantes.

El resultado de todo esto fue que el 29 de septiembre se firmó oficialmente un tratado ruso-alemán para la partición de Polonia.

El 25 de septiembre Churchill informó al Gabinete de Guerra que, si se lograba detener a Hitler en el este (cosa no del todo segura por entonces) seguiría uno de los tres caminos siguientes:

- (1) Un ataque más importante contra el frente occidental, probablemente a través de Bélgica, apoderándose de **HOLANDA**, de paso;
- (2) Un ataque intenso por aire contra las fábricas británicas, puertos navales, etc., o quizás contra las fábricas francesas de aviones
- (3) Lo que el Primer Ministro (Chamberlain) llamaba “la ofensiva de la paz”.

El creía personalmente que la opción (1) era inminente si Alemania concentraba treinta divisiones frente a Bélgica y Luxemburgo. Nosotros, al estar por entonces residiendo en Holanda, éramos parte de ese juego.

Un mes antes, el 25 de agosto de 1939) habíamos estado en París compungidos ante el Monumento al Soldado Desconocido que, bajo el Arco de Triunfo, recordaba a millones de soldados muertos durante la Primera Guerra Mundial, sin saber que serían muchos más los que morirían durante la incipiente nueva guerra (ver Foto Nº 32).

Nuestra inocencia no nos permitía apreciar lo que había pasado, ¿porque tantos hombres habían muerto?, ¿no se sabía quienes eran? y ¿había que rendirles homenaje como si fueran uno solo? Tampoco podíamos prever lo que iba a pasar en poco tiempo más, que moriría mucha más gente sin dejar rastros de su identidad y que muchos miles, casi exactamente 6 años después, verían su cuerpo sublimado, convertido en gas, por la explosión nuclear del 6 de agosto de 1945 en Hiroshima y días después en Nagasaki. Los niños no pueden entender la guerra y los padres nunca se la podrán explicar. Cuando crecen comienzan a comprender lo que es la violencia y, probablemente, la prolongación de la política por otros medios.....pero nunca admitirán el holocausto nuclear.

El recuerdo de todo esto me llevó a homenajear nuevamente al “soldado desconocido” en junio de 1956 y en mayo del 2010 (Ver Foto Nro. 33).

Se volvió a plantear en mi la misma cuestión: ¿Cuántos soldados desconocidos más morirán en un mundo superpoblado y con armas mucho más poderosas?.....

Churchill se quejaba de que los ingleses tuvieran una “obsesión defensiva” y de que no hubieran ido al ataque contra Hitler antes de que este completara su maléfico plan. También le preocupaba la actitud de Rusia, que se mostraba,



Foto N° 32. Betty y yo, como deseando que no hubiera una nueva guerra, frente al Monumento al Soldado Desconocido (25/08/39).



Foto Nro.33. Luego de más de 70 años volví a homenajear al “soldado desconocido” (junto con muchos más turistas y extrañando la Europa pasada y en paz luego de 1945).

en el otoño de 1939, como un neutral adverso que oscilaba entre el antagonismo y la guerra. En ese juego de intereses que se planteaba, consideraba como importante que Gran Bretaña llevara adelante su proyecto de ofensiva en el Mar Báltico contando con buques de línea preparados para soportar ataques de la aviación y de los torpedos. Pero no pudo concretar su ambicioso plan por diversas razones, entre ellas las interferencias que podría producir la ejecución del mismo junto con otras tareas vitales.

Por otra parte estaba claro que el equipo necesario y la organización de un ejército moderno era una tarea mucho más compleja que la emprendida para la guerra del 14. Se habían incrementado fuertemente tanto el alcance y la potencia de fuego de las armas como la movilidad de los recursos bélicos.

Los contactos con Francia para lograr una estrategia común y una interoperabilidad necesaria a los fines defensivos se hacían cada vez más frecuentes como una respuesta de los Aliados ante la agresividad de la nación alemana y su líder. Bélgica planteaba un problema difícil con su neutralidad porque de unirse a los aliados hubiera posibilitado un rápido avance hacia la cuenca del Ruhr, corazón de la industria alemana. Con esto se hubiera agregado un obstáculo adicional a la agresión alemana y se hubiera hecho más difícil, para nuestro beneplácito, la toma de Holanda.

El sistema de la Línea Maginot originó una mentalidad defensiva también en Francia y su realización constituyó una medida prudente y discreta. Pero el factor revolucionario de las operaciones bélicas introducido por la fuerza aérea

y las limitaciones geográficas, al norte y al sur de su extensión, establecieron las causas de su condena por parte de la realidad de los hechos y la opinión de muchos analistas de las cuestiones militares. La frontera de los Países Bajos fue decisiva y superó todas las evaluaciones estratégicas, los estudios militares y las experiencias prácticas realizadas previamente a la invasión alemana.

El hecho concreto es que a mediados de octubre de 1939 los alemanes tenían setenta divisiones en el frente occidental. Hitler había superado con su instinto los temores de sus generales y sus órdenes fueron cumplidas. Había tres posibilidades para invadir a Francia:

1. Invadir a través de Suiza. Esto era geográfica y estratégicamente difícil pese a que permitía envolver el flanco meridional de la Línea Maginot;
2. Invadir a través de la frontera común superando dicha línea;
3. Invadir a través de **Holanda** y Bélgica.

Como sabemos, fue la tercera opción la que finalmente fue adoptada por Hitler.

Solamente fueron demoradas las tropas alemanas porque el año estaba muy avanzado y se sabía que el frío invierno haría desaconsejable el avance en esas condiciones.

También se pensaba, por parte de los Aliados, que el ataque no podría ser afrontado en un punto tan avanzado como **Holanda** y se especulaba con que se lo podría detener en Bélgica.

Se evaluaba que podría ser necesario “(...) bombardear ciudades y centros ferroviarios belgas y **holandeses** usados u ocupados por tropas alemanas” expresó Churchill.

Mientras Churchill informaba al Primer Ministro de su señalado triunfo en relación con las minas magnéticas el 25 de diciembre de 1939 ocurrían cosas significativas en nuestra querida Argentina y en nuestra casa provisoria: la Pensión Klein.

Entre el 21 y el 24 de agosto de 1939 había partido de Alemania el acorazado de bolsillos “Admiral Graf Spee” y había navegado hacia el Atlántico Sur sin ser detectado.

El 30 de septiembre hundió al transatlántico británico *Clement* de 5000 toneladas cerca de Pernambuco (Brasil) y luego hundió ocho buques mercantes más.

Para neutralizar a dicho buque y al otro acorazado de bolsillo alemán “Deutschland”, Gran Bretaña y Francia organizaron grupos de caza para cubrir el Océano Atlántico en su búsqueda.

En particular, para la costa oriental de América del Sur, estaba el grupo de los cruceros “Cumberland”; “Exeter”, “Ajax” y “Achilles” (este último era un buque de Nueva Zelanda tripulado principalmente por hombres de ese país). El grupo estaba comandado por el comodoro Harwood. Cuando el primero de esos buques estaba en reparaciones en las Islas Malvinas el citado comandante supuso que el acorazado de bolsillo alemán iría, luego de hundir al buque mercante “Doric Star”, hacia el Río de la Plata para interferir con el intenso tráfico comercial que allí se desarrollaba. No se equivocó. El 13 de diciembre se divisó una columna de humo y se desarrolló el conocido “Combate del Río de la Plata”

que terminó con la entrada del buque alemán al puerto de Montevideo, su salida y hundimiento por su propia tripulación. Luego se produjo la internación de sus marinos en la República Argentina y el suicidio de su comandante, el capitán de navío Hans Langsdorff, ocurrido el 19 de diciembre en el Hotel de Inmigrantes del Puerto de Buenos Aires. Se suicidó luego de escribir: “Sólo puedo ahora probar con mi muerte que las fuerzas combatientes del Tercer Reich están dispuestas a morir para salvar el honor de la bandera”.

Desde Londres, el Jefe de la Comisión Naval argentina en Europa, Capitán de Navío José S. Zuloaga hizo, en un informe al Ministro de Marina de Argentina y poco antes de entregar su cargo (el 26 de diciembre de 1939), el siguiente comentario sobre lo acaecido en el Río de la Plata: “El valor de este combate desde el punto de vista estratégico es de una importancia decisiva, pues aparte de haber desalojado del mar un peligroso e incómodo enemigo del comercio (misión fundamental que le había sido confiada al “Graf Spee”), ha permitido sentar juicio sobre el valor combativo de los acorazados de bolsillo, los cuales estaban rodeados de una fantástica propaganda de sus condiciones guerreras, tanto que aún los profesionales pensaban que no podían tener más contendores que los cinco cruceros de batalla de los aliados en el momento de romperse las hostilidades: los “Renow”; “Hood”; “Repulse”; “Dunkerque” y “Strasbourg”.

El haber llevado la guerra naval y sus consecuencias a las puertas de nuestra propia casa en la Argentina apareció como una señal de que también podría llegarnos la guerra terrestre a la puerta de nuestra provisoria vivienda, la Pensión “Klein”, en Holanda. Advierto la que podría ser la preocupación de mis padres.

De todas maneras la Pensión “Klein” no fue destruida durante la guerra y hoy se llama Hotel Nicolaas Witsen. Uno puede hospedarse en él pero pagando un precio muy diferente al de 1939 (ver la Foto Nro. 34).

Foto Nro. 34. La Pensión “Klein” hoy día. No fue destruida. Durante mi viaje a Europa del 2010 me hubiera gustado hospedarme en las mismas habitaciones que ocupamos en 1939 pero no fue posible por razones económicas. Seguro que próximamente lo haré.



Tan sólo unos meses antes, el 9 de septiembre de 1939, mi padre había podido remitir al capitán Zuloaga, una carta particular recibida del Teniente de Navío Pedro Cases, por la cual este le informaba que las fábricas alemanas seguían cumpliendo con sus contratos, que él se encontraba en Berlín y que su familia estaba en Suecia. Informaba, además que su personal se encontraba

bien. Todavía esa correspondencia pudo ser enviada por avión pese a que ya se habían desatado las operaciones bélicas.

No obstante, el 11 de septiembre, dos días después, mi padre remitió al teniente Cases un memorando originado en Londres con fecha 6 de septiembre en que le preguntaba si “(...) dada la situación actual puede continuar con las inspecciones y recepción del material”. En caso negativo debía levantar su oficina ordenadamente y salir de su actual residencia manteniendo informada a la Comisión en Londres de su nuevo destino a los efectos de comunicaciones y giro de fondos.

Entretanto en Ámsterdam se habían suprimido las direcciones telegráficas y se comenzaban a apreciar crecientemente las dificultades que plantearía la guerra en marcha. Los telegramas en idioma español no eran despachados desde Holanda y sólo se admitía el idioma inglés aparte del holandés.

También buscaba mi padre definir la situación de repuestos para submarinos con la empresa Franco Tossi de Legnano (Italia) porque se preveía que ese país también podía entrar en guerra del lado del Eje. Él estaba dispuesto a viajar para allá para hacer las pruebas hidráulicas necesarias y enviaba los datos requeridos para evitar inconvenientes para su acceso a Alemania, Suiza e Italia. La inspección finalmente fue realizada después del 30 de septiembre luego de un viaje que hizo pasando por Berlín. Él ya estaba allí el 25 de ese mes y se presentó en la fábrica el día 26 encontrándose con la dificultad de que la autorización para su ingreso no había llegado desde Roma. Luego de cuatro días de espera hizo una nota a la empresa Franco Tosi quejándose de la falta de consideración a su investidura solicitando explicaciones. Finalmente en los días 30 de septiembre y 1º de octubre pudo hacer la inspección y luego darles instrucciones para el embarque del material para los submarinos hacia Buenos Aires. El 4 de octubre informó a su jefe en Londres sobre el particular y dijo que el Director General de la Firma Tosi le había dado toda clase de satisfacciones. Todo ello y los escritos de Churchill sobre la Italia de Mussolini de esa época, en que se dudaba entre la guerra y la paz, muestran con claridad el escenario donde mi padre debía actuar.

También se presentaban dificultades en Holanda y Gran Bretaña para poder enviar material de procedencia alemana a Buenos Aires; existía la posibilidad de que ciertos materiales fueran requisados. Los transportes más seguros eran por entonces los que partían de puertos italianos o escandinavos. Todo otro sistema de embarque se consideraba como peligroso porque la guerra en el mar ya estaba desatada. Para manejar estas cuestiones mi padre trataba tanto con el Capitán de Navío Zuloaga, en Londres, como con el Sr. Brunt (Export Manager de la fábrica Werkspoor), en Ámsterdam.

En octubre la fábrica MAN gestionaba en Buenos Aires si seguía adelante o no con nuevos contratos.

El teniente Cases debía enviar material de artillería a Buena Aires usando el buque de transporte argentino “Pampa” y tuvo que recurrir al Ministro Argentino en Dinamarca para poder hacerlo. Por otra parte no recibió las órdenes que por memorando le daban desde Londres para que entregara su cargo al capitán Ceba-

llos, se trasladara con su familia a Suecia y viera con que buque podría trasladarse con su familia a Buenos Aires. Mi padre consiguió comunicarse por teléfono con él y transmitirle estas órdenes pero le dijo que permanecería en Copenhagen para recibir órdenes de Londres contando con 200 libras esterlinas que le envió mi padre. Por otro lado el capitán Zeitz (ingeniero electricista) y el suboficial Schilling que estaban en Dinamarca debían partir para Italia y tomar un buque para Buenos Aires. Finalmente el citado capitán pudo ser evacuado por el buque de transporte argentino “Chaco”, desde el puerto de Londres, el 15 de octubre.

Para esa época, mediados de septiembre de 1939, también se presentaban dificultades con el Westminster Bank para el cobro de sueldos y para los giros en libras esterlinas desde los bancos holandeses hacia los bancos alemanes de Berlín; todo parecía indicar que la invasión era inminente y que era necesario tomar medidas urgentes para salvar personas, materiales y bienes económicos de lo que se venía respecto a una guerra que, por entonces, nos era ajena pero que deberíamos sufrirla. En las notas con las empresas contratadas empezó a aparecer las expresiones: “war risk” (riesgo de guerra) y “war risk omsterd” (adicional por riesgo de guerra) y se diferenciaba un “seguro común” de un “seguro de guerra” para los envíos de materiales para nuestro país.

En medio de todas estas dificultades mi padre siguió enviando sus informes mensuales de septiembre y octubre a Londres con la misma precisión y prolijidad de siempre pero no me cabe duda de los fantasmas que pulularían por su cabeza en relación con la seguridad de su familia.

De todas maneras nuestra vida era por entonces todavía placentera y manteníamos muy buenas relaciones con la familia Vineys (Foto N° 35). Recordaba siempre a mi amor de Alemania, pero eso nunca pasó a mayores (Foto N° 36). Por entonces Betty, Iris (la hija de Vineys) y yo manteníamos una amistad motivada por muchos juegos, muchos juguetes compartidos y, en medio de tales juegos, no faltaron de ciertos excesos por mi parte (Foto N°37). De todas maneras Iris era menor que yo y aún no había nacido su hermanito menor para controlarla.



Foto N° 35. La señora de Vyneis, su marido, mi padre, Iris, el suscripto y Betty (frente al departamento de la calle Geburstag, 7 de julio de 1939).



Foto N° 36. Mi primer romance, carente de todo éxito amoroso comenzó en Alemania.



Foto N°37 Y el 30 de agosto de 1939 comenzó en Holanda un romance frustrante y, finalmente, frustrado (Esta es la foto de tapa de esta obra).



Foto N°38. Mi madre en la puerta de la Pensión Klein el 1° de enero de 1940.

El 5 de octubre de 1939 cambiamos nuestro domicilio particular a Nicolaaswitsensstraat 21 (Centrum) – Pensión Klein – Amsterdam (ver (Foto N° 38). Esta pensión estaba ubicada en un barrio de categoría de Ámsterdam según las referencias que luego dejé escritas el relevo de mi padre, el ingeniero maquinista principal Julio Coto.

El 18 de octubre pudo zarpar el buque “Zaamland” desde Ámsterdam hacia Buenos Aires, y con fecha de arribo estimada para el 11 de noviembre, llevando 16 cajones con materiales entregados por la fábrica Werkspoor N.V. y la documentación correspondiente.

Para el 28 de octubre se prohibió en Alemania el envío de telegramas hacia el extranjero; el cerco se venía cerrando y todos los argentinos presentes con sus familias en la Comisión en Londres y las subcomisiones en Berlín y Ámsterdam percibían que todo iba para peor.

Para el día 14 de noviembre de 1939 mi padre viajó a Oslo junto con el Capitán de Fragata Ceballos, Jefe de la Subcomisión Argentina en Berlín. Fueron para inspeccionar las máquinas y el estado general del buque “Sandar” en Sander Fyords (Noruega) probablemente para recomendar o no su adquisición por el gobierno argentino.

Ya de vuelta en Ámsterdam, el 30 de noviembre, mi padre agradeció al Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina, señor Don Carlos Brebbia, el envío de los pasaportes probablemente pedidos para el regreso de mamá, Betty, Rosa y yo al país. Los agradeció pero, como veremos, no estaba de acuerdo con que nos fuéramos.

El 1° de diciembre mi padre elevaba el informe mensual de noviembre dando cuenta de las pruebas de materiales e hidráulicas de las máquinas del Transporte “Ushuaia”.

Para el 2 de diciembre dispuso que el suboficial 2º de infantería de marina Andrés J. Schilling y, poco después, del suboficial 2º maquinista Augusto Chaine (subordinado directo de él) regresen con el Transporte “Pampa” a la Argentina desde Fiume (Italia). Este último suboficial fue dado de pase el 22 de diciembre de 1939 y su cruce por territorio alemán requirió de un trámite que fue el último realizado sin la intervención de Berlín y la SS (GESTAPO) (lo que requeriría después de cuatro semanas de demora para investigar).

Para el 15 de diciembre mi padre giró a las autoridades de la fábrica Werkspoor la noticia de la adjudicación de la orden de construcción de dos equipos motores para los “Avisos Escuela Naval” (luego Patrulleros “King” y “Murature”) junto con un proyecto de contrato.

Observado dicho contrato, realizado por los directivos de la fábrica y en parte de su articulado, cabe hacer algunas consideraciones al respecto. En el artículo 8º se preveía que los “Avisos Escuela Naval” usaran combustible YPF. Para esto era necesario que las pruebas en Holanda se hicieran con ese mismo combustible y que la fábrica se responsabilizara de traer dicho combustible desde la Argentina a tales efectos. Dado que las leyes argentinas prohibían la exportación de combustible podría ser que se autorizara el uso de un combustible de características similares. En la cláusula c) del artículo 12º la fábrica Werkspoor hizo objeciones respecto al plazo de entrega basadas en “el presente estado de guerra en Europa” y propuso iniciar dicho artículo con la siguiente expresión: “En caso de huelgas, lockout, incendios, inundaciones, averías por causa de accidentes en las instalaciones de “El Constructor” y otras causas semejantes de fuerza mayor, como por ejemplo, un resultado del presente estado de guerra en Europa.....”. Evidentemente que querían tanto llevar adelante el contrato como cubrirse de las eventualidades propias de la guerra (entre ellas la carencia de combustible para probar los motores).

Y el 2 de enero de 1940 mi padre seguía cumpliendo con el pormenorizado informe de las tareas realizadas en la Subcomisión que dirigía y el estado de las cuentas en florines. No lo hizo el 1º de enero porque era feriado.

Mientras todo esto ocurría en Europa la guerra naval se proyectaba a la boca del Río de la Plata y una guerra ajena repercutía fuertemente en la mente de los argentinos a través de lo que he relatado en relación con el acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee” y su comandante Landsdorf.

Para los chicos que estábamos en Ámsterdam mi madre imaginó algo especial. Adquirió un disfraz de “San Nicolás” y nos colmó de juguetes (ver Foto N° 39).

Mientras me entretenía con los regalos que me había traído “Santa Klaus” mi padre recibía el año 1939 como se debe, de gala y con alguna copa de más (ver Foto N°40). Todos ensayaban algo para no pensar en las circunstancias que se estaban viviendo.

Era necesario disimular lo que nuestros padres sentían en sus corazones y la fiesta fue increíble. Mi padre filmó todo en película de 8 milímetros de color Kodak con su flamante filmadora de la misma marca. Mis hermanas y yo atesoramos esa filmación junto con otras de esa época y las hemos pasado a video



Foto N° 39. Mi madre, disfrazada de “San Nicolás” nos entrega juguetes a Betty, a Iris y a mi en la Nochebuena del domingo 24 de diciembre de 1939. Esto lo siguió haciendo muchos años después con sus nietos y, cuando ella ya no estuvo, siempre hubo familiares hombres que la suplantaron. De esta manera creó una simpática tradición familiar que ya llegó a sus bisnetos.

digital. Con orgullo la mostramos a toda nuestra descendencia 70 años después. En ella aparece mi madre distribuyendo los juguetes de los que nos apropiamos prontamente. La escena, tomada en la Pensión “Klein”, me muestra apilando los juguetes en una silla (tantos que algunos se caen de la pila). Betty baila y recita poesías y yo lo hago, muy vergonzoso, del brazo de mi querida Iris, la hija del suboficial Vineys. Los juguetes nos eran propios la guerra totalmente ajena. De esa guerra incipiente nada sabíamos pero iba a guiar nuestros pasos futuros por la vía del escape de la mano de mi madre y de Rosa.

Mi madre continuó con esta práctica en Buenos Aires hasta que perdimos nuestra afición por los juguetes y la costumbre ha seguido en nuestras familias (la mía y la de María Elena) a través de tíos y sobrinos dispuestos a disfrazarse



Foto N°40. De izquierda a derecha: el Cónsul Guillermo Spika Santillán, mi padre y el Suboficial Vineys. No se realmente cual era su estado cívico, pero el hecho fue que se mantenían de pié y se habían ganado el festejo trabajando.

de “Papá Noel” para nuestra fiestas navideñas.

El mes de enero de ese invierno se presentó muy frío y todos nuestros paseos fueron acompañados por sucesivas nevadas que aprovechamos en compañía de nuestros padres, todo era un juego en el que ellos trataban de participar pese a las nubes negras que veían en el horizonte (ver Fotos N° 41 y 42). En ambos se notan los rostros preocupados, la situación se hacía insostenible.

Para entonces mi madre había solicitado al Ministro de Marina argentino el regreso al país del grupo familiar y de Rosa. Mi padre, que no quería separarse del resto de su familia, se quedaría hasta el fin del cumplimiento de su misión aunque la guerra terrestre se



Foto N° 41. Realizando un dificultoso paseo por la nieve en Ámsterdam con mi padre, el 22 de enero de 1940.



Foto N°42 Para esos días también hicimos un paseo a una plaza con nuestra madre.

desatara a través de Holanda. En la Escuela Naval le habían enseñado, como al resto de los oficiales de marina argentinos, que no debía anteponer los intereses personales a los de la Armada. Los tiempos de guerra vigentes profundizaban este compromiso profesional. Como era de esperar, cumplió.

El 15 de enero de 1940 mi padre recibió desde Londres una orden que decía: “Sírvese enviar urgente estado trabajos para entregar Comisión. Argaval” (debe entenderse la sigla “Argaval” como Agregaduría Naval). Luego de detallar la situación mi padre señaló: “Esta Subcomisión cuenta con todos los elementos necesarios para un desempeño normal. El suscripto dispone de un total de Florines holandeses 911,88 en el día de la fecha y para gastos oficiales de esta Subcomisión”. Con esa precisión se manejaban las cuentas de entonces, nadie se aprovechaba del “río revuelto” para tener una “ganancia de pescadores”.

Para entonces el Capitán de Navío José S. Zuloaga fue relevado por el Capitán de Fragata Alberto F. Job como Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa.

El 18 de enero mi padre comunicó a la fábrica Werkspoor que se había aceptado asegurar las máquinas principales “contra riesgo de guerra” por 240.000 florines.

Ya en los documentos que se elevaban a partir de los comienzos del mes de marzo se advertía de “los inconvenientes de la censura” y la “pérdida” de las notas remitidas por carta simple de Ámsterdam a Berlín pero, por lo menos y todavía, se podían embarcar materiales en vapores que salían de los puertos holandeses.

El 22 de marzo de 1940 nació en Ámsterdam el hijo varón del suboficial 2do. maquinista Francisco S. L. Vineys y fue anotado en el Consulado General de la República Argentina. Evidentemente este niño, bautizado con los nombres de Julio Ángel Francisco, nacido poco tiempo antes de la invasión alemana a Holanda trajo complicaciones a la familia Vineys para poder regresar al país en las condiciones que se planteaban para una criatura de corta edad durante los precarios desplazamientos ferroviarios y los complejos embarques para regresar al país.

El 1º de abril y el 3 de mayo volvió mi padre a enviar sus informes mensuales, pero esta vez a su nuevo jefe: el capitán Job.

Durante estos meses de invierno de comienzos del año 1940 ocurrieron muchas cosas significativas en Europa. Churchill advirtió sobre “un nuevo año sombrío” y marcó la continuidad de la “inactividad siniestra” que provenía de los fines del año anterior, lo hizo con la calidad de su pluma magistral.

El Primer Lord Naval miraba hacia el Mar Báltico y pensaba que algo había que hacer porque allí se daba la nefasta confluencia de los intereses alemanes con los rusos. Pensaba que no era conveniente sentarse a esperar los terribles ataques del enemigo contra los cuales era imposible prepararse en todos los sectores sin incurrir en una “disipación fatal de fuerzas”. Parecía que nadie tuviera la sensación de que se estaba presentando una situación de extrema emergencia. Esto involucraba tanto a los industriales que debían movilizarse para la guerra como a los mismos dirigentes, civiles y militares, responsables, estos últimos, de las operaciones bélicas necesarias.

Churchill había recomendado hacer cinco operaciones ofensivas que llevarían al debilitamiento de Alemania antes que se lanzara sobre el frente occidental:

1. Controlar la entrada al Mar Báltico para dominar ésa área tan al alcance de Alemania y de su aliada Rusia;
2. Crear una escuadra de acción limitada compuesta de los acorazados de la clase “Royal Sovereign” con protecciones especiales contra torpedos y bombas aéreas;
3. Sembrar minas en el mar territorial de Noruega por donde se escabullían los buques alemanes aprovechando la neutralidad de ése país (Operación “Wilfred”) para lo cual había 6.000 minas listas al 22 de marzo de 1940.;
4. Llevar adelante el operativo “Cultivador N° 6” para quebrar el punto muerto en el frente francés;
5. Realizar la operación “Royal Marine” paralizando el tráfico en el Río Rin mediante el sembrado aéreo de minas fluviales.

Esto permitiría agravar una debilidad alemana fundamental: el aprovisionamiento de hierro desde Suecia (neutral) y, además entorpecer el aprovisionamiento interno de todo tipo de materiales por la vía fluvial más importante de Alemania (el Río Rin) y dificultar el acceso de los buques (tanto de guerra como mercantes) al Océano Atlántico.

Cuando él lo propuso eso era posible realizarlo pero, al dejar que el tiempo transcurra durante siete meses sin decisiones, el no haberlo hecho a tiempo, se pagó muy caro. Se temían las represalias, principalmente contra Francia (acota Churchill: “Al parecer un pueblo bueno, decente y civilizado no debe atacar nunca hasta que se lo ataque violentamente”, la opción parece ir por el camino del estudio de la historia de la humanidad o de la debilidad ética en el plano de lo internacional.

Probablemente, de haberse adoptado estas medidas propuestas por Churchill la guerra se habría volcado hacia el Báltico y la Península Escandinava en lugar de haberse proyectado hacia el oeste con la virulencia que lo hizo. Es difícil saber como hubiera transcurrido entonces nuestra estancia en Europa, pero debemos atenernos a lo que realmente ocurrió y que trato de resumir en esta obra.

El 19 de enero de 1940 por la circunstancia fortuita de un aterrizaje forzoso la policía belga capturó los papeles secretos que portaba un mayor del Estado Mayor Alemán. Ellos contenían el plan completo de la invasión de Bélgica, Holanda y Francia aprobado por Hitler. Las copias de dicho documento fueron entregadas al gobierno francés y al británico. Luego de enterarse de lo sucedido Hitler se enojó y ordenó que se prepararan algunas variantes dentro de la llamada “estación de las campañas” que, evidentemente, no era el invierno europeo. Había que pensar a partir de abril de 1940 (primavera) en adelante para ubicar el día en que se produciría el ataque. Se sabe ahora que el Fuehrer tomó la decisión el 1° de marzo: primero ejecutaría el “Ejercicio Weser” que era la invasión de Noruega y, pocos días después, el “Caso Amarillo” que era la invasión de los Países Bajos y Francia. Era evidente que Bélgica y Holanda se verían enseguida envueltas en la guerra y eso no podía dejar de inquietar tanto a los directivos

de la fábrica Werkspoor N. V. como a mis padres y, por supuesto, al Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa con sede en Londres.

Ante este panorama, casi definido, a los Aliados les preocupaba el hecho de que los Estados Unidos se mostraban más fríos que en ninguna otra época. Por otra parte a Hitler no le preocupaba demasiado que Mussolini le hubiera enviado una carta (el 3 de enero) señalándole su disgusto por el acuerdo alemán con Rusia. Por otra parte, y ya en el frente interno de los Aliados, preocupaba que en Francia existiera un comunismo militante, con algunos giros hacia el fascismo, que afectaban a su ejército con una influencia desintegradora que hábilmente manejaba Goebels con su propaganda radial desde Alemania.

La actividad de la máquina de guerra alemana apuntaba simultáneamente a la invasión a Noruega y la de los Países Bajos y Francia. El 20 de marzo la operación “Weser” estaba lista y se fijó el 9 de abril para llevarla a cabo sin esperar demasiado para el cambio de estación (como lo requería el “Caso Amarillo” u operación “GELB” (Amarillo)).

Cada vez se concentraban más tropas alemanas en la frontera con Francia y, pese a ello, el premier francés acordó enviar cincuenta mil voluntarios y cien bombarderos para apoyar a Finlandia en su guerra contra Rusia.

El 21 de marzo el premier francés Daladier fue reemplazado por Reynaud, esto favoreció los planes de Churchill que ya al día siguiente le envió una nota expresándole su alegría. Él consideraba que había un abismo de diferencias entre uno y otro premier y felizmente se había producido el cambio.

El 4 de abril Chamberlain pronunció un discurso en el que expresó, con gran optimismo que “Hitler perdió el ómnibus”. Los hechos demostraron que no fue así y el error de apreciación se pagó muy caro.

El 5 de abril en Gran Bretaña se resolvió el sembrado de minas en las aguas territoriales noruegas y la operación se fijó para el 8 de abril.

Probablemente las precauciones adoptadas para soportar la guerra en Holanda, como país neutral, no fueron tan prolijas como las que se adoptaron en Gran Bretaña. En este último país, según información del capitán Zuloaga, se pintaron los buzones con un compuesto químico especial para detectar la presencia del gas mostaza u otros gases venenosos, se cumplieron estrictas disposiciones para el oscurecimiento (en casas, fábricas, establecimientos y automóviles), se pintaron de blanco los cordones de las veredas, los postes, las señales, faroles, etc., se racionó los combustibles para tener un excedente necesario para los propósitos militares, se instalaron gran cantidad de baterías antiaéreas, globos cautivos, ametralladoras y proyectores para la iluminación de los blancos aéreos, etc. En Holanda muy poco de eso se hizo; ellos eran neutrales y no tenían porque protegerse como los británicos, que eran enemigos de Alemania.

En Gran Bretaña se instruyó y adiestró a muchísima gente para cumplir con las tareas bélicas y de defensa civil realizándose prácticas oportunas y exigentes para comprobar los niveles alcanzados.

Respecto a Holanda pienso que el país sabía que no podría hacer casi nada si era invadido por los alemanes y que ello duraría muy poco debido a su pequeña

dimensión geográfica. Lo que sí recuerdo es el sonar de las sirenas que precedía a nuestra reclusión entre bolsas de arena en el refugio antiaéreo de la plaza ubicada frente a la Pensión “Klein” y la vuelta a casa tras otro nuevo toque. Esas mismas sirenas las debe haber escuchado Ana Frank, que vivía a dos cuadras de nuestra pensión.

Como luego comprobará el lector con los testimonios del relevo de mi padre algo similar a lo desarrollado en Gran Bretaña ocurrió en la Holanda ocupada por los alemanes cuando tenían que defenderse de los ataques aéreos de los Aliados o trataban de derribar aviones de los raids aéreos que se dirigían hacia Alemania para bombardear distintas ciudades.

Las fotos del álbum de esta época que atesoro muestran primero la presencia de un crudo invierno y luego la ausencia de nieve en una primavera que marcó la impronta de nuestra partida. La suerte estaba echada, todos debíamos salir de Europa excepto mi padre, Betty y yo con la asistencia de nuestra madre y de Rosa. Mi padre debía quedarse para cumplir su misión y así de sencillo parecía presentarse algo que de por sí era complicado.

Algunas fotos muestran más paseos relajantes de tanta ansiedad que los jocosos turismo realizados anteriormente. Ellas son pocas en relación con las tomadas en días más felices.

Ya en la primavera holandesa, que seguía siendo bastante fría, se tomaron las cuatro fotos que agregó y que marcan nuestra inminente partida de un país en el que fuimos muy felices pero que ya no lo éramos. La última con mi imagen, la Foto N° 49, es la que mi padre me tomó con su Rolleiflex y data del 14 de abril de 1940.



Foto N° 43. Mi hermana Betty festeja su séptimo cumpleaños en la Pensión “Klein” con Iris, amiguitos holandeses y sus madres (19 de febrero de 1940).



Foto N° 44. El invierno se va muriendo y se acerca una primavera esperada por Hitler y sus intenciones bélicas. Ello sucede más allá de la frontera mientras mi madre que me tiene en su regazo, medita sobre nuestro destino incierto.

Su rostro muestra preocupación y no es para menos



Foto N° 45. La Pensión “Klein” y la plaza. Un lugar en el que usamos juguetes y experimentamos prácticas de guerra (sirenas y refugios), cuando ya asomaba la primavera.



Foto N° 47. El último paseo con Betty antes de emprender el viaje de Ámsterdam hacia Saint Jean de Luz.

Foto N° 46. Mi madre con nosotros dos, tomando un refrigerio. Probablemente pensaba como nos libraríamos de la guerra inminente.



Foto N° 48 Mi padre listo a enfrentar su soledad en Ámsterdam.



Foto N°49 En posición de firme, dispuesto a iniciar la marcha hacia el sur el 14 de abril de 40. Menos de un mes después Holanda era invadida.



Foto N°50. Iris con su mamá Ángela frente a un campo de nacientes tulipanes en abril de 1940, poco antes de que se operara la invasión de Holanda por los alemanes. Ya había nacido el hermano e hijo varón de los Vineys.

Mi padre, resignado ante la insistencia de mi madre, había pedido al Cónsul Argentino en Ámsterdam, Arnaldo Torres, que nos expidiera pasaportes que la incluyeran junto con Rosa (pasaporte individual que ella retuvo y que no poseo actualmente), a Betty y a mi para que pudiéramos pasar a Francia, luego a Es-



Foto N° 51.  
Portada de nuestro pasaporte para el regreso huyendo de la guerra bajo la decisión y audacia de mi madre.

Foto N° 52.  
Visados para pasar las fronteras de Holanda, Francia y España y llegar a Portugal y embarcar en el buque "Cabo de Buena Esperanza".



paña y Portugal y así lograr embarcarnos hacia Buenos Aires. Era necesario que se nos condujera sanos y salvos a la Argentina. En eso ambos padres coincidían en asumir su responsabilidad pese al conflicto sentimental que ello significaba para su matrimonio. Todo esto no fue fácil tanto desde el punto de vista sentimental como práctico.

En la Foto N° 51 se ve la portada del pasaporte concedido el 17 de abril de 1940 y en la Foto N° 52 a la izquierda la visa para pasar a Francia el 18 de abril y, a la derecha, la visa para pasar a España más de tres meses después. Lo ocurrido durante los tres meses siguientes es lo que da lugar al siguiente capítulo de mis primeros años de vida.

## Rumbo a una supuesta seguridad y el mar: Saint Jean de Luz

Pasaron sólo 22 días de nuestra partida de Holanda cuando el viernes 10 de mayo los nazis invadieron Francia, Bélgica, Luxemburgo y Holanda por el norte de la Línea Maginot y Wiston Churchill fue nombrado Primer Ministro de Gran Bretaña. El 17 de mayo los alemanes ya habían entrado en Bruselas, capital de un país que hasta entonces se había declarado neutral.

Dijo Churchill que: “El rápido fin de **Holanda** estaba presente en todos nuestros espíritus” y supongo que en los espíritus de mis padres (a Dios gracias), de los directivos de la fábrica Werkspoor N. V., en el del Capitán de Navío José S. Zuloaga, Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa y en el de Rosa González, que, se encontraba ante una situación imprevista de la que no se podía desembarazar.

El Primer Ministro dio cuenta de los hechos producidos luego de la invasión y de la batalla que, con toda violencia, se libraba en Bélgica y Francia. Surgen los nombres de Reynaud, Primer Ministro de Francia y a cargo del Ministerio de Defensa y Guerra, del mariscal Petain, vicepresidente del Consejo de Guerra, el general británico Gort y los generales franceses Gamelin, Weygand, Billotte y De Gaulle y del mismo Rey Leopoldo de Bélgica.

La acción, no debidamente coordinada previamente entre los ejércitos oponentes, llevó a la ausencia de una necesaria dirección bélica de las operaciones en el frente septentrional. La verdad es que sólo Hitler estaba preparado para violar la neutralidad de Bélgica y Holanda mientras los otros, incautamente, pensaban que ello no se debería hacer según principios básicos del derecho internacional

La invasión blindada de los tanques “Panzer”, combinada con la aviación alemana (como antes lo he aclarado: una “Blitzkrieg”), avanzó libremente a campo traviesa a razón de 50 o 60 kilómetros por día e hizo estragos en las fuerzas expedicionarias británicas y en los ejércitos francés, holandés y belga. Pasaron por decenas y decenas de ciudades y centenares de pueblitos sin encontrar una resistencia organizada y sólida. Multitudes de prisioneros franceses marchaban con ellos y sus fusiles eran amontonados para ser destruidos bajo los tanques alemanes.

