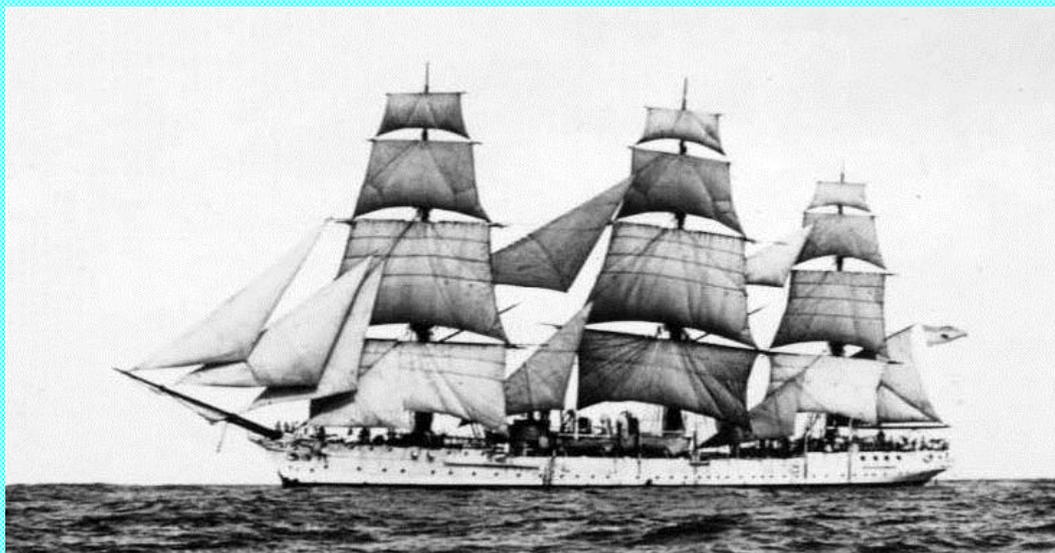
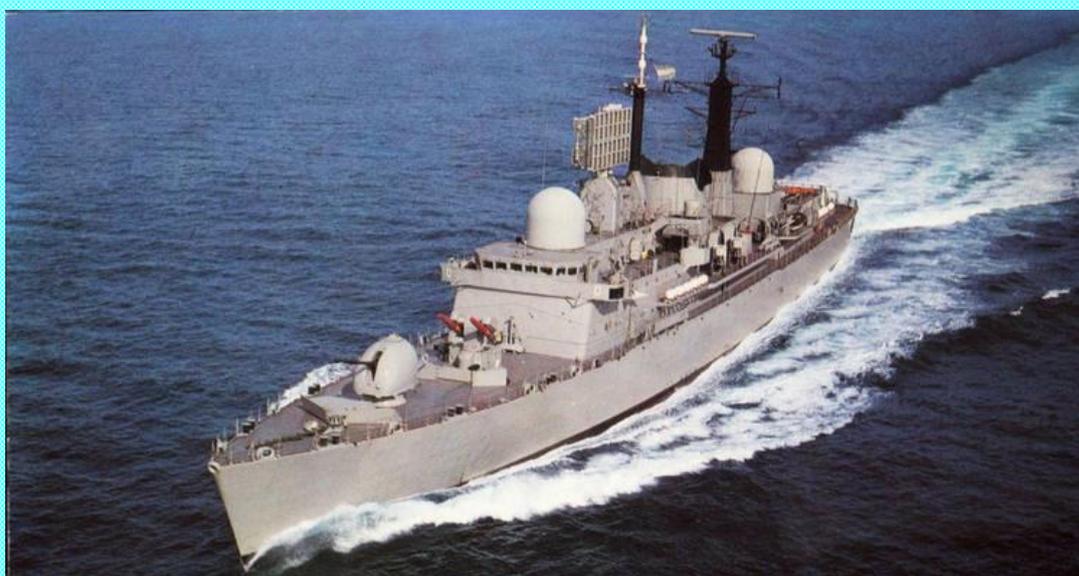


# **NAVEGANDO HACIA LOS INFINITOS HORIZONTES DEL MAR**

**DESDE:**



**HASTA:**



**Por. Néstor Antonio Domínguez  
Buenos Aires  
2015**

**NAVEGANDO HACIA  
LOS INFINITOS HORIZONTES DEL MAR**

**Néstor Antonio Domínguez.**

**Buenos Aires,**

**2015**

**Dedicado a mis compañeros de la  
Promoción 83 de la ENM,  
a quienes me han dado órdenes  
militares y a quienes las han  
recibido de mi.  
Ellos y mis familiares saben  
que lo aquí escrito y compartido  
es cierto y puebla muchos recuerdos  
imborrables de la navegación  
por la vida y el mar.**

## ÍNDICE

<b>Tema</b>	<b>Página</b>
Introducción:	6
La mudanza a la casa de la calle Moldes:	8
Mudanzas, cambios de escuelas y de colegios:	9
El Acorazado “Rivadavia” y el viaje a México:	12
El ingreso al secundario y la experiencia puntaltense:	14
Ingresos, cursado y egreso de la Escuela Naval Militar:	15
Otra mudanza:	22
La Revolución Libertadora. Internado en el Uruguay:	34
El viaje de instrucción:	43
El Crucero ARA “LA ARGENTINA”:	68
El reclutamiento de conscriptos en la ESMA:	73
El Rastreador ARA “PY”:	75
Estudio e ingreso en la Facultad de Ingeniería de la UBA:	80
Unas vacaciones en Mar del Plata:	82
La quinta de Moreno:	83
De novio formal:	85
La despedida de soltero:	86
El casamiento:	87
Recién casado y haciendo estudios de ingeniería en la Universidad de Buenos Aires:	89
El Centro Emisor de Buenos Aires (CEBA):	92
Mi primer automóvil y los que le siguieron:	95
La Dirección de Electrónica Naval (DIEN):	100
Los destructores ARA “BROWN” y “ROSALES”:	104
Mi larga y mediocre historia golfística:	112
La cuestión del título de ingeniero:	115
El regreso a Buenos Aires. La Sección Instalaciones:	119
Ayudante de Órdenes del Comandante del buque escuela español “Sebastián Elcano”:	122
El fallecimiento de nuestros padres:	125
Mi destino en un portaviones:	125
En un crucero que pasó a la historia:	130
Otra vez en la Dirección de Electrónica Naval (DIEN):	132
Jefe del Taller de Electrónica de la Base de Submarinos de Mar del Plata:	134
Experiencias chocantes en Miramar y Balcarce:	142
Experiencia universitaria en Mar del Plata:	143
Otra vez en un transatlántico y hacia Europa:	144
De Nápoles a Londres:	155