La Fuerza Expedicionaria Británica y los Ejércitos 1º y 7º de Francia fueron rodeados y podrían haber sido totalmente aniquilados si no hubieran realizado una pronta evacuación hacia y desde Dunkerque. El resultado fue la derrota de las tropas aliadas en la **Batalla de Francia**. Según el historiador británico Julian Jackson, la Caída de Francia puede ser principalmente atribuida a la pobreza del planeamiento estratégico del Alto Comando Francés.

El **12 de mayo** en Holanda la situación era desesperada, la 9ª división de tanque Panzer se coordinaba con los “fallschirmjäger” (paracaidistas alemanes) en la ciudad sureña de Moerdijk. El ejército holandés se replegaba sobre Róterdam-Ámsterdam-Utrecht mientras las tropas del general Giraud recibían un duro castigo aéreo de la aviación alemana (Luftwaffe) y terrestre de la citada

división de tanques Panzer. Las tropas del general Blanchard, del 6º Ejército Francés, recibieron la orden de acelerar su avance. Además la retirada del Ejército Belga dejó expuestos, a los carros del Cuerpo de Ejército de Prioux pertenecientes al 7er, Ejército de Giraud, a la acción del Ejército alemán apoyado por su aviación. Los esfuerzos de la aviación aliada sólo trajeron más derribos a manos de la defensa antiaérea o de los cazas alemanes.

Si en el lado alemán el espíritu ofensivo aumentaba constantemente, en el aliado, especialmente en el francés, disminuía, si es que había existido alguna vez desde 1939, y la mentalidad defensiva, cuyo símbolo era la línea Maginot, iba a hacer mella en la moral, que cada vez sería más baja, sobre todo en la zona de Sedán.

La Línea Maginot sólo protegía la frontera franco-alemana, pero no las franco-belga, franco-suiza y franco-italiana. Por otro lado, el general Gamelin, Comandante en Jefe de los ejércitos franceses, disponía de un ejército, escasamente móvil y anticuado, pero que poseía un mayor número de carros de combate (3.600, y algunos mejores que los alemanes). Pero la doctrina francesa obligaba a que se los emplease en forma dispersa, como apoyo a la infantería o para taponar rupturas del frente, ignorando, sin duda, lo que los alemanes habían hecho en Polonia y lo que estaban haciendo en Noruega con sus aviones, los paracaidistas y tropas aerotransportadas. Así ellos estaban llevando a la práctica el inicio del concepto de interoperabilidad conjunta entre las fuerzas aéreas y terrestres y que hoy incluye también a las navales.

La aviación francesa era de calidad mediocre y disponía de pocos bombarderos (242 entre 1.700 aviones de combate).

Los aliados pretendían detener a los alemanes en Bélgica, para que no sufriera daños el territorio francés y para que se les unieran con facilidad las tropas belgas (y si era posible, las holandesas), pues por sí solas éstas poco podían hacer.

Lo concreto es que se había perforado rápidamente el frente de combate y que era preciso tomar medidas de emergencia para salvar el máximo de tropas de un desastre inminente. Tal era la situación planteada para el 20 de mayo y que llevó a la necesidad de realizar una conferencia en Dover (Inglaterra) para considerar la posibilidad de evacuar las numerosas tropas que fueran aisladas o empujadas hacia el Mar de la Mancha. Los puertos de evacuación serían Calais, Boulogne-Sur-Mer y Dunkerque (en Francia) y se deberían poder embarcar unos diez mil hombres por cada puerto cada veinticuatro horas. Era sumamente importante neutralizar los esfuerzos alemanes para cortar las comunicaciones de los ejércitos del norte con los del sur y con el mar. Pero el hecho fue que se cortaron las comunicaciones y sólo quedaba el mar y la evacuación como solución de emergencia para los aliados.

El 27 de mayo el general lord Gort recibió la orden de evacuar el máximo posible de las Fuerzas Expedicionarias Británicas aunque se admitía desde Londres que no era posible tener ningún control de la batalla librada en la otra orilla del Canal de la Mancha.

El 28 de mayo el ejército belga se rindió y el rey Leopoldo decidió quedarse con su ejército y con su pueblo. Esto dejó expuesto el flanco y los medios de retirada de los otros dos ejércitos. Ese mismo día se comenzaron a realizar todas las medidas navales para la evacuación por mar desde los tres puertos antes señalados y Churchill comunicó a la Cámara de los Comunes que: “La Cámara debe estar preparada para recibir penosas y opresivas nuevas” pero apreciaba que: “Había un resplandor blanco subyugante, sublime, que flotaba desde un extremo al otro de nuestra isla”.

El relato que hace el líder inglés de la evacuación de los ejércitos inglés y francés desde Dunkerque, a partir del 26 de mayo y la “operación Dynamo”, es conmovedor. Se usaron buques de la Royal Navy y de la Marina Mercante, remocadores del Támesis, yates, embarcaciones pesqueras, barcazas, lanchones y botes de paseo bajo el incesante bombardeo aéreo del enemigo. Se trató de 860 embarcaciones, de las cuales 700 eran británicas y el resto aliadas. Por suerte las bombas se hundían en una arena blanda que amenguaba los efectos de sus explosiones. La llamada “Armada Mosquito” no podía ser hundida en su totalidad y la RAF desarrolló exitosos combates aéreos contra la aviación alemana. Se logró evacuar 338.226 hombres en pocos días; 26.175 de ellos eran franceses. Sólo desde Dunkerque se evacuaron 239.446 hombres.

Churchill opinaba que era importante mantener a España lejos de la guerra y que los EE.UU. de Norteamérica, sacudidos por estos acontecimientos, estarían prontamente dispuestos a darles ayuda para frenar el notable avance de Hitler sobre Europa. Era consciente que si Alemania derrotaba a uno de los aliados o a ambos (Francia y Gran Bretaña), no tendría misericordia alguna. Todos serían reducidos al vasallaje y la esclavitud para siempre y ello no podía ser indiferente a los ojos americanos. Los alemanes no sólo mataban hombres sino también ideas. El líder aliado no se daba por satisfecho con idea de encarar la guerra en forma defensiva, confiaba en el respaldo y la valentía del pueblo británico al cual le pedía “sangre, sudor y lágrimas”.

Una sombra aparecía en la mente del estadista inglés: estaba convencido que el mariscal Petain estaba dispuesto a encarar una paz por separado con los alemanes.

No se equivocaba porque, con el voto de la mayoría del parlamento, la capital francesa fue trasladada de Burdeos a Vichy (ciudad en la que se ubicó la capital de la Francia No Ocupada por los alemanes) para instalar políticamente una organización que ha sido conocida como el “Régimen de Vichy”, dirigido por el mariscal Petain. Dicho régimen fue de colaboración con los alemanes.

Lo que siguió bien lo tituló Churchill: “El asalto a los despojos”.

Mientras todo esto ocurría más al norte y a días de nuestra partida debo decir que no tengo constancias, más allá de lo señalado por el pasaporte y de versiones manuscritas por mi padre, de muchos telegramas enviados a distintos destinos de lo que fue nuestro viaje hacia el sur de Francia. Llegamos al pueblo sureño, balneario turístico y casi pirenaico de Saint Jean de Luz. Sus hermosas playas dan sobre el tormentoso Golfo de Vizcaya en el Mar Cantábrico y es próximo, a la por entonces no menos tormentosa, frontera entre una Francia en inminen-



Foto Nº 53  
Nuestra casa alquilada  
en Saint Jean de Luz.

cia de la devastación alemana y una España destruida por una lucha fratricida.

El estilo arquitectónico del hasta entonces tranquilo pueblo veraniego es el vasco-pirenaico y sus habitantes estables son vascos franceses, amables y valientes como los que más.

Siguiendo las instrucciones de mi padre alquilamos una casa, por supuesto de estilo vasco-pirenaico (ver Foto Nº 53) en el número 3 de la Avenue Larreguy, frente al cementerio del pueblo, con la idea de que deberíamos permanecer allí durante algunos meses.

Dado que el clima era bastante más benigno que en Holanda y que ya estábamos en una primavera avanzada, comencé por hacer incursiones a la playa con mi hermana y de la mano de Rosa. Mi equipo incluía un baldecito, pala y rastrillo para hacer castillos en la arena “para defendernos de los alemanes” (ver Fotos Nº 54 y 55). Mis precauciones no fueron suficientes.....

En unas cartas enviadas desde Saint Jean de Luz por mi madre a mi padre con fechas 2 y 3 de mayo de 1940 decía que hacía una semana que había ocupado la casa y que yo me llevaba de acuerdo con Betty para realizar nuestras travesuras. Refiriéndose concretamente a mi como “el Melen” (como por entonces se me conocía en familia) decía que: “está realmente en su elemento, moviéndose siempre” y que yo decía: “quiero ver mucha comida” y que no paraba de jugar todo el día. Le daba lástima pensar que se me habían quitado dos años de una vida saludable. Dijo que a todos se nos había abierto el apetito. Se ve que habíamos pasado algunas privaciones de alimentos naturales en Holanda y me consta que ello tuvo consecuencias sobre mi salud por el resto de mi vida.

Los vascos franceses que nos alquilaban preguntaban todos los días sobre lo que podríamos necesitar y se mostraron siempre muy preocupados por nuestra situación.

En una de dichas cartas mi madre expresó que estaba contentísima por la decisión tomada de viajar hacia el sur de Francia para alejarnos del peligro alemán y atender a los “nenes” pese al sacrificio que les implicaba la separación.



Fotos Nros. 54 y 55. Antes que lleguen los alemanes podía jugar junto con mi hermana en la playa de Saint Jean de Luz. El hotel que se ve al fondo de la segunda foto a la izquierda fue el que ocuparon luego los oficiales alemanes de más jerarquía y que custodiaba una guardia marcial (actualmente “Le Grand Hotel”, reciclado y de gran costo por habitación).

Ella confiaba en que mi padre pudiera viajar hacia Saint Jean de Luz en algún momento y le pedía que mantuviera, pese a su deprimente situación, el contacto con el Cónsul Torres y el suboficial Vineys y sus familias. Le decía a mi padre que todos los días leía el diario, costumbre que parece no tenía anteriormente, y que evidentemente debía hacer para estar informada de lo que pasaba en Europa (sobre todo en Holanda, Francia y España). Ella no sabía francés y pienso que compraba diarios españoles sometidos a censura. Esta era parte de su lucha por cruzar las fronteras y llegar a Portugal.

Rosa siempre estaba atenta a nuestro cuidado, nos llevaba a la playa y a pasear por las calles de este hermoso pueblo turístico costero de los franceses.

Para entonces mi padre se comunicó con el Director General del Personal, de la Marina de Guerra en Buenos Aires según el siguiente texto: “Ruego a Ud. hacer transmitir Job (refiriéndose a su nuevo jefe en Londres, el capitán Job) que mi familia está en Saint Jean de Luz, en la dirección 3 Avenue Larreguy. Francia. Girarle íntegro mi sueldo mayo”. Este telegrama me llama la atención porque evidencia que, en las circunstancias de entonces, debían haber quedado cortadas las comunicaciones entre la Holanda ocupada e Inglaterra para que mi padre se viera obligado a usar a Buenos Aires como puente indirecto para manifestar sus requerimientos.

Pero, luego de dichas cartas (que llegaron a manos de mi padre pocos días antes de la invasión alemana) las comunicaciones entre mi padre y el resto de la familia se hicieron críticas. En esa época (ver Foto N° 56) ya se atisbaban aspectos de mis futuras vocaciones: la posición casi militar, el traje de marinerito y la boina vasca (dado que luego me casé con una descendiente de vascos de Saint Jean Pic de Port y que algunos me atribuyen la tozudez de los vascos).

Foto N° 56.  
Casi un pequeño "oficial  
de marina".



En España se había emitido desde el Cuartel General del Generalísimo Franco el último parte de la Guerra Civil el 1° de abril de 1939. Las tropas nacionales habían entrado en Madrid el 28 de marzo y con ello se daba por terminada la guerra. Pero lo concreto es que el país había quedado desangrado y empobrecido bajo la férula de su dictador. Un año después la situación subsistía y España no era un sitio acogedor para esperar la posibilidad de nuestro embarque para Buenos Aires.

Mientras tanto, mi padre se encontraba en Ámsterdam y el 3 de mayo elevaba su informe mensual a Londres. El 21 del mismo mes pedía un salvoconducto para que él y el suboficial Francisco S.L. Vineys y familia (Sra. Angela M. de Vineys e hijos Iris Marta y Julio Angel Francisco) abandonen el país ante el ataque alemán.

El 10 de junio mi padre anuló el pedido del salvoconducto ante el Cónsul de la República Argentina en Ámsterdam dado a que, pese a todo, "la Firma Werspoor N.V. continuará los trabajos para la Marina Argentina (...)". Por otra parte informaba que el Capitán de Fragata ® Eduardo A. Ceballos le había pedido que se traslade a Berlín para arreglar su situación oficial y personal y que interceda ante la Legación Argentina en La Haya a efectos que las autoridades alemanas le concedieran el permiso para poder viajar.

En nota del 28 de junio se advierten dificultades de la Firma Werkspoor para cumplir en relación con adjudicaciones hechas a sus subcontratistas ingleses.

El 3 de julio mi padre se quejó ante el Cónsul General de la República Argentina en Ámsterdam, Don Guillermo Spika Santillán, de que pasaron 20 días sin conseguir la visa de las autoridades alemanas para viajar a Berlín. Esto pese a que

había hecho el trámite personalmente y que la frontera entre Holanda y Alemania se hallaba abierta. Le pedía entonces que intercediera ante Jefatura Central de la Policía Alemana con sede en La Haya y que eventualmente pidiera el apoyo de nuestra Embajada en Berlín. El 8 de julio recibió una respuesta del representante en La Haya, Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina Dr. Carlos Brebbia, que habiendo reclamado él ante las autoridades alemanas había conseguido que mi padre abordara un tren especial fletado para evacuar personal diplomático de La Haya el día 15, con pasaje de 1ra. Clase, o viajar por su cuenta en otro ferrocarril. El cónsul Spika Santillán le había expresado dos días antes que se había entrevistado con el Jefe de la Policía Alemana S.S. (GESTAPO) Sr. Laurich que, si bien lo había atendido cortésmente, no había logrado obtener el salvoconducto para que mi padre viajara a Berlín. Todo esto muestra cuales eran las dificultades que debían salvarse para seguir adelante con una misión que ya iba tomando las características de imposible.

En una nota posterior al Capitán Ceballos mi padre informó que los trabajos en la fábrica Werkspoor se desarrollaban a un ritmo excesivamente lento debido al desconcierto y la incertidumbre originados por la ocupación alemana. Había censura sobre la documentación y la misma empresa no le permitía interiorizarse de la situación porque no querían traslucir sus dificultades con las materias primas y los subcontratistas. No se descartaba el posible cierre de la fábrica.

Mientras tanto los que nos hallábamos anclados en Saint Jean de Luz esperábamos largamente para conseguir una visa de los ocupantes alemanes para abandonar Francia, y otra del convulsionado gobierno español del Generalísimo Franco para atravesar su territorio y llegar a Lisboa (Portugal).

Todas estas dificultades pesaban sobre mi madre para poder llegar a la posibilidad de embarcarnos de vuelta para nuestro país. Esto no era nada fácil porque eran muchos los que trataban de huir de la guerra partiendo embarcados desde Lisboa. Buscábamos, como muchos otros, estar lo más lejos posible de dos guerras que nos eran ajenas: la Civil Española y la Segunda Guerra Mundial.

El hecho fue que ocurrieron muchos acontecimientos en la Holanda de mi padre, en la Francia que entonces habitábamos y en la España por la que queríamos pasar. Pero tenía mi madre, además, algunos problemas económicos que resolver. Ni siquiera la guerra nos libra de tener que pagar. Ante un reclamo hecho por mi padre al capitán Ceballos este dirigió el siguiente mensaje: “17 - Solicito informarme si capitán el Job tiene noticias de la familia del ingeniero Domínguez Saint Jean de Luz. Stop. Pide avisarle girar sueldos señora indicar trasladarse España. Firmado: Ceballos”. La respuesta no se hizo esperar: “Su 17 capitán Job enterado situación familia del ingeniero Domínguez y pedido sueldos a Saint Jean de Luz punto. Pidiese a Embajada en Francia diligenciar el regreso al país de la familia. Esta ya está avisada de su próxima repatriación y de la situación del ingeniero Domínguez. Firmado. Ministro de Marina”.

Por la cuestión económica aparece un mensaje, dirigido a la Marina de Guerra en Buenos Aires el 24 de junio, con el siguiente texto: “La Bourboule, Julio 7/9 de 1940. A Su Excelencia el Señor Ministro de Relaciones Exteriores,

Buenos Aires. Con referencia su 99 (supongo el número de un telegrama anterior) he facilitado 10.000 francos a la Señora Domínguez para su repatriación. Necesita 2.400 dólares en Lisboa. Esto me es imposible facilitarlo desde aquí y respecto a los cuales Vuestra Excelencia podrá dar instrucciones a nuestra representación allí. Saldrá de Francia antes del 10 del corriente. Firmado: Cárcano”. (Nota del autor: he modificado los textos de los telegramas para facilitar su interpretación por parte de los lectores). No fue así, dado que salimos el 26 de julio hacia Irún pero debo admitir que mi madre no debe haber dejado ninguna deuda por el complejo camino que debió emprender para salvaguardarnos con ayuda de las autoridades diplomáticas argentinas de entonces.

Cabe observar, respecto al mensaje antes citado, que La Bourboule es una localidad turística, de práctica de esquí y baños termales, ubicada en la región de Auvernia y próxima a la montaña Puy-de-Sancy. Esta ubicada en la ya establecida Francia Libre en la que se habrían asentado los funcionarios de la representación diplomática argentina de entonces.

Las costas francesas y españolas próximas a nuestra ubicación en el País Vasco (Euskadi) han recibido diversas denominaciones, las más comunes son: Golfo de Vizcaya, en su traducción del inglés, y Golfo de Gascuña, en su versión francesa. Dicho país se consideraba como constituyendo frontera con “un país teóricamente neutral” o “no beligerante” (España) que servía de paso obligado para fugitivos, resistentes, redes de información (espionaje) y militares aliados escapados de las garras de los nazis en su marcha para reintegrarse al campo aliado. Creo que en esta compleja situación radica la causa de los meses de nuestra demora para lograr la visa para pasar de Francia a España y Portugal a través del País Vasco. Esto era así pese a que teníamos pasaporte diplomático argentino y aspecto inofensivo.

La situación política y estratégica del País Vasco de entonces desempeñaba por entonces un papel nada despreciable en el conjunto naval del conflicto. Esto era así porque la costa vasca se hallaba entre dos países diferentes, sometidos a situaciones políticas, administrativas, económicas y militares claramente identificables. España acababa de salir de una terrible guerra civil en la que, con la ayuda del fascismo internacional (de Hitler y Musolini), Franco se había hecho con el poder. El País Vasco había contado con un Gobierno autónomo provisional durante algunos meses, había salido derrotado de la contienda pero parte de su población seguía apegada a las ideas republicanas y nacionalistas. Particularmente el País Vasco Francés en su franja costera (que habitábamos) había quedado dentro de la zona de ocupación alemana, tras la derrota francesa y como consecuencia del armisticio, es decir, al margen del Gobierno de Vichy y bajo la autoridad militar alemana directa. Esta autoridad era la que debía proporcionarnos la visa para pasar a España y Portugal (ver Foto N°52 anterior).

Por otra parte el País Vasco Español contaba con una estructura industrial y naval que permitía la reparación de submarinos alemanes averiados en sus astilleros y el País Vasco Francés fabricaba componentes para los cazas alemanes Focke Wolf 189 y 190, reparaba los “Junkers” también alemanes y desarrollaba

nuevos proyectos bajo la dirección de la fábrica alemana Blohm & Voss. Esto se complementaba con una escuela de entrenamiento para los pilotos nazis de la empresa Bréquet.

La zona era estratégica también en relación con Gibraltar y la ejecución de planes secretos que merecían una delicada consideración por parte de los beligerantes (Planes “Fénix”, “Ilona” y “Gisela”). Mediante dichos planes, que eran secretos, se pretendía privar a la Península Ibérica de un desembarco Aliado y esto, por supuesto, no lo sabía mi madre que, si bien no podía leer en francés, lo hacía con los diarios en español.

Lo concreto, para mi endeble memoria histórica de la época, es que las tropas de la ocupación alemana de Saint Jean de Luz, luego de matar a varios integrantes de la resistencia, cuyos féretros pasaban con un coro de lloronas frente a nuestra casa y rumbo al cementerio, se adueñaron de la ciudad. Mi mirada de niño se extasiaba viendo y escuchando sin entender esas honras fúnebres. Esto lo hacía mientras ponía, sobre el piso varios caracoles para que compitieran entre sí en una carrera sin rumbo. Como siempre las imágenes de la guerra y de los juegos se entremezclaban en mi realidad y dejaban vestigios en mi memoria.

Si bien los escasos historiadores de lo ocurrido en esta zona por ésa época, dicen que no ocurrieron actos de la Resistencia francesa especialmente memorables. Sin embargo mi memoria infantil registró esos entierros solemnes como algo que no podré olvidar nunca.

Lo concreto fue que la ocupación de las tropas nazis se produjo sin combates y según la aplicación de las cláusulas del armisticio germano-francés del 22 de junio de 1940. Su vigencia duró hasta agosto de 1944.

Luego de la ocupación nazi, que se produjo de hecho y más allá de todo derecho, también recuerdo la impresión que me ocasionaban los soldados de guardia en la puerta del hotel donde se hospedaban los oficiales germanos. Estos últimos realizaban increíbles movimientos marciales que me llamaban profundamente la atención. Cuando volvimos al mismo pueblo con mi familia, luego de pasados 35 años, nos hospedamos dos noches en dicho hotel. Éste era por cierto ya antiguo pero muy cómodo y solamente ahora superado por otros más modernos. La responsable de la recepción nos recalca algo que ya sabíamos: ¡allí se habían alojado los oficiales alemanes durante la ocupación nazi!

Pero cabe señalar que la búsqueda actual de información de esta etapa histórica del pueblo por parte de las agencias turísticas y hoteles me ha resultado infructuosa, sólo se hacen referencias a sus orígenes medievales y a sus bondades como lugar de descanso y recreación. Nadie parece querer acordarse de una etapa lamentable de la historia de la Francia ocupada luego de su rendición operada a manos del Mariscal Petain.

Pero hay un tercer hecho que lo que recuerdo con más intensidad que los dos anteriormente mencionados. Un día, yendo de la mano de mi niñera, Rosa, caminamos por la playa hasta llegar a unos altos acantilados donde los alemanes habían escavado nichos en sus paredes para ubicar ametralladoras antiaéreas. Estas tenían por objeto derribar aviones aliados que pudieran realizar posibles

ataques sobre la localidad u otros objetivos cercanos. Desprendiéndome de la mano de mi niñera, que se distrajo balbuceando su incipiente conocimiento del idioma germano con un cabo del ejército alemán, enfilé hacia un caminito de tierra hecho al borde del abismo del acantilado y comencé a resbalar en un socavón cuando la mano fuerte, del mencionado cabo, detuvo mi caída hacia el mar. Lo concreto, y vital para mí, fue que mientras éste trataba de entender lo mal expresado por Rosa se mantuvo atento a mis movimientos y me salvó la vida. La imagen instantánea del precipicio y de la rompiente del mar en las rocas, ubicadas unos 50 metros más abajo, quedó registrada en forma indeleble en mi memoria junto con la de la ametralladora y los soldados que la servían, fue un intenso “chispazo” que nunca podré borrar de mi memoria. Ello marcó, junto con otras situaciones críticas de mi vida, el trazo de las líneas abiertas que separan los límites de mi existencia con la muerte. Me refiero a esa zona gris, esa imagen borrosa desplegada entre el ser y el no ser, que conmueve las fibras más íntimas del vivir humano cuando nos enfrentamos a situaciones límite. Ése afán de seguir siendo que nos anima pese a las indeterminables circunstancias de la vida. Se trata del “conatus” (perseverancia en el ser) de ese empeño vital del hombre del que nos hablaba Baruch de Spinoza, el famoso filósofo holandés que Jorge Luis Borges homenajeó en su poesía “Spinoza” expresando en algunos de sus versos:

*“Las traslúcidas manos del judío  
Labran en la penumbra los cristales*

.....

*Labra un arduo cristal: el infinito  
mapa de Aquél que es todas Sus estrellas”.*

Estos versos me hacen acordar tanto la perseverancia de un pueblo singular: el holandés (que siempre he destacado como ejemplo) como a Ana Frank, esa niña judía encerrada en su casa de Ámsterdam próxima a nuestra pensión durante la persecución de los judíos por los nazis.

Este hecho también marcó el inicio de un romance que pudo haber condicionado aspectos serios de nuestro retorno al país. Rosa quedó prendada de un amor a primera vista con el alemán que me había salvado la vida. El amor se sobrepuso al reconocimiento por haberla relevado de una tremenda responsabilidad frente a mis padres que la habían contratado para cuidarme.

A partir de la situación descrita a Rosa se la veía mucho más contenta; su vida recluida y preocupada por la invasión alemana empezaba a cambiar bruscamente en alas del amor. Comenzó a pedir autorizaciones a mi madre para salir y encontrarse con el cabo alemán. Este se llamaba Gunther Braun y era, según el modelo tan mentado en la Argentina: “alto rubio y de ojos celestes”. Rosa era una hermosa morocha argentina y actualmente debo admitir que formaban una pareja perfecta.

Dada la situación los paseos de los novios eran encaminados hacia la playa por la noche. Buscaban esconderse de situaciones equívocas en tiempos difíciles y peligrosos. Gunther tenía la precaución de informar a los centinelas, apostados en los acantilados entre los que se enquistaba la playa, que no hicieran fuego ante los movimientos que pudieran resultar sospechosos.

Las caricias y los besos fueron encendiendo el fuego del amor y no pasó mucho tiempo para que acostados, en la arena en una noche de Luna y mar gruesa, hicieran el amor. La ansiedad de Rosa, que entonces perdió su virginidad, le hizo responder a los movimientos ondulantes de su amante que, al igual que las fuertes olas, dejaron su marca en la arena y en la vida de ambos amantes. Un flujo generador de vida pasó de un cuerpo a otro y quedó sellado un amor que, pese a las vicisitudes de la guerra debía tener un final feliz. Dios nunca se hubiera perdonado que este amor, tan secreto como intenso, se cortara por la atenuación de sus efectos con el tiempo y las preocupaciones y los daños de la guerra.

El romance presentaba sus riesgos y ello fue advertido rápidamente por mi madre aunque Rosa le escondía los pormenores de lo que venía sucediendo. Vivíamos en un pueblo francés que odiaba a los ocupantes alemanes; al verla a Rosa con un soldado alemán podrían confundirla con una traidora francesa y atentar contra su vida. Por otra parte mi madre estaba realizando los dificultosos trámites para pasar a España y luego a Portugal, de nosotros y de ella. Las investigaciones que hacía la GESTAPO en una frontera complicada podrían derivar en una acusación de espionaje sobre Rosa. No obstante su ciudadanía argentina era un seguro a su favor porque la Argentina por entonces se mostraba como un país neutral con cierta vocación germánica.

Con el tiempo me he venido enterando de dichos pormenores del romance. En tiempos de guerra es muy probable que un amor platónico se convierta en una pasión desenfadada en poco tiempo. Dos jóvenes, privados de los placeres sexuales por las circunstancias en que ellos vivían, no podían más que acelerar los pasos hacia la consumación del acto carnal. Pero debo admitir que, en base a lo que luego ocurrió, ello estaba ligado fuertemente al llamado espiritual de un amor sincero.

Cuando el cabo estaba de licencia varias veces pidió a mi madre que la dejara a Rosa salir por la noche. Ella y Gunther se dirigían a la playa o a lugares aislados al pie de los acantilados y continuaron haciendo el amor con el desfreno propio de su juventud y la expresión de un deseo mutuo potenciado por las privaciones que habían sufrido. El cabo quería gozar hoy porque no sabía si viviría mañana. Ella estaba conociendo el sexo por primera vez aunque tenía más expectativas de supervivencia en el futuro.

Mi madre, que percibía todo lo que estaba pasando, estaba desconsolada. No podía contar con la autoridad de mi padre para poner las cosas en su lugar hablando con Rosa y tratando de refrenar sus impulsos ante la situación planteada.

Llegado el momento de haber obtenido las visas para pasar a España, se planteó el siguiente diálogo entre Rosa y mi madre:

“Rosa, acabo de conseguir las visas de Francia, España y Alemania para que pasemos la frontera mañana y lleguemos a Irún”.

“Señora yo no deseo irme de Saint Jean de Luz. Usted sabe que me he enamorado de Gunter y no puedo abandonarlo en estas circunstancias”.

“Con tu actitud estas poniendo en riesgo la situación de toda la familia – le advertió mi madre - y no puedes hacernos esto luego de todo lo que hemos pasado para llegar a esta instancia. ¡Debes acompañarnos!, ¡Los niños están a tu cuidado! Yo sé como los quieres”.

“Señora usted me pone en una disyuntiva muy difícil”.

“No soy yo, es la guerra. ¿Que pasaría si Gunther, al conocerse por el mando alemán vuestro romance, fuera destinado a otra parte del frente? Tu lo pondrías en una situación muy complicada y el no podría desobedecer. En ello le iría la vida. ¿Y si el muriera en un ataque de la aviación de los Aliados?.....Tu te pondrías en una situación muy delicada frente al pueblo francés y ante la posibilidad de regresar al país por tu cuenta y riesgo. Te pido que recapacites y que mañana me digas lo que hayas decidido”.

(A la mañana siguiente).

“Señora, lo he pensado, si Gunther es enviado a otro lugar yo me quedaría sola aquí y sin el soporte que ustedes me brindan. No quiero ni siquiera pensar en que pudiera morir, ello sería trágico para mi y no sé si en ese caso desearía seguir viviendo. Como lo quiero a él y a los niños me despediré de mi amor, con la esperanza de que luego de este desastre nos podamos volver a unir. Con gran dolor viajaré con ustedes. Dios quiera que cuando pase todo esto Gunther siga vivo y pueda venir a la Argentina para casarnos y continuar esta felicidad que hemos experimentado aquí”.

Muchos años después, a mediados de 1975, en un viaje con mi familia de vacaciones por Francia y España, quise volver al lugar de los hechos para verificar la verdad de mis impresiones de ésa situación en el acantilado. Llegamos con una “motocaravan” de seis plazas alquilada por tres semanas en Inglaterra. Nos hospedamos en el hotel en el que se habían ubicado los oficiales alemanes en tiempos de la ocupación.

Fue así que volví, con toda mi familia y con mi cámara fotográfica en mano transité por la misma playa hacia el acantilado, se trataba de rearmar una difusa imagen infantil que quería revivir. Pude fotografiar el pedestal de lo que fue una ametralladora antiaérea. Esa parte del montaje ya se encontraba oxidada en el nicho abierto en la roca (ver foto N° 57), la visión que se tenía desde la cueva hacia el mar (ver foto N° 58) y observar el abismo donde pude haber caído (ver foto N° 59) y, gracias a la **temporidad** (marca que deja el tiempo en los seres y en las cosas), que imprimió el hecho en mi memoria y en mi espíritu para siempre, pude comprobar la certeza de lo retenido en mi mente durante 35 años. Mi mujer y mis hijas no lo podían creer, pero así fue.

Tuvimos la suerte que, pese a todo lo anteriormente señalado, el lugar no fue escenario de grandes batallas, ni de hechos bélicos llamativos. Esto fue así si exceptuamos el bombardeo aliado a Biarritz, que puede haber motivado la urgente instalación de las baterías antiaéreas costeras que he descrito anteriormente y con motivo de mi peripecia entre la vida y la muerte.



Foto N° 57.  
La ametralladora alemana 35 años después.



Foto N°58.  
Vista de la casamata en la roca hacia el mar.



Foto N° 59.  
El temible acantilado de Saint Jean de Luz en marea baja.

Esta situación privilegiada dentro del escenario bélico permitió que Gunther tuviera algún tiempo de cierta tranquilidad durante la guerra. Él se quedó en Saint Jean de Luz hasta los tiempos previos a la Invasión de Normandía, pero nunca dejó de pensar en Rosa y en las circunstancias que rodearon su obligada separación.

Luego de la traumática rememoración de la experiencia vivida tantos años antes enfilamos hacia Saint Jean Pie de Port, siguiendo las márgenes del río Nive que corre al pie de los Pirineos en su lado norte, porque de allí provenían los bisabuelos maternos, de apellido Mindeguía, de mi mujer María Elena. Se nos presentó un hermoso pueblito cruzado por el río que sirvió, según mucho después me enteré por Churchill, de límite sur para separar la Francia ocupada por los nazis de la Francia Libre.

Este pueblo se encuentra muy cerca de la frontera española, a orillas del río antes nombrado, y es la capital de la Baja Navarra, lugar idóneo para reponer fuerzas antes de emprender largos viajes como el que encaramos por España de norte a sur y viceversa. Saint Jean de Luz de Port conserva un aire en el que se mezcla el sabor medieval con el cosmopolitismo moderno del turismo. Estos son territorios de leyenda, cercanos a donde se produjo el desastre de los ejércitos de Carlomagno en el que pereció Roldán. Se trata de un pequeño núcleo fortificado en la Edad Media.

Lo más agradable de la ciudad se halla en el entorno de la rívera del Nive, donde se reflejan las casas sobre el río con una estampa apacible. Algunas calles antiguas, bordeadas de dignos edificios, la iglesia y el viejo puente románico completan el atractivo cuadro.

Luego de apreciar esas bellezas volvimos hacia la costa del Cantábrico y, sin las dificultades de 35 años antes, pudimos pasar, con nuestros pasaportes en mano, de Bayona (Francia) a Irún (España).

Cabe señalar aquí que en España todavía gobernaba el Generalísimo Franco cuando volvimos tantos años después.

Llegamos a Bilbao bajo una intensa lluvia y estacionamos en la zona ban-

caria y dormimos plácidamente hasta que un guardia civil nos quiso hacer una boleta bajo el sol matinal. Enfilamos luego hacia Pontevedra y, sin llegar a ésa ciudad, tomamos hacia el sur cruzando las estepas castellanas (pueblos enteros abandonados, sin estaciones de servicio ni auxilios mecánicos). Todavía no sé como llegamos a Madrid y, muy cansados, dormimos en nuestra “motocaravan” en la mismísima Avenida del Generalísimo. Al despertarnos comimos productos regionales e hicimos algunas visitas por la ciudad.

Acto seguido enfilamos hacia Sevilla, estacionamos nuestro vehículo frente a la Facultad de Derecho de su universidad porque queríamos hacer una excursión en mateo por la ciudad y dejar nuestras pertenencias en un lugar seguro en el que reinara el imperio derecho. ¡Grave error!; parece que el conductor del mateo estaba arreglado con algunos cacos a la par que nos dispensaba, sin pago adicional, una prolongada excursión por la ciudad. Sus explicaciones gozaban tanto del salero andaluz como de una encubierta malicia. Esto les dio tiempo a sus amigos ladrones para buscar prolijamente nuestro dinero y, sobre todo, los pasaportes. Al regresar nos encontramos con la sorpresa y llevé el extraño vehículo a una calle transitada próxima a la comisaría para hacer la denuncia. Una larga cola de ingleses y alemanes, que explicaban con dificultad lo que les habían robado los cacos que proliferaban por la ciudad. Tuve que soportar mis nervios e indignación para expresarme en fluido y poco amigable castellano.

La explicación para el hecho fue que se aproximaba la Feria de Sevilla y todos los ladrones de España se concentraban allí para realizar robos de dinero y, sobre todo, de pasaportes, que vendían a narcotraficantes y tratantes de blancas a unos mil dólares cada uno para que luego hábiles artesanos cambiaran fotos y sellos manteniendo nuestros propios nombres y apellidos. No sé cuanta cocaína circuló por Europa ni cuantas prostitutas fueron administradas bajo mi nombre en distintas ciudades, por ahora nada ha llegado de la justicia europea que perturbe mi vida.

Por esas ironías del destino a mi madre le costó muchísimo obtener la visa de los pasaportes para entrar a España, a mi no me costó el mas mínimo esfuerzo pero el problema fue que ¡me los robaron! Y todavía pienso en lo que me costó obtener otros provisionarios para volver a Inglaterra con toda la familia.

Mientras estaba en la comisaría María Elena, mis hijas María Victoria, Anahí y Vanina, que tan sólo contaba entonces con tres años de vida y su niñera Mónica; permanecieron en la “motocaravan”. Una vecina andaluza que estaba en la entrada de su casa frente al extraño artefacto rodante traído de Inglaterra se mostraba cada vez más inquieta ante su vista. Es así que se acercó a mi mujer y le pidió si le podía mostrar ese “vehículo luná” (traducción al castellano: “vehículo lunar”). Ante cada cosa que le mostraba María Elena, ella no dejaba de tener graciosas expresiones surgidas de su curiosidad y asombro.

La cuestión fue que, para obtener nuevos pasaportes, debí bajar a Cádiz para llegar un día sábado al Consulado Argentino, donde el Cónsul Argentino me los hizo pero con carácter de “provisionarios”. Los necesitábamos imperiosamente para poder regresar a Inglaterra pasando por Francia. La emergencia me frus-

tró una visita al Peñón de Gibraltar y a Ceuta por no estar ello detallado en el pasaporte. Muchos años después, y por INTERNET, me enteré que, durante la Segunda Guerra Mundial, un ciudadano español llamado Luis Cordon Cuenca y otro llamado José Martín Muñoz, fueron ahorcados en Gibraltar el 4 de diciembre de 1944 por espiar a favor de Alemania (probablemente con la aprobación del Generalísimo si es que fue consultado por los ingleses). Ellos desde allí enviaban mensajes cifrados por radio con información sobre los buques de guerra de los Aliados que cruzaban el Estrecho de Gibraltar. Mi suegro se llamaba Juan Cordon Cuenca, ello figuraba en el pasaporte de mi señora y desconozco el grado de parentesco que mi santo suegro pudo haber tenido con el ahorcado. El habernos privado circunstancialmente del acceso al Peñón puede habernos librado de desgracias tales como el ahorcamiento promovido por algún registro o algún viejo memorioso.

Seguimos nuestro viaje por las costas del Mediterráneo hasta Granada y a partir de allí nos introdujimos por tortuosos caminos de la Sierra Nevada en busca del pueblito de Cuevas Bajas, lugar de nacimiento de todos los Cordon Cuenca.

El pueblo, de unos 500 habitantes, goza de una arquitectura andaluza típica y sus habitantes viven de las vides y de las cabras. Cuando llegamos no había casi nadie, en Antequera (ciudad cercana) se realizaba una festividad religiosa y toda la gente joven del pueblo se había ido hacia allí. Llegué al centro luego de un corto recorrido y paré mi “vehículo espaciá” al costado de la plaza que, curiosamente, se llamaba “República Argentina”. En mayólicas adheridas a la pared de la única iglesia existente allí se listaban los muertos en la Guerra Civil. La lista contenía una buena parte de “Cordones” y otra de “Cuencas”. No supe para que lado peleaba cada uno, pero puedo suponer que en gran parte pelearon y murieron por la Falange de Franco.

Volvímos a la costa por Alicante y fuimos hacia el norte para acceder a la Costa Azul francesa. Luego de muchas vicisitudes llegamos a Niza y tomé la autopista hacia París durante el anochecer de un día sábado. El “vehículo luná” se fue quedando sin luces y sin encendido y debí estacionarlo al costado de la autopista para ponernos a dormir y esperar que a la mañana siguiente alguien nos auxiliara. En las primeras horas del domingo me di cuenta que lo que pasaba era que el alternador no cargaba la batería. No podía pensar en un arreglo del alternador para llegar a Inglaterra en tiempo para iniciar en la Base HMS “Collingwood” mi curso de “Sonar”. Es así que cargué sobre mi hombro la batería y me puse a hacer señas para que algún francés me llevara desde el medio del campo a un taller de baterías. Lo logré y dejé a mi familia en la autopista mientras el francés me llevaba por un camino de tierra con rumbo desconocido. Milagrosamente apareció un taller en el medio de la campiña, le pude dar una carga rápida (pese a que el electricista francés me recomendaba una carga lenta de 24 horas) para luego conseguir otro francés que me llevara a la autopista. Aferré la batería la conecté y me puse en marcha. Luego de unos doscientos kilómetros comenzó a aflojar de nuevo y fue así que cada doscientos kilómetros de autopista debí usar los servicios para sucesivas desconexiones, acarreo, car-

gas rápidas, acarreo y conexiones. Seguí, luego de pasar por París, por la autopista de Normandía y llegué al puerto de Dieppe sobre el Mar de la Mancha. Lo hice de noche y en medio de un furioso temporal de viento y lluvia. Subí por una explanada para proteger al vehículo y sus ocupantes mediante la protección que me brindaba una casamata construida por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial y que debe haber sido usada durante y en contra de los Aliados durante el Desembarco de Normandía. Pensé que la inclinación de la explanada me serviría para arrancar el vehículo marcha atrás por si la batería no tenía la carga suficiente. En medio del viento y la lluvia me dirigí hacia el puerto para cambiar los pasajes, lo logré y pude arrancar la “motocaravan” para introducirla en el ferry en el medio de decenas de automóviles y pick-ups. El temporal que debimos soportar hasta llegar al puerto inglés de Folkestone afectó a todos los miembros del grupo menos al autor (que, por ser marino, no podía tener “mal de mar” y, si lo experimentaba, debía disimularlo lo más posible) pero no me dejó de preocupar el posible hecho de que mi vehículo no arrancara al llegar del otro lado del Canal de la Mancha. Muchos autos estaban detrás del mío en la fila y si no arrancaba podía ocasionar graves dificultades en el desembarco. Curiosamente el “vehículo luná” se portó bien y lo hizo otra vez. Enfilé hacia un galpón que tenía el cartel: “Nada que declarar”. Una cortina de hierro cayó frente a mí y otra similar tras el vehículo. Un grupo de cinco ingleses de la Aduana uniformados se lanzó sobre nuestras agotadas humanidad y las cosas que traíamos. Ante un cuestionamiento de los aduaneros porque siendo 5 las personas que podíamos importar un litro de vino francés no podíamos disponer de 6 botellas (probablemente ellos quisieran tomarse la sexta) ejecuté un fácil cálculo matemático: 6 botellas de 750 centímetros cúbicos eran 4 litros y medio, cantidad menor que 5 litros. Los muchachos se quedaron con las ganas de tomarse una botella. Fue mucho más difícil explicar que la yerba no era ninguna extraña droga y que Mónica la consumía según un hábito nacional argentino.

Llegamos a nuestra casa en 25th. Saint Mary’s Avenue de Gosport agotados y nuestra hija menor Vanina, que entonces contaba sólo con 3 años cumplidos en Madrid, no quería entrar a casa sino quedarse viajando en “casa-casa”, como ella llamaba al “vehículo luná”.

Todo el viaje estuvo marcado por evidencias de lo que fueron tanto la Segunda Guerra Mundial en Francia como la Guerra Civil española; en cada lugar advertía las marcas de la guerra. Las había todavía en los hombres y en las cosas. Yo mismo también estaba marcado por todo ello y bueno fue recordarlo con mi familia.

Volviendo 35 años para atrás en esta historia puedo decir, como conclusión, que mi madre eligió correctamente el lugar para iniciar desde un puesto seguro nuestra evasión de la guerra durante la Batalla de Francia. Era evidente que esta comenzaría por una invasión alemana por Bélgica, Holanda y Luxemburgo. Mis padres se adelantaron a la autorización del Ministro de Marina que, por estar en Buenos Aires, difícilmente podía evaluar la situación que se vivía en Holanda en todos sus detalles.

## El viaje de retorno por mar

Fuimos autorizados para viajar a Portugal por el Consulado de Portugal en Bayona (Francia) el 9 de julio de 1940, abandonamos la Francia ocupada por los nazis el 24 de julio de 1940 y durante el mismo día cruzamos la frontera con España, por la Delegación de la Frontera Norte (Sector del Bidasca – Aduana de Irún). Se nos permitía permanecer en España por un lapso máximo de 30 días.

Esperando el tren tomamos un hotel en Irún y, luego de comer en una mesa redonda en la habitación apagamos las luces y, muy cansados, nos entregamos al reposo. Escuchamos un gran alboroto sobre la mesa en que acabábamos de cenar y en la que habíamos dejado las sobras en los platos. Luego de encender la luz, vimos un grupo de grandes ratas comiendo esos residuos. Tanta fue mi impresión que lo recuerdo como si hubiera ocurrido ahora. Se hizo evidente que no sólo los españoles tenían hambre, las ratas también.

Por supuesto que no aprovechamos esos treinta días en una España terriblemente degradada por la Guerra Civil dado que dos días después salíamos de ése país por el pueblo de Fuentes de Oroño.

Un telegrama sin fecha enviado por mi padre a la Marina de Guerra decía: “Estoy en la Embajada Argentina en Berlín sin noticias de mi familia. Solicito informe dónde están y solicito autorización para buscarla y para traerla a Ámsterdam” (como en el caso anterior e modificado el texto propio de un telegrama para hacerlo inteligible al lector). Le llegó una respuesta “urgente 75” que decía: “Día dieciocho corriente (entiendo de julio de 1940) su familia hallaríase en Irún (España) en viaje a Lisboa para ser repatriada por pedido de la Señora Domínguez. Por telegramas sesenta y tres y setenta y uno informase al Capitán Ceballos”. Firmado: Ministro de Marina.

Entonces mi padre, atento a nuestras necesidades económicas, formuló un pedido al Embajador argentino en España y este respondió: “Referente su telegrama nuestro Ministerio me indica girar viceconsulado Irún pesetas para esposa ingeniero Domínguez”.

Según el registro del pasaporte en realidad llegamos a Irún ocho días después y nos debe haber recibido el Cónsul López porque en sus mensajes telegráficos expresaba: “Familia en Irún, se la espera de un momento a otro. Serán debidamente atendidos”. y “Agradeceré comunicar ingeniero Domínguez esposa llegó anoche bien, espera instrucciones siendo atendida por este Consulado”, ambos despachos firmados por: Cónsul López. El capitán Job pidió telefónicamente desde Berlín a la Legación en Berna (Suiza) si nosotros estábamos en Saint Jean de Luz ó dónde.

Todas estas comunicaciones revelan que la inquietud de mi padre era muy grande y fue por ello que dirigió sendos requerimientos, respecto a nuestro paradero, a los Consulados en San Sebastián y Lisboa y que, si nos localizaban, que esperásemos su carta. Probablemente era su anteúltimo recurso para retenernos junto a él. El último fue el de su viaje a Lisboa para tratar de convencer a mi madre. En esas circunstancias ella fue más madre que esposa y desde aquí y desde ahora se lo agradezco.



Foto N° 60. Mientras nosotros íbamos para Lisboa, Iris se montaba en “la bestia rubia” de Nietzsche (que, bajo la interpretación de Hitler, el león representaba a la raza aria) para mostrar que no temía a los invasores nazis (20 de julio de 1940). Yo había montado antes el mismo león (foto de la derecha), pero tenía mis temores.

El 19 de julio en Cónsul López le informó que tenía los fondos y que todavía no habíamos llegado.

Por otra parte mi padre se comunicó con el suboficial Vineys para informarle que estaba en la Embajada en Berlín y que le enviara todas las comunicaciones sobre las cuales él debiera tomar decisiones.

Tomamos el tren y al día siguiente entrábamos a Portugal como “pasajeros en tránsito”.

Mi padre angustiosamente intentaba seguir desde muy lejos, y en circunstancias críticas, nuestro rastro. Fue así que envió un telegrama al Consulado Argentino en Lisboa con el siguiente texto: “Ruego telegrafiarle a la embajada en Berlín noticias mi familia que debe llegar a esa viniendo desde Saint Jean de Luz vía Irún. Agradeceré averiguar paradero”. También se dirigió al Jefe de Policía de Frontera de Irún, respecto a una indicación que le había hecho el Agregado Aeronáutico español en Berlín, respecto a si la familia había podido cruzar la frontera y hacia dónde se dirigía. Este mensaje salió firmado por el Coronel Santillana, Agregado Militar argentino a la embajada”. No hubo respuesta.

Pienso que entonces tomó una determinación que mi madre rechazó cuando se encontraron luego en Lisboa, dirigió un telegrama al Ministerio de Marina que versa así: **“Solicito la anulación de las gestiones de repatriación de mi familia pedido por mi esposa** creyendo imposible reunirse conmigo stop Se encuentra bien Lisboa. Saldré a buscarla para regresar a Ámsterdam”. Es evidente que esta situación traumática, de que mi padre quería retener a su familia con él y mi madre salvarnos de la guerra, debe haber producido un tremendo conflicto espiritual en ambos y afectado su matrimonio. Lo que había comenzado como un brillante viaje por el exterior se había convertido en un infierno como consecuencia de la guerra.

La circunstancia de que todo el territorio que debía cruzar estaba dominado por los nazis y alguna autorización de licencia anual dada desde Londres tanto dificultó como permitió que mi padre apareciera en Lisboa hacia el final del largo tiempo que debimos esperar para poder embarcar en nuestro buque. Tam-

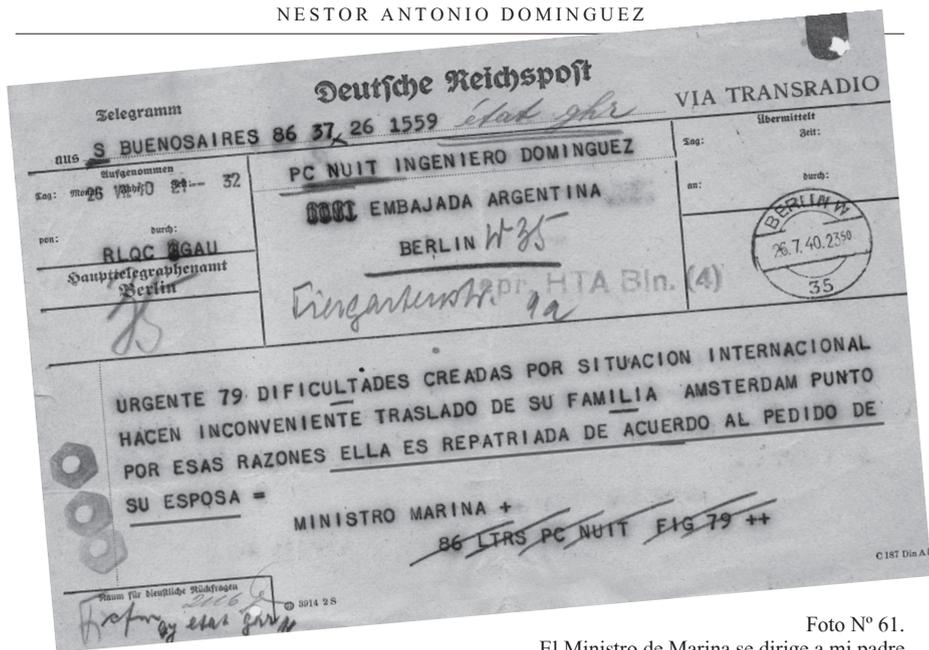
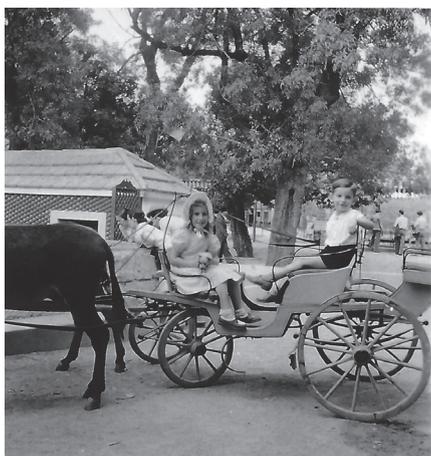


Foto N° 61.  
 El Ministro de Marina se dirige a mi padre autorizando a mi madre a trasladar la familia de regreso al país debido a la situación internacional creada.

bién había aparecido en Berlin un telegrama, fechado el 26 de julio de 1940 en que el Ministro de Marina, a nuestra solicitud, autorizaba el regreso al país del grupo familiar desde Ámsterdam (ver Foto N° 61). ¡Era lo que mis padres venían produciendo desde hacía más de tres meses con autorizaciones locales de la diplomacia argentina! Muestra de ello es que, en la misma fecha se produjo otro telegrama dirigido a Cárcano, por otro diplomático de apellido Freyre, que dice: “Cárcano telegrafíame, familia Domínguez bien, tramitándole repatriación”.

Motivado por todo lo anterior el pasaporte de mi padre registra que salió desde Berlin, con la intención de vernos y despedirnos en Lisboa (dado que no había podido hacerlo en Saint Jean de Luz) el 5 de agosto de 1940 (con autorización del Polizeipräsident (SS-Gestapo) emitida desde Berlin), al día siguiente la Legação da Republica Portuguesa na Alemanha lo autorizó a viajar a Portugal y obtuvo la autorización para viajar en tránsito por España, dada por el Primer Secretario de la Embajada de España en Berlin: Ignacio de Oyarzábal. Luego arribó a Ginebra (Suiza) el 9 de agosto y ese mismo día obtuvo la visa del Consultat General de France á Genève para viajar a España por Francia, pasó por Valencia de Alcántara el 15 de agosto luego de haber entrado a España por Port-Bou (Gerona, sobre el este de los Pirineos y desde la Francia Libre) el 12 de agosto y llegado a Portugal probablemente el 16 de agosto. Finalmente, el 21 de agosto consiguió el visado de la Legación de que su trámite era “bueno para España, Portugal, Francia, Suiza, Alemania y Holanda y, ya de regreso y en soledad, salió de regreso hacia España en esa misma fecha pasando por Valencia de Alcántara el 7 de septiembre. Cuento en detalle todas estas vicisitudes de mi



Fotos Nros. 62 a 68. Nuestros últimos días juntos en Lisboa.

---

padre para mostrar su ferviente anhelo de estar unos días más juntos y, si no podía retenernos, despedirnos por un largo e indeterminable lapso de tiempo.

Luego sabía mi padre que debía encarar muchos riesgos ya conocidos y asumidos por el matrimonio.

A partir de entonces mi padre entró en una profunda depresión y ello lo afectó por el resto de su vida; tal era el cariño que nos tenía y tales las circunstancias de una guerra que nos era ajena.

Las siete fotos que conservo de esos días, que fueron tomadas por mis padres (ver Fotos Nros. 62 a 68) nos muestran con rostros oscilantes entre la alegría, la tristeza y la preocupación. Sólo pudimos pasar juntos unos pocos días y sabíamos que la separación sería cruda y prolongada. En ellas no se la ve a Rosa; estaba tan deprimida y desconcertada como mi padre y había entre sus presentimientos algo que la inquietaba de especial manera: ¿estaré embarazada?, se preguntaba. Era tiempo de que el período femenino se hiciera presente, ello no ocurría, en tanto que extrañas señales se manifestaban en su cuerpo y en su mente.

Por suerte el 30 de julio cumplí mis seis años de vida en Lisboa, pero no me acuerdo del festejo, es muy probable que no hubiera motivos para festejar nada. Los datos anteriormente señalados, y el que a continuación señalo, sobre el viaje de mi padre me demuestran que tuve que pasarlo sin su presencia. Existe un telegrama a mi madre, generado por mi padre y enviado a Lisboa, que dice así: “Imposibilitado llegar hasta ti pese mis esfuerzos. Telegrafíame porqué pediste regreso país, como están y si tienes dinero. Besos Melén por su cumpleaños stop envío carta mía y trataré de salir fin de semana para esa. Cariños Antonio”.

Respecto a la posible falta de dinero para mi madre envió el siguiente telegrama a la Dirección de Administrativa del Ministerio de Marina en Buenos Aires: “Solicito giro telegráfico resto sueldos no entregado a mi esposa a cuenta Capitán Ceballos Suiza”. Firmado: Ingeniero Domínguez.

Se nos autorizó a seguir viaje hacia Brasil por vía marítima el día 20 de agosto de 1940 y quince días después, el 4 de septiembre de 1940 embarcamos y salimos del puerto de Lisboa (Portugal) con todos los papeles en regla y en el buque de pasajeros español “Cabo de Nueva Esperanza”. Era el viaje inaugural de ese barco como integrante de la Compañía Naval “Líneas Ybarra”. Lo hicimos en 1ª clase, camarotes N° 19 y 21.

La imagen de mi padre en el muelle despidiéndonos con gran tristeza ha quedado gravada en nuestra memoria. Se veía privado de la compañía de los seres que más quería en momentos en que la guerra europea iba tomando características alarmantes. El no podía saber entonces si nos volvería a ver algún día.

Poco después de la zarpada recibimos las instrucciones de práctica sobre el abandono del buque y uso del salvavidas. A mi madre le llamó la atención de que se prohibiera a los pasajeros salir a cubierta luego de las diez de la noche y hasta la madrugada. También se dieron estrictas precauciones contra incendios y se justificó la medida anterior en que la presencia de pasajeros en cubierta durante la noche, cuando los controles eran menores, podía iniciar un incendio



Foto N° 69. Betty y yo en el buque  
“Cabo de Buena Esperanza” de  
regreso a la Argentina.



Foto N°70. Mirando hacia popa, porque  
comenzábamos a extrañar a nuestro padre  
y el había quedado allá lejos y muy triste.

por el uso de cigarrillos y la posibilidad de que quedaran colillas que no fueran debidamente apagadas en contacto con algo combustible. Esto no era habitual en los buques de pasajeros y eran pocos los fumadores que en épocas de guerra pudieran haberse dado el lujo de disponer de cigarrillos para fumar durante el viaje. De todas maneras, y como siempre ocurre, los controles fueron más estrictos con los pasajeros de Segunda Clase que con los de Primera.

Las pocas fotos que tomó mi madre de Betty y de mí durante esta travesía (ver Fotos Nros. 69 y 70) encierran los efectos de dos preocupaciones: me estaba enfermando de escorbuto por la falta de víveres frescos con vitamina C en mi dieta y las actitudes de Rosa.

Por una de esas casualidades, en que se mezclan la curiosidad y la inocencia infantiles, yo pude ver un periscopio que nos seguía mientras jugaba por la tarde en la cubierta de popa del buque. Esto ocurrió en medio de nuestro cruce del Atlántico y se lo señalé a mi madre como “un palo” que nos seguía. Inmediatamente ella se dio cuenta de lo que se trataba y se dirigió a manifestárselo al capitán del barco. Este le confirmó que se trataba de un submarino alemán que podría recibir las órdenes del tercer Reich para hundirnos si Franco no respondía a los premiosos requerimientos de Hitler que culminaron, como previamente señalé y paso a describir, en Hendaya y luego de que nosotros llegáramos a Buenos Aires. En efecto, dos meses después de nuestra partida desde Lisboa se produjo la llamada **Reunión de Hendaya**. Se trató de una entrevista que tuvo lugar entre el Generalísimo Franco y Adolf Hitler en Hendaya (Francia) el 23 de octubre de 1940 y cerca de Saint Jean de Luz. El clima previo de posible beligerancia entre España y Alemania se demuestra en lo allí tratado.

Cabe observar que existían, durante el período de nuestros cruces de frontera de Francia a España y de España a Portugal, algunas disputas que exigían determinaciones de un Franco que se encontraba bajo la presión alemana.

Unas versiones históricas afirman que el dictador alemán lo presionó durante dicha reunión para que entrase en la Segunda Guerra Mundial de su lado. Eso debía hacerlo, según Hitler, en retribución a la ayuda que había recibido durante la Guerra Civil. Franco arguyó que España no estaba en condiciones de entrar de nuevo en guerra. Sin embargo, otras fuentes sostienen que Franco deseaba entrar en la guerra, aunque a cambio de ocupar las posiciones francesas en Marruecos. Según esta segunda versión Hitler se negó a pagar este precio para no perjudicar sus relaciones con el régimen colaboracionista francés de Vichy.

No me resulta extraño que hayan sido todos estos acontecimientos tangenciales a nuestra situación los que, luego de retrasar por meses nuestra zarpada hacia Argentina, pudieran haber puesto en riesgo nuestras vidas en medio del Océano Atlántico.

Existe otra versión que es una combinación de las dos anteriores. Había en el entorno de Franco dos posturas, la de los falangistas, que querían entrar en la guerra del lado de las potencias fascistas, y la de los católicos y los militares, que querían la neutralidad. Esta última postura fue plasmada por escrito en un informe del hombre de confianza de Franco, Luis Carrero Blanco. Ante ello, Franco optó por el informe de Carrero. Sin embargo, para no decirle que no a Hitler, le exigió condiciones imposibles de cumplir, entre otras la ocupación de todo Marruecos, pero también entregas de armas y aviones de los que Hitler no podía prescindir.

Volviendo a nuestras circunstancias a bordo debo decir que con Betty notábamos que Rosa tenía un comportamiento extraño. Estaba preocupada y no tenía la alegría que siempre nos había transmitido. Años después nos enteramos que lo que le ocurría es que ya estaba segura de estar embarazada y que no quería contárselo a nuestra madre.

Una noche su intranquilidad no le permitía dormir. Olvidándose de las restricciones salió a cubierta y reposó sus brazos sobre la baranda. Allí abajo se sentía el mar espumoso que se deslizaba a lo largo del casco junto con el ronroneo de las máquinas que propulsaban el buque. No era ajena a ella la imagen del suicidio, en un momento podía decidir quitarse la vida tirándose al agua, no había nadie en cubierta y en poco tiempo se ahogaría y los tiburones darían cuenta de ella. Entonces reposaría para siempre en la inmensidad de un mar sólo comparable con la inmensidad de su amor por Gunter. El sonido del mar le recordaba sus encuentros en la playa de Saint Jean de Luz y sus experiencias más felices. ....

En eso estaba cuando notó que el buque comenzaba a disminuir su velocidad en forma leve. Luego de un tiempo se detuvo y vio que una masa oscura se acercaba hacia el costado del buque. Pudo identificar que las órdenes, dadas en voz baja, y que provenían desde la misteriosa embarcación eran dadas en alemán. Ella ya había avanzado en el conocimiento de ese idioma como para entender bastante de lo que se decía. ¡Era un submarino alemán en superficie!; ¿Qué hacía allí?, ¿Qué se proponía?, ¿No era enemigo para los españoles?

Observó entonces que, en forma muy sigilosa, se arriaba el extremo de una

manguera desde el buque y se la conectaba a una boca del submarino. Poco después pudo oír el flujo de combustible a través de dicha manguera. Mientras no podía salir de su sorpresa fue vista por un oficial del buque español; este la increpó por no cumplir las normas que se habían dado al comienzo de la travesía y la acompañó, con gestos violentos, hasta su camarote. Betty y yo dormíamos; no supimos nada de lo ocurrido. Nuestra madre tampoco. Rosa tenía ahora algo más que esconderle aparte de su embarazo. Por otra parte al Capitán, que había sido informado de este suceso, no le convenía decirle a mi madre que se la había encontrado a Rosa en cubierta vulnerando las normas. Él tenía una larga “cola de paja” y no hacía más que cumplir instrucciones venidas desde Madrid. Franco quería congraciarse con Hitler dando combustible a sus submarinos pero sin asumir una alianza bélica que hubiera terminado con una España exhausta. De todo esto nos enteramos luego de nuestra llegada a Buenos Aires.

En un artículo publicado en INTERNET sobre este buque los periodistas Coral y Ramiro González (revista “Escobén – Tu revista de barcos”, del 5 de marzo de 2007) refieren sobre otras vicisitudes bélicas ocurridas durante la Segunda Guerra Mundial y en relación con los cruces del Océano Atlántico de la siguiente manera:

“Para un buque mercante, atravesar las procelosas aguas del Atlántico de la Segunda Guerra Mundial, representaba una aventura épica a vida o muerte, que habla por sí misma del enorme valor y pericia de capitanes y tripulaciones, sin duda merecedores de figurar con letras de oro en la Historia de la Navegación del siglo XX”.

“El viajar por el Atlántico durante esta etapa bélica hizo que el CABO DE BUENA ESPERANZA viviera algunas experiencias que quedarían grabadas en sus cuadernas durante el resto de su existencia. Fue así el caso del hidroavión rescatado en aguas cercanas al archipiélago canario. Se trataba de un aparato que, catapultado desde el acorazado británico MALAYA que escoltaba un convoy aliado, descubrió la presencia de dos navíos de la Armada alemana, el SCHARNHOST y el GNEISENAU y puso en alerta al convoy, sin embargo, la escasez de combustible le obligó a realizar un amerizaje de emergencia quedando a la deriva. Sus llamadas de auxilio fueron atendidas por el CABO DE BUENA ESPERANZA que se dirigió hasta su posición. Tras varias horas de búsqueda, rescató a la tripulación del hidroavión y tras estibar la pequeña nave en la cubierta, los trasladó hasta el puerto de Santa Cruz de Tenerife, a donde se dirigía procedente de Buenos Aires. Como curiosidad concluiremos esta historia aclarando que el hidroavión fue almacenado en las instalaciones de la consignataria tinerfeña Hamilton y Compañía mientras la tripulación regresaba a su país. Poco tiempo después, el avión fue cargado en el transporte de la Armada Española CONTRAMAESTRE CASADO con destino a Las Palmas de Gran Canaria. No debemos olvidar que aunque España no participaba activamente en la guerra, no se encontraba entre los países aliados”.

“Transcurrió así la vida del CABO DE BUENA ESPERANZA hasta que, como a todo, le llegó el final. Los tiempos modernos obligaban a sus dueños a renovar la flota para mantenerla competitiva, y en cuanto las nuevas adquisiciones

entraron en servicio, en 1958 fue amarrado ya definitivamente para a continuación ser vendido para el desguace. El soplete daría fin a sus días de sol y sal”.

Por otro lado, un artículo publicado en la Revista del Diario La Nación de Buenos Aires del domingo 9 de mayo de 1993 relata las vicisitudes de un personaje llamado José Martínez-Bargiela (nacido en 1921) y dice que emigró de Pontevedra, luego de ser testigo de la cruel guerra civil de España, en el buque “Cabo de Hornos” (gemelo del “Cabo de Buena Esperanza”) en 1941 expresando textualmente lo siguiente: “aquel buque español abastecía de diesel-oil a los submarinos alemanes que acechaban a los convoyes aliados. Aunque clausuraban los ojos de bucy, pude ver como en alta mar y plena noche, detenidas las máquinas, trasegaban el combustible a un submarino”. Y continúa: “Eso explicaba la escasez crítica de agua potable en el barco, que llevaba las cisternas repletas de diesel-oil”. “Aviones ingleses de Trinidad descubrieron la maniobra y, poco después, naves inglesas nos abordaron y condujeron a la isla”. Evidentemente que Franco jugaba peligrosamente a dos puntas con cierta tendencia hacia el Eje. Yo, si hubiera sido mayor en el momento en que vi el periscopio podría haberme preguntado: ¿qué intenciones tenía el submarino alemán que nos seguía: hundirnos, abastecerse o protegernos?.....Poco después habría tenido la respuesta: abastecerse.

Hacia el final del cruce del Atlántico nos sorprendió un fuerte temporal que describe mi madre en la misma carta. Expresó que padecimos de un mar bastante revuelto y menciona la cifra 5,5. Esta cifra, en la escala Douglas de estado del mar, representa un estado intermedio entre la formación de olas altas, con mucha espuma blanca, fuertes rompientes y proyección de espuma desde las crestas de las olas. Dice que ello es mucho en relación con un mar designado como “2”. Evidentemente que le preguntó a algún marino con algún temor respecto a lo que el temporal podría producir en nuestro buque y en debilitados físicos.

En una carta escrita por mi madre a mi padre un día antes de llegar a Río de Janeiro ella le dice, refiriéndose a la familia del Cónsul Copello y su hermana y que hacían el viaje con nosotros, que todos fueron muy amables y simpáticos en el trato. Los mayores compartíamos la mesa y, por otro lado, los hacíamos Betty y yo con sus dos hijos y Rosa para preservar la tranquilidad de ellos durante las comidas. Esto permitió hacer más llevadero el viaje a grandes y pequeños. Le dijo que íbamos tocar puerto durante algunas horas para el embarque y desembarque de cargas. No le habló del submarino alemán ni de mi enfermedad. Textualmente expresó: “Todos viajamos perfectamente y sin inconvenientes”. ¿Para qué preocuparlo más de lo que estaba?

Además de todas estas vicisitudes, que surgen de mi memoria y de la de los historiadores del buque que nos trajo de regreso a nuestro país, debo decir que, ya con seis años de edad, recuerdo que llegamos a Río de Janeiro el 20 de septiembre de 1940 a las cinco de la madrugada con el buque con una pronunciada escora (¿sería porque le dimos mucho diesel-oil a submarinos alemanes por el camino?, ¿traeríamos combustible para los submarinos, como el “CABO DE HORNOS, en los tanques de agua?).

Por entonces yo aprovechaba la inclinación de la cubierta para jugar con mis autitos de juguete mientras mi boca estaba fuertemente inflamada por el escorbuto. En ello confluían mis juguetes con las consecuencias de las guerras ajenas. La visita a un médico brasileño permitió que se me administrara lo necesario para llegar a Buenos Aires en mejores condiciones.

El puerto siguiente fue el de Santos, donde empleamos un día en cargar fruta para Buenos Aires. Luego navegamos hacia Montevideo y permanecimos tres o cuatro horas en el puerto.

Fue así que, el día 25 de septiembre de 1940, luego de veintinueve días de nuestra zarpada de Europa, una naciente primavera y muchos parientes nos recibieron en el Puerto de Buenos Aires. Se cerraba una larga historia que he tratado de resumir con los testimonios disponibles. Todos extrañábamos la presencia de nuestro padre. Él siempre antepuso sus responsabilidades ante su país y su Armada a las que los familiares pudiéramos requerirle. Todos nosotros lo comprendíamos y aceptábamos como lo justo y necesario. Esto es tradicional en la Gran Familia Naval argentina.

### Breve historia de los buques que nos transportaron de ida y de vuelta

El buque en que volvimos tenía su historia y cabe resumirla aquí a partir de una breve mirada a la foto que muestra su porte (Foto N°71). ¿Antiguo, no?



Foto Nro. 71. El CABO DE BUENA ESPERANZA en Tenerife, quince años después. Como se aprecia era de carga y pasajeros.

Cuando en 1926 la compañía naval Líneas “Ybarra”, antiguamente la “Vasco-Andaluza”, una de las navieras más antiguas de España (nacida en la segunda mitad del siglo XIX), tomó la decisión de iniciar un servicio de buques de pasaje, no imaginaba los inconvenientes que el final de la Guerra Civil española y el inicio de la Segunda Guerra Mundial le iban a acarrear.

De los seis buques que previamente hacían la derrota hacia América solo

quedó a flote uno, el CABO SAN ANTONIO, el cual sufrió un accidente el 29 de diciembre de 1939 a la altura de Dakar, cuando desarrollaba uno de sus viajes desde Buenos Aires hasta España.

Ya antes y con la celeridad obligada, la Compañía “Ybarra” se había puesto en contacto con la empresa “Bergé y Compañía” para la compra en Estados Unidos de al menos dos trasatlánticos. Pasarían casi cuatro años hasta que llegaran a España sus nuevas adquisiciones.

Se trataba de dos de los trece barcos diseñados para el ejército norteamericano y como transporte de tropas durante la Primera Guerra Mundial. El inminente final de la guerra obligó a modificarlos como trasatlánticos; el gobierno estadounidense se los cedió a la empresa estatal “U.S Shipping Borrad” designada para la gestión de estos excedentes de guerra.

Como vemos, antes de llegar de España estos barcos ya tenían su pequeña historia.

En 1940 el Gobierno español le aceptó a la naviera “Ybarra” la solicitud para la compra de dos barcos fabricados en el extranjero para recuperar la ruta hacia Sudamérica. Esta era cubierta, hasta ese momento y eventualmente, por la “Compañía Transmediterránea”.

Fue así como los barcos: PRESIDENT WILSON y el PRESIDENT LINCOLN fueron adquiridos por la empresa española.

El PRESIDENT LINCOLN fue botado el 23 de octubre de 1920 en los astilleros Shipbuilding Corp. de Nueva Cork y arribó al puerto de Cádiz a finales de agosto de 1940 con el nombre MARÍA DEL CARMEN con el que había sido bautizado provisionalmente. Pocos días después, el 4 de septiembre, con nosotros a bordo, inició su primer periplo hacia Buenos Aires vía Río de Janeiro, Santos y Montevideo ya con su definitivo nombre de CABO DE BUENA ESPERANZA y con matrícula de Sevilla. Esto fue así para continuar la costumbre de la Compañía de denominar a sus naves con nombres de cabos geográficos del mundo.

Luego de dejarnos en Buenos Aires el buque regresó a Bilbao el 24 de octubre de 1940.

El CABO DE BUENA ESPERANZA, era un buque de 170,28 metros de eslora, 12.594 TRB., 32,82 metros de manga, 9,17 metros de puntal y 7,62 metros de calado. Era propulsado por cuatro turbinas de vapor Bethlehem S.B. Corp. Ltd., para desarrollar una potencia de 13.200 HP que le imprimía una velocidad de hasta 17 nudos. Tenía capacidad para 560 pasajeros ubicados 260 de ellos en primera clase y 300 en segunda, con una tripulación compuesta por 206 miembros.

El buque “ALMANZORA”, que casi tres años antes nos había llevado hacia Europa y su guerra, había portado sus 15.500 toneladas desde el inicio de la Primera Guerra Mundial y había servido en las Armadas Mercante Cruiser (AMC). Su gemelo, el “ALCÁNTARA”, que lo acompañó en una batalla, fue hundido por el crucero auxiliar alemán “GREIF” y recibió ayuda un su tercer gemelo: el “ANDES” durante la batalla para el rescate de sobrevivientes. El “ANDES” sobrevivió al servicio y en 1920 se reconvirtió para el servicio de pasajeros.

Cuando todavía era un niño lo visité dos veces en el Puerto de Buenos Aires. Corrían los años cuarenta y yo me encontraba como redescubriendo experiencias pasadas y cimentando una vocación marinera que, por cierto, no me podía ser genéticamente extraña.

Una de las funciones del “ALMANZORA” como AMC y durante las décadas posteriores a la Primera Guerra Mundial fue la de satisfacer los servicios de la Royal Mail Line en la línea de Southampton, Inglaterra a La Plata, Argentina. Fue en esas circunstancias que en 1938 emprendimos nuestro viaje.

Después, durante la Segunda Guerra Mundial, se convirtió en un Buque de transporte de Tropas (“troopship”), asistió al rescate de los supervivientes del buque de la línea Cunard “WHITE STAR *GEORGIC*”, cuando fue bombardeado en Suez en julio de 1941, tomó parte de los desembarcos de Sicilia en julio de 1943 y embarcó tropas con destino a Bombay (India) a través de Ciudad del Cabo (Sudáfrica). Al igual de los que fuimos sus eventuales pasajeros, sobrevivió a la Segunda Guerra Mundial y fue desguazado en 1948.

### **Mi padre en soledad**

No lo viví pero lo puedo imaginar desde este presente y desde todos mis presentes. El regreso de mi padre a sus complejas y riesgosas tareas, privado del afecto familiar, debe haber significado un fuerte golpe espiritual para él. Las consecuencias de tal situación las debió soportar él y toda su familia hasta su muerte y aún después...