<b>Tema</b>	<b>Página</b>
Los cursos en la Royal Navy:	164
El astillero de la empresa Vickers (en Barrow-in-Furness):	166
Pruebas en el mar del Destructor ARA “HÉRCULES”:	171
Incorporación a la Flota de Mar:	176
El Comité de Asesoramiento Legislativo (CAL):	177
El Astillero de Río Santiago:	178
La vuelta a Gran Bretaña como asesor:	183
Mi desembarco como Oficial Superior y el pase a la Dirección Programa Unidades Navales como Jefe del Departamento Técnica (DIPROUNIVALES):	191
Retiro de la Armada:	196
Otra guerra no querida:	197
<b><u>CONCLUSIONES:</u></b>	200



## **NAVEGANDO HACIA LOS INFINITOS HORIZONTES DEL MAR**

### **Introducción.**

El lugar de nacimiento es demasiado importante para la vida de cualquier persona. Como lo he expresado, por lo que me había dicho mi madre y según consta en la página 29 del libro anterior de esta autobiografía: **Juguetes propios y guerras ajenas** nació en la Base Naval de Puerto Belgrano en la casa N° 8. Como lo he comprobado en el mes de enero de este año (2015), al pasar unos días de vacaciones en el Hotel de Oficiales junto con mi familia, fue así. Ví la luz nada menos que en la casa que hizo construir para él y su familia el ingeniero italiano Luis Luiggi que la ocupó entre los años 1899 y 1909; veinticinco años después vine al mundo desde ese lugar. Toda mi historia familiar se inició allí porque mi abuelo materno, Emilio García Malde vivió en la Base con sus ocho hijos y mi padre, el oficial de marina Antonio Domínguez, concurría al tenis del lugar vio a mi madre, se enamoró y se casaron en la pequeña capilla “Stella Maris”, de madera y antecesora de la actual, con fecha 1° de febrero de 1932.



**Foto N° 1:** La casa N° 8 de la Base Naval de Puerto Belgrano a comienzos del Siglo XX (ubicada hasta su incendio frente a la actual Pileta de Oficiales).

Cuando uno nace en un puerto tiene dos maneras de salir de allí: por tierra o por agua. Mis antecedentes me marcaron una sola forma de salir: por mar.

Al abandonar un puerto y apartar de la vista la tierra nuestra visión se divide en dos: abajo el mar y arriba el cielo con su Sol, su Luna y sus estrellas. Siendo marino uno no puede dejar de ser poeta y de usar los cuerpos celestes para encontrar su lugar dentro de la infinitud.

El filósofo Max Scheller dio comienzo a la antropología filosófica con su libro: **El puesto del hombre en el cosmos**. Hoy sabemos que nuestro puesto es en un punto “azul pálido” (Carl Sagan) en el cual nos propinamos muchos dolores de cabeza. Aunque los puntos no suelen tener color podemos decir que este “punto”, que no es más que eso en el universo, tiene el color de un mar que cubre el 70% de su superficie. La antropología filosófica la hemos desarrollado para el 30% terrestre y no hemos filosofado respecto a los hombres que navegan en el mar, en el aire o en el espacio ultraterrestre. Quisiera que Dios me de vida y salud para hacerlo en un ensayo.

Vivir en el mar es muy diferente que hacerlo en tierra. Se dice que la vida se originó en el mar, algunos anfibios lo abandonaron y ahora se han adaptado a vivir en tierra. ¿Será ése el cuadro evolutivo de nuestra especie? De lo que estoy seguro es que todos ellos: marinos, aviadores y astronautas,

por ser “navegantes de inmensidades”, como antes lo han sido los árabes del desierto y los gauchos de la Pampa (\*), participan de una antropología diferente.

### **El regreso de mi padre al país.**

Como lo expresé en mi libro: **Juguetes propios y guerras ajenas** (también publicado en Internet) la llegada de mi padre a Buenos Aires se produjo a mediados de julio de 1941, “siempre antes del cumpleaños de Melén”, como lo expresó textualmente en una de sus cartas. Yo cumpliría para entonces 7 años de edad (el 30 de julio de 1941). Lamentablemente en los pasaportes de mi padre no tengo el registro de su ingreso por el Puerto de Buenos Aires pero sí tengo el asiento de su pase a la Dirección General del Personal con fecha 16 de julio en un documento que conservo y ello demuestra que logró estar para mi cumpleaños.

Había pasado poco menos de un año desde nuestra despedida en Lisboa, lo habíamos extrañado mucho y ahora estábamos todos juntos otra vez en el departamento del primer piso “B” del Edificio “Meili” que habíamos alquilado con mi madre y que todavía subsiste.

---

(\*) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, **SARMIENTO, los ríos y el mar argentinos.**, 1ra. Edición, Instituto de Publicaciones Navales, 49° título de la COLECCIÓN HISTORIA, Buenos Aires, 2012, 160 págs., 23 x 15 cms, ISBN: 978-950-899-119-5.

El premio más importante de ese regreso fue que el 27 de agosto de 1943 nació mi querida hermana Susana Mabel. Toda la familia se volcó hacia ella y especialmente mi padre, que tanto había sufrido con la obligada separación que le impuso la entonces denominada Marina de Guerra. Yo lo comprendo perfectamente porque también he tenido una hija, Vanina Lis, que vino muchos años después que sus dos hermanas mayores.

Por entonces mi padre prestó servicios en la División Máquinas de la citada Dirección General hasta el 23 de marzo de 1942 en que debió presentarse en el Destructor ARA “San Luis” como Jefe del Departamento Máquinas y bajo el comando del entonces Capitán de Fragata Don Pedro V. Ghirimoldi. Dado que toda la familia estaba radicada en Buenos Aires se hizo “trocista” (así llamamos en la Armada a los que, destinados en Puerto Belgrano, tienen la familia en otra parte).

Siempre recordaré la visita que hice al Destructor cuando vino al Puerto de Buenos Aires para el 9 de julio de 1942. La hice de la mano de mi padre y me llevó a recorrer todo el buque, principalmente su lugar de trabajo (la Sala de Máquinas) y su camarote. El buque era prácticamente nuevo (traído de Inglaterra con fecha 28 de septiembre de 1938) y me deslumbró.

Era la primera vez que visitaba un buque de guerra. Creo que allí surgió la idea y la vocación de seguir los pasos de mi padre años después.

### **La mudanza a la casa de la calle Moldes.**

En el año 1944 nos mudamos a vivir en una vieja casona del Barrio de Belgrano en la calle Moldes entre Juramento y Mendoza junto con mis tíos Héctor Laudelino Marquez y mi tía Nelly, hermana de mi mamá. La casa era enorme (de tres plantas) y tenía un gran patio que se prolongaba hasta la entrada para autos de la calle y el correspondiente garage. La época allí vivida fue muy buena para mí dado que, dada la amplitud de la casa y el patio, podía desplegar sin límites tanto mi energía como mis juegos en compañía de mis primos y amigos.

En Belgrano había muchos cines (“Mignon”; “General Belgrano”; “General Paz”; “Savoy”, “Elite”, etc.) y me hice habitué de las exhibiciones cinematográficas de tres películas en una sola tarde. Más de una vez tuvieron que ir a sacarme de los cines continuados porque me quedaba a ver todas las películas de nuevo. Chaplin, el gordo y el flaco (Oliver Hardy, el gordo, y Stan Laurel, el flaco) y Abbott y Costello me daban horas de una sana alegría que mezclaba, en dosis razonables, con otras de terror (“La séptima víctima”, el gigantesco Frankenstein y el Conde Drácula), de guerra (“La cruz de Lorena”, “La reina de los mares”, etc.) o de aventuras (Tarzán, el pirata Morgan o Sandokan, el “Tigre de la Malasia”). Era un mundo mágico que para los chicos de mi época se hacía imprescindible, casi una adicción (como ahora lo puede ser la televisión o la computación). Esto lo complementaba con la lectura de los libros de Julio Verne y de Salgari que me prestaba mi tío Héctor, un muy querido tío que fue aviador naval.

### **Mudanzas, cambios de escuelas y de colegios.**

En previsión de la mudanza anterior, en 1943, mis padres me mandaron a cursar tercer grado en la Escuela del Estado “Casto Munita” (actualmente del Distrito Escolar 10, Escuela 01 – Cuba 2039), frente a la “iglesia redonda” de Belgrano donde luego tomé la comunión. Venía de la Escuela “Manuel Lainez” en que había tenido muy buenas maestras en primer grado inferior y superior y segundo grado; fue así como no tuve dificultades para aprobar mi tercer grado (que ahora es considerado como el cuarto del ciclo primario). El boletín que aún conservo dice: “felicitado por su aplicación y conducta”.

Cuando terminé el tercer grado, dado que yo había empezado la escuela medio año tarde (con seis años y medio de edad), mi madre quiso corregir la cuestión y durante el verano 1944-45 me puso profesoras para que me enseñaran lo necesario para rendir cuarto grado libre. Así lo hice y me anotaron en el Colegio de los Hermanos Maristas “Manuel Belgrano” de la calle Pampa 2226 para hacer quinto grado durante el año 1945. Por

entonces ya nos habíamos mudado a un “departamento tipo casa” en José Hernández 2585 del mismo barrio de Belgrano.

Los Hermanos Maristas configuran un sistema educativo muy interesante en el sentido que le dio su fundador, el hermano Marcelino Champagnat. Su pedagogía, además de una orientación religiosa, tienen características fundamentales que promueven la formación integral del individuo, una pedagogía presencial de los docentes, la sencillez, la vida en familia, el trabajo, la constancia, la emulación, la disciplina, la practicidad y la adaptación social de los educandos. Siempre recordaré al hermano Lorenzo (entre nosotros “El Loro”) que hacía sonar su “charrasca” (especie de artefacto de madera que producía un sonido muy especial). Si había algún “sordo” a su llamado de atención y no respondía debidamente, le daba con la charrasca en la cabeza y todo el mundo tenía claro que debía ser así. La “sordera” entonces era reemplazada por un pequeño dolor en el cuero cabelludo. Actualmente seguro que habría sido sometido a alguna actuación judicial por su tendencia represiva y contundente pero debo decir que fue el hermano más querido tanto en el colegio “Manuel Belgrano” como luego lo fue en el Colegio “Champagnat” de la misma Congregación (donde tuve el gusto de volver a encontrarlo años después). Nunca se llamó al “Comité de Convivencia” para corregir estos desmanes del hermano marista. Dicho Comité no existía en esas épocas y nuestros derechos humanos terminaban con un charracazo y se acabó. El aceptar la autoridad de los “mayores en edad, dignidad y gobierno” (como decía, años después, el tío “Toto” de mi querida señora María Elena) de esa manera era un derecho humano que los niños de entonces adquiríamos de esa manera y que nos servía para vivir mejor como adultos; respetando la autoridad, las leyes y las canas. No era necesario entrar en un psicologismo barato para analizar la conducta de los mayores y la de los niños; primaba un sentido común elaborado por la sociedad durante siglos y que ahora parece ser puesto en duda o, directamente, desapareció en manos de los “progresistas”.

Por supuesto que, después de haber dado libre 4º grado, tuve algunas dificultades de adaptación a los nuevos conocimientos y al nuevo colegio. Se avecinaba el pase de mi padre a Puerto Belgrano, donde fue destinado al Acorazado ARA “Rivadavia”, como Jefe del Departamento Máquinas, y mis padres para evitar problemas me cambiaron de colegio para comenzar sexto grado: fui a parar a una escuela primaria del estado en la calle Conesa 1855 (Escuela Nº 20 del Consejo Escolar XVº) donde hice siete meses de estudios hasta que la familia se mudó a la Base Naval Puerto Belgrano, avenida Almirante Brown Casa Nº 142.

Fue así que terminé el sexto grado, que entonces era el último, cursando durante los meses de octubre y noviembre en la escuela primaria de la Base

(ver **Foto N° 80**), con el 6° grado “A” y bajo la férula de la maestra Petrona de Aguirre durante el turno de la mañana del año 1946.

Al ir de veraneo a la Base Naval de Puerto Belgrano en enero del año 2015, aparte de comprobar el increíble hundimiento en el muelle de nuestro querido e histórico Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD”, último buque de guerra en el que he navegado y cuya imagen recuerdo en la tapa de este libro, pude comprobar la esposa del Ingeniero Luis Luiggi, que era inglesa, fue la que promovió la construcción de esa escuela, en la que terminé mis estudios primarios con la finalidad de que los hijos de los trabajadores italianos que participaron en tamaña construcción tuvieran una escuela para instruirse en nuestro idioma y en los saberes de la época.