Como dije debió emprender el retorno luego de despedirnos en el puerto de Lisboa el 4 de septiembre. El 10 de septiembre, volvió a la Francia Libre por Cerbere pasando la frontera desde España por Port-Bou y luego de haber viajado desde Valencia de Alcántara el 7 de septiembre. El 11 del mismo mes el Comisariita Spécield' Annemasse, Alta Saboya, libró su entrada a Alemania y de allí a Holanda.

Luego del impasse de sus vacaciones en Lisboa para despedirnos el 20 de septiembre, ya estaba en funciones y reclamando al señor Director General del Material dinero (16.640 florines) para pagar una cuota a la fábrica Werkspoor N. V. y remitiéndole planos.

El 1º de octubre se encontraba enviando un minucioso informe sobre el estado de los trabajos directamente a dicho Director (dado que las comunicaciones con Londres estaban cortadas por los alemanes). En dicho informe expresaba que, si bien la construcción de las máquinas por la fábrica alcanzaban los niveles de calidad contratados, se podrían plantear dificultades serias para la recepción de material de electricidad subcontratado a fábricas inglesas (motores Diesel David-Paxman para los grupos electrógenos y compresores “Lister” y, textualmente expresaba: “si el estado de la situación europea continúa como en la actualidad es muy posible que se halle la fábrica Werkspoor N. V. en difícil situación de conseguir el combustible necesario para las pruebas de los motores principales y mecanismos auxiliares en fábrica”.

El 21 de octubre le expresó a su superior que el Suboficial 2do. Maquinista Francisco S. L. Vineys, que lo acompañó durante toda su gestión, merecía el concepto de “Sobresaliente”.



Foto N° 72. El suboficial Vineys y su hija Iris en Amsterdam el 26 de octubre de 1940.

Su informe, enviado el 1° de noviembre de 1940, detallaba sobre algunos retrasos y rechazos en máquinas, hélices y pruebas eléctricas. Informaba además que la parada de la construcción de la antes nombrada fábrica de motores David-Paxman, constructora de los denominados “Lister” y “Paxman”, destinados a ser acoplados a

los generadores de 95 kilowatts para los Avisos de la Escuela Naval, había inducido a la fábrica Werkspoor a tomar determinaciones sobre otro subcontratista. El problema radicaba del origen inglés de tales máquinas y en las dificultades que planteaba la guerra sobre la continuidad de las relaciones más allá del Canal de la Mancha. Esta dificultad, junto con las muchas otras propuestas, fue aceptada por la Dirección General del Material y mi padre reclamó, además, respecto a las certezas de la fábrica contratista sobre el reemplazo y la disponibilidad del combustible necesario para las pruebas (dado que la fábrica estaba recibiendo sólo 1/3 del combustible suministrado en épocas normales).

El Secretario General holandés, Jefe del Departamento de Comercio, Industrias y Navegación hizo saber, a través de un artículo periodístico (publicado el 14 de noviembre de 1940) que, dado que se daba prioridad al gasoil usado para molinos destinados a mantener el nivel de las aguas en los “polders” (es un término neerlandés que describe las superficies de terreno ganado al mar), la agricultura, los servicios de transporte de carbón y alimentos, etc., podría ocurrir que fuera imposible la obtención futura de gasoil. Se buscaban fuentes de producción energética sustituta (como la provista por los molinos de viento). Con esto, diríamos ahora, que ya entonces se planteaba la cuestión de la necesaria recurrencia a los recursos energéticos renovables.

Además la fábrica Werkspoor N.V. informó que debía obedecer a las prioridades establecidas por las autoridades alemanas de ocupación y satisfacer requerimientos nacionales como, por ejemplo, la reconstrucción de puentes destruidos durante el conflicto en marcha.

El 22 de octubre el Cónsul General de la República Argentina en Ámsterdam le concedió a mi padre una prórroga de un año en su pasaporte y el 29 ello fue refrendado por la autoridad policial alemana correspondiente.

El 12 de noviembre mi padre originó una sustanciosa carta dirigida al Señor Capitán de Fragata ® Eduardo A. Ceballos, a cargo de la Subcomisión argentina en Berlín. En ella expresaba textualmente: “Pongo en conocimiento del Señor Jefe que el 10 de octubre próximo pasado he pedido en la **oficina de la Policía Alemana S.S.** de esta ciudad una visación en tránsito por Alemania con objeto de trasladarme a la Firma Brown-Bovery de Baden (Suiza) e inspeccionar materiales destinados a nuestra Marina de Guerra. Previendo demoras en la concesión tomé la providencia de efectuarla con 25 días de anticipación y ajusté los formularios y fotos indispensables haciendo la salvedad de que fuera concedida tan pronto como fuera posible. El 5 del corriente mes la fábrica Brown-Bovery ha comunicado que tiene los materiales listos en el stand de pruebas y esperan mi inspección de recepción. Es obvio manifestar a Vd. el entorpecimiento, desorganización en el sistema de toda la construcción aparte del atraso que significa el no dar inmediato cumplimiento en las inspecciones. **Dado que en el día de la fecha la visa no ha llegado aprobada por las autoridades de Berlín me apersoné al señor Laurich, jefe en la oficina correspondiente de la Policía Alemana S.S. en esta ciudad para explicar la situación. Fui atendido deferentemente pero ocurre que él no está capacitado para otorgar ninguna visa sin la autorización que debe venir desde Berlín**”.

“Solicito al Señor Jefe que, por intermedio de nuestra Embajada, se interceda ante las autoridades alemanas y se requiera el otorgamiento de la visa con la premura que es menester”.

“En un futuro no muy lejano el suscripto tendrá necesidad de efectuar viajes a través de Alemania motivados también por razones oficiales. Si fuera posible, en mi opinión, los motivos de atrasos originados por demoras en conseguir la visa quedarían eliminados si nuestra Embajada explicara mi posición en la Fábrica Werkspoor N. V. a las autoridades alemanas y la necesidad de mi presencia inmediata cuando deba efectuarse una recepción de material. Este comunicado generalmente es efectuado telegráficamente”.

“La firma Werkspoor podría garantizar y atestiguar si fuera necesario por carta que el viaje obedece exclusivamente a razones de la construcción ordenada por nuestra Marina de Guerra”.

Esta nota, que incluyo totalmente, resume adecuadamente la situación de complejidad, desconfianza e inseguridad planteada por la guerra aún dentro de Alemania, los países ocupados por ella y los que adoptaron, como Suiza, una posición neutral. El trabajo se hacía muy difícil y ello era comprensible para todos.

Luego de haberse quedado sin el apoyo de su familia mi padre regresó a su tarea para sufrir, directa e indirectamente, los efectos de la derrota de los Aliados en la Batalla de Francia. Esto se manifestaba en todos los lugares de Europa en los que debía realizar tareas de inspección y administrativas en nombre de

su país y en los países que debían proveerle lo necesario para el cumplimiento de su misión.

La nota fue contestada en forma manuscrita el 27 de noviembre por el capitán Ceballos expresándole que había solicitado que la Embajada tratara el pedido de visa como una emergencia. Los de la Embajada, luego de varios días, se habían olvidado de su pedido y fue necesario que el mencionado capitán hablara con las autoridades de la misma en relación con la solución del problema durante el día 26. Así fue que le contestaron que plantearían verbalmente el problema ante las autoridades alemanas. Ante el posible fracaso de la gestión, el capitán Ceballos se comprometía a poner las cosas claras.

En la misma nota el jefe de Berlín le informó que se alegraba de que tuviera buenas noticias de la llegada de la familia a Buenos Aires (no dispongo del contenido de la carta enviada por mi madre pero sí del sobre que la encerraba e iba dirigido al Capitán Ceballos y de un sello respecto a que fue recibida el día 6 de noviembre de 1940). Le decía, en dicha nota y textualmente: “me imagino lo que Ud. desea que todo termine”.

El 1º de diciembre de ese año mi padre pudo enviar una carta a mi madre y que, por suerte, se ha conservado. Allí le expresa que el año que va terminando sería para él de tristes recordaciones y que los días que vivía, expresaba, “me parecen siglos”. Expresa todo su amor al decir: “(...) la vida nos exige una fuerza de voluntad inmensa y yo te demostraré que te quiero mucho y amo mi hogar por encima de todas las cosas”. “Sé que tengo temple, lo adivino en mi acción, en la comparación y tengo fe en que saldré bien y esto me basta”.

En cuanto a su compromiso profesional señalaba: “Te quise escribir antes contestando a la tuya, pero en Werkspoor he tenido un cambio de notas que me ha ocupado enteramente y gané yo; creo haber prestado un buen servicio a la Marina, pero esta presión que he tenido que ejercer me desfavorece porque tengo que hacer conocer allá mi actitud y no veo que con todos estos líos puedan pensar en mandarme relevo. No quiero decirte como se va a desenvolver esto porque ni yo mismo lo sé, los trabajos continúan, hay mucho adelantado en algunos aspectos, en otros no...”.

El problema antes planteado respecto a sus frustrados desplazamientos por Europa para resolver los problemas de su misión se deben haber resuelto satisfactoriamente en Berlín dado que mi padre pudo viajar hacia Suiza con la finalidad de inspeccionar materiales destinados a la Marina de Guerra en la fábrica Brown-Boveri en Baden. Finalizada la inspección su pasaporte registra que el 24 de diciembre de 1940 pasó de Suiza a Alemania por la ciudad de Basilea y que a las 10:40 horas, tomó el tren hacia Colonia. Luego de recorrer los 400 kilómetros aproximados de distancia entre ambas ciudades y en tiempos de guerra, llegó cansado a la estación ferroviaria de Colonia, pasó frente a la Catedral y pudo apreciar los negocios y casas iluminadas para festejar la Nochebuena. Tomó una habitación en el Hotel “Dome” junto a la famosísima iglesia medieval.

En la Foto N°73 podemos ver como era la ciudad antes de los bombardeos.



Foto N°73. Colonia antes de los Bombardeos de la 2ª Guerra Mundial.

Se acostó para iniciar un merecido descanso cuando su sueño fue interrumpido por el zumbido de decenas de aviones de bombardeo aliados y el estrépito de sus bombas sembradas por la ciudad. Los pilotos

tenían órdenes de preservar el histórico y religioso edificio vecino. Presenció el bombardeo desde la terraza del hotel, según lo que patentemente recuerdo de sus descripciones de este evento en familia, porque opinó que el riesgo para su vida era igual estando dentro del edificio que fuera de él. Años después contaba reiteradamente su desconsuelo al ver, ya al día siguiente y en Navidad, las casas y comercios, que había visto la noche anterior, en ruinas, con muchos de sus habitantes muertos y escuchar las quejas de muchos heridos desparramados por la calle. Esa imagen nunca lo abandonó y sus descripciones nos impresionaron siempre a todos los que lo escuchamos durante años.

En la Foto N° 74 podemos ver una imagen de Colonia luego de los bombardeos:



Foto N° 74. Colonia luego de los 262 bombardeos operados durante la 2ª Guerra Mundial y que le produjeron unas 20.000 víctimas mortales.

En ella puede apreciarse que la catedral fue muy dañada por efecto de la mala puntería y que, a su derecha, el Hotel “Dome” aparece bastante íntegro en su estructura.

Evidentemente no se cumplió el presentimiento de que todo terminara para mi padre de mala manera (como nunca lo hubiera deseado el Capitán Ceballos).

Justo es decir que la opinión pública británica era contraria al bombardeo de las ciudades del enemigo y que el Gobierno no autorizó objetivos más allá del Rin hasta el 15 de mayo de 1940, cuando 99 bombarderos lanzaron sus explosivos sobre los objetivos ferroviarios y depósitos de combustible alemanes. La sensibilidad popular se transformó a consecuencia de la Batalla de Inglaterra y de los grandes bombardeos a Rotterdam (que ocasionaron 30.000 víctimas fatales civiles en la ciudad), el 14 de mayo, y de Londres, el 24 de agosto de 1940. Durante las noches claras de octubre, los aviones ingleses bombardearon objetivos destinados a desmoralizar a la población enemiga y, con el mismo objeto, desde febrero de 1942, los ataques se dirigieron contra centros fabriles.

Casi treinta años después, en el año 1969, entre junio y septiembre, fui destinado a Holanda como miembro de la Primera Plana Mayor del Portaviones “25 de Mayo” y volví a tomar contacto con lugares caros a mi infancia. Lamentablemente no tenía la información (de la cual ahora dispongo) como para buscar la Pensión “Klein”, la fábrica Werkspoor N.V., nuestro primer domicilio en Ámsterdam o el jardín de infantes donde me tiré el mueble encima. Pero fui por una autopista a Volendam (que había dejado de ser una isla) junto con mi esposa María Elena y programamos una excursión por el Río Rin hasta llegar a la ciudad de Colonia con un automóvil Volkswagen y la agradable compañía del Capitán de Corbeta Médico C. Aimo (médico de a bordo) y su esposa Gladys. El viaje fue muy lindo e interesante pero tenía en mente un objetivo concreto: quería ver la catedral medieval de Colonia y el Hotel “Dome” muy próximo a ella.

Recordaba el bombardeo descrito por mi padre y quería, en cierto modo, repetir su experiencia. Llegamos al anochecer y tomé una habitación en dicho hotel. Luego de la cena fui a la habitación asignada y, al intentar conciliar el sueño, comencé a imaginar el zumbido de los aviones y el estrépito de las bombas lanzadas casi 30 años antes. No subí a la terraza como mi padre y a la mañana, luego de un magnífico desayuno, visitamos la catedral que lucía ahora con todos sus vitrales renovados siguiendo los diseños originales y luego de haber sido destruidos por los sucesivos y cuantiosos bombardeos aliados sobre la ciudad. Las indicaciones para evitar la destrucción del edificio fueron cumplidas en la medida de lo posible, pero las ondas expansivas de las bombas no encuentran límite y fue así que destrozaron sus antiguos “vitraux” y buena parte de la estructura edilicia. Luego caminamos por las calles adyacentes y casi todas las construcciones de las casas y negocios se mostraban como nuevas o casi enteramente recicladas.

Volviendo atrás nuevamente en el tiempo debo decir que, luego de su experiencia bélica en Colonia, al volver mi padre a sus funciones en Ámsterdam todo seguía igual. Puedo creer que el trabajo podría brindarle una suerte de pro-

tección para dejar de lado las nostalgias a las que su situación personal lo conducía. Es así como el 30 de diciembre ya estaba informando a la firma Werks-poor N. V. sobre sus inspecciones en la fábrica Brown-Bovery de Baden (Suiza) y sobre el pago, por parte del Ministerio de Marina Argentino de una cuenta de 27680,53 florines holandeses por la 5ª cuota del contrato y por aumento del flete y seguro marítimo de guerra.

El 2 de enero de 1941 (dado que el 1º había sido feriado) elevó su acostumbrado informe mensual al Director General del Material Naval sobre el estado de los trabajos y mencionó que se estaban elaborando los libros de instrucciones para las máquinas principales y auxiliares en colaboración de los miembros de la Subcomisión con la fábrica Werks-poor. Del bombardeo de Colonia no expresó nada en forma oficial.

Poco después, el 16 de enero, se vió obligado a observar a la firma Werks-poor en relación con dicho trabajo documental por la forma improvisada en que era encarado (sin precisar claramente las traducciones y sin una ajustada colaboración) y advierte sobre la necesidad de hacerlo dado que: “serán utilizados por cadetes navales y que, por lo cual, requieren particular minuciosidad y dedicación esmerada”. Él tenía clara la importancia educativa que revestían los buques para la instrucción práctica de los cadetes como futuros oficiales de marina. Ello lo pude comprobar personalmente, al navegar muchos años después y como cadete naval, en los buques que él había ayudado a construir.

El 3 de enero informaba sobre defectos de soldadura en la recepción de una hélice que justificaban su rechazo. El 4 de enero informaba también a la citada fábrica que el Poder Ejecutivo de la República Argentina había aprobado el contrato original celebrado por ellos con la Comisión Naval Argentina en Europa por los motores destinados a los Avisos (o Patrulleros) de la Escuela Naval.

De los álbumes de fotografías desaparecieron abruptamente las fotos que solía tomar mi padre cuando estábamos en familia, la correspondencia entre Buenos Aires, Holanda y Alemania se hizo dificultosa y el archivo de recuerdos del que dispongo para escribir esta historia se fue estrechando a fotos puramente formales y a documentos oficiales. Por ello advierto la evolución de un gran desgaste emocional y espiritual que se fue operando en mi progenitor. ¡No era para menos! ¿Cuánto valor debe reconocer nuestro país y nuestra actual Armada a estos sacrificios de sus hombres y de sus respectivas familias? Esto ya es parte de una historia no contada y reclama de una consideración especial de los historiadores navales. No todas las batallas se libran en un teatro de operaciones. Me consta que algunas de ellas se producen, tanto en tiempos de guerra como de paz, en la trastienda de las operaciones bélicas o de ejercicio y exigen sacrificios especiales de los militares y de sus familias.

Ya entrado sólo en el año 1941, habiéndose salvado de las bombas aliadas, que no reconocían tanto a los alemanes u holandeses viejos, mujeres o niños como a los extranjeros enemigos, aliados o neutrales, debió seguir cumpliendo con su misión con un detalle y un esmero que me da la medida de su verdadera dimensión humana y profesional.

Al hacerse cargo el nuevo Cónsul de la República Argentina en Ámsterdam, Señor Enrique Hakkers (en reemplazo de su amigo, el Cónsul Spika Santillán) mi padre le hizo llegar una nota, fechada el 16 de enero de 1941, para destacar la complacencia con la que contemplaba la buena disposición del mismo hacia la Subcomisión que en Europa él dirigía y para desearle franco éxito en sus nuevas tareas.

El 5 de febrero elevó su acostumbrado informe mensual al Director General del Material y en él expresaba que: “En general la construcción ha entrado en el período en que, eliminados los motivos de fallas por calidad del material y ya muy adelantadas las piezas principales, puede tenerse casi seguridad en una conclusión feliz. Se ha acelerado esta obra no hallándose mayores inconvenientes”.

Expresaba finalmente que: “estoy consciente que la fábrica Werkspoor N. A. trata de llevar la construcción en forma esmerada para afirmar su posición en la Marina”.

Luego informaba que la firma Heemaf, empresa holandesa que reemplazó a la inglesa que no podía cumplir con la entrega de los 6 generadores de 95 kilowatts para los buques, había terminado la tarea en forma satisfactoria el día 3 de marzo y que había sido presentada para la inspección de mi padre acompañado por el Suboficial Vineys.

El envío de los pesados materiales se hacía con altos costos (sobre todo por el “seguro de guerra”) y por ferrocarril: desde Ámsterdam a Irun, y de allí a Barcelona, Sevilla y Lisboa. El camino era largo pero era preciso evitar el paso del buque por el Estrecho de Gibraltar. Lisboa presentaba las ventajas de ser la última ciudad portuaria europea hacia el suroeste, ocupando el lugar más próximo y seguro de embarque. De todas maneras la travesía atlántica se realizaba, como vimos, en medio de las amenazas siempre latentes en un mar infectado de submarinos y de mercantes corsarios artillados alemanes. Los riesgos estaban ligados a difíciles tratativas internacionales entre los países involucrados de uno y otro lado.

En el informe siguiente, del 1º de marzo, expresaba que un subcontratista debía solicitar la intervención del Ejército Alemán para efectuar la ejecución de una tarea. Mi padre dijo entonces lo siguiente: “No queremos dar tal intervención al Ejército Alemán pues, sentado un precedente, no sería extraño tomara después ingerencia en esta construcción, cosa que hasta el presente no ha ocurrido”.

Informó también sobre el fraguado de once ejes de hélice iguales a los seis hechos para los rastreadores argentinos y que, ante una consulta a la Dirección de la fábrica se le dijo que eran para rastreadores de la marina Alemana.

Finalmente expresó: “La fábrica esta expuesta a que un bombardeo aéreo inutilice total o parcialmente la construcción e instalaciones que imposibiliten su continuación; el 25 y 26 de febrero próximo pasado ha habido un paro general en las actividades de Ámsterdam por huelga: la casa Werkspoor inclusive. Que estos son hechos que pueden o no ocurrir en el futuro, es posible. Creo que no

hay ninguna garantía mientras el material está en Ámsterdam en las circunstancias actuales”. Como si ello fuera poco destacaba la necesidad de reclamar combustible a través de la Embajada Argentina en Berlín para paliar la escasez del mismo para las pruebas de funcionamiento.

En relación con lo anterior recuerdo comentarios de mi padre en los que expresaba que una vez, estando en el Consulado Argentino en Ámsterdam, concurrió un judío perseguido por los nazis a pedir asilo por una noche. Sólo pedía que se le permitiera dormir en el suelo del zaguán para continuar su huída al día siguiente. Mi padre hizo el trámite, lo autorizaron y a la mañana siguiente le entregó, como regalo por su atención, las llaves de su auto. Si bien se trataba de un muy buen automóvil mi padre nunca lo pudo usar por falta de combustible.

Para mediados de marzo mi padre recibió una fuerte cantidad de dinero en florines, girados por el National Westminster Bank de Inglaterra al Amsterdamsche Bank de Holanda y se le informó que debía ser enviada a la Haya para requerir permiso a las autoridades alemanas. Dada esta nueva circunstancia propuso cobrar él la suma, retener el dinero en su poder y pagar las órdenes de compra correspondientes directamente a las empresas que las realizaron. Lo logró a fines de dicho mes. Todo esto para evitar la creciente ingerencia alemana en todos los ámbitos del quehacer en Holanda y en la Europa ocupada en general. De hecho los inconvenientes bancarios continuaron y la firma Werkspoor se las vio en figurillas para cobrar las órdenes de pago y la Marina para pagarlas.

El 31 de marzo mi padre envió una nota en la que firma como “Teniente de Navío Ingeniero de la Marina de Guerra Argentina”, desaparece por entonces su acreditación como “Ingeniero Maquinista Principal”.

## **El esperado relevo**

El ánimo de mi padre habrá comenzado a cambiar cuando, en el informe al Director General del material del 1º de abril de 1941, comunicó que el 26 de marzo había recibido un telegrama desde Madrid de su compañero de promoción y amigo Ingeniero Maquinista Principal Julio César Coto. Era un hombre soltero que enviaba la Marina de Guerra teniendo en cuenta, no sólo la situación de mi padre, sino que también los riesgos que podrían experimentar los familiares de un hombre casado. Este último era nuestro caso y es por ello que mi madre nos llevó de vuelta a la Argentina de la manera antes descrita..

En el mismo informe expresaba que se encontraba realizando gestiones ante la Embajada Argentina en Alemania para permitir que su relevo ingrese a ese país y luego a Holanda y así poder proceder al pasaje de cargo como responsable de la Subcomisión Naval Argentina en Holanda. Ante esta circunstancia mi padre se dirigió al Capitán Ceballos para que le aprobaran la visa correspondiente.

La documentación que la viuda del Ingeniero Coto me facilitara muy amablemente, luego de que la conocí circunstancialmente en una carpa de

Playa Grande en Mar del Plata y durante el verano de 2002, me permitió acceder a su fotocopiado y a una lectura de documentos de su marido que me resultaron apasionantes.

En primera instancia consideraré algunos aspectos que señala el capitán Coto en su: “Relato de mi viaje desde el desembarco en Cádiz”. Cabe aclarar que él desembarcó allí del Buque “Cabo de Buena Esperanza” el 16 de marzo de 1941. O sea que este relato fue redactado diez días antes de su telegrama desde Madrid y fue enviado posteriormente a sus parientes y amigos en Buenos Aires a través de mi padre, una vez producido el relevo y aprovechando la oportunidad de su regreso al país. Coto siguió este procedimiento para evitar la implacable censura alemana. En el mismo describe sus experiencias personales en una forma que revela su sensibilidad y sentido del humor mantenidos pese a las circunstancias.

El documento es muy rico en información adicional, que a continuación consideraré resumidamente y que se relaciona con el contenido de este libro. Relata la situación profesional y familiar de mi padre y las ricas experiencias del mismo capitán Coto en relación con las guerras (Civil Española y Segunda Guerra Mundial).

La disposición de ánimo del capitán Coto, gracias a su soltería, espíritu aventurero y sociable contrastaba fuertemente con la de mi padre, que privado abruptamente de su familia, se sumió en su trabajo y no encontró razones para la aventura y el esparcimiento en un mundo del cual, en su depresión, pensaba que podía desaparecer en cualquier momento.

Cuenta nuestro personaje que llegó al Puerto de Cádiz y que sufrió un verdadero “shock” ante el escenario de la post-guerra civil española que se abrió ante sus ojos. Concretamente expresaba: “La impresión que desde el primer momento nos produjo en el ánimo el arribo a Cádiz no puede ser fácilmente descripta; la miseria más espantosa, la suciedad de las gentes y de las calles, la apariencia de todo el mundo con una expresión de hambre (con mayúscula) hace encoger el corazón”. Se expresa en plural porque durante el largo viaje se había hecho amigo de un tal Carpio López, que viajaba a Lisboa y un gallego que viajaba para Vigo. De esta sociedad circunstancial expresó que “los tres formábamos un grupo de ayuda mutua” pero reconocía que el Cónsul Argentino en Cádiz (como me ocurrió a mi muchos años después en el viaje antes descrito realizado en 1975) los ayudó en todas las tareas.

Aquí cabe aclarar, como lo hizo repetidamente Coto que, especialmente él, viajaba con baúles y muchas valijas (que entonces no tenían rueditas) en buques y trenes atestados de gente, viviendo situaciones muy incómodas y que se requería del costoso servicio de maleteros que muchas veces no aparecían. Expresa nuestro viajero: “los trenes son malísimos, sucios, con tanta gente en los pasillos que no permiten pasar de un coche a otro”. Para colmo, al cruzar las fronteras, había desórdenes con los trámites de aduana que eran potenciados en España con “los prepotentes pseudo-oficiales españoles”. Como lo expresaba: “esto hacía perder la calma al más tranquilo”.

Estas situaciones me retrotraen a la imagen de mi madre que, ayudada por Rosa, debió haber pasado infinitas incomodidades durante su azaroso viaje de regreso al país con Betty y conmigo. Partió en trenes atestados desde Ámsterdam a Saint Jean de Luz y desde Irún a Lisboa y navegó en un buque amenazado por los submarinos alemanes desde Lisboa a Buenos Aires pasando por Río de Janeiro, Bahía y Montevideo. Sólo una madre puede sobrepasar toda clase de dificultades cuando está de por medio la vida y el bienestar de sus hijos.

Las experiencias de nuestro viajero en España con los traslados, los hoteles, la comida, las bebidas, el café (agua de garbanzos o malta) y los cigarrillos fueron tan increíbles como desagradables. Además todo era muy caro, restringido, racionado, malversado y pasible de originar privaciones de la libertad. Estos y muchos otros aspectos marcan pautas en cuanto a las realidades humanas y sociales que se producen como consecuencia de las guerras civiles. Da pena que ello haya ocurrido en un pueblo amable, noble y sufrido, como siempre lo ha sido el pueblo español. Es el pueblo de mis raíces más profundas y lo siento como propio.

Expresa textualmente el ingeniero Coto: “La moral, como consecuencia de la guerra civil y de la actual (Segunda Guerra Mundial europea) ha sufrido un quebranto superior a lo que se supone y he escuchado relatos despampanantes que evidencian el cáncer profundo de la sociedad de post-guerra pese a que mantienen las prácticas religiosas en grado superlativo”. Los niños, lejos de tener juguetes y usarlos, mendigaban mendrugos para supervivir en la pobreza. No tenían juguetes pero querían jugar; la guerra era propia de sus padres y por ganarla se mataban y los dejaban huérfanos. Ellos eran tan inocentes de lo que pasaba como lo fuimos mi hermana y yo.

Como un legado amenazante los campos permanecían sin ser arados, no eran preparados para la cosecha de alimentos futuros y aún albergaban granadas, activas o no, despachadas mutuamente entre Republicanos y Falangistas.

Al llegar a Sevilla el trío de amigos se propuso visitar sus enormes atractivos turísticos de otrora. La Giralda y la Catedral esperaban la Semana Santa junto a los pobres fieles, muertos de hambre, y curas bien alimentados dispuestos a confesarlos de sus “pecados”. Ellos transitaban por allí pero la impresión que causaba la ciudad no era mucho mejor que la de Cádiz en tanto que el fervor religioso, además y para peor, no condecía con una situación que debía incitar a la acción para resolver los problemas concretos más que a un desbordamiento de la fe.

Al terminar su estancia en Sevilla el trío de amigos se separó hacia sus distintos destinos. Pidieron en el hotel que el hotelero cumpliera con la obligación, instituida por el gobierno de Franco, de brindarles una canasta de papel con las “provisiones” para un día (un trozo de pan, que en realidad era “una masa de plomo de color amarillo-marrón, muy denso y pesado” (según lo describe Coto), una especie de milanesa muy delgada, casi transparente, y una naranja). Cada uno con su canasta de supervivencia, se abrazaron como despedida y cada uno se fue a cumplir con lo suyo.

Nuestro héroe continuó por España librado a su suerte. Luego de 16 horas de un penoso viaje en tren llegó a Madrid, se hospedó en el Hotel “Capitol”. Obtuvo sólo algunos vestigios de refinamiento y padeció el tener que soportar el mismo estómago vacío que en sus paradas anteriores.

Fue recibido en el Hotel Ritz por el Embajador Argentino en España, Dr. Adrián C. Escobar, junto con todo su cuerpo diplomático y dos oficiales de nuestro Ejército llegados desde Francia. El servicio del menú fue tan liviano que el embajador debió pedir al maître que preparara especialmente otros platos dado que se trataba de satisfacer a “argentinos de buen apetito no acostumbrados a estas hambrunas”.

Luego participó de algunas visitas turísticas y de las celebraciones de la Semana Santa en Madrid. No volvió a Sevilla porque allí los festejos se desarrollaban según fiestas bestiales, juergas corridas sin descanso, donde congregaciones de gentes cantaban y bebían por las calles de manera poco espiritual y religiosa. Todos se emborrachaban (incluso los curas). Es así que no realizó el viaje para ver más de lo mismo que ya había podido apreciar previamente. Todo esto me recuerda lo ya relatado de mi visita a esa ciudad en el año 1975 y lo que entonces aconteció.

Relata que dichas celebraciones en Madrid fueron mucho más serias, “todo el ambiente se pone gris de velos y tules, sin diversiones, sin música y sin tráfico” expresó en sus cartas a amigos de Buenos Aires.

Pero tenía que seguir viaje hacia Alemania y los trámites, tanto en la Embajada Argentina, como en la de Alemania, no llegaban a una contestación concreta y terminante. El alto mando del Ejército Alemán tenía el control de la situación y los representantes diplomáticos argentinos tenían que luchar contra una actitud desconsiderada hacia todos los problemas ajenos a las acciones de la guerra en la que ellos estaban involucrados.

Apurado en evitar una enfermedad epidémica llamada tifus exantemático (o “pío verde”) que era transmitida por los piojos y causaba estragos, no sólo entre la gente sucia sino en los mismos hoteles en que los pasajeros disponían de baños higienizados. Convino entonces que se trasladaría a Ginebra (Suiza) y que a ése lugar la embajada le enviaría el salvoconducto.

Sus afecciones hepáticas, producidas por la mala alimentación y su voraz apetito, lo condujeron a abrir un cajón donde llevaba golosinas, “corned-beef”, lenguitas de cordero y dos cajas de galletitas “Express” “para Domínguez y los hijos de la familia Vineys”.

Sólo se salvó un poco de ésas viandas para festejar, luego de tan tortuoso viaje, su arribo a Ámsterdam. Por lo que a mi concierne, lo perdono de todo corazón luego de los 69 años transcurridos desde tal exceso gástrico que perjudicó a mi padre y a los hijos de Vineys.

Salió de Madrid el 17 de abril de 1941 rumbo a Barcelona y pasó por Port-Bou (como lo hizo mi padre cuando volvió de despedirnos en Lisboa) y tuvo los inconvenientes aduaneros y ferroviarios de costumbre. Todo lo pudo arreglar con diplomacia y esfuerzo. Intentó viajar de noche, para evitarse el

tener que ver las miserias de la Francia Libre (que estaba peor que España), pero se vio obligado a viajar de día. El viaje fue “desagradable y perro”, como lo expresó claramente. Debí cambiar tres veces de tren durante la noche, hacer parte del trayecto de pié y en parte sentado sobre sus muchas valijas. Todo esto vivido en pasillos atestados de viajeros. Llevaba además en el furgón baúles y debía combinar con un acompañante suizo las acciones en el vagón y el furgón para que nada se pierda en el desorden o en manos de algún delincuente. No habían pagado el seguro porque, como consecuencia de la situación imperante, ello era sumamente caro.

En Ginebra se ubicó en el Hotel “D’Anglatere” frente al lago. Allí le cambió la vida y, luego de mucho tiempo, pudo disfrutar de cierta felicidad.

No sabía que en ese hermoso lugar también había oscurecimientos por la noche. Cuando se enteró, volvió al hotel y, dado que quería disfrutar de la vida nocturna, pidió una linterna con la luz azul y un croquis para ubicarse en la ciudad. Como era de esperar, se perdió. No podía leer los carteles con la linterna azul y no había nadie a quien preguntar en un idioma que poco conocía. Se refugió en un pequeño café, se hizo entender en francés, se le hizo un nuevo croquis para el regreso y, con gran solidaridad, se lo acompañó hasta un tranvía. Todo esto luego de pagar una jugosa cuenta por su excelente estadía en un lugar lindo, excelente y elegante de Ginebra. Volvió a su hotel y se durmió plácidamente.

Lo demoraron dificultades con la recepción del salvoconducto para ingresar a una Alemania que, como sabemos, estaba en guerra. Una vez que lo obtuvo se dirigió hacia la frontera en Basilea (ciudad suiza a orillas del Rin), sitio que le indicara un secretario alemán para acceder a su país. Allí, en Basilea, se desarrollaba entonces la Exposición Industrial Suiza que visitó con motivo de una demora de dos días para conseguir boleto para su viaje a Berlín. Había mucha gente ocupando los hoteles y lugares de esparcimiento y ello le daba ánimos dentro de tanta desazón.

Partió hacia Berlín el 26 de abril de 1941 en un tren nocturno y pudo realizar, en forma mucho más clara, gentil y efectiva que en España y Francia, sus trámites de aduana.

Prestó especial atención a todos los indicios de la guerra en su nuevo escenario. Por entonces no los había muchos en Alemania dado que eran ellos los que habían iniciado las acciones bélicas. Entre esas pistas que buscaba encontró un cartel en el camarote del tren que amenazaba con severos castigos a quienes no respetaran el oscurecimiento. Por otra parte su falta de previsión lo privó de los cupones de racionamiento para cenar en el restaurante del tren y hubo un camarero atento que salvó su apetito con un chorizo alemán y pan. A veces pensaba si no debería prepararse y estar atento a tirarse del tren en caso de un bombardeo.

Al amanecer en el tren observó la campaña alemana en un día frío y lluvioso. Disfrutó de un buen desayuno, servido por el camarero antes citado y sin intercambio de cupones. Esto le sirvió para componerse de los pequeños contratiempos antes vividos.

Llegó a la estación ferroviaria de Berlín a las 09:30 horas del 27 de abril y allí tuvo palmarias comprobaciones de la existencia de la guerra. Esa ciudad había sido evidentemente afectada por sucesivas incursiones de los bombarderos ingleses. Buscó hotel entre los pocos libres de estar totalmente ocupados por oficiales alemanes e italianos. Finalmente se ubicó en el Hotel “Adlón” y llamó por teléfono al capitán Ceballos para ir a saludarlo. No aceptó que fuera a buscarlo, quería desempeñarse solo con su elemental conocimiento del idioma alemán y demostrarle que podía hacerlo. Mientras su cabeza, según su expresión, “parecía una plaza de toros en días de gala” se tomó un ómnibus, recorrió calles de una ciudad que siempre había querido visitar y vio cosas tan interesantes como la siguiente:

En cada plaza había un oficial del Ejército Alemán con una bomba incendiaria en sus manos. Como luego se enteró, la finalidad de ello era explicar a la población civil como extinguir sus efectos y evitar males mayores. Esas bombas eran las que los ingleses usaban entonces en los bombardeos nocturnos y que penetraban en los edificios sin ser muchas veces detectadas a tiempo por sus ocupantes. Por el lado alemán se buscaba poder neutralizarlas en su acción devastadora mediante una adecuada instrucción de los ciudadanos de Berlín.

Luego del grato encuentro con el capitán Ceballos, fue invitado por él a recorrer la ciudad en su auto y con su familia. Le mostraron todo lo que los ingleses habían destruido. En realidad y por entonces, no era tanto, y ello contrastaba con lo informado por la prensa sobre “bombardeos terribles”. El manejo de la información y su correspondiente acción psicológica sobre la población comenzaba a ser un instrumento más de la guerra y no ha dejado de serlo nunca. Hoy se habla de Guerras de Cuarta Generación cuando en vez de desarrollarla en escenarios geográficos se lo hace en el escenario de las mentes de las personas. Guerras ganadas en el terreno se pierden en la conciencia colectiva y ya no hay nada que hacer hasta que alguien escriba la historia real. El problema es que ya será tarde, las historias reales sólo después de que lo reciente se transforma en histórico. El primer maestro en este sentido fue Joseph Goebbels, Ministro de Propaganda de Hitler, que expresaba y difundía dichos como los siguientes: “Una mentira repetida mil veces se convierte en una realidad” y “Miente, miente, miente que algo quedará, mientras más grande sea una mentira más gente la creerá”. Lo hacía durante el transcurso de la guerra que estábamos viviendo y, lamentablemente, hemos comprobado a lo largo de nuestra vida que muchos políticos siguen empleando estas ideas para enmascarar sus fracasos en tiempos de paz. En la Argentina sabremos mucho de esto si nos ocupamos de comparar las historias oficiales de varios períodos con las historias escritas por historiadores capaces, veraces y libres mucho tiempo después de las mentiras.

El ingeniero Coto vivió su primera alarma real (Krieg-alarm) en su segunda noche berlinesa. Luego pudo verificar el efecto de las bombas y parece que fue relativamente poco dado que fueron también pocos los aviones ingleses que perforaron las líneas de la defensa antiaérea alemana.

La vida en el Berlín de entonces era sumamente cara. Las prácticas de

racionamiento eran amplias y aplicadas con eficiencia. De todas maneras, y como él lo había comprobado, lo que se comía era mejor en calidad y cantidad que lo que se consumía en España luego de una Guerra Civil, una guerra que había ocasionado más de 1.000.000 de muertos y desquiciado su sistema económico-social.

El ingeniero Coto viajó hacia su destino final en Ámsterdam el día 4 de mayo de 1941; lo hizo saliendo de Berlín a las 13 horas para llegar en forma directa a las 23:40 horas. Cuando llegó se encontró con que era la medianoche, todo estaba a oscuras y no sabía la dirección de mi padre. Las comunicaciones entre ambos desde Berlín se habían visto afectadas por las restricciones y censura alemanas en tiempo de guerra y no había podido recibir los datos enviados por mi padre. Un changador, “que hablaba un alemán inentendible” lo llevó hasta un hotelucho de mala muerte (dado que allí también los alemanes ocupaban todos los mejores hoteles) y fue pasible, a partir de la una de la madrugada, del zumbido provocado por desfile de aviones ingleses que pasaban por encima de la ciudad para ir a bombardear Alemania. Churchill registró que, por entonces, Inglaterra disponía de 38 escuadrillas de bombardeo preparadas para operaciones con 569 aviones. Permanentemente reclamaba por más aviones y pilotos adiestrados para inferir el máximo daño a su enemigo antes que este se lo pudiera inferir a Inglaterra.

### **El encuentro de ambos hombres**

Cuenta el ingeniero Coto que a la mañana siguiente preguntó donde quedaba la fábrica Werkspoor N. V. y llegó allá a las 08:30 hs. Le dijeron que mi padre caería de un momento a otro y que estaban seguros que allí se encontrarían. Así fue y nos dice que: “El alegrón y la sorpresa que Domínguez se llevó no lo puedo contar, pues debo también dejar constancia de que me emocioné mucho al abrazarnos, después de tanta andanza y de tanta espera para llegar hasta aquí”. Eran amigos y compañeros de la promoción N° 12 (del escalafón “Ejecutivo Propulsión” como luego se lo llamó, y que por entonces se los conocía en la jerga naval como “maquinistas”) y de la N° 51 del Cuerpo de Comando, ambas recibidas el 1° de enero de 1926 para ser incluidas dentro del cuerpo profesional de los oficiales de marina.

Luego agrega Coto: “Él creía que yo andaba todavía esperando la visa alemana en Ginebra. Esto de acuerdo con un telegrama mío enviado desde Madrid”.

Pero lo que más me impactó de su relato es la siguiente referencia que hizo sobre el estado en que encontró a mi padre: “lo encontré bastante avejentado (entonces tenía apenas 39 años de edad) y neurasténico, delgado y enojado por cualquier motivo sin importancia. Es que llevaba demasiado tiempo alejado del país y las circunstancias no son como para vivir ni discreta ni cómodamente. Además le ha tocado en suerte presenciar muchos bombardeos y muchas peripecias que al mejor le alteran el sistema nervioso”.

Debo aclarar que, según mis propias vivencias de la relación que tuve con mi padre, éstas observaciones de Coto serían válidas por el resto de su vida. Estas circunstancias, pienso, cambiaron su carácter para siempre.

En una carta posterior dirigida a un amigo, Coto abunda sobre este tema y dice que mi padre llevaba una vida rutinaria para que no le provocara alteraciones espirituales. Esto lo atribuía a su estado anímico, a su cansancio y nostalgia y yo agregaría que lo no quería era sumar más complicaciones a las que ya tenía.

En otra carta, dirigida a su jefe en Buenos Aires (probablemente el entonces capitán Pertusio, le dice: "(...) por los datos que he recogido luego de su partida ha pasado crisis frecuentes de mal humor y de nervios". Me lo imagino como "anestesiado" por las circunstancias o reaccionando de mala manera ante cualquier inconveniente. Eso hizo que fueran pocos los eslabones sociales que pudo brindarle a su relevo para que se inserte en una comunidad que, si bien es muy diferente a la nuestra (me refiero a la holandesa y no a la alemana de ocupación), podía ofrecer a un hombre soltero y sociable, como lo era Coto, una calidad de vida un poco mejor para su estadía allí.

Actualmente estoy seguro que las circunstancias vividas afectaron a mi padre y, en consecuencia, a toda su familia por todo el resto de su vida. Lo he descubierto gracias a la investigación que me llevó a escribir esta historia novelada. Su sistema nervioso retuvo una marca que le dejó una guerra que le era ajena y esto fue mucho más fuerte e indeleble que su afectación física y emocional en relación con la alimentación y las dificultades que tuvo en la ejecución de la misión que tuvo asignada.

De todas maneras Coto reconoce que: "cuando se aproximaba la hora de partir ya era otro, **el mismo Domínguez de siempre**". Evidentemente, lo que más lo dañaba, era la separación prologada de su familia y de su país mientras vivía la tensión de la guerra y de un trabajo que sabía que debía hacer muy bien para que dos buques para los cadetes navales fueran terminados en un astillero de la Argentina (Río Santiago). Nunca podría pensar entonces que su hijo los tripularía diez años después como cadete naval y siendo propulsado por las máquinas que él y Coto supieron rescatar del infierno nazi.

No soy quien para evaluar los daños psicológicos permanentes que puede llegar a producir en una persona como mi padre tanto sufrimiento; pero mi convivencia con él, desde que volvió a la Argentina y hasta que más de veinte años después murió, estuvo signada por el mantenimiento de tales características en su espíritu. Creo que nunca volvió a ser "el Domínguez de siempre". Había momentos en los que parecía recuperar la alegría, pero ello duraba poco, volvía a caer en fuertes depresiones.

Todas estas circunstancias hicieron que mi relación con él fuera especialmente difícil, salvo en éstos momentos de felicidad en que parecía volver a ser el que había sido. Pero ello había ocurrido cuando yo todavía no había nacido o era muy pequeño, y que no llegué a conocer. No obstante debo reconocer que, al escribir estas páginas, rescato enormemente su figura moral, profesional y familiar. Su

enorme sensibilidad y su carácter sirvieron de base para que las circunstancias vividas durante largo tiempo lo marcaran para siempre y creo que le quedó un cierto resentimiento hacia sus propios hijos (especialmente el varón) porque fuimos nosotros los que motivamos la separación forzosa por la disposición materna de salvarnos de la guerra. Ahora lo justifico y lo quiero en el recuerdo.

Volviendo a nuestra historia diré que mi padre había reservado para Coto una pieza en la Pensión Klein. Pensaba que esto era conveniente para él dado que la dueña hacía excepciones con los bonos para alimentos en relación con los argentinos que allí se hospedaban. Esto era importante por la cuestión de los regímenes de cupones que imperaban en un ámbito de total escasez. No obstante el recién llegado visitó, según su expresión: “el lindo barrio y nuevo, el barrio aristocrático de Ámsterdam donde vivía Domínguez con su familia”, y allí pudo ver preciosos departamentos. Pero ocurría que, cualquier comodidad o pretensión alimentaria extra, fuera del estricto orden de los bonos, representaba un gasto enorme.

Fue así como Coto finalmente se hospedó en la Pensión Klein. Desde un primer momento nuestro hombre sintió allí lo que calificó como: la “emoción de la guerra”. Eso lo había sentido mi padre, también allí y previamente. Pero, ahora, cuando llegó su relevo, mi padre ya estaba acostumbrado, como Coto mismo lo consignó, a dormir tranquilamente mientras pasaban casi todas las noches los aviones ingleses rumbo a Alemania, los truenos de la artillería antiaérea local conmovían el ambiente acústico y sembraban casas y calles con esquirlas que podían matar o dañar a cualquiera. Los cascos de las granadas tenían ocho a nueve centímetros de largo y un centímetro y medio de espesor.

En una carta posterior a su asunción de responsabilidades en el lugar, Coto le escribió a un amigo de Buenos Aires diciéndole que: “(...) estos ingleses son formidables. Siguen pasando a pesar de la artillería antiaérea y se despacharon en agosto del año pasado (1940) con una exhibición de fuegos de artificio, con los colores de la Reina, escribiendo en el cielo con grandes letras los símbolos de la Willermina” (se refería a la Reina Guillermina de Holanda). Esto ocurría así mientras la artillería alemana no terminaba de dispararles. Los bombardeos de los ingleses, dice, no eran al “tun-tun” sino que buscaban exactamente sus objetivos. Esto fue cuando ya estaba perdida la Batalla de Francia y ellos quedaban prácticamente solos frente a los alemanes, sus aliados y los países ocupados por ellos. Lamentablemente sin ayuda más firme de los EE.UU. ’s de Norteamérica, que no se decidían por actuar con todo su poder.

En una carta a un amigo Coto le dijo que las noticias de la guerra que les llegaban era por “amigos” de los holandeses que las dejaban como al pasar. Los alemanes no brindaban información a los holandeses sobre el desarrollo de la guerra. Circulaban gran cantidad de rumores. Entre ellos el de la situación, descrita por Churchill, en relación con el evento de Rudolf Hess “aterrizado” en Gran Bretaña. En efecto, ello ocurrió así desde el mismo momento en que Rudolf Hess saltó en paracaídas el 10 de mayo de 1941 para caer envuelto en la oscuridad del cielo nocturno y aterrizar en la ladera de una remota colina escocesa. La versión oficial inglesa de la llegada del “vice-führer” desde Alemania

fue que estaba loco. Curiosamente, en menos de veinticuatro horas Adolf Hitler diría exactamente lo mismo. Los dos bandos enfrentados tenían motivos opuestos para menoscabar la importancia de Hess. La inteligencia británica podía estar escondiendo un secreto completamente distinto y mucho más peligroso. La llegada de Hess fue simplemente una ramificación imprevista de una operación que pretendía conseguir un objetivo mucho más importante. Hasta el mismísimo momento en que los escoceses se encontraron con el “vice-führer” de Alemania sentado frente a ellos, vestido con un flamante uniforme negro de aviador, la Inteligencia británica había estado esperando a otra persona.

Dada la estrictez de la censura impuesta por los alemanes la palabra “Londres” no podía ni ser mencionada en los escritos porque interrumpía el curso de cualquier correspondencia. Esto privaba a los miembros de la Subcomisión Argentina en Holanda de la necesaria conexión con la Agregaduría Naval en Europa que había desempeñado tan eficazmente el capitán José Zuloaga anteriormente. Ahora su conexión era con Berlín, y toda la información quedaba entonces dentro del dominio alemán, que también abarcaba a Holanda.

La población holandesa se abstenía de hacer comentarios callejeros sobre lo que les ocurría. Había innumerables espías desparramados por doquier. Ellos eran simplemente miembros del Partido Nacional Holandés, ex-quinta columna de los comunistas, viles y rastreros en buscar los medios necesarios para alcanzar posiciones elevadas dentro de la meritocracia de los invasores. Los alemanes los toleraban porque los necesitaban pero, en realidad, los despreciaban.

Se extrañaba Coto de la falta de noticias de nuestro país, en general, y, en el caso de los dos amigos, de la falta de noticias de lo que pasaba en la Marina de Guerra, en particular (sobre todo las noticias de “chimentos” de la profesión: sobre bajas, retiros, ascensos, pases, accidentes profesionales y asignaciones de los más altos cargos y, por supuesto, los relativos a la llamada ahora: Gran Familia Naval). Para esto lo que parecía más eficiente era el correo aéreo.

La restricción para viajar, incluso dentro de toda el área de ocupación alemana, era muy estricta. Por entonces no se podía pasar de Holanda a Bélgica y a Alemania; sólo se lo podía hacer si se obtenía una autorización previa, expresa y justificada que expusiera ampliamente los motivos del viaje. Respecto a Inglaterra, ni se podía hablar de ningún viaje o relación de ningún tipo.

Observaba Coto que todos esperaban desde, el bando Aliado, que el “Tío Sam” actuara de una buena vez y con firmeza. Esto sería entonces orientado para ayudar a la Inglaterra de Churchill a defenderse y recuperar lo perdido en la Batalla de Francia.

Volviendo a lo nuestro, debo decir que mi padre le dio instrucciones a su amigo respecto a los refugios, y le contaba que, durante los bombardeos a Róterdam, cuando los alemanes habían bombardeado la ciudad destruyéndola completamente, todos los que andaban por las calles se habían ido a refugiarse a los sótanos de sus casas y negocios (que no estaban preparados especialmente como los de la Londres de Churchill) y quedaron allí sepultados unos 30.000 holandeses.

Si bien no había por entonces peligro de que algo similar sucediera en Ámsterdam (ciudad con mucho menos industria e instalaciones portuarias que Róterdam) uno tenía la responsabilidad de quedarse allí y someterse a una desgraciada eventualidad con la satisfacción de haber cumplido con el deber. Como lo señala Coto: “Aquí en Europa la Muerte, tiene un valor relativo”. Lo que pasaba, observo, es que ambos hombres eran argentinos y las bombas no discriminan las nacionalidades, las edades y las funciones de los no combatientes.

En la guerra los famosos derechos humanos son abandonados tanto por los soldados como por los civiles que se ven involucrados. Es un “¡sálvese quien pueda!” en el que la Cruz Roja Internacional y los jueces trabajosamente pueden verificar si se cumple con el Derecho Internacional Humanitario. Nunca se podrá investigar con precisión sobre lo que pasó entre quienes juraron defender a su Patria hasta perder la Vida (los militares) o los pacíficos (o no) ciudadanos civiles o militares de países neutrales que la perdieron en el azaroso devenir de los proyectiles o las bombas atómicas. Por desgracia la violencia de la guerra seguirá existiendo y le va resultar muy difícil a los juristas especializados en derechos humanos controlar lo incontrolable de su caótica expresión tradicional. Es difícil hacer justicia en el caos pretendiendo ver la vida como un todo ordenado por la naturaleza y la ley cuando no se respeta ni lo uno ni lo otro durante el fragor de la guerra.

Coto relata en sus escritos aspectos domésticos de su nueva vida como sólo verbalmente lo hizo mi padre en relación con este angustioso período. Su pensión resultó bastante buena aunque la comida no era ni suficiente ni muy variada que digamos. Al despertarse de noche reinaba un formidable apetito en su estómago. No obstante no había nada de malsano ni de tóxico en los alimentos.

De todas maneras el racionamiento había sido reducido hasta lo estrictamente necesario para subsistir. Dice Coto, con su inefable sentido del humor y usando las expresiones en inglés que solía incluir en las cartas dirigidas a sus amigos: “No whisky, no ment, no to much potatoes, nothing like bred, butter, no to many cigars and cigarretes, that’s what is necessary to keep you young and happy...”). Agrega que, al fin y al cabo, la alimentación en el buque “Cabo de Buena Esperanza”, de la cual antes se quejaba, era “mucho mejor que todo esto”.

La distribución individual de víveres según las normas del racionamiento eran las siguientes:

<i>Pan:</i>	2000 gramos por semana;
<i>Manteca:</i>	200 gramos por semana;
<i>Azúcar:</i>	1000 gramos por mes;
<i>Carne:</i>	375 gramos para 16 días;
<i>Arroz:</i>	250 gramos por mes;
<i>Leche:</i>	1 ¾ litros por semana
	(provistos por vacas holando-holandesas);
<i>Papas:</i>	1 ½ kilogramos por semana;

*Té:* 40 gramos por mes;  
*Café:* No había más;  
*Tallarines – macarrón:* 100 gramos por tres semanas;  
*Queso:* 100 gramos por semana;  
*Huevos:* 1 huevo por semana;  
*Cacao:* No había más.

Conservo en mi haber cupones por exiguas cantidades de margarina (Margarine), manteca (Butter) y de carne de cerdo (Schweinefleisch), no consumidas por mi padre en tales circunstancias pero ampliamente desbordadas en sus comidas posteriores a su regreso al país. Ellos fueron guardados en una de las muchas cajas de recuerdos familiares. Agrego su imagen y los sigo conservando como un bien precioso entre mis queridos testimonios de ese tiempo tan profundo como sentido por mi familia. Veamos la Foto N° 75 que muestro a continuación:



Foto N° 75. Cupones para alimentos que usaba mi padre en Holanda durante la ocupación alemana.

Los cigarrillos eran bastante escasos pero Coto, muy previsor, se había preocupado por hacerse de algunas cajas de diversas marcas en Suiza.

En cuanto a la ropa había una asignación de 100 puntos por año; pero un sobretodo valía 125 puntos (y en invierno, como vimos, hacía mucho frío), una camisa 25 puntos, un par de medias 5 y así siguiendo.....

Ambos amigos hicieron un viaje a La Haya en el que pudieron apreciar los hermosísimos campos de tulipanes que caracterizan los cultivos holandeses y que muestran las más diversas tonalidades de los distintos colores. Todo presentado con una precisión de relojería que también se advertía en los trabajos de taller de la fábrica.

Mi padre presentó su relevo al capitán de navío Becker, un alemán que cumplía las funciones de Inspector de las Armas en Holanda. Este los recibió muy gentilmente y manifestó el interés que tenía el almirante alemán en conocer al nuevo jefe de la Subcomisión. Ofreció su disposición para lo que Coto pudiera necesitar. Cabe acotar que, por entonces, las relaciones de Argentina con Alemania eran excelentes.

Volvieron a Ámsterdam y a la Pensión Klein y, mientras Coto se acostaba, escuchaba los consabidos zumbidos de los aviones ingleses y la descarga de los cañones antiaéreos, mi padre se abocaba a redactar el siguiente Acta de Entrega y Recepción de Cargo con el aval de su amigo y compañero:

ACTA

**Entrega y recepción del cargo de la Subcomisión Naval en Holanda**

Jefe de Cargo Saliente: Ingeniero Maq. Ppal.: Antonio Domínguez;

Jefe de Cargo Entrante: Ingeniero Maq. Ppal.: Julio Coto.

.....

*“A los quince días del mes de Mayo de mil novecientos cuarenta y uno, en Ámsterdam (Holanda) se procede a la entrega y recepción del Cargo de la Subcomisión Naval con las consideraciones y observaciones que a continuación se detallan:*

*“La entrega y recepción se efectúa de conformidad al parte mensual del mes de Abril de 1941 y gráfico demostrativo del estado de construcción en que se encuentran los motores principales, cuyo texto y gráfico se adjunta, como también las planillas correspondientes del material embalado de los Avisos Murature y King”.*

*“Contaduría.- Los gastos generales de esta Subcomisión son abonados por el Sr. Capitán de Fragata Eduardo A. Ceballos, de acuerdo con disposiciones de la Dirección General de Administrativa, previa remisión de comprobantes y recibos. De todos los gastos oficiales efectuados hasta el día de la fecha inclusive, rendirá cuenta oportunamente el Jefe de Cargo Saliente., haciendo en consecuencia, entrega de la Subcomisión Naval sin saldo alguno”.*

*“El Jefe de Cargo Saliente deja constancia de haber hecho entrega al Jefe de Cargo Entrante de la suma de Fl. H. 9331,29 (Florines holandeses Nueve Mil Trescientos Treinta y uno con 0,29) y un recibo del Amsterdamsche Bank – Ámsterdam por Fl. H. 14,25 (Florines holandeses Catorce con 0,25) provenientes de un depósito de la Comisión Naval Argentina en Londres en el mencionado Banco y destinados al pago de las O/C No. 2561/39 y No. 2370/39 a la casa Hase-Meyer, Henuelo (Holanda), los que deberán quedar en poder del Sr. Ing. Maq. Julio C. Coto hasta tanto la Embajada Argentina en Berlín determine el temperamento legal que corresponde debido a inconvenientes surgidos con el Instituto de Divisas y el mencionado Banco”.*

*“El Jefe de Cargo Entrante deja constancia que no tiene objeción alguna que formular”.*

*“En prueba de conformidad firman por cuadruplicado la presente Acta y documentación agregada”.-*

*Firmado*  
*Julio César Coto*  
*Jefe de Cargo Entrante*

*Firmado*  
*Antonio Domínguez*  
*Jefe de Cargo Saliente*

Firmaron, “festejamos con un whisky” (expresa Coto en su memorias) y se durmieron plácidamente escuchando el concierto bélico externo a la pensión en que habitaban como una canción de cuna a la que estaban habituados.

Esta manera reglamentaria y responsable de pasar los cargos era y es tradicional en la Marina de Guerra de entonces y en la Armada actual. En la mentalidad de los superiores jerárquicos no hay guerra que pueda justificar el no cumplir con sus requisitos. Yo lo he hecho después durante mi vida naval, siempre en épocas menos convulsionadas y así me lo han exigido. Ojala siempre hubiera sido así con los cargos públicos de otras instituciones del Estado Nacional y que las actas fueran pasibles de publicación, como aquí lo hago, para la consideración detallada de las respectivas gestiones por parte de quienes votaron, o no, a los responsables. El “Dios (o no) y la Patria me lo demanden” puede sonar como un juramento vacío de contenido y de posible revisión por la ciudadanía luego del mandato.

Dos días después de la firma del acta mi padre se despidió de los holandeses, directivos y obreros, junto a los que había trabajado duramente en tiempos difíciles durante un año y tres meses. En una nota fechada el mismo 15 de mayo informó que el señor Ingeniero Maquinista Principal Julio César Coto asumía el cargo de Jefe de la Subcomisión Argentina en Holanda en su reemplazo y por disposición del Ministerio de Marina Argentino y que, al despedirse de la Dirección y personal de la Firma Werkspoor N.V., “que han tenido durante mi inspección relación a lo encomendado por la Marina Argentina, me es grato dejar debida constancia del espíritu de colaboración, dedicación esmerada y camaradería con que secundaron y allanaron provechosamente mis tareas”. Dice finalmente: “El resultado obtenido ha sido satisfactorio y tengo la seguridad de que la conclusión de los mecanismos y su utilización a bordo de los buques, responderán en un todo a la minuciosidad con que se trabaja en la firma Werkspoor N.V. Y remata: “Sin otro particular me complazco en saludarlos con toda consideración”.

En la **Foto N° 76**, tomada dos días después, se lo ve en el ámbito de trabajo de la fábrica Werkspoor N.V. junto con todos sus directivos y en ocasión de terminar sus tareas en la misma el día 17 de mayo de 1941. Estuvo allí trabajando, como antes lo he consignado desde el 24 de febrero de 1939.

Tres días después del acto formal del pasaje de cargo Coto envió una carta a su apoderado en Buenos Aires diciéndole que más adelante hablará con Domínguez, “quien únicamente para vos no habrá de exagerar nada, pues para la marina somos víctimas, héroes, y si ella no es ingrata nos computará este tiempo de guerra doble”. Le informa que les pidió a personas de la fábrica Philips cartas que necesitaran enviar a la Argentina para que mi padre pudiera oficiar de correo libre de censura en su regreso al país. Fue así que entabló una provechosa relación con el ingeniero Philips, hijo del Director General de la Empresa Philips en Holanda quien, además de obsequiarle una linterna de bolsillo para “navegar” por las inseguras noches de la ciudad, le regaló una radio y se la hizo instalar en su pensión.

Tengo en mi poder el texto de una “Credencial de Correo de Gabinete”, producida por el Embajador Argentino en España de entonces (J. Escobar, según infiero de su firma) en la que dice así:

WERKSPOR N.V. - AMSTERDAM



24 de FEBR. 1939

17 de MAYO 1941.

Foto N°76. Mi padre junto al Ing. Julio Coto (traje claro), los directivos de la firma Werkspoor N. V. y al suboficial Vineys (arriba de la escalera) al dejar sus funciones en la empresa común de dotar de propulsión y otros servicios de máquinas a los luego llamados Patrulleros ARA "King" y "Murature".

*"EL EMBAJADOR QUE SUSCRIBE hace constar: Que ha investido al Señor Don Antonio Dominguez, Ingeniero Maquinista Principal, Comisionado por el Ministerio de la Marina de la Nación, del carácter especial de Correo de Gabinete y portador de dos valijas diplomáticas con destino al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto";*

*"POR LO TANTO, la Embajada de la República Argentina en España, recomienda a las Autoridades Diplomáticas y Consulares Argentinas, y solicita a las extranjeras quieran acordarle todas aquellas facilidades y prerrogativas que necesitare o requiriese".*

*"Dado en Madrid, a los veintitrés días del junio de 1941".*

El día 17 de julio de 1941, menos de un mes después, mi padre, ya de vuelta en Buenos Aires, entregó al Coronel José F. Suarez las valijas y un paquete anexo cuyo detalle esta especificado y consistía en documentación obtenida por el Teniente Coronel Don Antonio Comendez, Agregado Militar

y Aeronáutico a la Embajada con el cual cenó el ingeniero Coto en el Hotel Ritz en Madrid en su viaje de llegada y que había recibido información del Coronel Sarmiento y del Teniente Coronel P. Aquino que venían de Francia. Evidentemente que el contenido de este correo era importante para las relaciones internacionales argentinas en ese momento. Estas funciones, que son subsidiarias para los oficiales de marina, revisten particular importancia para la Cancillería y siempre ha existido la mejor predisposición, por ambas partes, para llevarlas felizmente a término.

En ésas valijas también llevó mi padre mucha correspondencia de su amigo, el Ingeniero Maquinista Coto, dirigida a sus parientes y amigos en la Argentina. Es la que yo, casi setenta años después, pude fotocopiar por habérmela facilitado la señora viuda de Coto, **Josefine Anne Marie Nizet**, sin cuya ayuda yo me hubiera encontrado con dificultades para rearmar toda esta historia.

En otra carta dirigida dirigida por el ingeniero Coto a un amigo cuenta que el Director de la Firma Werspool N.V. brindó un banquete de despedida de mi padre y de recepción de Coto a la fábrica. Fue muy amable y le regaló a mi padre una enorme caja de madera con compases marca Richter con implementos de lo más variados, precisos y sofisticados para el dibujo lineal de entonces. Actualmente la tengo en mi poder, he perdido algunas de sus piezas mientras la utilicé en la Escuela Naval Militar y en la Facultad de Ingeniería de la UBA. He tratado de reponerlas en Holanda al hacer mi comisión por el Portaviones ARA “25 DE MAYO” en 1969, pero sólo logré completarla parcialmente dado que algunas piezas especiales ya no se las construía más. Actualmente me resulta tan inútil como las reglas de cálculo utilizadas cuando estudié ingeniería. Tiene un valor histórico familiar, está en mi escritorio y cuando la veo me recuerda toda esta historia, las objeciones de mi profesor de Filosofía de la Ciencia Gregorio Klimovsky a la geometría euclidiana y su visión de la Teoría de la Relatividad de Einstein y de las geometrías no euclidianas. Sería muy largo explicar toda esta transformación espiritual que se viene operando en mi en relación con las ciencias, sus paradigmas y sus precisiones. He pasado de una pretensión determinista a aceptar el indeterminismo de ambos extremos del mundo físico. Algo sobre eso desarrollé en una monografía para la cátedra de Filosofía Contemporánea cuando cursé esa materia en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires. Ni que hablar del hombre, que se halla en el medio de tales extremos, es absolutamente indeterminable y es mejor que así sea. Gracias a ello puede ser libre y crear nuevas imágenes del mundo e intentar llevarlas a la práctica en los tiempos que le toca vivir.

Volviendo al llano de lo diario y mundano debo decir que luego de la transferencia de responsabilidades ambos amigos se sintieron libres, mi padre de volver con su familia y a la Marina que tanto amó y Coto para encarar sus nuevas tareas como Jefe de una Subcomisión (“Unterkommission”). Aunque Coto aclara: “libre, aunque no sea libre el aire que se respira” y expresa además: “No quiero que me pase como a Domínguez, que estaba loco y ni siquiera sabía que había ascendido”. Y más adelante: “El se vuelve loco aquí y yo me volvía loco

con la idea de ir a los buques...”. De todas maneras le transfirió una gran dosis de su entusiasmo a mi padre y le dio la tranquilidad que lo que hasta entonces él había desarrollado quedaba en muy buenas manos para su elaboración final.

Los progresos del relevo fueron fruto de su entusiasmo, optimismo y afán de superación. Rápidamente se familiarizó con el taller de la fábrica, comenzó a tomar clases de alemán (brindadas por una hermosa rubia holandesa de nombre Ingrid Van Orley) y a tomar contacto con la sociedad holandesa que se reunía en dos clubes donde se reunían “grupos selectos” de personas que se ayudaban entre ellas (por ejemplo: con los famosos cupones). Esto último lo logró pese a que mi padre le había dicho: “Aquí no hay vida nocturna, todo es aburrido”.

Continuó con su tarea en la fábrica Werkspoor N.V. pensando que el destino que le había tocado era un privilegio “pese a las circunstancias que disminuyen el encanto de Europa”. Pensaba que los motores principales de los buques podrían estar terminados y probados entre agosto y octubre de 1941. Confiaba en los obreros de la fábrica: “esta gente trabaja con una exactitud formidable subordinando el factor tiempo a la precisión”. No tenía motivos de crítica, lo mismo que mi padre.

No obstante señalaba que, por el racionamiento de combustible, sólo se habían conseguido 15.000 litros de combustible para el asentamiento y pruebas de las máquinas. El límite fue impuesto por los alemanes.

Un latino joven y soltero y una hermosa profesora rubia holandesa en tiempos de guerra configuraban una mezcla explosiva más fuerte que la famosa “Bomba atómica tipo A” que surgiría poco después. Luego de algunas clases comenzó un entendimiento creciente que sobrepasaba el de la lengua alemana e incursionaba en lo visual, lo auditivo y lo táctil. Nuestro hombre tenía especial interés en mirar y tocar los detalles de la silueta de su profesora Ingrid Van Orley mientras escuchaba su clase. Le fijaba la mirada para hurgar en el espejo del alma holandesa, mientras trataba de aprender las palabras de amor en alemán y operaba furtivos deslices de sus manos en una piel blanca, tersa y joven. Las clases se prolongaron fuera de horario y no pasó mucho tiempo para que surgiera un amor sin barreras.

Por supuesto que los programas de los amantes eran poco divertidos en un país ocupado por los alemanes. Estaban sujetos a los toques de queda, pero como dije, su amor era “sin barreras” o sea “sin límites” y un latino no puede permitir que un teutón le ponga límites a un amor como el que ellos encendieron en sus corazones. Los fuegos artificiales de la artillería nocturna empalidecían ante los fuegos naturales de una pasión desenfrenada. Ellos dejaron de escuchar las explosiones porque sus propias explosiones eran más fuertes. Los amores en tiempos de guerra son así, nadie tiene nada que perder ante la posible pérdida de la vida, todo vale ante la inminencia del desastre. El juego de la procreación se aviva ante la amenaza de la muerte....; se trata de una manera práctica de salvar la especie hombre de la misma especie. Ningún animal podría entenderlo pero es así nomás en las relaciones amorosas de los humanos.

## Los placeres del regreso

Mientras todo esto ocurría en Europa nosotros habíamos cruzado el Océano Atlántico de la manera antes descrita y llegado a Buenos Aires.

Al contar ya con 76 años de edad (más que  $\frac{3}{4}$  de siglo) me imagino próximo a la superficie del tiempo vivido, como si viniera de las profundidades del mar con creciente iluminación de un Sol para volverme a navegar por las superficies en las cuales he recorrido más de 160.000 millas en mis andares marineros. Mis ojos permanecen bien abiertos y mirando mis propios horizontes, de vez en cuando me doy vuelta para mirar mi estela, ella sigue burbujeante y se pierde en el espacio transcurrido del tiempo ya vivido.

La iluminación del recuerdo del viaje ya realizado esta casi en la superficie del tiempo vivido y tan fuerte e intenso es su mensaje como lo que aquí rememoro respecto a mi niñez.

Podría casi contar lo sucedido en detalle pero gran parte de ello lo guardo en la intimidad de mi memoria para sólo seguir contando “chispazos”, que son recuerdos inolvidables del tiempo ya vivido. Son estos nuevos destellos los que marcaron mi destino de una manera más o menos elegida. Hay personas y circunstancias que nos marcan imborrables temporidades (entiendo por tales las marcas que deja el tiempo en los seres que somos y en los seres, que humanos o no, concretamente nos rodearon). Son ellas las únicas que ahora quiero remarcar ante quienes me han conocido y eventuales lectores de estos escritos, que pueden ser volcados, o no, a la consideración pública, como finalmente he decidido hacerlo. Aquí va pues esta serie de chispazos vitales que constituyen hitos de una vida que para mi ha sido tan interesante como intensamente vivida.

Poco a poco fui dejando los juguetes, ellos fueron para el regocijo de mis hijas primero y de mis nietos después, y ya adulto pasé a ser yo el juguete de guerras y revoluciones vividas en la Argentina durante mi actividad como ciudadano, marino y militar.

## La llegada a la casa de los abuelos

Mientras en Europa ocurría todo lo antes relatado nosotros habíamos llegado a Buenos Aires e intentado realizar una vida mas o menos normal ante la ausencia de mi padre.

No recuerdo nuestra llegada en el “Cabo de Buena Esperanza” al puerto de Buenos Aires. Lo que sí guardo en mi memoria es que, luego de bajar por la planchada, nos subimos a un taxi muy grande con capota abierta y asientos plegables en la parte trasera que, al llegar a la barrera de la Estación “Colegiales” de la avenida Federico Lacroze, debió esperar largo tiempo para que pasara un largísimo tren de carga mientras calmábamos nuestra impaciencia bajo un hermoso sol, inspirando los aromas de una estación primaveral como nunca antes habíamos vivido en Europa.

La llegada a la casa de mis abuelos paternos en Maure 3160 (casa que aún existe aunque mal remodelada) fue impactante para todos. Mis abuelos, mis tres tías y los vecinos de un barrio increíble estaban allí esperándonos con todo afecto. Ese sector del Barrio de Chacarita es un lugar de Buenos Aires que ya no debe contener los sentimientos y la sociabilidad de entonces. Ser vecino tenía entonces un significado que lamentablemente se ha perdido en el tráfago contemporáneo de gente demasiado ocupada como para tener en cuenta al prójimo (“próximo”).

Lamentablemente mis abuelos maternos ya habían muerto cuando yo nací. Juana Caruncho, mi abuela materna, falleció el 11 de diciembre de 1926 y, mi abuelo, Emilio García Malde lo hizo el 16 de febrero de 1924. De los ocho tíos maternos conocí a Oscar, Alberto Elías (tío “Chochó”), Raúl y Nélide Delia (mi querida tía “Nelly”), siendo esta última con la que más contacto tuve durante casi toda la vida. Su marido, el Capitán de Navío Aviador Naval Héctor Laudelino Marquez, fue un tío muy querido por ambas partes de la familia; se ganó el corazón de todos sus sobrinos dado que, junto con ella, brindó protección a mis primas “Kechy” y “Merengue” y a mi primo “Pilolo” cuando falleció su madre. Ella era mi tía Angélica Celestina, hermana mayor de mi madre que no llegué a conocer. Cuando falleció mi padre mi tío Héctor fue un padre sustituto para mí y, como lo señalé en la dedicatoria de uno de mis libros, fue “un aviador que me enseñó a volar hacia las estrellas y hacia mi mismo”.

Mis abuelos y mis tías y tíos ya han muerto, lo mismo que mis padres. No he tenido primos por el lado de mi padre, dado que sus tres hermanas no tuvieron hijos, pero sí varios por parte de mi madre. Aparte de los nombrados, “Kechy”, “Merengue” y “Pilolo”, son primos por parte de mi tío Oscar: Emilio (ingeniero naval ya fallecido) y Oscar García Rabini, capitán de fragata retirado de la gloriosa Infantería de Marina y, en lo que respecta a mi tío Raúl, dos varones ya fallecidos y Silvia, prima dedicada a la filosofía, que vive en Rosario y a la cual conocimos, ya pasados sus cincuenta años, en ocasión de que nuestro primo común Oscar cumpliera sus primeros setenta años de vida en Mar del Plata.

Volviendo a nuestro viaje de regreso al país debo decir que en nuestro exiguo equipaje (casi todo había quedado en Ámsterdam por las circunstancias que se preveía que acompañarían al viaje de regreso) traíamos una canasta donde venía “Buby”, una perrita blanca de raza “pomerania”, pequeña y ladradora, que mi madre había comprado en Lisboa. Ella nos había entretenido durante el viaje de regreso y mi abuelo, luego de hacerle las correspondientes caricias, la llamó desde entonces “la portuguesa”.

En una carta que mi madre dirigió a mi padre, a través de los buenos oficios del capitán Ceballos en Berlin y con fecha 5 de octubre de 1940, le dice que le costaba creer que ya estábamos en Buenos Aires y que la ciudad estaba más linda que nunca con su infinidad de negocios nuevos y flamantes cines. Le costaba creer que en la otra parte del mundo en la que él estaba persistía la guerra. Una guerra que pronto debería terminar.

Respecto a nuestro contacto con el resto de la familia, que tanto nos esperó y se preocupó durante años ante nuestro destino incierto, le dijo que todos estaban bien y

agregó: “(...) está de más contarte como se divierten los nenes, el Melén (como me llamaban entonces en mi familia) no para de jugar y de pedir ravioles” (riquísimos, como los hacía mi abuela). Por otro lado se refiere a las picardías de mi hermana Betty, que con sus cuentos, recitados y bailes extasiaba a abuelos y tías en el querido patio de la casa.

Esa casa había sido construida por mi abuelo con sus callosas y hábiles manos de carpintero y ebanista. Era un inmigrante español amante de la familia y el trabajo, como lo fueron los antecesores de gran parte de los argentinos actuales.

Esos amores fueron los que permitieron fundar una familia a partir prácticamente de la nada, educar con el ejemplo y progresar con el tiempo de la mano del trabajo honrado, sin ayuda del Estado y con un clima de cordialidad establecido entre todos los familiares que habían venido a esta tierra de promisión hacia fines del Siglo XIX y comienzos del XX.