Este “egreso” de mi ajetreada experiencia primaria no vaticinaba una buena gestión en la escuela secundaria. Mi padre ya había vuelto de su viaje con el Acorazado ARA “Rivadavia” a Méjico y me había traído una bicicleta magnífica, marca “Goodrich”, con cubiertas balón y freno de contra-pedal, que me permitía hacer mis incursiones por toda la Base seguido de mi querido perro “Quis-Quis”. Luego conservé esa bicicleta, hasta que me recibí de guardiamarina, guardándola en la casa de mis abuelos. En esa época murió mi abuelo y la vendí. Estando con esa jerarquía en Puerto Belgrano la extrañé todas las veces que tuve que trasladarme a pie desde el buque a la pileta, al Club de Tennis o al cine a Punta Alta.

Hablando de “guardiamarinas”, “biciletas” y de este tema del transporte en la Base cuando casi nadie tenía auto me viene al recuerdo un personaje, guardiamarina de la promoción anterior a la mía, llamado “el loco” Sayavedra. Fue para entonces que por una disposición del Jefe de la Base se prohibió que los oficiales circularan en bicicleta. Fue así que el incomparable guardiamarina Sayavedra, dejó su bicicleta y se fue al Club Hípico alquiló un caballo y lo usó como medio de cómodo transporte (lo que no estaba prohibido). Así llegó hasta la planchada de oficiales de su buque (uno de los cruceros) ató las riendas a una bita y subió a bordo con los honores de práctica. Tanta imaginación hirió crudamente el orgullo del Jefe de la Base que encontró la manera de castigarlo. Es así que la venta de mi bicicleta fue, en realidad, oportuna y saludable. Esto me lleva a la reflexión respecto a la necesidad de la imaginación creadora de los militares que conducen operaciones militares. Pensándolo bien a quién daría el lector el cargo de Jefe de Operaciones de Combate ¿al jefe de Base o a Sayavedra?.

Pero lo del guardiamarina Sayavedra no terminó allí. Un tiempo después se dio en el Cine de la Flota la película americana en blanco y negro llamada: “Abriéndose paso”. Al cine concurría por la noche gran parte de las Planas Mayores y tripulaciones del Estado Mayor y de los buques. En la película se mostraba el adiestramiento de los reclutas norteamericanos para ir a la Segunda Guerra Mundial. En particular se los hacía marchar con armas

bajo auto-órdenes, gritadas por los colimbas a voz en cuello: “one, two, tree, four...” Y produciendo giros alternados de 90° a la izquierda y a la derecha. A la mañana siguiente alguien tuvo la idea de enviar a dicho guardiamarina con 150 conscriptos al polígono de tiro. Horas después se comenzó a escuchar algo que a todos era familiar desde la noche anterior: el guardiamarina seguido por los 150 conscriptos hacía lo mismo que los de la película norteamericana en el muelle en que estaban los acorazados y los cruceros de la Flota. Salieron de sus lugares de trabajo todos los que escucharon lo de la película desde el Almirante, Comandante de la Flota de Mar, hasta el último conscripto. Todos se rieron a más no poder, pero Sayavedra terminó su actuación masiva con un castigo grave impuesto por los mismos superiores que tanto se rieron. En la Armada siempre el sentido del humor termina abruptamente, como nos decían en la Escuela Naval Militar: “las bromas son para Cuarto Año”, o sea que, ningún cadete de un año inferior podía darse el lujo de hacer una broma salvo en el “Día del Cadete”. De más esta decir que la carrera de Sayavedra terminó siendo guardiamarina de la Reserva Naval. Pero pienso que, con su alegría, podría ganar cualquier guerra futura matando de risa al enemigo. Luego volveré sobre las anécdotas de este curioso oficial de marina.

Volviendo a mis realidades adolescentes diré que mis nuevos amigos, la pileta, los bosques, las travesuras, el tenis, etc. constituían un mundo mágico que me alejaba de los libros. Pero tenía que rendir mis exámenes de ingreso a la secundaria y me enviaron a Punta Alta junto con mi hermana Betty para que una profesora nos preparara para la prueba.



**Foto N° 2.** En esta foto se me encuentra en la segunda fila, al lado y a la izquierda de un compañero “cabezón” cuyo nombre no recuerdo y de una chica que me saca casi una cabeza. En la fila de la maestra, en el segundo lugar a su derecha estaba Amanda Rodríguez, mi segundo “amor”, primaveral, inconfesado e inconfesable. Como se puede ver, la maestra doña Petrona de Aguirre, está sentada en primera fila al medio con el Director de la Escuela, cuyos nombre y apellino no recuerdo, al lado.

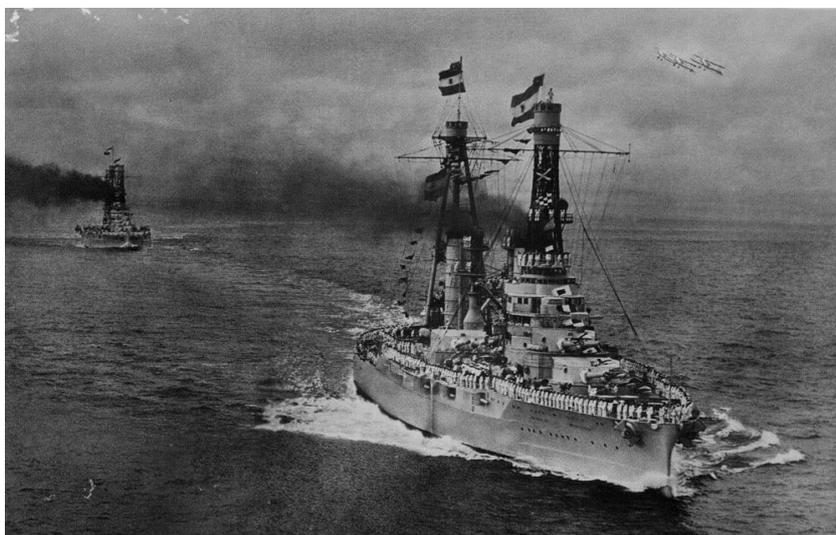
### **El Acorazado “Rivadavia” y el viaje a México.**

El 25 de enero de 1946 mi padre fue destinado al Acorazado ARA “Rivadavia” y ello, más allá de la hermosa bicicleta que me trajo, significó un duro trabajo para él. Comenzó por ser el responsable de trabajos importantes en las calderas del buque (que eran un verdadero infierno en la Tierra para los maquinistas). Luego el buque fue designado para realizar una misión especial de carácter político: recorrer Sudamérica con una misión diplomática encabezada por el senador nacional Dr. Diego Luis Molinari con nutrida y variada compañía peronista. Zarpó el 29 de octubre de 1946 y fue a Puerto España de Veracruz para participar de los actos de la asunción del Presidente de México. Mostrando su bandera el acorazado hizo escala en La Habana, Puerto Príncipe, Ciudad Trujillo, La Guayra,

Puerto Cabello, Cristóbal Colón, Cartagena y Puerto España. Regresó el 22 de diciembre de 1946.