Son de esa época las fotos de mis abuelos paternos que tengo el honor y gusto de mostrar aquí (Ver Fotos Nros 77 y 78):



Foto N°77. Mi abuelo Manuel y mi abuela Manuela en el patio de su casa del barrio de Colegiales (Maure 3160).



Foto N° 78 Ellos al cumplir sus Bodas de Oro.

La casa en que ellos vivían con mis tres tías, hermanas de mi padre: Angélica, Zulema y Esther puede verse en su frente a la calle Maure en la Foto N° 79 y en el despliegue de su grande y largo patio, pleno de maceteros, pájaros y lugares para nuestros juegos y las animadas reuniones familiares mostrado en la Foto N° 80.



Foto N° 79. Foto del frente del frente de la querida casa de mis abuelos ubicada en la calles Maure 3160, del Barrio de Colegiales – Capital Federal.



Foto N° 80. Vista del largo patio lateral izquierdo al que daban directamente el comedor, dos dormitorios, el comedor de diario, la cocina y los baños bajo la galería. Al fondo y arriba se ve la parra de uvas “chinche” que consumíamos de grandes y jugosos racimos. Una típica “casa chorizo”, como ahora se la llama.

## El inicio escolar

Fuimos a vivir al edificio “Meili” (Federico Lacroze 2274 1º “A”) que aún existe. Mi madre no tardó en enviarnos a Betty y a mí a la escuela.

La escuela “Manuel Lainez” (Escuela N° 10 Consejo Escolar Xº) del Consejo Nacional de Educación, que aún remodelada persiste a media cuadra del edificio antes mencionado (Federico Lacroze 2322), atrajo la atención de mi madre poco tiempo después. Habló con el Director, el maestro Alfredo Fazio, y consiguió que se me inscribiera allí para cursar el 1er. Grado Inferior. Con casi seis años y medio debía iniciar mi educación en el país luego de todo lo vivido. Pasado el verano 1940-41, previa adquisición de un guardapolvo, un moño azul con pintas blancas y una cartera de útiles colgada a la bandolera fui conducido coercitivamente a la escuela (Ver Foto N° 81). Dejado en el aula a manos de la maestra correspondiente, advertí que mi madre se retiraba del colegio en forma casi subrepticia, rompí en llanto y la corrí hasta la calle. Me volvió a llevar, me calmaron ella y la maestra y, por fin, debí someterme. Así fue como comencé a recibir esa práctica de la enseñanza-aprendizaje que en esa época era ejercida con orgullo por maestras y maestros de la escuela pública y gratuita propulsada por el gran educador: Domingo Faustino Sarmiento. Ellos, los maestros, no eran trabajadores, eran educadores. Se regían por la Ley de Educación 1420 y el Reglamento General de Escuelas y le hacían firmar a los padres las “partes pertinentes que deben ser conocidas por el padre, tutor o encargado del alumno” según figura en mis boletines de entonces.

Luego de la escena antes relatada, motivada por lo que había sido mi madre para mí en los tiempos de nuestra aventura por Europa, quise a mi maestra y a mis estudios. De los compañeritos de entonces rescato la figura de Jorge Harada, un aplicado japonésito hijo del tintorero del barrio, que venía a jugar a casa y que luego de muchos años mi madre y yo volvimos a ver cuando nos invitó a un asado en su casa familiar en San Martín. Estaba entonces ligado a la construcción de los Tanques Argentinos Medianos (TAM) para el Ejército.

Mi hermana Betty fue enviada a primer grado inferior del Colegio de las Hermanas del Sagrado Corazón en la Avenida Luis María Campos (que todavía existe tal cual era) (Foto N° 82) dado que mi madre había tomado contacto con varias hermanas de la Congregación en el barco que nos trajo de regreso al país.

Mi naturaleza, débil por entonces, se veía afectada por un incipiente asma bronquial que, salvo mis etapas de vida sana y gran ejercitación física en la Escuela Naval Militar, me afectó por el resto de mi vida. Mis dientes delanteros superiores me salieron hacia afuera luego de un accidente de automóvil que habíamos sufrido con mi padre en Alemania y otro que tuve con mi automóvil a pedal en la vereda de Federico Lacroze. Mi madre me llevó al neumonólogo y este recomendó que se me comprara un “Remo Broadway” para desarrollar mi caja torácica y que se me arreglaran los dientes con un tratamiento de ortodoncia. Todo eso se hizo, pero la historia que debí vivir al respecto fue larga, traumática (tanto en lo físico como en lo psíquico) y compleja.



Foto N°81.  
Firme y a la escuela.

Foto N° 82.  
Betty y yo listos  
para ir al colegio,  
ella privado, yo público.  
En la secundaria se  
invirtieron los papeles.

Al edificio “Meili” venían frecuentemente a compartir nuestros juegos “Kechy”, “Merengue” y “Pilolo” y, de esa manera, mi madre y mi tía Nelly paliaban el efecto que la muerte de su hermana había producido en los espíritus de sus pequeños hijos. En verdad que para Betty y para mí el jugar “en castellano” con nuestros primos era todo un acontecimiento que disfrutábamos por igual. Las presencias de Emilio y Oscar eran menos frecuentes, pero siempre acudían en ocasión de nuestros cumpleaños y también los veíamos cuando íbamos de visita a su casa en el barrio de Constitución. Estas felices circunstancias se repitieron durante toda nuestra infancia y, en el caso de los tres nombrados en primer término, se intensificaron cuando nos trasladamos a Puerto Belgrano y ellos paraban en la casa de mi tío Héctor y en la casa N° 142 que ocupábamos nosotros en la Avda. “Almirante Brown” de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Rosa seguía acompañándonos pero cada vez era más evidente un gesto de preocupación que no era habitual en ella. También se hacía cada vez más evidente su embarazo. Mi madre la encaró y no tuvo más remedio que confesarle la verdad: “¡Estoy embarazada!” dijo, y le transmitió la inquietud que la aquejaba. Aliviada de una carga emocional que la había afectado durante todo el viaje de vuelta, le dijo que había tenido relaciones sexuales con Gunther y que no podía dejar de pensar en él, su destino en la guerra y el futuro de una relación amorosa que había sido iniciada en una situación tan particular como indefinida.

La noticia no sorprendió a mi madre. Ella sospechaba que ocurría algo por

el estilo desde las semanas de la navegación, cuando Rosa sufría mareos, aún cuando el mar estaba calmo.

A Rosa le quedaba otro secreto por develar. Le contó a mi madre lo ocurrido con el submarino alemán durante la noche y cómo un oficial del buque la había conducido de mala manera hasta su camarote. Le explicó que no le había dicho nada antes porque, por una parte, reconocía que ella había vulnerado las normas impuestas al comenzar el viaje y que, por otra parte, la hubiera puesto a mi madre en el deber de hablar con el capitán al respecto y la situación hubiera sido muy enojosa. Evidentemente el procedimiento del buque español era secreto y ordenado desde Madrid; el problema internacional que tal revelación hubiera originado no era conveniente para nadie. Mi madre comprendió perfectamente a Rosa, recordó su charla con el capitán cuando yo observé el periscopio desde la popa del buque y la inclinación del buque al llegar a Río de Janeiro. Todo muy sospechoso y ahora las dudas se aclaraban como por encanto.

Al regreso de mi padre la cuestión quedó totalmente develada. Él había querido ser submarinista en los comienzos del arma submarina en nuestro país y sus padres y hermanas lo disuadieron ante el peligro, que por entonces y por siempre, han representado los submarinos para la vida de sus tripulantes. La vida sacrificada de un maquinista en buques de superficie lo era más en los submarinos. Aun tengo en mi biblioteca libros que he heredado de él y que cuentan experiencias con submarinos durante la Primera Guerra Mundial. Esto justificó su interés permanente sobre lo que pasaba con los submarinos durante la Segunda Guerra Mundial y que estuviera informado al respecto.

El embarazo de Rosa era la culminación de un amor y en eso radicaba su legitimidad. En esa época que una soltera quedara embarazada merecía la repulsa social. Mi madre estaba muy lejos de despedir a nuestra querida Rosa y le dio todo el respaldo que se merecía para el resto de su embarazo y le dijo que no tenía problemas para tenerla junto con su hijo luego del parto. Rosa se mostró muy agradecida y le pidió que intercediera con su marido en Holanda para buscar la manera de enviarle cartas a Gunther informándole de su situación. Así se hizo y, pese a todas las dificultades de la guerra, mi padre recibió una carta en la que se le pedía que gestionara ante las autoridades alemanas de ocupación para informarse sobre el destino de Gunther y obtener la dirección a la que debía ser enviada la correspondencia.

Fue así que mi padre fue hasta La Haya para ver al capitán de navío Becker y le requirió el destino del cabo del Ejército Alemán Gunter Braun que hasta junio de 1940 se encontraba prestando servicios en un grupo de artillería antiáerea en Saint Jean de Luz (Francia) y la dirección a la que podría ser enviada la correspondencia. El oficial de la Marina de Guerra Alemana lo atendió muy amablemente, como correspondía a un par de la Marina de Guerra Argentina. Cabe aclarar que por entonces nuestro país mantenía muy buenas relaciones con la Alemania de Hitler y que en nuestras Fuerzas Armadas existía una fuerte corriente germanófila incentivada, en el caso de la Marina, por la gestión del Acorazado de Bolsillo "Graff Spee" y su comandante. Antes de un mes

mi padre tenía la confirmación de que el soldado alemán seguía destinado en Saint Jean de Luz y la dirección a la que podía ser remitida la correspondencia. Rápidamente envió una carta, dirigida a mi madre y a Rosa, por valija diplomática vía Berlín.

La alegría de Rosa fue inmensa. No sabía como agradecer a mis padres. Ayudada por su profesor de alemán en Buenos Aires pudo redactar una carta para Gunther en la que lo imponía de las novedades y le decía que no veía el momento en que en Europa o en la Argentina pudieran conformar una familia junto con el hijo que tenía en su vientre.

Meses después recibió una contestación de Gunter en la que le decía que la amaba como a nadie en el mundo, que no sabía cuando terminaría esa guerra en la que estaba involucrado y que, cuando la misma finalizara, buscaría la manera de que en una u otra parte se encontraran para casarse. Mientras el profesor de alemán le traducía la carta, Rosa irrumpía en un llanto en el que se mezclaban la angustia y la alegría.

La correspondencia continuó pero el lazo de comunicación se fue haciendo cada vez más lento con el avance de las acciones bélicas en Europa. Llegó el momento en que se interrumpió.....; Rosa pensó en lo peor.

### **El cajón de los juguetes**

Cuando debimos viajar a Europa nuestros padres dejaron sus muebles en una empresa guardadora de Buenos Aires. En la carta de mi padre del 1º de diciembre de 1940 las referencias al departamento alquilado por mi madre son muy buenas, no así respecto al estado de los muebles que, en buena medida y luego de tres años de depósito, estaban apolillados (dice: esto “me ha dado un gran fastidio pues vamos a pura pérdida”) y justifica lo ocurrido en el poco tiempo tenido anteriormente al viaje a Europa como para pensar en las contingencias futuras. Siempre en la Armada estas situaciones domésticas se han sucedido con incomparable uniformidad y consistencia y forman parte de la profesión del oficial de marina.

Junto con los muebles habían quedado en depósito cajones con algunas cosas que había comprado mi padre en sus viajes con la Fragata “Presidente Sarmiento” (1936 – 1937), como oficial de la Plana Mayor, y con el Acorazado “Moreno”, también como oficial maquinista y con rumbo a Inglaterra para la ceremonia de coronación del Rey Jorge VI. Al amoblarse nuestro departamento la experiencia de abrir los cajones fue algo mágico para Betty y para mí. En ellos había juguetes que había comprado nuestro padre para nosotros con visión de futuro. Desde gran distancia él habrá sentido nuestra alegría y agradecimiento. Lo que más me impactó fue un tren eléctrico que había adquirido en EE.UU., que me lo venían prometiendo mostrar y que apareció desde el fondo del cajón ante mis ojos asombrados. Una vía de tres carriles disponible en forma de ocho la armamos en el piso de una habitación del departamento. Yo miraba extasiado

la locomotora con sus vagones de lata cuidadosamente trabajados y primorosamente pintados, sus señales luminosas alimentadas por pilas, barreras, controles, etc. Ese conjunto maravilloso despertó en mi un deseo incontenible para armarlo y ponerlo en movimiento. Así lo hice y durante años lo compartí con mis pequeños amigos desordenando las habitaciones de la casa ante la paciencia y tolerancia de mi madre. Mi madre sabía que yo ponía tanta pasión en jugar con mis juguetes como en devorar todos los alimentos que se ponían a mi alcance. Estaba con la imaginación a pleno para disponerla al servicio de los juegos, porque sabía lo que era jugar pese a la guerra, y también sabía lo que era tener el estómago vacío desde nuestras épocas en Holanda.

### **El barrio de los abuelos y las tías**

Apenas llegué a Maure 3160, me hice de un inefable grupo de amigos, El “Beto” (José Roberto Fernández), que contaba con cuatro años de edad, es desde entonces “mi amigo de toda la vida”. Con el tiempo, no sé si impulsado por mí o por mi padre, ingresó a la Escuela Naval Militar tres años después que yo, fue aviador naval y alcanzó la jerarquía de contraalmirante.

Por otra parte, mi madre, en una carta fechada el 5 de octubre de 1940 y dirigida a mi padre que estaba en Holanda, expresa respecto a mí: “El amor con el abuelo es entrañable, cuando está él, no ve a nadie”. Mi abuelo también fue el abuelo adoptivo de Beto, que tenía sus abuelos en España, y, cuando él murió, sus llantos opacaron los míos en el triste escenario de la Chacarita.

Durante mi ausencia mi abuelo había construido un modelo de barco de madera con todo detalle y amor. Cuando llegué me lo regaló y me invitó a entrar al mundo mágico de su sótano. Allí tenía un perfecto taller de carpintería. A lo largo de dicho sótano, cuyo techo era el piso de su dormitorio, tenía un enorme banco de carpintero, rodeado por herramientas cuidadosamente ordenadas y distribuidas a su alrededor. Las usaba con gran destreza profesional. Beto y yo, sentados en sendos banquitos, contemplábamos extasiados sus tareas y nos enseñaba a usar las herramientas. El olor de la madera serruchada es algo que quedó impregnado en nuestras narices junto con el recuerdo de esos momentos mágicos sólo comparables con las emociones del cuento de Pinocho. Hoy día ambos mantenemos la vocación por la carpintería, yo he hecho las bibliotecas que albergan los más de 6.000 libros que actualmente poseo y leo con afán tanto de conocimiento como de bibliófilo y él ha hecho, entre muchas otras cosas, una casa de madera en el jardín de su casa-quinta de Moreno para que jueguen en ella sus nietos.

Él abuelo había hecho toda la carpintería de la casa en que vivía y mis tías se ocupaban de mantener relucientes el patio, las jaulas de pájaros, el jardín delantero, las macetas, las puertas y ventanas con sus bronce lustrados y la vereda de la casa. Además de ello disponían de tres máquinas de coser “Singer” que, durante el resto del día, funcionaban permanentemente haciendo prolijas

tareas de bordado que les eran encargadas por negocios del ramo (como la casa “Etam” ubicada por entonces en el cruce de las avenidas Federico Lacroze y Cabildo). El trabajo continuo, preciso y responsable era parte insoslayable de su cultura. Nunca podrían haber pensado en hacer una huelga o en vivir a expensas del gobierno (o sea, del resto de la sociedad).

La grupo de amigos del barrio tenía un tercer componente fundamental: “El Pelado”, Norberto Geoghegan, hábil como nadie con la pelota, las bolitas, el balero y el yo-yo. Fue un infaltable compañero de nuestras correrías en bicicleta, con la honda en el bolsillo y con las mentes diseñadas para crear los más variados juegos y travesuras. Estos eran ejecutados en un barrio tranquilo que no terminábamos de perturbar, especialmente a la hora de la siesta. Otros componentes de dicha barra son figuras que se pierden con sus nombres en la neblina del tiempo.

Los días previos a las festividades de San Pedro y San Pablo nos encontraban buscando y rapiñando todo tipo de elementos combustibles por una zona que abarcaba varias manzanas alrededor de la de nuestras casas ubicadas las tres en la cuadra de Maure al 3100. Todo lo íbamos acumulando en el jardín anterior de la casa de “El Pelado” y, cuando llegaba la noche del gran festejo, armábamos una enorme pila a mitad de cuadra y le prendíamos fuego ante la presencia de todos los vecinos. Ellos no sabían que parte de lo que se quemaba podía haber salido de su propia casa. Cuando lo advertían ya era demasiado tarde.

La zona descampada que llamábamos “El Bajo” era un gran predio de terrenos que quedaba frente a la fábrica “La Algodonera” (que, según se decía, era frecuentemente incendiada para cobrar el seguro) y que ahora alberga un supermercado. Estaba a dos cuadras de Maure y se extendía hasta las vías del ferrocarril Mitre (cerca de la Estación “Colegiales”). A lo largo sus límites estaban dados por las calles Benjamín Matienzo y Dorrego. Durante los días de lluvia se formaban extensas lagunas separadas por espacios de tierra secos. En lo seco armábamos partidos de fútbol de potrero contra barras de otros barrios (que muchas veces daban lugar a efímeras escenas de pugilato); yo era el arquero de nuestra “selección” y cumplía mi función con gran empeño. Luego de las lluvias, en las lagunas que se formaban, cazábamos sapos con nuestras hondas. Esas perversas acciones contra esos indefensos animales pesa en mi conciencia ecológica actual como una carga difícil de sobrellevar, pero fue así y, para colmo, debo decir que tenía muy buena puntería con mi honda.

En lo que respecta a los juegos con las bolitas no tenía tan buena puntería y era frecuente que Beto y el Pelado me ganaran y que, incluso llegara a llorar frente a la pérdida de algunas bolitas muy preciadas.

Coleccionábamos figuritas de los chocolates Godet y Milkibar. Nunca terminábamos de llenar los álbumes y nos jugábamos a todo o nada las que teníamos repetidas lanzándolas para aproximarlas a la pared de cualquier casa de la calle esperando aproximarlas más que el opositor y tratando de hacer un “espejito”, ganador absoluto del juego.

Mi tío Jorge Gedeón, un “niño” más entre nosotros, nos enseñó a jugar a las

cartas, las damas y el ajedrez. Nos mostró como podía doblar monedas con sus fuertes dientes de árabe libanés. Sus pruebas de magia nos encantaban y nunca pudimos saber sus trucos.

Nos invitaba a teatros donde Fú-Manchú y otros magos realizaban los trucos de magia más sorprendentes.

Son inolvidables las excursiones de pesca que hacíamos con él los domingos hasta el lago de Palermo. Íbamos con nuestras cañas, lombrices y frascos para traer vivas a las “chanchitas”, las horribles “viejas” y otros peces que lográbamos atrapar con nuestras improvisadas cañas con su tanza y anzuelos. Mientras pescábamos él se dedicaba a otra clase de atrapes con las señoras y señoritas de las proximidades. Volvíamos locos de contentos y volcábamos la carga viva de nuestros frascos en la pileta de lavar de mi abuela que se encontraba al fin del patio de la “casa chorizo”. Por entonces no había lavarropas pero sí estaban allí la tabla de lavar y el jabón correspondiente. Ver los peces desplazarse por el agua transparente era algo mágico y, a veces, lo complementábamos con peces de colores que nos traía mi tío de regalo. Con el tiempo pasaban todos los bichos a vivir en peceras con plantas acuáticas que cuidábamos con esmero.

A una “chanchita” la sumergimos en una pileta con plantas acuáticas de un vecino y un año después nos acordamos de ello y a Beto se le ocurrió sumergir un dedo entre las plantas. Recibió un sorprendente y fuerte mordisco pegando un salto para atrás. El bicho había crecido bastante y le llamó la atención la “gorda lombriz” que se sumergía.

Con unos patines con ruedas que mi abuelo conservaba en el sótano, Beto y yo comenzamos nuestras prácticas en una pendiente asfaltada de la calle Maure entre Conde y Martínez. Todo terminó en carreras que disputábamos con una cantidad creciente de pibes de la zona. En una de ellas alguien (probablemente, “Tuchi”, la hermana del “Pelado”) le hizo una zancadilla a Beto y se lastimó los brazos al caer. Lo curaron con alcohol puro y agua con sal que le aplicaba la madre. Yo iba a presenciar su canción del ¡ay! ¡ay! ¡ay!.... Hoy día estoy arrepentido de tanto sadismo adolescente.

En Maure y Conde había una vinería cuyo dueño Pablo Sanchez, una muy buena persona que padecía de fuertes ataques de asma, nos invitaba a Beto y a mi a que lo ayudáramos a pegar con engrudo las etiquetas de las botellas de vino “Tomba”, “Peñaflor” y otras marcas. Fue así que muchas tardes nos las pasábamos en esa actividad por gusto y por ayudar a un hombre al que le teníamos mucho aprecio. Con el tiempo él debió radicarse en Córdoba porque no existían las medicinas que actualmente neutralizan los efectos de esa enfermedad que también afectó fuertemente mi salud en las últimas cinco décadas.

Para los carnavales armábamos una “murga”, nos aprendíamos cantos de dudosa moralidad y recorríamos disfrazados las casas de la vecindad haciendo sonrojar a las viejas señoritas que habían quedado “para vestir santos”. Durante las tardes calurosas de los carnavales “jugábamos al agua” sin respetar a nadie que pasara por el lugar o se asomara a la puerta de su casa.

En uno de esos carnavales la hija mayor del dueño de la vinería de la esqui-

na, Judith, que estudiaba teatro, nos hizo preparar una obra de corta duración a representar en la misma esquina. Mi letra era muy sencilla: sentado sobre un cajón debía decir en tono creciente de indignación. “¿y los melones mujer!?”. Lo debía expresar varias veces durante el desarrollo de la representación y terminé diciéndolo con tal énfasis que me llevé muchos aplausos. Fue esta la única intervención teatral de mi vida.

Todos estos juegos se hicieron en un comienzo con la ausencia de mi padre. Él estaba ausente y podía morir por causa de guerras que nos eran ajenas. Cumplía con su deber hasta el final y nadie esperaba menos de él. Luego de que regresara, las premuras y obligaciones del servicio naval siguieron influyendo en él y su familia de la manera que todos los oficiales de marina comprendemos y aceptamos como un deber patriótico.

Yo seguía teniendo el trauma de la guerra y para mis cumpleaños, Navidad y Reyes pedía que me regalaran “soldaditos”. Armé verdaderos ejércitos que con Beto disponíamos en orden de batalla en el inmenso patio de los abuelos. Las defensas y los “fuertes” eran cartas que podían ser derribados por tiros de “artillería” simulados por bolitas. Disponíamos los “efectivos” de mil maneras diferentes y en ello pasábamos horas jugando en el limpio patio de mis abuelos.

La guerra estaba siempre presente en las conversaciones de la familia, los diarios, las pocas cartas que mi padre lograba enviar desde Europa y en los llantos de Rosa que extrañaba a su amor lejano.

Interrumpiendo todos mis juegos y aventuras, todos los días y en eso de las cuatro a cinco de la tarde, una de mis tres tías se asomaba a la puerta de calle o al patio de la casa y decía: “¡Melen!, ¡Melen!, la leche!”, entonces yo abandonaba todo lo que estaba haciendo y corría por el patio a sentarme frente a un tazón grande con leche caliente, cortaba al medio un pan francés, untaba ambas mitades primero con abundante manteca y luego con no menos abundante dulce de leche, y hacía honor a mi fama de tener muy buen apetito siempre. Algo similar ocurría con el desayuno y el almuerzo. Este apetito voraz me acompañó toda la vida, en esa época no venía acompañado por una panza prominente, ahora sí.

## **Sirenas, oscurecimientos y reflectores**

Recuerdo que en Buenos Aires vivimos algunas experiencias que ya habíamos sufrido en Europa (pero con los alemanes mucho más cerca): sirenas de alarma, oscurecimientos y proyección de reflectores potentes del Ejército Argentino sobre supuestos blancos aéreos. Se lo hacía como preparación para una guerra que todos sabían que nunca se iba a producir y que nadie moriría por la Patria en ella. De todas maneras esto nos recordó algo de lo que habíamos vivido de manera más dramática en Ámsterdam. Al sonar las sirenas subíamos a la terraza del Edificio “Meili” para oír y ver el espectáculo.

Si bien la sociedad se dividía en germanófilos, neutralistas y aliadófilos, la posición política argentina fue totalmente neutral hasta que en marzo 1945, ya

fuera de tiempo y lugar, le declaramos la guerra a un “Eje” (Alemania, Italia y Japón) casi vencido con una anterior, clara y oportuna intervención brasileña. Esto constituyó una vergüenza para las relaciones internacionales argentinas que, de alguna manera, todavía seguimos pagando mientras Brasil consiguió una consideración especial de los países desarrollados que fueron aliados contra Alemania, Japón e Italia. En parte es por ello que, desde Europa y EE.UU., se lo ve a Brasil de distinta manera que a nuestro país. Ellos se jugaron en la guerra y enviaron tropas y nosotros no lo hicimos.

### **Mi padre concreta su regreso**

Mi padre esperó muy poco para iniciar su regreso, el 5 de mayo de 1941 consiguió la visa para pasar por Suiza, el 7 de mayo las autoridades alemanas le dieron la autorización para el inicio del viaje, el 15, según vimos, entregó el cargo a Coto, el 17 se despidió de sus colegas de la fábrica Werkspoor N.V, el 20 cruzó la frontera por Basel y se dirigió hacia la frontera de Alemania con Suiza, el 21 consiguió las visas de las legaciones de Francia, España y Portugal en Berna. Ello le permitió circular en tránsito por los países mencionados. El 24 pasó a Francia Libre por Neve Eux (ver **Foto N° 83**), el 25 pasó por la aduana de Port Bou para ingresar a España y el 5 de junio entró a Portugal por Beir-Marvao saliendo de España por Valencia de Alcántara.

El 10 de junio ya le estaba escribiendo una carta a mi madre desde Lisboa. Había perdido dinero en el Casino de Estoril (500 escudos) y, en una heroica resolución, había roto la tarjeta que le permitía entrar libremente allí todas las noches. Es evidente que el juego no sirvió para paliar su soledad. Tampoco calmaba su ánimo el volver a recorrer los lugares que casi un año antes había transitado con mamá y nosotros. Le cuenta que pasó físicamente mal esos últimos días en Europa, con una gran descompostura ocasionada probablemente por las circunstancias del viaje (tan bravo y lleno de bemoles, como nos lo describió Coto), el ingerir comidas a las que su estómago estaba desacostumbrado y en los nervios por conseguir un pasaje, muy difícil de obtener, en los dos únicos buques disponibles para llegar a Buenos Aires: el “Cabo de Buena Esperanza” (en el que nosotros regresamos un año antes) y el “Cabo de Hornos”, como vimos anteriormente, ambos de la Compañía naviera “Ibarra”. La alternativa era viajar vía Nueva York. Por suerte él logró reservar un pasaje desde Madrid en el “Cabo de Buena Esperanza” y pudo abandonar Europa el 25 de junio. Lo realizó según el itinerario y tiempos que nosotros hicimos anteriormente. Calculaba que su llegada a Buenos Aires se produciría entre el 15 y el 20 de julio, “siempre antes del cumpleaños de Melén” (que ya cumpliría 7 años de edad).

Más adelante dice: “(...) al menos ya estoy sobre la última etapa, más tranquilo, con todo listo. Los inconvenientes quedaron en el camino y lo que falta recorrer tienen que llevarme, nada más”.

Su equipaje consistía en: tres baúles, un cajón, una canasta de mimbre



Foto N° 83  
Reproducción de la primera hoja del pasaporte de regreso de mi padre a la Argentina. La secuencia de las fechas marca su ansiedad por volver.

(tan grande como el cajón), una bicicleta y 4 valijas; todo perteneciente a la “familia Domínguez”.

Agrega: “Ahora estoy como en el aire, Emma mía, bajo las cosas y me parece imposible y en fin, que yo creía que salir de Europa era imposible y que no creo hasta que este en el buque y despegue”.

Pasaron 14 penosos días más hasta que se pudo embarcar y partir hacia nosotros. Me imagino su felicidad cuando, desde la cubierta, pudo observar que la estela del buque iba desdibujando la imagen de esa Lisboa, antigua y señorial, que para entonces no le había dado nada placentero. Se debe haber dirigido hacia proa para tratar de mirar hacia una Buenos Aires que, distante aún en miles de kilómetros le marcaba un futuro distinto e incierto.

Según este recorte, de un diario de Río de Janeiro (Foto N° 84) que registra la llegada del buque “Cabo de Buena Esperanza” a su puerto en fecha no precisada (cálculo de mediados de julio de 1941) procedente de Bilbao (¿o Lisboa?),

Foto N° 84. Recorte de un diario de Río de Janeiro informando la llegada del buque "Cabo de Buena Esperanza".



mi padre viajaba junto con autoridades de diversos países. El buque llevaba 30 pasajeros para Santos y, nada menos que 664 para los "puertos del Plata". La mayoría de los pasajeros eran de tercera clase y viajaban como refugiados de guerra. Eran de las más diversas nacionalidades ("checos, rumanos, búlgaros, judíos, franceses, lituanos polacos y húngaros") y provenientes de las más diversas clases sociales. Buscaban tranquilidad, trabajo y felicidad en América del Sur; algo de lo que no habían disfrutado en Europa. Nuestro país los recibía según la apertura constitucional de "para todos los hombres del mundo que quieran habitar el suelo argentino".

En primera clase figuraban diplomáticos, industriales, artistas, militares y profesores, europeos y sudamericanos, la mayoría dispuestos a desembarcar en Buenos Aires. El artículo menciona, a estos viajeros y, en último término, lo nombran a mi padre. Yo lo hubiera puesto en primer término, se lo había ganado como nadie.

Llegó finalmente al puerto de Buenos Aires, fuimos todos a recibirlo, mi madre, Betty, los abuelos, las tías y Rosa. Nos fundimos en prolongados abrazos y llantos de alegría. Había demasiado que contar y mucho tiempo que recuperar tras su prolongada ausencia.

A partir de 1941 los relatos de mi padre, "en vivo y en directo", tanto en nuestra casa como en la mis abuelos, eran el núcleo de atención de parientes

y amigos reunidos alrededor de las mesas o en el amplio patio de la casa de la calle Maure. ¡Lástima que él no dejó constancias escritas de cuestiones tan interesantes como las que nadie como él había vivido!

### **El ingeniero Coto en sociedad**

El 25 de mayo de 1941, cuando ya mi padre había dejado su puesto en la fábrica e iniciado su regreso, Coto, ya investido de sus funciones laborales y sociales como Jefe de la Subcomisión Argentina en Holanda, reunió en su casa a las autoridades de la firma Werkspoor, a los miembros del cuerpo consular argentino y americano con sus señoras. El señor De Winter, directivo de la fábrica, tuvo la gentileza de obsequiarle un disco con el Himno Nacional Argentino y, usando la vitrola (pasadiscos de pasta de la época) de la familia Vineys todos escucharon y, en el caso de los argentinos cantaron, con gran emoción, la canción patria. La señora Ángela M. de Vineys ayudó al dueño de casa en la preparación de los sándwiches haciendo verdaderas maravillas con una latita de “corned-beef” que él había traído de Argentina y que sólo reservaba para las grandes ocasiones. Ella preparó banderas argentinas de seda que obsequió luego a las señoras de los invitados. Se trató de un acto muy emotivo y una fiesta patria muy linda con presencia de invitados extranjeros que respetaban a nuestro país. El mismo Coto se sorprendió del éxito logrado con tan modestos recursos. Conseguir el pan con cupones no fue fácil, y todos debieron ahorrar para lograrlo. El señor Brunt, presidente de la firma y su señora fueron sumamente simpáticos y todos quedaron muy bien impresionados con la reunión como nos relata nuestro flamante jefe de la Subcomisión en sus memorias.

La familia Vineys estaba compuesta por el muchas veces mencionado suboficial 2º maquinista Francisco S. L. Vineys, su señora Ángela, su hija Iris Marta y el recién nacido Julio Ángel Francisco que por entonces contaba con poco más de un año de vida (nacido el 22 de marzo de 1940, según nota de mi padre del 29 del mismo mes, y anotado en el Consulado General de la República Argentina en Ámsterdam).

El 21 de mayo de 1941 mi padre había reclamado por otra nota al Cónsul de la República Argentina en Ámsterdam el salvoconducto indispensable para que la familia Vineys abandonara Holanda dada la invasión alemana. Pienso que las circunstancias y la corta edad del niño llevaron a la necesidad de que la familia permaneciera allí sin encarar viajes como el que hizo mi madre con nosotros. Esto pese a los riesgos corridos por ellos fue, como vimos, muy provechoso tanto para mi padre como para su relevo, que encontraron no sólo el apoyo profesional de un suboficial sobresaliente sino la contención de una familia tan agradable.

En una carta enviada a tres amigos de Buenos Aires del 16 de julio de 1941, el ingeniero Coto hacía referencia a un relato anterior (que me ha sido tan útil a estos escritos) y decía que prepararía una segunda parte de la misma aprovechando el regreso del suboficial Vineys con su familia. Este debía regresar

pronto por exigencia del Ministerio de Marina. Expresaba que tenía muchas novedades, que estas eran muy interesantes, pero que siempre le faltaba tiempo para sentarse a escribir. Andaba a las corridas de un lado para otro y no sólo en Holanda sino también en Alemania y Suiza.

Coto mencionaba que la señora Angela M. de Vineys, que había sido madre del varón (Julio) poco tiempo antes, se ponía muy nerviosa con los bombardeos y por el efecto que los mismos producían en su hijo. Su capacidad de tolerancia estaba llegando a un límite. Su hija Iris Marta también sufría demasiado y se despertaba sobresaltada cuando sonaban las sirenas, llamaba a su madre e, inocentemente, le pedía que cerrara las persianas “para que no entraran las granadas”. Como consecuencia de la deficiente alimentación la niña estaba completamente anémica y el médico que la atendía no ocultaba sus temores de que ello derivara en una afección pulmonar (como la que luego me afectó a mi por toda la vida). Ante esta situación Coto expresó textualmente: “Felizmente pronto estarán en Buenos Aires, reponiéndose con churrascos jugosos, despreocupados del problema de los cupones, etc., etc.”. Por suerte así sucedió.

No obstante lo anterior, y aprovechando los comienzos del verano europeo, Coto se regaló un paseo por Berlín durante el mes de junio y volvió allí, a la casa del Agregado Naval, en ocasión de la celebración del 9 de julio. Pensó que, si se quedaba en Ámsterdam, tendría que haber hecho dos celebraciones más como la anterior (una para su 38º cumpleaños el 3 de julio y otra para la fecha patria de la independencia argentina) y se había acabado el “corned-beef”.

Durante su viaje de vacaciones veraniegas estuvo por diversos lugares de Alemania y Suiza (entre el 9 y el 13 de julio en “ese país de ensueño”). Pero la vida era muy cara y sus reservas de dinero se agotaron prontamente.

Añoraba el no tener auto y el no poder cruzar las fronteras sin una sarta de dificultades para ser algo feliz en un mundo en guerra. Entonces ni la Marina podría pararlo en su afán de experimentar todo lo que Europa, aún en la situación en que se encontraba, podía ofrecerle.

Pero expresó: “Esto no es un juguete, sin embargo, como apreciarán en todas mis cartas, tengo momentos de inquietud. Es fácil explicarse el porqué, pero no de miedo. Si está de Dios que rinda cuentas ante el Tribunal Supremo, siempre tendré saldo favorable por haber vivido el tiempo”.

Y siguió: “Por aquí tenemos novedades todos los días. No las puedo detallar por la censura, pero son entretenidas. Han caído algunas bombitas, sin mayores consecuencias. Hay cierta conformidad o fatalismo en las gentes, o una apreciación distinta del valor de la muerte. Si así se contemplan todos los otros renglones de la vida moral de un país, se puede deducir qué feliz se puede vivir...”

Luego pasó a describir su rutina diaria.

No le gustaba levantarse temprano, aunque ello no era lo habitual en la Armada, pero sabía que debía hacerlo y lo hacía. Las fábricas y talleres de todo el mundo cumplen, lo mismo que los ejércitos, con esa sana costumbre de levantarse al alba. Los jefes de estos ámbitos laborales saben que ellos deben demostrar el mismo espíritu de sacrificio que sus subordinados si quieren mantener

cierto ascendiente sobre ellos. Mi padre y su relevo, como buenos oficiales de marina argentinos, tenían esto muy claro y lo hacían.

Nuestro hombre sólo disponía de agua templada para bañarse los días martes y viernes. Los otros días de la semana era imposible hacerlo. Para colmo de males las estufas no calentaban mucho “(...) consumen más que lo que rinden” decía.

Luego de arreglar los papeles de la oficina volvía a la pensión para almorzar y sufrir la presión que la dueña de la misma ejercía sobre él en relación con la administración austera de los bonos alimentarios. La holandesa, la “vieja amarrete” como le decía, muchas veces lo inducía a irse a algún lindo restaurante, con algún bono extra que le sacaba y con la asistencia de una “intérprete” para amenizar la jornada (por supuesto que aquí se refería a su amante holandesa, que no le perdía pisada y que lo acompañaba en todos sus desplazamientos).

Reafirmando el concepto que Coto tenía de Frau Klein, Iris me recuerda que un mucamo llamado Ari (que además era pescador de la Isla de Volendam donde vivía) rodó por las escaleras de la pensión cuando llevaba la bandeja con el servicio de té completo. Se desmayó con el golpe ante los ojos asustados de quienes lo esperaban. Frau Klein, en vez de auxiliarlo, como corresponde a uno de sus empleados, gritaba quejándose por su vajilla rota.

Por las tardes Coto solía dar vueltas por el centro de la ciudad de Ámsterdam (esto cuando no tenía clase de alemán con Ingrid), regresaba para estudiar, cenaba en la pensión y encaraba sus salidas nocturnas con Ingrid o sin ella. Había logrado tener acceso a un club nocturno cuando los alemanes lo cerraron y decretaron que no se podía bailar hasta nueva orden.

Al intentar conciliar el sueño se encontraba con que las alarmas eran cada vez más frecuentes (casi siempre una por noche y, muy frecuentemente, dos o tres). Decía que “los inglesitos” no sólo vienen y pasan hacia Alemania, andaban buscando por allí algunos objetivos militares. Una gran bomba cayó a unos 300 metros de la fábrica Werkspoor, todo el edificio vibró de un modo extraordinario y ello no le causó ninguna gracia.

Dice que las sirenas hacían más ruido que las mismas bombas y, al no poder dormir adecuadamente se veía obligado a llegar más tarde a su trabajo. A veces encendía la radio, como muchos otros holandeses que las tenían en forma clandestina, para informarse de las noticias y llegaba a quedarse dormido, como mi padre, pese a las sirenas, las bombas y la misma radio que quedaba encendida. Ni siquiera sentía la terminación de la alarma.

Los aviones ingleses volaban muy alto y se cobijaban sobre las nubes. Entonces los alemanes ni siquiera encendían los reflectores porque no podían alcanzarlos. Sus aviones parecían de mejor calidad que los de los alemanes y ello era confirmado por las noticias radiales.

Una vez que fue a Róterdam aparecieron aviones ingleses en eso de las 19:30 y casi sin hacer ruido; bombardearon blancos militares con gran puntería y sin dañar construcciones civiles. De todas maneras, el estar a 200 metros o menos de un objetivo era estar en la esfera de peligro.

Antes Róterdam había sufrido el bombardeo alemán como ninguna otra

ciudad holandesa. En una de las visitas que el ingeniero Coto hizo a esta ciudad, acompañado por Ingrid, llegaron a una estación que lucía muy nueva. Ella no había estado por allí desde hacía tres años pero recordaba claramente como era la ciudad. Caminaron algunas cuadras por unas calles en que no vieron más que escombros a ras del suelo y preguntaron a un señor anciano como podían hacer para llegar a la ciudad. La respuesta fue categórica: “No puede ir a la ciudad” y, al repreguntar “¿porqué?”, la respuesta fue aún más categórica: “Porque no hay más, señor”. Ingrid se puso a llorar desconsoladamente y él no sabía, con su limitado alemán, encontrar argumentos que pudieran darle ánimos para seguir adelante. Pese a esa situación los holandeses que allí habitaban ya habían limpiado las calles y habían usado los escombros para rellenar los canales y comenzar a edificar una ciudad linda y moderna. Fue esta última ciudad remodelada la que yo habité por tres meses en el año 1969 cuando participé de la Primera Plana Mayor del Portaviones “25 de Mayo” (Ex – “Kareel Dorman”).

Se mencionaba que, de no haber capitulado el Comando Holandés, la misma suerte hubieran haber podido correr La Haya, Ámsterdam y Utrech, en ése orden.

Poco después de la partida de mi padre hacia la Argentina, los ingleses prometieron castigar a todos aquellos lugares de los países ocupados donde se trabajara para Alemania y también a todos los objetivos militares de las zonas ocupadas.

A partir de la huelga hecha poco tiempo antes, cuando todavía mi padre estaba a cargo, ya no hubo más huelgas en Holanda. Intentaron un paro general y las autoridades de ocupación tomaron medidas efectivas y contundentes. No se permitía a nadie transitar por las calles después de las 19 horas y nadie podía llevar las manos en los bolsillos. No se podían formar corrillos de más de dos personas so pena de ser pulverizados por medio de granadas de mano lanzadas desde carros alemanes armados de ametralladoras. Todo ello era aplicado según el cumplimiento estricto de la orden. Fue necesario lanzar algunas granadas en concreto para terminar con los corrillos y las agrupaciones de personas.

Al día siguiente del intento de paro general se publicó un bando, usando las fachadas de las casas y su transmisión por radio. Así se amenazó a quienes no concurrieran a sus puestos de trabajo al día siguiente. Ellos serían severamente castigados. Además quien actuara como instigador a la huelga sería fusilado.

Así se terminaron las huelgas, murieron unos pocos y el resto de la población, presa del temor, acató todas las normas. Ello llevó a que posteriormente se les autorizara a permanecer en la calle hasta las 23 horas y, finalmente hasta las 24 horas. Los que no cumplieran serían llevados al cine (biógrafo, decía Coto) y allí se los ponía de plantón contra la pared, con las manos cruzadas sobre la cabeza y hasta las 4 de la madrugada.

El ingeniero Coto vulneró una vez esta norma y se salvó del castigo por su condición de forastero. Fue apresado por dos holandeses grandotes que lo querían llevar al cine; y no precisamente para ver una película. Cuando les habló en inglés no le entendieron y se enojó. Luego hizo un nuevo intento con

su alemán, parcialmente estudiado y aprendido, diciéndoles que era argentino y mostrándoles los papeles. Cuando lo dejaron libre en la noche, no le indicaron claramente la manera de llegar a su pensión y anduvo horas, perdido con su linterna azul y sin encontrar a nadie a quien preguntar. Se había olvidado el plano de Amsterdam en la pensión. Llegó sin saber como y pudo descansar, como Dios manda, luego de tantos desaciertos.

Poco a poco la relación con los alemanes de ocupación se fue haciendo más tensa, el 1943 los alemanes clausuraron los permisos para viajar. Nuestro hombre ya no pudo salir de Holanda como lo había hecho en sus viajes a Suiza y a Berlín. Como sabemos, en esta última ciudad se encontraba el Agregado Naval, el Capitán Ceballos, con su familia. Este era un viejo amigo de él con el que se hallaba muy a gusto.

Fue así como se acabaron las posibilidades de ciertos “lujos” como antes se daba (comer pan blanco y carne, disponer de café y de azúcar) y poder acceder a artículos “exóticos” como un sobretodo o medias de lana.

Entre las otras exigencias de los germanos de ocupación estaba la de que todas las niñas en una edad comprendida entre los 18 y los 25 años de edad, fueran solteras o casadas sin hijos, que no trabajaran debían prestar servicios en el campo, en las agrupaciones correspondientes y durante seis meses. Así se hacía en Alemania. No se admitían excepciones. Ingrid, que por entonces tenía 23 años y daba sus clases de alemán en forma particular, debió prestar dichos servicios con gran disgusto de Coto. De todas maneras las relaciones pasionales de la profesora de alemán con su alumno siguieron llevándose a cabo con intensidad creciente. Ambos descargaban todas sus frustraciones en brazos de la pasión. Eran jóvenes (Coto tenía por entonces 37 años de edad) y estaban convencidos que los alemanes no podrían disuadirlos de expresarse su amor en todos los momentos libres de sus vidas.

Como explicación de la gran tolerancia del pueblo que lo acogía, Coto consideraba que los holandeses eran (y son) de espíritu simple, soñadores, tranquilos y que les gustaba comer con abundancia y bien. No obstante, el comer menos y peor era perfectamente tolerado por ellos. Es por eso que no le era difícil a Coto imaginarse cómo serían antes de la guerra. Esto era así dado que no había síntomas palpables que denunciaran la opresión de los alemanes pese a las privaciones que imponían a este sufrido y magnífico pueblo.

Su profesora de alemán y amante era un fiel reflejo de tal temperamento.

El capitán Becerra, en su libro: **Una nación en el fondo del mar**, página 125, describe muy bien esta otra cara del pueblo holandés al expresar que, más allá de su enorme voluntad, de sus grandes obras hidráulicas y de su lucha contra una naturaleza agreste e ingrata: “(...) hay una Holanda que maravilla con su ciencia, con su arte y su filosofía sustentadas por un evidente nivel de vida propenso a las altas manifestaciones del espíritu”. Por otra parte el general De Gaulle dijo que Holanda era: “Un pequeño país, una gran nación”.

La enorme cantidad de bicicletas con las que se desplazaban (incluso su Reina Guillermina) no tenían cambios de velocidad, su desplazamiento era

uniforme, sin maniobras bruscas y raramente necesitaban bajarse de ellas. Me consta que lo hacen casi desde que nacen. Cuando yo estuve allí por el Portaviones “25 DE MAYO”, a fines de la década del 60, había “bicicletas blancas” de la municipalidad de Róterdam que cualquiera podía usar hasta llegar a su destino y podía dejarlas para que las usara otro con el mismo fin. Pero era mejor que a nadie se le ocurriera apropiárselas o desarmarlas para vender las partes. Allí la ley se cumplía inexorablemente y era por ello que todos estaban bien dispuestos a acatarla.

Los viejos y rudos molinos de viento, admirables por su ingeniosa construcción, su equilibrio y su perseverancia productiva, en y contra el tiempo, de alguna manera expresan el alma del pueblo holandés; un pueblo que en gran parte le ha ganado espacio al mar, duplicando su territorio, por haberlo vencido luego de intentar su dominio global contra la Royal Navy inglesa. Sus 16,5 millones de habitantes logran vivir bien en una superficie total similar a la de nuestra Provincia de Tucumán (como dije, la mitad ganada al mar), a razón de unos 400 habitantes por kilómetro cuadrado. Su preocupación actual es ver como reforzar los diques para que cuando crezca el nivel del Océano Atlántico por el Cambio Climático Global no se les inunde la mitad de su territorio.

Los efectos de luz, perceptibles al cruzar sus innúmeros puentes y canales, y el colorido que lucen las hermosas construcciones que los bordean, justifican la existencia de los grandes pintores que los han plasmado en las telas de obras inmortales de la pintura universal. Cuando uno transita por éstos lugares es como si se introdujera en el espíritu de los creadores de tales obras.

Volviendo a la vida de nuestro hombre en Holanda podemos decir que, luego de seis meses de haber dejado Buenos Aires, consideraba Coto que su vida era entretenida. No obstante extrañaba detalles de su vida anterior, su cabaña de Entre Ríos, “los asados en el fondo” y muchas cosas más propias de un país en paz y con abundancia de recursos como lo es la Argentina. También sentía que se acrecentaba su soledad en la medida que no recibía noticias de sus parientes y amigos de Buenos Aires. Los acicateaba permanentemente para que le escribieran. Esto lo he experimentado muchos años después cuando pasé casi tres años en Inglaterra y yo escribía más cartas de las que recibía. Los tiempos eran mejores pero los que tienen que escribir y no lo hacen son siempre los mismos. Por supuesto que el e-mail ha agilizado la tarea, pero los vagos, puestos ante cualquier esfuerzo intelectual, siguen existiendo.

Su forzado adelgazamiento lo tomaba a Coto para bien diciendo que le proporcionaba elegancia, alegría y agilidad en sus desplazamientos. Su hígado respondía bien y sólo reaccionaba ante alimentos que no estaba acostumbrado a procesar. Con su habitual buen humor decía que el “pan de tulipanes” le producía “un jardín no florido” en el estómago.

El café también tenía un origen no florido pero, en comparación, era superior al que había bebido en Madrid durante su viaje.

Por otra parte, decía a sus parientes y amigos, que estaba: “sin un perro que le ladrase” y acotaba: “aquí hay perros a patadas, pero ni ladran, porque nadie

puede abrir la boca”. Evidentemente no podemos comparar a Ingrid con un perro no nos pueden caer dudas que le “ladra” y mucho. Estaba escondiendo la verdad de su amor y no podía dejar de lado su prestigio y afán de soltería. Se colocaba en el lugar de víctima para lograr que los holgazanes le respondieran sus cartas y lo consolaran ante tantas desventuras. En parte tenía razón, pero la verdad es que la pasaba bastante bien pese a todo.

Tampoco había conseguido tener un auto con el cual hubiera podido disponer de bonos para nafta “y así hubiera tenido combustible para el encendedor...”. De todas maneras reconoce que ya no había más encendedores. Esto me hace recordar la trágica anécdota que antes había tenido mi padre con el judío que, a cambio de poder dormir en el zaguán del consulado, le dio las llaves de su auto a la mañana siguiente.

En general, dice Coto, se veían muy pocos automóviles particulares. Era un lujo instalar una caldera vertical a gas en un acoplado, era muy costosa y se requería de un permiso especial. El radio de acción era muy reducido y el gas presentaba muchos inconvenientes. Era aún más difícil conseguir una bicicleta, inclusive de alquiler. El caminar también era costoso en cupones pues era necesario reponer la media suela gastada.

La solución encontrada por los holandeses fue entonces acoplar a sus bicicletas inactivas una especie de cochecito con capacidad para dos personas, con taxímetro y cobertura para evitar los fríos. Luego se adoptó, como medio de propulsión, el tiro por dos holandeses en vez de uno. Pero a esta gente la invadía un sentimiento humanitario que no les permitía aceptar ese medio de transporte. Era denigrante rebajar a una persona a la condición de una noble bestia, a la situación de un chino vulgar arrastrando a un mandarin por las calles. Fue así que los holandeses prefirieron morir de hambre al no conseguir cupones mediante este recurso infame para el desplazamiento de pasajeros.

Hablando de zapatos gastados cabe recordar que, en esas circunstancias, Coto gastó quince francos suizos para obsequiarle un par de zapatitos a Iris. Así de cumplido era este magnífico ser humano.

Para colmo de males, llegada cierta instancia de la guerra, se dispuso que todos los habitantes debían entregar a las autoridades de ocupación todos aquellos artículos de cobre, zinc y bronce que tuvieran en sus casas. Si querían retener piezas de valor artístico debían pagar una cierta cantidad de florines por gramo....Esto causó muy mala impresión entre los holandeses y, como graciosamente lo expresa Coto, sería posible que, con el tiempo, en algunos jardines de las casas crecieran árboles con Budas, con ceniceros, con gongos o bandejas de cobre....(dado que se dedicaron a enterrar estos objetos). Otra alternativa futura era que alguien que quisiera pescar en los canales capturara floreros, sahumadores, etc. en lugar de peces.

En cuanto a la ropa la situación era complicada: escaseaban las medias y era necesario tener un permiso especial para adquirir un traje o un sobretodo. En cuanto a los zapatos cuenta que Ingrid quiso comprarse un par, esperó un mes y medio hasta que la atendieron en la oficina de distribución, inspeccionaron los

que llevaba puestos y le dijeron que estaban muy bien y que no recibiría unos nuevos....

El invierno 1941-42 que se avecinaba se presentaba difícil por diversas razones. El carbón estaba cada vez más racionado y los fríos en Holanda son intensos. Los víveres reservados le daban a Coto cierta tranquilidad pero no las tenía todas con él. En una carta del 10 de agosto de 1941 dirigida a parientes y amigos decía: “No se preocupen por mí; tengo un montón de papas en mi habitación, unos dos kilos de azúcar, una lata de aceite que me regaló la señora Vineys y muchos bonos de carne....”.

Hacia 1943 la situación se hizo cada vez peor. Los bombardeos de las fuerzas aliadas eran casi cotidianos, principalmente los dirigidos contra las ciudades portuarias e industriales de Holanda y las vías férreas. Todo se convertía en ruinas.

Durante el verano el ingeniero Coto no se bañó en el mar. Recordaba que una bañista de Schveningen se había encontrado con el cadáver de un soldado flotando en el mar y que Ingrid, caminando por la playa, había presenciado la explosión de dos minas en las proximidades de donde se encontraba.

No obstante todo lo anterior, a fines de ese año, el ingeniero Coto veía que la tarea en la fábrica Werkspoor N.V. estaba llegando a su fin. Su intención inmediata no era la de regresar al país sino que quería quedarse en Europa como secretario del Agregado Naval, con el cual tenía muy buenas relaciones de amistad.

Los grupos guerrilleros de la Resistencia preparaban y ejecutaban atentados que poco a poco iban minando a las fuerzas alemanas que, ya debilitadas, presentían lo que los países ocupados por ellos querían: la anhelada llegada de las tropas de liberación. Estas sólo pudieron desembarcar posteriormente, en junio de 1944, cuando el ingeniero Coto ya había logrado que los alemanes lo autorizaran a evacuarse junto con el despacho de los motores ya terminados por la fábrica Werkspoor N.V. Esto fue así gracias al respeto que tenían por los compromisos ya contraídos con un gobierno argentino que, por entonces, se manifestaba bastante germanófilo.

Los alemanes, advirtiendo que su derrota se aproximaba, habían usado a la GESTAPO para redoblar las prohibiciones y la violencia que ejercían contra los holandeses. Las represalias eran feroces y sin conmiseración. Se trataba de una suerte de venganza que hacía que reinara el terror entre la población civil.

El ingeniero Coto pensaba en un cómputo doble de sus servicios por “(...) el tiempo que paso entre las granadas, en los refugios y comiendo flores”. No le satisfacía por entonces tener que volver a su país para ir a navegar en las condiciones que lo hacían los maquinistas (muchas veces en buques con calderas de carbón) teniendo que realizar insoportables guardias desde la medianoche hasta las cuatro de la madrugada en un infierno cerrado de ruido, calor y suciedad.

Ante ello la condición de guerra en que vivía le parecía mejor y, como oficial de marina, debo confesar que lo entiendo. He hecho muchísimas guardias de 4 x 8 (4 horas de guardia por ocho de trabajo en las divisiones y los cargos o descanso) en los turnos de 8 a 12; 12 a 4 y 4 a 8 (día y noche) y en puestos muy diferentes (puente, señales, cubierta, máquinas, imaginaria, guindola, etc.).

Cabe aclarar que en combate (real o de ejercicio) las guardias son de 6 x 6. Todo ello sin cobrar “horas extras” ni poder hacer huelga. La sociedad civil parece desconocer estas penurias de un servicio naval que se cumple en tiempos de paz tratando de mantener una flota lista para el combate siempre. Sólo si el combate llega con la guerra parece que algo de esto se registra.

### **Misión cumplida**

Un buque de guerra tiene que cumplir con tres condiciones fundamentales para satisfacer lo que la Armada espera de él: **flotar, moverse y combatir**. Todo esto para defender los intereses de la Patria en el mar.

La misión encomendada a los ingenieros maquinistas principales Domínguez y Coto, aparte de otras misiones colaterales, era que dos buques, los Avisos (luego Patrulleros) ARA “King” y “Murature”, destinados a la formación práctica de los cadetes de la Escuela Naval Militar y cuyos cascos estaban siendo construidos en el Arsenal Naval de Río Santiago pudieran **moverse** (además de disponer de una serie de servicios provistos por máquinas a construir en Europa (generadores eléctricos, servomotores, etc.).

Ellos cumplieron su misión de manera tal que pasaron muchas décadas antes que las plantas propulsoras y otras máquinas auxiliares debieran ser cambiadas debido a una esperable obsolescencia. La vida útil de estos buques, que aún siguen cumpliendo con su misión, superó la de sus gestores, es un poco menor que la mía actual y contribuyó a mi formación como oficial de marina. Casi todos los oficiales de marina actual han navegado o han tenido que ver con estos buques y creo que, junto con la Fragata ARA “Presidente Sarmiento”, son los que durante más tiempo han servido a la Armada.

Cuando cualquiera opere el telégrafo de máquinas de estos buques para marcar “adelante toda” o “atrás toda”, o cualquiera de las posiciones intermedias, debiera pensar que el espíritu de estos dos ingenieros está allí para servirlo, con la vocación que ellos tuvieron por cumplir con su deber. Sólo ellos llevaron en su momento el registro total de todo lo que tuvieron que hacer y arriesgar para lograrlo. A ellos mi eterno homenaje, sé que no figuran en las listas de los héroes navales, pero para mí lo son.

En 1944, el ingeniero Coto regresó al país acompañado de los motores. Logró embarcarlos en un furgón, que fue sellado y enganchado a un tren con destino a Portugal para ser embarcados en Lisboa con destino a Buenos Aires. Al llegar a la frontera entre Alemania y Suiza debió transbordar a otro tren. Las puertas y ventanas de los vagones de pasajeros fueron cerradas herméticamente con postigos imposibilitando mirar hacia el exterior. El tren no se detuvo hasta arribar a Francia. Allí fueron retirados los postigos y el viaje siguió sin mayores dificultades a través de la Francia Libre y hasta arribar primero a Madrid y luego a Lisboa. Pocas semanas después el ingeniero Coto y los motores se hallaban en Buenos Aires.

Respecto a mi padre su historia se mezcla, como es lógico, con la mía a lo

largo del resto de su vida, por lo que luego consideraré los aspectos salientes de nuestra vida en común.

Supongo que las marcas y los recuerdos que les dejó la Segunda Guerra Mundial, tanto a mi padre como a Coto, los afectaron a ellos y a sus familias por el resto de sus vidas.

De todas maneras cabe observar que todos los actores de esta historia hemos embarcado de regreso en los buques “Cabo de Buena Esperanza” y “Argentina” y que, al fin al cabo, pudimos volver a nuestro país y esperar que algo bueno pasara con nuestras vidas luego de haber padecido algunos efectos de una guerra que no era nuestra.

### **Una breve historia de la familia Vineys durante la guerra**

Yo sabía que no podía completar esta historia si no tenía a alguien de la familia Vineys que me dijera lo que había pasado con ellos más allá de lo relatado por Coto y por mi padre.

Traté de obtener datos de mi ahijado y sobrino Guillermo Testorelli que había tenido por compañero a un muchacho de apellido **Poza** y a su madre, mi hermana Betty, que décadas atrás había ido a la casa de los Vineys junto con mi madre. Todos habían perdido los contactos.

Fue así como el 6 de octubre del 2008 busqué en la guía telefónica de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el apellido “Vineys” y encontré una sola persona con ese apellido. También tenía una guía telefónica vieja (2000-2001) y allí figuraba la misma persona con el mismo teléfono y domicilio: Silvia A. S. de Vineys. Llamé, no me contestó nadie y dejé un mensaje grabado identificándome y dejando mi teléfono. Acto seguido entré en Internet con el apellido “Vineys” y me aparecieron dos informaciones: la de la empresa “FLUVIOMAR” en la que trabajaban tres personas con ese apellido: Francisco (vicepresidente), Tomás (Director Financiero) y Cecilia sin especificar su cargo. La otra información se refería al árbol genealógico de la familia irlandesa “Scally” donde decía: “Silvia Ana Scally y Slevan nació el 13 de mayo de 1940. Se casó el 3 de noviembre de 1961 en la Iglesia de la Santa Cruz con **Julio Ángel Francisco Vineys nacido el 22 de marzo de 1940**, fallecido el 26 de diciembre de 1998 en Los Ángeles, Provincia de Buenos Aires y sepultado en el cementerio británico de la Chacarita”. La fecha de nacimiento me era familiar, busqué en lo que ya había escrito de este libro y comprobé que se trataba **¡del mismo Vineys que había nacido un mes antes de que nos fuéramos hacia Saint Jean de Luz desde Ámsterdam!** Evidentemente se trataba del hijo del suboficial Vineys. Por otra parte, viendo la guía telefónica, las letras “A. S.” coincidían con “Ana Scally”. La persona que figuraba en guía era la viuda del niño entonces nacido y la nuera del suboficial Vineys.

Al día siguiente me encontraba preparando un correo electrónico dirigido a la empresa, dado que no quería volver a llamar a la señora Scally para no moles-

tarla; cuando sonó el teléfono y atendí. Una voz femenina me dijo: “¿A que no sabes quien te llama?” y jera Iris! Luego de casi 70 años nos volvíamos a hablar. Al no figurar en guía yo había pensado que no podría dar con ella. Luego de una animada charla me dijo que vivía en Triunvirato y Avda. Los Incas: **¡a seis cuadras de mi casa y diez de la de Betty!** Le conté sobre el libro que estaba terminando de escribir y el aporte que ella podría hacer para completar la información. Todos nos juntaríamos y yo le daría una carpeta con lo hasta entonces escrito para que ella hiciera sus observaciones.

El sábado 25 de octubre, luego de varias charlas telefónicas con Betty y conmigo, vino invitada a tomar el té en casa. Le presenté a mi esposa María Elena y a mi hermana Susana, que se declaró “post-bélica” (o sea, que no había participado de nuestras correrías infantiles porque aún no había nacido) y que viajó desde Villa Gesell donde vive para el encuentro. El reencuentro fue fabuloso y durante horas nos hablamos como si no hubieran pasado tantas décadas. La simpatía, el cariño y la memoria de Iris nos atraparon mientras nos contábamos resumidamente nuestras vidas.

Por Iris me enteré que cuando consiguieron los salvoconductos correspondientes, toda la familia Vineys salió de Holanda con su equipaje y documentación privada que llevaba el padre en su porta-folios. Entre esa documentación estaba el pasaporte familiar que, como el nuestro, era “oficial” y expresaba: “Por tanto se recomienda a los Agentes Diplomáticos y Consulares de la República y a las Autoridades del tránsito se pide le presten los auxilios que necesiten o requiriese”. Este pasaporte, librado en La Haya el 22 de mayo de 1940 por el Ministro Argentino en los Países Bajos y al que el 2 de mayo de 1941 se le había logrado su prolongación por un año más, les fue de gran utilidad para superar las vicisitudes de un viaje incierto en tiempos de guerra.

Luego de varias horas de viaje en tren, ya de noche, se dispusieron para dormir en las cuchetas asignadas. Fue entonces que Ángela, su madre, intentó subir a su cucheta y, en vez de tomarse de la manija correspondiente, lo hizo de la de la alarma. El tren se detuvo bruscamente en medio de la noche. Todos se asustaron y, en medio de la confusión reinante, el padre trataba de explicar al guarda, en una rara mezcla de francés matizado con español, lo que había pasado. Retomaron la marcha y en la primera estación estaba esperándolos la GESTAPO del lugar y en pleno. Allí el señor Vineys debió esmerarse ante las autoridades alemanas para poder dar los detalles de lo que había sucedido que, en tiempos de guerra, podía ser considerado como algo altamente sospechoso en tierras de ocupación.

La cuestión es que a la mañana siguiente llegaron aliviados a Paris y, luego de esperar varios días consiguieron un tren que los llevó hacia España. Las visas obtenidas de los consulados de España y Portugal en Róterdam y Ámsterdam, respectivamente, en julio de 1941 y, finalmente, la autorización de la “Grenzpolizei” en Hendaya (lugar de la reunión entre Hitler y Franco antes mencionada) les permitieron pasar hacia España a través de Irún el 16 de agosto de 1941, siguiendo la ruta de Medina del Campo con salida por Fuentes Oroño “sin facul-

tad de detenerse” y entrar en Portugal por Vilar de Formoso el 20 de agosto (ver Foto N° 85). Su registro de embarque en el vapor “Argentina” se produce quince días después (el 4 de septiembre).

Debo acotar que, como se puede ver en las fotos de este pasaporte y a diferen-



Foto N° 85.  
Fotos de la familia Vincy el 22 mayo de 1940, cuando les fue librado el pasaporte para poder volver a la Argentina y que les fue validado por un año más el 2 de mayo de 1941, previamente a la realización efectiva del viaje.

cia de los pasaportes librados a mi familia, ya no aparecen visas ni sellos del gobierno francés. La familia Vineys se trasladó hasta España pasando siempre por la zona ocupada por los alemanes y me llama la atención que no aparezcan “cruces svásticas” en su pasaporte como en las fotos de los pasaportes de mi familia.

La familia Vineys llegó de regreso al país el 12 de octubre de 1941 en el vapor “Argentina”, de la Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia, y, en esa oportunidad el suboficial Vineys fue reportado por periodistas del Diario “Crítica” de Buenos Aires. Expresó que había pertenecido a la comisión de adquisición de armamentos, primero en Alemania y luego en Holanda, y que lo había sorprendido la invasión nazi en Ámsterdam. El cronista informó: “Han pasado un sin fin de peripecias antes de conseguir ingresar al país, atravesando Francia y España. Para embarcarse finalmente en Lisboa en el buque “Argentina”. En la Foto N° 87, tomada entonces por el fotógrafo del diario mencionado,

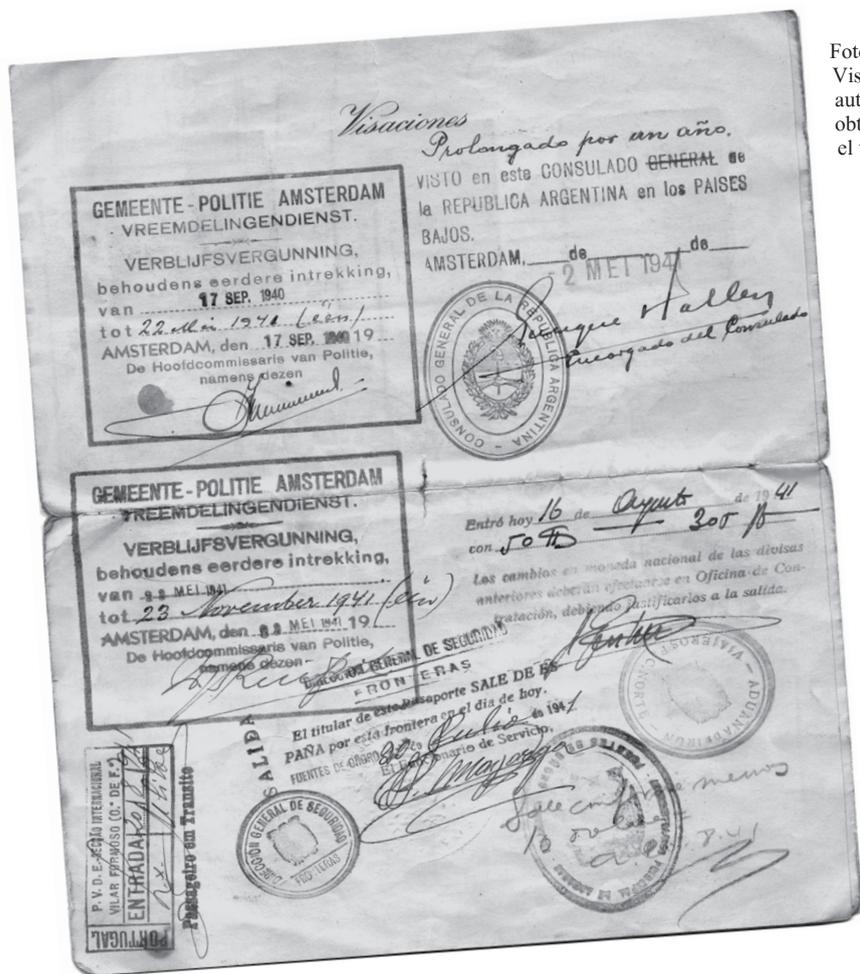


Foto N° 86. Visas y autorizaciones obtenidas durante el viaje.

se lo puede apreciar junto a su esposa Ángela, que lleva en brazos a su hijo Julio Ángel Francisco. Este niño había nacido en Ámsterdam poco antes de la invasión y ya contaba con un año y 6 meses de edad. Algo mayor, también formando parte del grupo familiar, está su hija Iris Marta de cinco años.

Junto con ellos ingresó el jugador de fútbol argentino Horacio José Tellechea junto con su esposa. Él jugaba en el equipo francés de Metz cuando estalló la guerra, jugó luego en Portugal en el club Bebenenzes de Lisboa y, luego de una larga espera, logró el deseado pasaje para volver a su patria.

Todos los argentinos antes mencionados regresaron también con otros tres connacionales: el periodista Roberto Bensaya y los jóvenes Jorge Irrazábal y Carlos Jiménez, que vivieron una verdadera aventura durante la guerra. Ellos habían salido del país el 15 de junio de 1940 en calidad de tripulantes del velero finlandés "Killoran", para "conocer mundo" y en busca de aventuras. Mucho mundo no conocieron pero las aventuras no les faltaron.



Foto N°87. La familia Vineys al llegar al puerto de Buenos Aires el 12 de octubre de 1941 procedentes de Lisboa en el vapor "Argentino" (la imagen, tomada del diario, presenta insalvables imperfecciones).

Cuando el 10 de agosto de 1940 el velero se encontraba navegando entre las islas Azores y las Canarias y rumbo a estas últimas, fue detenido y hundido por un mercante alemán armado en corso, sin identificación y de 12.000 toneladas de desplazamiento. El velero fue volado con bombas de tiempo y ellos permanecieron presos de los nazis durante 41 días. En esos días el corsario hundió a dos buques británicos y uno griego. Los trataron correctamente, por ser ellos ciudadanos de un país neutral, pero debieron permanecer, junto con otros 15 hombres apresados en una bodega del barco; sólo podían salir a cubierta a tomar aire 15 minutos por día.

El 20 de septiembre avistaron a un barco nazi que resultó ser un petrolero auxiliar que reabasteció de combustible al corsario. Ellos debieron pasar al pe-

trolero y fueron embarcados en él que, algunos días después, arribaron al puerto francés de Saint Nazaire. Fueron trasladados a 15 kilómetros de la ciudad y, tres horas después, el buque en que habían llegado fue hundido en el puerto por las bombas de dos aviones británicos. Luego ellos fueron enviados al campo de concentración de Savenay y sometidos a una severísima disciplina por los guardianes nazis de ocupación en Francia.

El 23 de octubre de 1940 pasaron al campo de concentración para civiles de Montreuil-Bellay. De allí salían al campo para realizar trabajos de vialidad en las cercanías y esto representaba un alivio a las penurias del encierro y una posibilidad de mejorar su dieta de alimentos. De todas maneras no fueron maltratados. Esto fue así probablemente porque, como lo expresé anteriormente, ellos provenían de un país neutral.

Un ansiado día les llegó la comunicación de que serían puestos en libertad gracias a las gestiones realizadas por el gobierno argentino. Fue así como el 21 de diciembre de 1940 fueron liberados y trasladados a Vichy, luego a Paris y de allí a Marsella. Pasaron a España por Camp Franc y fueron a Madrid. Finalmente lograron trasladarse a Lisboa luego de poner los pasaportes en regla y embarcarse en el buque carguero “Argentina” para regresar al país juntamente con la familia Vineys.

En todo el periplo antes descrito los tres argentinos del velero finlandés “Killoran” pasaron más de un año de muchas penurias, privaciones y angustias en un ambiente de grandes incertidumbres. La alimentación que tuvieron fue muy mala y bastan las descripciones hechas por mi padre, y su amigo y compañero Coto, para darnos cuenta de lo que sufrieron.

He hecho esta minuciosa descripción de lo ocurrido con estos tres náufragos

argentinos para poner en evidencia lo que les podría haber ocurrido, a las familias Vineys o Domínguez o al ingeniero soltero Julio Coto, si los buques que ellos se vieron obligados a usar para su regreso al país hubieran sido hundidos, por submarinos o corsarios alemanes, durante sus respectivos cruces del Océano Atlántico. Ellos podrían haber perdido la vida durante el ataque o, en el mejor de los casos, hubieran quedado en la condición de náufragos y haberles pasado algo similar a los aventureros argentinos del “Killoran”. Todo esto pese a ser ciudadanos de un país neutral.



Foto N° 88 Iris con los tres náufragos argentinos que regresaron al país en el vapor “Argentina” y luego de una prolongada aventura en plena guerra.

---

## EL DESTINO DE LOS ACTORES DE ESTA HISTORIA

Lo importante fue que, pese a todas las aventuras vividas durante la guerra, todos los protagonistas de esta historia regresamos vivos a Buenos Aires y en pleno desarrollo de nuestras capacidades. Los niños volvimos a encontrarnos con nuestros juguetes y los mayores a ejercitar sus actividades de tiempos de paz.

A continuación describo brevemente el destino de cada uno de ellos desde mis 76 años de edad, con el filtro de la historia novelada que acabo de relatar y según su prolongación en el tiempo y el recuerdo.

### **Antonio Domínguez**

Lugo de los tiempos de la historia aquí relatada mi padre siguió con su carrera de oficial de marina ingeniero maquinista hasta llegar a ser uno de los primeros que accedió al almirantazgo. Su vocación por el cumplimiento del deber, su rectitud moral y la experiencia acumulada a lo largo de los años fueron los elementos con los que pudo superar los modestos orígenes que, con iguales dotes y como carpintero, le brindó su padre.

Desde un punto de vista familiar he podido apreciar que las huellas que le dejó la guerra lo sumieron en problemas psicológicos que ya nunca pudo superar. Su extraordinaria sensibilidad emocional se vio afectada por situaciones cuyo origen le fue tan ajeno como indeseado. La separación de su mujer y de sus hijos, por largo tiempo y sin saber si podría volver a verlos, fue traumática y casi insostenible para él. Nunca volvió a ser “el Domínguez de antes” como decía su compañero y amigo Julio Coto.

Luego de su regreso de la historia aquí relatada su mayor alegría fue el nacimiento de mi hermana Susana Mabel. Para Betty y para mi nuestra hermana menor fue un regalo para el resto de nuestras vidas y para nuestros padres una manera de paliar los sufrimientos vividos ante su forzosa separación de la familia durante la guerra.

Mi relación con él como hijo se vio afectada por estas circunstancias. De joven yo no podía comprender sus frustraciones ni su carácter. Como muchos hijos quise ser ingeniero maquinista como él y no me lo permitió. Se empeñaba en que yo fuera un oficial de comando y así fue, pero no pudo impedir que luego decidiera ser ingeniero electrónico porque pensaba que, con el tiempo, la electrónica “comandaría el mundo”. Algo de eso, para bien o para mal, ocurre. Hoy rescato al hombre y a la sociedad humana del atroz influjo de la tecnología y, comprendiendo ambos extremos de la brecha epistemológica trato de encontrar una solución sistémica y prospectiva al problema.

Con algunas licencias reflexivas puedo decir ahora que, con todo, no estuve muy equivocado. En realidad mi especialidad se ha convertido en el instrumento principal para el “comando del mundo” en manos de políticos, economistas y militares. Mi esforzada subida hacia las transdisciplinas, a través de la filosofía y la sistémica, me permite oficiar de mediador entre los que comandan y las necesidades sociales y humanas.