El Presidente Juan Domingo Perón quería que los legisladores y diplomáticos fueran acompañados por una sección completa de granaderos a caballo con sus correspondientes cabalgaduras, todos ellos y todo ello embarcado en el acorazado. Lo de los caballos no fue posible. Ello motivó que los granaderos debieran desfilan en la Ciudad de Méjico con caballos de poca alzada y que sus largas piernas cubiertas con sus botas negras fueran casi rozando el suelo.

Mi padre, que para nada les tenía simpatía a los peronistas, se sacó el gusto de hacerlos sufrir cuando los senadores y diputados embarcados le pidieron visitar el buque. Los llevó por los lugares más calientes de las máquinas y calderas del buque luego de bajarlos por el ascensor del que disponía a pasos de su camarote.



**Foto N° 3.** El Acorazado ARA “RIVADAVIA” en plena Navegación hacia la Base Naval de Puerto Belgrano.

Al regresar de Méjico el buque, que ya tenía más de 30 años de servicio en la Flota, tuvo serias averías que debió solucionar en la Base Norteamericana de “Coco Solo” en Panamá. Allí fue donde mi padre también sudó, como se decía entonces, “la gota gorda” en un clima casi ecuatorial e inmerso dentro del grueso casco de acero. Sus cartas nos llegaban con la tinta corrida por el sudor de sus manos y yo, que me había hecho filatélico desde los 9 años de edad, disfrutaba despegando las estampillas panameñas y poniéndolas en mis álbumes. Mi padre siempre hizo aportes importantes a mi colección y corría la voz entre sus amigos y camaradas que hacían viajes para que le trajeran estampillas al “nene”.

Luego de dos años de estar en ese destino, el 30 de enero de 1948, mi padre fue destinado a la Dirección General del Material Naval, entonces ubicada

en el edificio de Reconquista 385 al cual he concurrido para las reuniones del Consejo Académico (luego Grupo de Gestión de Conocimiento del Mar) y las del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada (luego de ser echados de nuestras oficinas en la ESMA) en las que siempre participé del Grupo de Estudios Político-Estratégicos (durante 15 años) y otros grupos como el del Atlántico Sur, el de la Base tecnológica e Industrial de Defensa, etc..

Fue entonces cuando abandonamos el paraíso que para mí había constituido la Base Naval donde nació para mudarnos a un edificio de departamentos de la Avenida Pueyrredón y Arenales. El historiador naval Pablo Callet Bois le ofreció un departamento en alquiler a mi padre por un contrato de dos años y allí trabajosamente nos afincamos. A partir de entonces inicié mi propia experiencia naval al realizar mi primer ingreso a la Escuela Naval Militar como poco más adelante lo relataré.

### **El ingreso al secundario y la experiencia puntaltense.**

Volviendo a mi errática experiencia educativa debo decir que mi hermana Betty rindió un buen examen de ingreso a la secundaria, yo ingresé “raspando”.

Iniciadas las clases en la Escuela Secundaria N° 1 de Punta Alta (ubicada en la calle Humberto Primo) yo seguía “la farra” con los “malditos” (así denominados los hijos de oficiales de marina que vivíamos en la Base Naval de Puerto Belgrano). Estábamos construyendo una balsa para llegar a vela hasta el África (una especie de “Kon Tiki” pero sin el asesoramiento de Thor Heyerdhal (\*) partiendo desde el muelle de la playa de oficiales. Para realizar nuestro sueño adolescente hurtábamos maderas de las obras de construcción de muchas casas nuevas para oficiales. El problema de las velas nos tenía mal, no encontrábamos la manera de hacernos de la lona. Un día, el Jefe de la Base Naval, el por entonces Capitán de Navío Jorge Sciurano, salió a tomar una copa bajo el toldo de su hermosa casa (de la que hoy sólo queda la estructuras de sus dos garages) y se encontró que el mismo tenía grandes agujeros de forma cuadrada y triangular. Los castigos fueron tremendos y no pudimos terminar nuestra “Kon-Tiki” atlántica.

(\*) HEYERDHAL, Thor, **Kon-Tiki, a través del Pacífico en una balsa**, Traducción de Armando Revoredo, 4ª edición, Editorial Jackson, Ediciones Selectas, Buenos Aires, 1953, 294 páginas.

Con mi primo Jorge Salamote (alias “Pilolo”) y otros “delincuentes” nos dedicábamos a realizar tremendos choques con las zorras que llevaban material para la construcción de la Usina Subterránea de la Base y nos metíamos en los cangrejales próximos a la Pileta de Oficiales para cazar cangrejos y hacerlos pelear entre ellos; luego, totalmente embarrados, saltábamos del trampolín para zambullirnos en la pileta acompañados de

aros concéntricos de un agua amarronada. El Cabo Calorio, responsable de la pileta, si estaba sobrio, nos corría por toda la playa.

Por esa época yo tenía un gran entusiasmo por la pesca y salíamos con el por entonces Capitán de Navío Carlos A. Garzoni (luego Vicealmirante y Primer Rector del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), mi padre y otros oficiales de marina, en una balandra apropiada para excursiones de pesca en los canales que separan las Islas Ariadnas (ubicadas al costado de babor o izquierdo del acceso al Puerto de Bahía Blanca). Al mediodía hacíamos riquísimos asados y por la noche, ya en las casas, disfrutábamos de los deliciosos productos de la pesca.

Resultado: en el primer cuatrimestre de 1er. Año de la secundaria solamente me eximí en geografía con 7 puntos, todo el resto de las materias las tenía entre 4 y 6,50 puntos. Mi promedio era de unos exiguos 5,53 puntos. Mis padres pensaron que había que hacer algo conmigo y con mis dientes salidos para afuera. Me llevaron a Buenos Aires a la casa de mis abuelos y me pusieron bajo la tutela de mi tía Marina Angélica, un “coronel con polleras”, que me llevó al ortodoncista y me hizo estudiar de tal manera que terminé el año con 7,75 de promedio en el último término lectivo llevándome a diciembre sólo “castellano” y “matemáticas” que, por supuesto, aprobé sin chistar.

Lo de los dientes fue una historia aparte pues el odontólogo ortodoncista Doctor Sanmartino que me trataba el defecto, no era menos que un “coronel dentista” que, junto con mi tía, me tenían zapateando y con la boca abierta.

### **Ingresos, cursado y egreso de la Escuela Naval Militar.**

Como dije, al regreso de la Base Naval de Puerto Belgrano mi padre alquiló un departamento al historiador naval Teodoro Callet Bois.

Luego de los avatares propios de todo gran cambio nuestra vida familiar se normalizó y yo pude cursar sin tropiezos el segundo año de mis estudios secundarios en el Colegio “Manuel Belgrano” de los Hermanos Maristas en la calle La Pampa.

Se establecía así una cierta mínima continuidad en mis estudios, porque allí había terminado los dos últimos trimestres del primer año y había aprobado las dos materias de las que no me había eximido en diciembre. Fue así como pude acceder al segundo año de estudios del bachillerato en marzo de 1948.

Ya en el nuevo “habitat” capitalino, mi rutina diaria consistía en tomar el tranvía 31 en la Avenida Santa Fe, de ida al colegio a la mañana temprano, para volver a la tarde por la misma línea de tranvías mientras estudiaba los textos de ingreso a la Escuela Naval Militar. Por la noche concurría a la Academia de Ingreso “Castro” (que por entonces competía con las

Academias “Suárez de Deheza” y “Marquez”, pero con muchos menos alumnos). Esta academia me quedaba a media cuadra del departamento y era conducida con gran calidad docente y humana por el oficial de marina retirado Teniente de Fragata José María Castro. Preparaba tanto para el ingreso a la Escuela Naval Militar como a la Escuela de Náutica y exigía al máximo en los estudios tomando frecuentes pruebas escritas. Allí realizaba estudios, para ingresar en la Escuela de Náutica, Alberto Anchard (h); que era tan cómico como su padre y que, luego de divertirnos durante toda esa etapa, no ingresó a la marina mercante sino que se dedicó a las tablas para beneficio de muchos televidentes que, como yo, lo vimos en muchos programas cómicos durante muchos años.

El resultado fue que, teniendo catorce años, me eximí de todas las materias y entré en el segundo puesto de los exámenes de competencia de ingreso a dicha escuela (Orden General N° 3 de la Dirección General del Personal Naval del 25 de noviembre de 1948). Fue así entre cientos de aspirantes y para cubrir las 170 vacantes de la Promoción 81. Se había producido en mí un giro copernicano en mis capacidades intelectuales, responsabilidad y voluntad de esfuerzo. El profesor Castro estaba muy orgulloso y mi padre rebotaba de entusiasmo.

Fue con fecha 1° de enero de 1949 que se registró en todos los formularios de la Armada mi ingreso a la querida Institución. Ya han pasado más de 67 años de este gran evento personal que me marcó por el resto de mi vida. Entonces tan sólo tenía 14 años y, como lo he detallado anteriormente, mi vida no había sido para nada tranquila hasta entonces. No era un “nene de mamá”, había sufrido demasiados cambios y no estaba dispuesto a seguir sufriendo en una Escuela Naval en la que no acababa de adaptarme.

El régimen de la Escuela Naval Militar de entonces era sumamente exigente en cuanto a actividades intelectuales y físicas. Los castigos por cualquier falta eran muy frecuentes y el régimen de control era estricto. Los cadetes de cuarto año (Promoción 77) eran los que manejaban todas las actividades de la rutina diaria: 05:55 hs. diana; un minuto para hacer “el bollo” en la cama (que no debía caerse al sacudirla); unos minutos para ir, asearse y volver del baño al pie de la cama para inspección; ir a la carrera a formar en la Plaza de Armas, ejercicios físicos en formación, desayuno y una hora de estudio en el aula hasta la ceremonia de izado del pabellón frente al mástil de la Plaza de Armas, con guardia militar y banda de música, una hora más de estudio libre en el aula, tres horas de clase de diversas materias, almuerzo, una hora de recreo del medio día (salvo los que tenían que cumplir plantón en el patio cubierto con fusil al hombro o fagina limpiando embarcaciones menores en el área de botes), dos horas más de clases teóricas a partir de 13:00 hs. y dos horas de actividades físicas (natación, box, grandes aparatos, gimnasia, remo, etc.), baño, te, estudio libre, cena, casino (entretenimientos por una hora), formación de

retreta a 21:00 hs. en el patio cubierto (donde se leían órdenes y los castigos del día), “Pelotón de la Muerte”, a manos de los cadetes más exigentes (“hachas bravas”) de cuarto año para solaz de los más indisciplinados y toque se silencio y a dormir a 22:00 hs. Nadie reclamaba por sus derechos humanos y dormíamos con la mente en blanco y el cuerpo destruido, lo hacíamos plácidamente y hasta que sonaba el toque de diana del día siguiente. El que dirigía todo, aparte del Jefe de Cuerpo de Cadetes, los oficiales de año y de compañía de desfile era el Brigadier Mayor Cadete Rafael Chalier, con quien me encontraría unos 25 años después de una manera muy singular y que luego relataré.

Todo lo anterior era matizado con navegaciones en los buques de la Flota Naval de Instrucción que, por entonces, contaba como buque muy especial: la Fragata ARA “Presidente Sarmiento” cuya imagen es parte de la tapa de este libro.

Fue así como embarqué en este legendario buque llevando mi “bolsa de embarco” y mi “coy”. En la primera llevaba todas mis mudas de ropa, toallas, jabones, cepillos, etc y el segundo era una especie de hamaca para dormir que ubicábamos en el “sollado” (lugar donde se comía de día y se dormía de noche). Durante el día los coys eran ubicados en compartimientos especiales llamados “batayolas”. Las actividades del día incluían para los cadetes bisoños tareas propias de los marineros: pasar la piazábal (especie de escobilla) con agua y jabón para limpiar la cubierta, lustrar los broncees y trepar a la arboladura. Dos de los castigos, si eran leves, se cumplían pasando un tiempo montados en la “cofa” (una plataforma de madera ubicada en el primer tercio del palo mayor a la que se accedía pisando las sogas que unían los obenques (cables de acero de sostén de los tres palos (trinquete, mayor y mesana). Luego, había que hacer una peligrosa maniobra en el “pecho de paloma”. Los pasibles de castigos más graves debían subir a en lugar mucho más alto, llamado “cruceca”, trepando por los obenques.