Mi padre murió a los 63 años, el 28 de enero de 1966 poco después de haber acompañado a Susana Mabel hasta el altar y de entregarla en matrimonio, como su bien máspreciado, a su querido Eduardo Román. Con ello se sintió realizado como padre amoroso y cerró la etapa de nostalgias que inició con su retiro de la Armada que tanto disfrutó mientras estuvo en actividad. Nunca se acomodó a realizar una actividad civil luego de su retiro; sus amores fueron su familia y su profesión militar.

### **Emma Rosa García Malde de Domínguez**

Mi madre vivió junto a nosotros hasta cumplir los 76 años de edad muriendo el 30 de agosto de 1983, día de su santo. Vivió sólo para sus hijos, luego de asimilar la muerte de mi padre. Siempre atenta a nuestros problemas y necesidades nos cubrió de cariño por el tiempo que le restó de vida.

Nunca dejó de recordar las instancias en que la sumió una guerra ajena y no querida por nadie excepto Hitler. Pero ya faltaba la voz de mi padre que, en muchas reuniones familiares, recordaba los detalles de su gestión en Europa durante la Segunda Guerra Mundial. Todas esas conversaciones inflamaban la memoria de ella, mi hermana Betty y la mía. Habíamos sido también protagonistas del drama europeo y familiar aunque, por ser niños, no teníamos la capacidad de vivir y atesorar tantos acontecimientos de relevancia mundial vividos tan de cerca.

Mi madre guardó muchos de los testimonios que he podido usar para poder contar esta historia. Me hubiera gustado que ella la pudiera leer junto con mi padre; seguramente ellos hubieran podido abundar en muchas cuestiones que no son extraíbles de tantos testimonios y que dan respuesta a la difícil respuesta al “¿para qué?” con que se preguntan los investigadores de la historia. Todo sucede según en “pensamiento y sentimiento agentes” que nos llevan a tomar ciertas decisiones en los momentos cumbres de la vida.

### **Beatriz Emma Domínguez de Testorelli**

Mi hermana Betty ha enviudado hace muchos años. Su esposo Guillermo falleció en un accidente ocurrido al avión de pasajeros BAC III que él comandaba durante el vuelo AU901 de la Empresa “Austral”. Todo ocurrió sobre el Río de la Plata frente a Quilmes. El avión venía desde el Aeropuerto “Benjamín

Matienzo” de Tucumán, no pudo aterrizar por las malas condiciones climáticas en el Aeródromo “Aeroparque” y fue derivado por la torre de control hacia el núcleo de un temporal: un feroz “cúmulo nimbus” Como consecuencia él, su personal de cabina y todos los pasajeros fallecieron.

Ella tiene dos hijos, Guillermo y Marcela. Los tres han tenido que absorber las consecuencias de esa desgracia y seguir los caminos de la vida. Actualmente Guillermo es ingeniero y Marcela arquitecta, se han casado y han tenido hijos.

Betty, al igual que yo, ha debido seguir las vicisitudes de la vida naval porque su esposo Guillermo fue oficial de marina piloto naval antes de retirarse y seguir su profesión de aviador en el mundo civil.

Actualmente ella es muy feliz, vive cerca de mi casa y, al igual que mi madre, sus hijos, nietos y una biznieta llenan su corazón de afectos.

### **Rosa González**

Rosa siguió en nuestra casa rodeada del cariño y la comprensión de mi madre. Se esmeró cuidándonos a Betty y a mí como lo había hecho en Europa. Acompañaba a Betty hasta el Colegio de las Esclavas del Sagrado Corazón de Jesús en la Avenida Luis María Campos todos los días.

Su embarazo siguió progresando hasta que llegó el momento del parto. Previamente mi madre la había hecho atender por un médico ginecólogo y recibió todos los cuidados necesarios para llegar a engendrar un hermoso niño de ojos grandes negros, como los de su madre, y cabellos rubios platinados, como los de su padre. Todos en la casa nos alegramos de recibir al niño y vivimos todas las instancias propias de los primeros meses de su vida.

Fue en estas circunstancias que regresó mi padre de Europa y se puso muy contento de que Rosa nos siguiera acompañando.

Un tiempo después mi madre quedó embarazada y a los nueve meses nació mi hermana menor Susana Mabel. Dos niños de corta edad en el departamento nos hicieron la vida un poco complicada. Rosa lo comprendió, buscó otro trabajo y, llegado el momento, se fue rodeada del cariño de todos. Nos dejó su nuevo domicilio por si teníamos noticias de Gunther. No llegaban cartas de él y, aunque comprendíamos las dificultades que en 1944 se vivían en Europa, era preocupante que no hubiera ninguna nueva sobre su destino en la guerra.

Lo que luego supimos fue que Gunther había sido enviado al norte de Francia, a Normandía, dado que los alemanes presumían que podría haber un desembarco de tropas aliadas en sus playas. La operación “Overlord” produjo un feroz desembarco de tropas aliadas en la Playa Omaha a cuya defensa había sido asignado el ya suboficial Gunther Braun. Era el seis de junio de 1944 cuando explotó una granada enemiga en las proximidades de donde se encontraba nuestro valiente alemán. Fue gravemente herido y trasladado por enfermeros hacia retaguardia. Los primeros auxilios brindados en un hospital de campaña no fueron suficientes y, una vez que tuvo algunos signos de recuperación, fue

trasladado por tren a un hospital de Berlín donde recibió los cuidados necesarios para una lenta y penosa recuperación. Su pierna y brazo izquierdos que fueron muy comprometidos por el riesgo de una gangrena y la correspondiente amputación fueron salvados por la atenciones recibidas por parte de médicos y enfermeras experimentados en medicina de guerra.

Gunther guardaba en el bolsillo izquierdo de su chaqueta la última carta recibida de Rosa en la que le decía que iba a ser padre. Estaba fechada en Buenos Aires el 19 de febrero de 1941. Él no sabía que era padre de un hermoso varón de tres años de vida cuando fue herido. Algunas esquirlas de la granada habían perforado algunas hojas de la carta que él seguía guardando como su bien máspreciado. La conocía de memoria y la recitaba en medio de los tratamientos más severos. Lo inundaba la idea del filósofo holandés Spinoza del “conatus” (de perseverar en el ser) para poder recuperar su amor y conocer a su hijo (si es que había nacido con felicidad). Una vez recuperado, luego de un prolongado tratamiento, fue asignado a la defensa de Berlín. Luego de soportar tremendas incursiones aéreas de los aliados, los rusos entraron en Berlín del Este, el 30 de abril de 1945 se suicidó Adolph Hitler y el 9 de mayo los rusos celebraron la victoria. El hospital en el que él se había recuperado sufrió graves daños y él corriendo por las calles entre las ruinas de muchos edificios logró no ser herido nuevamente pese a que se encontró en medio de una balacera fenomenal. Perdió todo contacto con los oficiales que trataban de ordenar a sus subordinados en medio del caos. Fue hecho prisionero por los Aliados y tratado de manera mucho mejor que si hubiera caído en manos de los rusos. Sería muy difícil describir como y porque sobrevivió. Dios estuvo de su parte. Me había salvado la vida a mí y, como Dios es justo, se la salvó también a él. Había algo que tenía claramente decidido: tenía que rehacer su vida, conocer a su hijo y restablecer su vínculo amoroso con Rosa.

Se enteró de la muerte de Hitler y ello lo alegró. Como muchos otros militares alemanes, que cumplían con las órdenes de sus superiores por su formación militar, él pensaba que estaban en manos de un loco delirante.

A fines de 1945 fue dado de alta y licenciado junto con lo que quedaba del Ejército Alemán. Nadie sabe con certeza cuántos muertos civiles y militares hubo en Berlín en ésos tiempos. Muchos estiman en 200.000 civiles y militares alemanes y 150.000 soldados soviéticos, además de decenas de miles de heridos en ambos bandos. La ciudad de Berlín estaba en ruinas y la población en pánico.

Nuestro hombre tuvo la suerte de haber sido hospitalizado en la zona occidental de Berlín. Ello permitió que se pudiera salvar del maltrato de los rusos que se quedaron con el Berlín Oriental. Los rusos se vengaron de una manera salvaje e irracional de los que fueron sus enemigos. Nada útil quedó para ser utilizado. Fueron arrancadas las tuberías de agua, los cables telefónicos y las instalaciones eléctricas; fueron saqueadas las bibliotecas, los hospitales, los bancos y las universidades. De las casas particulares se llevaron todo cuanto pudieron; aquel que se resistía era muerto en el acto. Fábricas enteras fueron desmonta-

das y llevadas a Rusia, dejaron a la ciudad sin alimentos, con una población que vagaba entre las ruinas tratando de protegerse del humo de los incendios. Los berlineses que eran descubiertos tratando de escapar a las zonas que serían ocupadas por los aliados occidentales, eran asesinados sin contemplaciones. Por entonces cometieron más de 100.000 violaciones. Se producía una orgía de sangre y muerte por la que nadie rindió cuentas. Allí no hubo ni derechos humanos ni humanitarios que valieran.

Sería largo y penoso relatar como hizo Gunther para llegar a su ciudad natal: Dresden. Esa ciudad está ubicada a una distancia de 165.kms hacia el sur de Berlín. Una vez allí comprobó fehacientemente lo que presumía: su casa y su familia habían muerto en un bombardeo de los aliados realizado entre el 13 y el 15 de febrero de 1945. Por poco tiempo no había podido ver a sus padres y a su hermana que fallecieron aplastados o quemados en su casa bajo la acción de más de dos mil bombarderos pesados que dejaron caer 4000 toneladas de bombas altamente explosivas y artefactos incendiarios. Poco importaba ya la manera en que habían muerto. Ellos pasaron a integrar una lista de más de 20.000 muertos y desaparecidos cuyo detalle nunca se podrá dilucidar. El hecho es que el ataque sobre Dresden ha anidado en el subconsciente popular como paradigma de la destrucción y los horrores de la guerra. Gunther fue uno de los pacientes de dicho drama. Desde entonces su único destino posible y deseado estaba en la Argentina y buscó de mil maneras el poder desplazarse hacia nuestro país.

En abril de 1946 consiguió las visas para trasladarse a través de Suiza e Italia y llegar al puerto de Génova, donde hizo las gestiones para poder radicarse en la República Argentina junto con la marea de inmigrantes italianos que querían huir de los desastres de la guerra y vivir en paz por el resto de sus días

Sus trámites fueron exitosos y se pudo embarcar en un trasatlántico que hizo escalas en las Islas Canarias, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Arribó a nuestra ciudad a fines de mayo de 1946.

Todo le parecía encantador en el otoño porteño. Lo primero que hizo, luego de realizar los trámites de aduana e ingreso al país fue concurrir a la Embajada de Alemania en Argentina. Allí fue asesorado respecto a cómo ubicar al Capitán de Corbeta Ingeniero Antonio Domínguez y familia. Con los datos en la mano apareció tocando el timbre en un departamento tipo casa que entonces ocupábamos en la calle José Hernández de Belgrano. Cuando mi madre bajó y lo vio no lo podía creer. Todos lo dábamos por muerto durante los hechos de la guerra y allí estaba, alto rubio y sonriente, recuperado de las serias heridas sufridas en Normandía y de los sufrimientos padecidos en Berlín. Con algunas palabras en alemán y otras en mal castellano le dio a entender a mi madre que quería ver a Rosa y a su hijo. Ella le dio la dirección de Rosa en Bahía Blanca y juntos con mi padre le dieron las indicaciones para tomar el tren en el Estación Constitución. Todos lo acompañamos para contribuir al final feliz de su historia bélica y el comienzo de una nueva vida junto a su mujer y su hijo.

Luego tuvimos noticias del feliz casamiento y de los detalles del no menos feliz encuentro entre los amantes. Cuando mi padre fue trasladado poco después

al Acorazado “Rivadavia” como Jefe de Máquinas fuimos a visitarlos a su casa y los intercambios de visitas se sucedieron frecuentemente en los tiempos en que permanecimos en Puerto Belgrano, luego volvimos a Buenos Aires y mantuvimos siempre un contacto epistolar con la nueva familia.

### **Iris Vineys**

Siempre que miré la foto de tapa me acordé de mi amiga de la infancia, la que compartió conmigo juguetes en tiempos de guerras ajenas. Mil veces me he preguntado por su destino hasta que me propuse escribir este libro. Mi investigación fue sencilla: como lo expliqué anteriormente busqué en la guía telefónica el apellido Vineys. Había una sola persona registrada con ese apellido: VINEYS, Silvia A. S. de. Llamé, no me atendió nadie y dejé un mensaje en el contestador en, aproximadamente, los siguientes términos: “soy Néstor Antonio Domínguez, busco contactarme con Iris Vineys, mi teléfono es.....”.

Unos días después atendí el teléfono y una voz femenina me dijo. “¿A que no sabes quién te llama?.....”. Después de casi setenta años iniciamos una muy animada conversación. Resultó, como dije, que ella vive en Triunvirato y Avenida de los Incas, a seis cuadras de mi casa. Se casó con un comerciante de electrodomésticos de Villa Urquiza y tuvo seis hijos. Enviudó y es muy feliz con sus hijos que le han brindado nietos.

Silvia (cuyos nombres y apellidos completos son: Silvia Ana Scally y Steven de Vineys) es su cuñada, casada con Julio Ángel Fernando Vineys (nacido el 22 de marzo de 1940 en Ámsterdam y fallecido el 26 de diciembre de 1998 en Los Ángeles, Provincia de Buenos Aires. Sus hijos administran una compañía de transporte fluvial y marítimo llamada Fluviomar y se llaman Francisco, Cecilia y Tomás Vineys.

Con María Elena invitamos a Iris tomar el té en casa junto con mi hermana Betty, que ahora también vive en el barrio. Todos estábamos cerca y no lo sabíamos.

Desde entonces retomamos una hermosa amistad y ella viene a mis cumpleaños como invitada de lujo.

### **Julio C. Coto**

Sobre las peripecias concernientes a esta historia novelada y la vida posterior del Ingeniero Maquinista Principal Julio César Coto tengo las referencias de su esposa, la señora Josefina Anne Marie Nizet de Coto (nacida en Lieja, Bélgica, en 1931):

Ella me dice que su marido Coto regresó a la Argentina en 1944, y que, luego de cumplir con los requerimientos oficiales, dedicar unos días a su familia y reanudar contactos con los amigos después de 3 años de ausencia, prosiguió con sus actividades en la Armada.

Poco después tuvo un último embarque en el Crucero-Acorazado ARA “PUEYRREDÓN” en el invierno de 1944.

En septiembre del mismo año se retiró de la Marina. La causa de su retiro fue que le había sido negado el cómputo doble por los tiempos vividos en Holanda durante la guerra. Como vimos anteriormente él lo esperaba como una retribución de la Institución a sus riesgosos servicios en Europa. El hecho fue que cumplió con una misión oficial, padeciendo los peligros, privaciones, y otros sinsabores, igual que los demás habitantes de Holanda durante la ocupación alemana. La comisión de la Marina de Guerra encargada de examinar el caso dedujo que, visto que en esos años (1940 a 1944) Argentina aún no había declarado la guerra a Alemania, no correspondía ninguna consideración particular. Lo formal fue priorizado respecto a lo que hubiera dictado el sentido común. Decepcionado por este fallo que el consideraba injusto, optó por retirarse y dedicarse a tareas particulares.

En 1945 se asoció con un amigo, también oficial retirado de la Armada, y montaron una pequeña empresa dedicada al transporte fluvial de mercaderías entre Buenos Aires y Apipe, en Corrientes. Compraron una barcaza tipo chalana que adaptaron a las necesidades y que, con mucho humor, bautizaron “SINCAP”, abreviatura de “Sin capitales”. ¡Así era el real y deplorable estado de las finanzas de los 2 socios...! Durante los primeros años el negocio produjo algunas ganancias, pero sin experiencia en la parte comercial, y por ser demasiados incautos en el frío y duro mundo financiero, los 2 socios cometieron algunos errores y, lo que debería haber sido un prospero negocio, en poco tiempo se transformó en “un estupendo fracaso”, como Coto mismo lo reconoció. Como consecuencia de esta situación la sociedad se disolvió.

A principios de 1949, en un encuentro casual con el contraalmirante L.Pertusio, que por entonces cumplía funciones en el Ministerio de Marina, este le comentó que, para reforzar su Flota Argentina de Navegación de Ultramar (F.A.N.U.), el gobierno había resuelto hacer construir en Holanda 3 barcos importantes que, además de transportar carga general entre Argentina y varios países europeos, debían traer los inmigrantes españoles que abandonaban su país. Se estimaba que alrededor de 450 personas embarcarían para cada viaje. Ya los contratos habían sido firmados, y los trabajos debían ser empezados en breve. Pero por el lado contractual de la Argentina quedaba un problema a resolver: se necesitaba enviar urgentemente a Holanda un ingeniero experimentado y con dominio cabal del idioma inglés, para la supervisión de los trabajos generales. Este debía constituirse en el nexo entre las dos partes del contrato. Conociendo la trayectoria profesional del ingeniero Coto y su desempeño durante la guerra el Almirante Pertusio exclamó: “Coto, hoy Dios le puso a Usted en mi camino”, y lo instó a presentarse ante el Administrador de la Empresa F.A.N.U.

El resultado de esta apresurada entrevista fue el nombramiento del ingeniero Coto como inspector de las obras, y su traslado a Holanda en los días siguientes, donde con gran placer, y ya finalizada la guerra, reanudó vínculos con muchas

personas conocidas en su anterior estadía. Entre esos vínculos ya no estaban los pasionales experimentados con Ingrid durante la guerra.

De todas maneras mostró interés por su antiguo amor. Habían pasado 7 años desde su forzada separación e indudablemente podrían haber pasado muchas cosas con ella durante la guerra y la tremenda posguerra que debió sufrir Holanda.

De sus averiguaciones surgió que ella se había casado con un holandés y formado una familia feliz. De ninguna manera él quería perturbar la vida de Ingrid. Por entonces tan sólo lo guiaba el interés por el destino de ella luego de haberse despedido para encarar obligadamente su regreso a Argentina. Coto seguía soltero y ahora pensaba que necesitaba de una relación más firme para encaminar su vida. Ya contaba con 46 años y no pensaba reiniciar el fuego de una pasión vivida entre las emergencias de la guerra.

En 1949 Holanda, como otros países europeos, aún no se había recuperado totalmente de los daños causados durante la guerra, se trabajaba afanosamente y sin descanso. Nuestro hombre contaba luego, a la que es actualmente su viuda, que había quedado admirado por la organización demostrada por las autoridades holandeses en la reconstrucción de las ciudades y por la energía y la colaboración que todos los habitantes brindaban incondicionalmente.

Durante varios meses Coto debió resignarse a vivir en la pequeña ciudad de Vlissingen en el suroeste del país, donde estaba el astillero contratado por las autoridades de F.A.N.U. Todas las actividades del lugar se repartían entre la pesca, el astillero, y otros pequeños talleres afines. Él se instaló en un hotel, y se dedicó a sus nuevas tareas. Los trabajos se iniciaron. Cada tanto viajaba desde Argentina un auditor que controlaba las cuentas y la situación.

Primero se construyó el “Alberto Dodero”, en segundo lugar, el “Yapeyu”, y finalmente el “Maipú”. Unas semanas antes de la botadura de cada barco se enviaba desde Buenos Aires la futura tripulación para facilitar su adaptación al nuevo barco. La presencia de “los bulliciosos muchachos argentinos” proporcionaba un poco de alegría a los habitantes de la pequeña ciudad.

Después llegaban las autoridades, los invitados especiales, y **la madrina elegida**. Todos participaban de la **fiesta del bautismo del barco**.

Es bien sabido que en el mundo marinerio existen algunas supersticiones. La mayoría de los navegantes afirman no creer en ellas, pero frente a ciertos hechos, muchos se retractan. Cuando se procedió a la botadura del tercer barco el “Maipú” la madrina en el momento del bautismo no supo dar el impulso imprescindible a la botella tradicional que, suspendida de una cuerda, debía romperse al chocar contra el casco de la flamante nave. La cuerda con su carga se balanceó, ida y vuelta, varias veces sin tocar el barco, y volvió al punto de partida. Se había hecho un silencio general estupefacto, hasta que uno de los representantes de la empresa ordenó repetir la operación y acto seguido ayudo a la débil mujer a cumplir con su cometido. Hubo unos pocos tibios aplausos.

Surgió un problema cuando los miembros de la tripulación declararon (aconsejados por el delegado sindical y probablemente viendo una oportunidad de “mejorar” sus haberes) dijeron que rechazaban el tener que embarcar, pues

lo ocurrido era un presagio de mala suerte, y que no iban arriesgarse a perder la vida...! Después de arduas negociaciones y la promesa de una prima excepcional aceptaron subir a bordo.

Cuando el buque inició su viaje inaugural a Hamburgo dejando Holanda, ya se notaba una ligera bruma sobre el mar. Esta se transformó en una densa neblina al llegar a la costa frente a Cuxhaven. En la madrugada el “Maipú” entró en el Río Elba y navegó a velocidad mínima con todos los medios de alarma funcionando. Estaba a pocos kilómetros de llegar a su destino cuando un barco sueco surgió de la neblina como un fantasma y lo embistió con extrema violencia en el sector de las cámaras frigoríficas, partiéndolo casi en dos. Fue un “sálvese quien pueda” pues en pocos minutos el gas amoníaco invadió todo el barco, los barcos de salvamento estuvieron en el lugar inmediatamente rescatando a los tripulantes. Fue un milagro que nadie muriera en este terrible accidente pero las pérdidas fueron totales, tanto para la tripulación, que no logró salvar nada, como para el pobre “Maipú” que se hundió en 2 horas. Años después, este trágico episodio le fue contado a la Sra. de Coto en varias oportunidades por algunos de los protagonistas, que habían vencido el miedo, y habían vuelto a navegar.

Estas manifestaciones de la señora me han hecho recordar una anécdota, menos trágica pero más risible, relatada por el contraalmirante Jorge Fraga a los que teníamos el gusto de compartir con él en la Academia del Mar. Cuando llegó el momento de bautizar el Rompehielos ARA “Almirante Irizar” las autoridades navales designaron a la esposa de dicho almirante como “madrina” de la nave. Llegado el momento de la ceremonia de la botadura en Finlandia el contenido de la botella se había congelado por el frío imperante en el astillero de Helsinki. En un primer intento la señora arrojó la botella contra el casco diciendo “Te bautizo Almirante Storni”, a la sorpresa de los argentinos ante el error en la denominación siguió el hecho que la botella congelada no se rompió, siguieron otros dos errores de denominación del buque e intentos fallidos, finalmente, y con la ayuda de algún fuerte finlandés, se produjo el hecho esperado. La jocosa aclaración del almirante Fraga fue: “El problema fue explicarle a los finlandeses que en español “Irizar” se pronunciaba “Storni”.

Años después (ya en el 2007) el “Irizar” sufrió un incendio que lo dejó inutilizado para realizar sus viajes a la Antártida por varios años. Por casualidad, en esta caso tampoco hubo víctimas mortales como en el caso del “Maipú”. Me pregunto: ¿habrá que creer en los presagios de mala suerte marineros?

Volviendo al ingeniero Coto su viuda relata que al terminar los trabajos en el astillero en Vlissingen la empresa F.A.N.U. nombró al ingeniero Coto como Inspector Técnico en el Norte de Europa. Su tarea se distribuía entre todos sus barcos que recalaban habitualmente en los puertos en Inglaterra, Alemania, y Holanda y en los cuales se procedía a los trabajos de mantenimiento y reparaciones.

Julio C.Coto se trasladó a Amsterdam, que por su ubicación fue elegida como centro administrativo, y desempeño sus actividades hasta 1960 año de grandes proyectos y cambios nacionales, y también de su regreso definitivo a la Argentina.

Por su parte, la que pasaría a ser su esposa vivió la guerra con toda crudeza y esta viva porque, cuando los alemanes invadieron Bélgica el 10 de mayo de 1940, su madre y sus dos hermanos mayores estaban parando transitoriamente en la casa de su pequeño campo en las afueras de Lieja. Mientras tanto su casa en Lieja fue destruida por las bombas alemanas. Debieron quedarse en el campo pasando todas las penurias de la guerra hasta su finalización. En 1947, cuando contaba con 16 años de edad viajó con su madre al Congo Belga donde se encontraba su padre bajo un contrato que no le permitía volver a Bélgica desde 1936.

Pero estaba escrito que sus bélicos caminos se cruzarían. Años después ella conoció al ingeniero Coto en 1955, cuando ya contaba con 24 años y durante en una fiesta dada en Bruselas por el embajador argentino en Bélgica y luego de regresar del Congo en 1953. En ese momento ella ya estaba por viajar nuevamente al Congo. Él se había retirado de la Armada 10 años antes. Fue en esa oportunidad que ella se enamoró de ese “encantador caballero”, como lo llama, y tres años después se casaron en Kensington – Londres. Nadie de sus parientes y amigos lo podía creer porque lo consideraban un “solterón empedernido” que ya contaba con 53 años de edad. Ellos no tuvieron hijos pero su matrimonio fue muy feliz.

Ella llegó a Buenos Aires junto con él el 13 de mayo de 1960 y envió en 1972. Su primera impresión de nuestro país no fue buena; difería sensiblemente de las maravillas que le habían contado otros argentinos radicados en Europa. No obstante se ha quedado aquí y actualmente vive en Mar del Plata en muy buena relación social con muchos argentinos, entre ellos la viuda Ruth Ottaviano de mi primo Jorge Salamote. Fue a través de ella que yo la conocí en una carpa de Playa Grande cuando ya tenía la idea de escribir esta historia y no disponía de tiempo para hacerlo.

Reincorporado a sus actividades normales en la Marina de Guerra, este oficial de marina alcanzó la jerarquía de Ingeniero Subinspector (equivalente al grado actual de capitán de fragata) cuando se retiró del servicio naval el 24 de septiembre de 1945, por las razones antedichas y falleció el 21 de octubre de 1972 a la edad de 69 años. Lo mismo que mi padre había ingresado a la Armada el 1º de marzo de 1918, cuando contaba con tan sólo 15 años de edad, y sirvió como marino durante 27 años y medio.

### **Néstor Antonio Domínguez**

Las hermosas experiencias vividas con mis amigos del barrio porteño de Colegiales durante el resto de mi niñez y adolescencia quedaron grabadas en mi memoria para siempre. Yo no vivía allí sino en Belgrano, pero ése era el barrio en el que vivían mis abuelos paternos y era mi verdadero barrio. Fueron los tiempos inmediatamente posteriores a mi regreso de Europa con 6 años de edad.

Todo ello se vio interrumpido por mi ingreso a la Escuela Naval Militar cuando contaba tan sólo con 14 años. Fue en esa escuela que conocí el sufrimiento, adquirí el sentido de la responsabilidad y me hice hombre.

Mi carrera profesional como oficial de marina de comando se derivó hacia la ingeniería electrónica cuando, ya siendo guardiamarina, decidí adoptar esa especialidad y, luego de superar un concurso, fui becado a realizar estudios de ingeniería electrónica en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Toda mi actividad profesional posterior estuvo signada por el especialismo creado alrededor de un ínfimo electrón que nunca se supo si es una onda o un corpúsculo. Fue así que, deseoso de liberarme de ése encasillamiento, que mi padre me había señalado y no lo escuché, pedí mi retiro voluntario de la Armada cuando alcancé el grado de capitán de navío. Además de dicha restricción a mi desarrollo humano operó en mi decisión la poca valoración que sobre la tecnología y los tecnólogos se tiene en la Armada y en el país. Parece que nadie piensa en que vamos al mar en “caparazones tecnológicas”, como he definido a los buques en uno de mis ensayos. A mi entender la entonces desarrollada Guerra de Malvinas nunca se debió haber encarado, dejando de lado otras muy válidas consideraciones, si se hubiera tenido en cuenta la brecha tecnológica que nos separa de los británicos.

Sumido en el vacío de haberme marginado de la Armada me puse a pensar en como rehacer mi vida. Quería estudiar algo que me abriera la visión del mundo mucho más allá del electrón nunca visto y muchas veces sufrido. Surgió en mi consciencia la decisión de estudiar filosofía y marcar un giro copernicano en mi vida. Esta transdisciplina me introdujo en las ciencias humanas y sociales aparte de brindarme una mirada crítica sobre las ciencias duras y la tecnología. Ella se ubica, igual que la sistémica, en el medio de la brecha epistemológica que las separa. Mi imagen del mundo cambió radicalmente y actualmente me alegro de haber dado el paso en forma decidida, clara y oportuna.

Mi mujer, María Elena, y mis hijas: María Victoria, Analía y Vanina, sufrieron todos los avatares que en muy buena medida me impuso la Armada, antes y después del retiro, y siempre me acompañaron y apoyaron. Hoy día me considero un libre pensador que no reconoce otras barreras que las que la ética, el buen gusto y el sentido común puedan anteponer a mi desarrollo intelectual. Mi familia es feliz y, ya en la vejez, atiende todo lo que pueda necesitar para el cuidado de mi salud.

En el transcurrir de los años fui niño y jugué con mis juguetes, luego fui militar y jugué a la guerra sin tener que enfrentarla nunca y, finalmente, como aprendiz de filósofo, me entretengo jugando con las ideas y la imaginación que rondan por mi cerebro. Ahora las guerras me duelen pero, por suerte, me siguen siendo ajenas y puedo seguir jugando.



---

# DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

## Testimonios directos

1) Mi padre supo sacar muchas películas de cine color (Kodak de 8 milímetros) en 1939 y 1940. Gracias a ello Betty, Iris y yo hemos podido vernos actuando como niños pequeños, y luego de entrar en los 70 años de vida, con el mismo espíritu de niños que nos acompañó siempre. Esa increíble experiencia vino acompañada por la vista de una enorme cantidad de fotografías de nuestras peripecias durante el período de la guerra en Europa en que compartimos nuestros juegos y juguetes. Estas últimas fotos mi padre las guardó en álbumes, con señalación de lugar y fecha, que yo he atesorado luego de su muerte. Guardó también los múltiples pasaportes que fuimos sacando, lo que me brindó un cuidadoso registro de todos nuestros movimientos por Europa (también con lugar y fecha), registros de conductor de automóvil (con las cruces svásticas correspondientes) y muchos otros documentos que me han permitido rearmar nuestra historia familiar durante esos años.

Dejo especial constancia del legado de mi padre de tres carpetas con los duplicados de todas sus notas dirigidas a la Comisión Naval Argentina en Europa. Es a través de las mismas que me he enterado del costado profesional de esta epopeya familiar y de su asunción de las responsabilidades que tuvo que llevar adelante.

Mi madre, por su parte, conservó cartas y otros documentos aparte de brindarme en todo momento la protección que un niño de mi edad necesitaba en tales circunstancias y luchó para conseguir y realizar sola nuestros pasajes de frontera y regreso al país desde Lisboa.

Ambos padres fueron los que en muchísimas conversaciones familiares mantuvieron en mí, y en mi hermana Betty, la memoria viva de todo lo acontecido. Lamentablemente, salvo las cartas, no hay otros testimonios escritos de sus memorias, sentimientos y tomas de decisión, que fueron muy duras, y de las cuales los niños de la familia no teníamos por que estar enterados;

2) Coto, Julio, escribió el “Relato de mi viaje desde el desembarco en Cádiz, el 16 de marzo de 1941” apremiado por el tiempo luego de tomarle el cargo a mi padre y aprovechando que este, al regresar, podía llevarlo sin problemas, en una valija diplomática de un país neutral, y distribuirlo entre amigos y compañeros. Se trata de un documento que valoro especialmente y que su viuda (la señora Josefina Anne Marie Nizet de Coto) me permitió que sacara copias del original;

3) Coto, Julio, también escribió el texto de “Impresiones de un viajero”, de agosto de 1941, como escrito complementario del anterior y que fue enviado en manos de mi padre para evitar la censura ejercida por la GESTAPO de las fuerzas alemanas de ocupación en Holanda de la época;

4) Coto, Julio, Cartas a parientes y amigos de la época y recuerdos de una vida en común y en relación con el tema de esta obra facilitados por su viuda;

5) Vineys, Iris Marta, colaboró con la lectura de mis borradores introduciendo datos de su memoria, me prestó un original y una copia de un artículo periodístico sobre la llegada de su familia al país y me prestó fotografías de las cuales algunas fueron incluidas en este libro como testimonios de lo realmente ocurrido a todos los actores. Con su fabulosa memoria infantil, aportó vivencias increíbles de personas y hechos del pasado común.

Finalmente dejo constancia de haber consultado también carpetas con notas y documentos oficiales, artículos, memorias, textos de conferencias y agendas personales propias.

## Libros

- Becerra, Luciano, Capitán de Navío (RE), **Una nación bajo el mar**, editado por el Instituto de Publicaciones Navales (este autor fue quién me entregó sus cargos en el Rastreador ARA “PY” cuando ambos éramos guardiamarinas allá por 1958 y que formó parte de la Primera Plana Mayor del Portaviones ARA “25 DE MAYO” junto con el autor diez años después. Lo trajimos juntos al país luego de recibirlo luego de una inolvidable experiencia en Holanda. Nadie como él reflejó en un libro el espíritu holandés luego de dicha experiencia. Su libro lo atesoro en un lugar privilegiado de mi nutrida biblioteca).
- Churchill, Wiston, La Segunda Guerra Mundial, Tomo I: Se cierne la tormenta y Tomo II: Su hora más gloriosa, Editorial Peuser, 6ª Edición, Buenos Aires 1958, 672 págs. y 654 págs. respectivamente.
- Oyarzábal, Guillermo Andrés, Los Marineros de la Generación del Ochenta, Evolución y Consolidación del Poder Naval en la Argentina (1872 – 1902, editado por el Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003, 384 págs.
- Saramago, José, Las pequeñas memorias, Primera Edición, Editorial Alfaguara, Buenos Aires, febrero de 2007;  
Y muchos otros libros que menciono en el texto.

## Artículos de diarios y revistas

- Diario *Crítica* de Buenos Aires del día domingo 12 de octubre de 1941, “Con nueve argentinos fugitivos del horror de Europa. Llegó hoy del Vapor Argentino”. “Fueron repatriados del infierno totalitario”. “Tres fueron prisioneros de los nazis” (como se estilaba en la época, no aparece el nombre del periodista que hizo la nota);
- Instituto Browniano, “Cincuentenario del Patrullero A.R.A. “Murature”, Revista “Puesto de Maniobra”,

- Murillo, Fernando Jorge, “Patrullero Murature: Medio siglo de historia”, Boletín del Centro Naval, Volumen 113, Nro 778, Julio, agosto y septiembre de 1995, pág. 623;

### **Internet**

- González, Coral y Ramiro, Revista “Escobén – Tu revista de barcos”, “Historia del buque “Cabo de Buena Esperanza”, Internet, 5 de marzo de 2007;
- Mac Millan, Jim, “Historia del buque “Almanzora”, Internet, jmcbruiser@aol.com; y muchas otras consultas que seria largo detallar aquí.

Este libro se terminó de imprimir  
en los talleres gráficos de Booverse  
en el mes de agosto de 2011.

### **Otras obras publicadas por el autor:**

- “Satélites. Quinta etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de las Malvinas”,
- “Satélites. Más allá de la tecnología y de la guerra”,
- “Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable”;
- “Desde lo profundo del tiempo vivido” en tres tomos,
- “La universalización de la solidaridad: el Sistema COSPAS-SARSAT”
- Una imagen espacio-política del mundo”.

### **En coautoría con el Doctor Roberto Bloch:**

- “Un enfoque sistémico de la defensa”  
– Tomo I: “Aspectos culturales”;
- “Un enfoque sistémico de la defensa”  
– Tomo II: “Aspectos militares y tecnocientíficos”;
- “Un enfoque sistémico de la defensa”  
– Tomo III: “Aspectos duales (cívico-militares”.

### **En coautoría con Luis A. Pedrazzini, Bernardo Wiszniaki y Sergio Toyos:**

- “Cara y Cruz de América del Sur”

### **En coautoría con diversos autores:**

- ”Segunda antología de poetas, escritores y ensayistas del Tercer Milenio”
- “Educación por satélite”.

### **Como autor de la idea, prologista y compilador:**

- “Estelas Doradas” (libro conmemorativo del egreso de su promoción de la Escuela Naval Militar).

### **Como prologista y conductor de la obra de Carlos Augusto Coulomb:**

- “Obra casi completa” (SIC)”.

**E**sta historia novelada contiene las experiencias de dos familias y un soltero enviados en misión oficial a Europa durante los prolegómenos y el desarrollo inicial de la Segunda Guerra Mundial en Europa. Los jefes de familia y el soltero fueron enviados por la Marina de Guerra de entonces, entre otras cosas, a la construcción, inspección y prueba de las máquinas de buques que se estaban construyendo en el país y que era imprescindible que logaran su objetivo para que dichos buques pudieran ser terminados en el Astillero de Río Santiago.

Los hijos de los dos matrimonios jugaban con sus juguetes mientras sus padres trataban de sustraerlos de los efectos de una guerra que les era ajena. El enviado soltero y la niñera Rosa (del autor y de su hermana Betty) no pudieron sustraerse al llamado del amor en tiempos de guerra y sus regresos a la Argentina marcaron situaciones diferentes para sus romances.

Las decisiones de los grandes líderes políticos que marcaron el inicio y el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial y de la Guerra Civil española no tenían en cuenta la situación de estos argentinos que, a su manera, debieron resolver las angustiosas situaciones a las que se vieron expuestos por su cuenta y riesgo.

Los saltos hacia tiempos más recientes que hace el autor, para describir visitas a los lugares de esta historia, marcan la doble imagen de lo infantil junto con la reflexión madura de lo ocurrido.

Por supuesto que este no es el lugar para definir tanto el desarrollo posterior de sus vidas como el final de los actores de esta historia novelada, el autor lo deja abierto para que los lectores puedan investigarlo a través de la lectura de la obra que se les ofrece. Sus vidas han sido coherentes con las circunstancias que les tocó vivir.

Fuera de los aspectos novelados de la historia el libro consiste en una autobiografía de la vida del autor entre los 3 y los 6 años de edad cuando actualmente cuenta con 76 años intensamente vividos.