Para las comidas los responsables de cada mesa armada en el sollado disponían de una “gabeta” con la que iban a buscar la comida de todos a la cocina. Finalizada la actividad ellos, junto con el resto, introducían las sobras en la gabeta y el responsable debía volcarlas por el “cenicero” por el cual caían al río o al mar para beneplácito de las gaviotas y otras aves que seguían al buque.

En verano nos bañábamos en cubierta bajo los chorros de un caño agujereado y en invierno lo hacíamos en un baño interior con agua más caliente que, por razones que desconozco, se inundaba hasta nuestros tobillos con un agua mugrienta venida de nuestros propios y sudorosos cuerpos.

Otra de las “lindezas” del buque se debía a que su propulsión se basaba en calderas de carbón y que para poder alimentarlas para navegar se

necesitada de las históricas “carboneadas” que abarcaban a toda la tripulación munida de canastas donde se introducía el preciado combustible de entonces: el carbón. Estas eran encabezadas por el propio comandante como ejemplo para sus subordinados de la dotación. Bajaba a tierra con la canasta, paleaba el carbón hasta llenarla, la cargaba sobre sus hombros, embarcaba u tiraba el contenido en la carbonera. Luego, y para navegar, los fogoneros paleaban el carbón dentro de la caldera para mantenerla encendida y según el requerimiento de velocidad a imprimir al buque.

El sábado era un día diferente, sólo había clases hasta el mediodía, luego “limpieza de armas”, ponerse el uniforme, inspección rigurosa y tren especial a Buenos Aires para llegar a Constitución en eso de las 16:30 hs. Por supuesto que muchos se quedaban en la Escuela con medio turno sin salida (salían el domingo a la mañana) o no salían hasta el sábado de la semana siguiente o la otra por tener uno o dos turnos sin salida (un castigo por mentir significaba dos turnos sin salida y la baja como cadete si se reincidía en la mentira). Ante todo esto las amonestaciones de la escuela secundaria de los civiles me llamaban a risa como medidas correctivas de las malas conductas propias de los adolescentes. Ahora, y para colmo, tampoco tienen vigencia y en consonancia con la pérdida de autoridad de los maestros y profesores. La degradación ha sido tal que, por no ser “represivos” los profesores son víctimas de sus propios alumnos y algunos de estos últimos se drogan y pierden todos los horizontes que la vida les ofrece.

Los sábados por la noche solíamos ir a fiestas que se hacían en casas particulares de los padres de amigos o amigas que realizaban una amable función de control de las parejas. Estos convites se llamaban “asaltos”. Ahora se han cambiado los “asaltos” mencionados por asaltos reales para que los jóvenes delincuentes puedan tener dinero para pagar la droga y los jóvenes deben ir a bailar a boliches en cuyo interior o exterior pasa cualquier cosa. Todo esto a horarios y con excesos que condicionan su salud física y mental para el trabajo y el estudio. Por supuesto que son juguete de intereses económicos muchas veces inconfesables.



**Foto N°4.** De cadete de preparatorio de la promoción 81, con 14 años de edad, uniforme y “couteau”. En realidad no era más que un “bípedo implume”.

Como dije el Brigadier Mayor Cadete (luego “Suboficial Mayor Cadete”) de entonces era el cadete de cuarto año Rafael Eduardo Chalier, con el cual he tenido una gran empatía personal y he compartido la experiencia profesional más importante de mi carrera. Él murió siendo Contraalmirante y Director de la Escuela Naval Militar y hubiera deseado que alcanzara la jerarquía de Almirante y el puesto de Jefe del Estado Mayor General Naval para corregir los graves errores de conducción que se venían cometiendo. Lo considero como el mejor oficial de marina que he conocido. A él mi eterno homenaje.

Sus compañeros de la Promoción 77: Lombardo, Carpintero, Forteza, Couto y Tomás Domínguez tuvieron mucho que ver con diversas circunstancias de mi carrera que luego relataré. En particular, el último de los nombrados y por igualdad de apellidos, me adoptó como “hijo” al entrar a la Escuela. Todos los cadetes de 4º año concretaban estas “adopciones”, de uno o más “hijos”, entre los que ingresábamos al curso preparatorio o primer año, para aconsejarlos y guiarlos en una vida tan difícil como la que allí se llevaba. Su espíritu “paternal” no alcanzó porque la fuerte falta de adaptación a esos rigores que entonces experimenté fue haciendo decaer rápidamente mi entusiasmo. Le dije a mi padre biológico que me quería ir de baja y se opuso tenazmente. Me rebelé contra la autoridad paterna y, como se dice en nuestra jerga marinera, me “tiré en banda” (actuando a desgano), tanto en lo disciplinario como en el estudio, para que me echaran

cuanto antes. Ello se produjo a fin de año con gran disgusto de mi padre y medidas protectoras de mi madre.

En diciembre rendí tercer año secundario libre en el Colegio “Sarmiento”, aprobé todas las materias excepto una: “Escritura (letras góticas) y dibujo lineal” (se me corría la tinta en un papel que parecía secante. En marzo llevé un papel mejor y aprobé y mis padres tomaron la decisión heroica de mandarme a cursar cuarto año en el costoso Colegio “Champagnat” para terminar allí el bachillerato. Las cuitas de mis padres y del Hermano Director del Colegio respecto a mi posible rendimiento escolar fueron rápidamente aclaradas a través del “Boletín Semanal de Correspondencia entre el Colegio y la Familia”. Dicho librito, que era de tapas duras, tenía una carilla para cada semana del ciclo lectivo y, semana por medio, se calificaban individualmente las materias que se habían tomado por pruebas orales o escritas de 0 a 10. Semanalmente se emitía una “Nota General de Conducta”, “Atención” y “Urbanidad y disciplina”. Esto se hacía (y probablemente los maristas lo sigan haciendo) de manera perfectamente pautaada según disposiciones reglamentarias enunciadas al comienzo del documento.



**Foto N° 5.** En el Teatro “Metropolitan la Inspector General de Escuelas Particulares, señorita María Tizón me entrega mi medalla de oro al egresar como Bachiller (Foto impresa por el diario “La Razón” de Buenos Aires en su edición del 28 de noviembre de 1951). A su lado se encontraba sentado el obispo Tato quien, ocho años después oficiaría la Ceremonia de mi casamiento con María Elena Córdón en la Basílica de “La Merced”.

Cada carilla incluía, además: “Observaciones y firma del Hermano Director” y “Observaciones y firma de los padres”. El centro de la libreta incluía una “Planilla de calificaciones de los términos lectivos y finales”; allí se detallaban las calificaciones promedio de cada uno de los tres términos lectivos considerados y de cada materia y se sacaban los promedios anuales alcanzados en cada asignatura.

Al ver lo que hacen los alumnos actuales de las escuelas primarias y de los colegios secundarios de nuestro “Sistema Educativo” me invade una triste sensación. La falta de autoridad de los docentes, la escasez o inexistencia de controles adecuados y la consecuente degradación educativa marcan negras sombras sobre el futuro de nuestra sociedad. A esto se suma la mala, o inexistente, relación entre los niños o adolescentes y sus padres y la relación de estos con los maestros o profesores de sus hijos.

No puedo dejar de pensar en lo importante que fue para mis profesores, para mi padre y para mí el Boletín antes mencionado y es por ello que guardo en un lugar de mi biblioteca todos esos librillos que me marcaron un rumbo, definido y coordinado entre mis docentes y mis padres, para que el estudiante y el hijo llegara a buen puerto.

Lo anterior no configura una valoración individual de los egresados de uno u otro sistema educativo. No puedo considerarme mejor que muchísimos egresados del sistema educativo que ha sido impuesto en las últimas décadas y que nos lleva a la tragedia educativa que muy bien define Jaim Etcheverry en un libro así titulado (\*). Lo que sí puedo afirmar es que muchos de los males que padece la sociedad argentina actual obedecen a lo que era esperable luego de que más de una generación haya sido privada de la educación en el sentido de la responsabilidad, el ejercicio de la voluntad y el espíritu de sacrificio. Actualmente son los mismos educadores los que así fueron formados y las consecuencias son de carácter intergeneracional.

Terminé cuarto año en el primer puesto de mi curso (Medalla de Oro) con 9,65 puntos de promedio y luego terminé mi quinto año del bachillerato, con la misma posición y algo menos de promedio (9,24). La razón para que bajara un poco mi rendimiento se llamaba Leonor, era una compañera de mi hermana Betty, alta, delgada, rubia y de ojos verdes, mayor que yo y hermosa mujer. La estrategia de enseñar matemáticas a las compañeras de mi hermana mayor dio resultado. La plaza de Las Barrancas de Belgrano sabe de mis primeros besos de amor y de una profusa entrega de poesías encendidas, tanto como el rubor de sus mejillas al leérselas al oído. Pero dicha estrategia era de corto plazo; uno no puede retener una joven hermosa de la misma edad. La cosa duró poco porque, como era de suponer, se encontró un novio de 25 años y poco después se casó.

---

(\*)ETCHEVERRY, Guillermo Jaim, **La tragedia educativa**, Sexta reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México, 2000, 231 págs.

Mi preparación física previa, sufrida en la Escuela Naval Militar, me brindaba ventajas evidentes en algunas competencias atléticas y deportivas que se realizaban en el colegio. Ganaba en las carreras, podía hacer más flexiones de brazos que mis compañeros y mis lanzamientos de la pelota de softball atravesando todo el patio y entrando a un aula del primer piso sorprendieron a los hermanos maristas y a mis compañeros de curso. Su vida había sido más sedentaria que la mía hasta entonces y era lógico que se plantearan estas diferencias en el rendimiento físico.

Mi rutina de asistencia al colegio y vuelta para casa tenía que ver con los colectivos de la línea N° 39. Yo los tomaba a la mañana muy temprano en su parada de Federico Lacroze y Charlone, cargado con mis libros y cuadernos, me sentaba y poco después se llenaba de gente y, como me lo habían enseñado en la Escuela Naval, cedía el asiento a una dama y seguía parado hasta Santa Fe y Montevideo a media cuadra del colegio.

Muchas veces en el viaje de ida en el colectivo N° 39 subía en Charlone y Federico Lacroze el gran cómico Carlitos Balá que hacía matar de risa a todo el pasaje y al chofer hasta que se bajaba. Muchas veces paraba en el café de dicha esquina y allí entretenía a los choferes de la línea y a otros clientes con su enorme sentido del humor.

Cuando entraba al colegio, luego de esas vicisitudes, muchas veces observaba la llegada de algún compañero en auto con chofer. La cuestión es que mis compañeros de ese colegio, de apellidos Leloir, Estrugamou, Romero Carranza, Peralta Ramos, etc. pertenecían a familias adineradas de la sociedad porteña que estaban muy lejos de las posibilidades de mi padre que, aunque había alcanzado la jerarquía de oficial superior de la Armada, vivía de un sueldo y no tenía campos, ni vacas, ni nada que se le pareciera. Por mis compañeros conocí la Exposición Rural y participé de los festejos por haber alcanzado el bachillerato pero luego el alejamiento fue tan sólo interrumpido por encuentros casuales y a alguna invitación a una cena en el colegio en algún aniversario (1986 y 2008, cuando ya no encontré a ninguno). Mi destino tenía poco que ver con el de ellos aunque siempre, durante los dos años que compartimos, mantuvimos excelentes relaciones de compañerismo y de amistad en algunos casos. El regreso por la tarde, en el mismo colectivo, lo iniciaba ya de parado y frecuentemente terminaba de la misma manera. Los sábados eran “ingleses”, teníamos actividad hasta el mediodía.

### **Otra mudanza.**

La etapa descrita en el punto anterior tan sólo comenzó en el domicilio de la Avenida Pueyrredón porque, como lo señalé previamente, el contrato de mi padre se vencía en dos años y debíamos mudarnos. Mis abuelos paternos ya eran viejos para las pautas sociales de entonces y mi abuelo ya

se había jubilado. Mis padres pensaron acertadamente que debíamos alquilar un departamento próximo a la casa de ellos y fue así como nos mudamos a la Avenida Federico Lacroze 3336 1° "A". Esto me permitió ubicarme cerca de los afectos que me prodigaron siempre mis abuelos y tías y de mis queridos amigos del barrio de Chacarita.

Dado que yo había entrado a la Escuela Naval el departamento era de dos dormitorios: uno para el matrimonio y el otro para mis dos hermanas. Fue así como, al volver de la Escuela Naval Militar los fines de semana por el fin de semana dormía en un sofá-cama instalado en el hall de entrada al lado del teléfono. Horas después y todos los sábados a la noche, tenía algún "asalto" en una casa de familia y luego de un empacho con boleros y fox-trots lentos caía rendido a la madrugada armando el lecho como un zombie. No eran más de las nueve cuando un ruidoso tranvía "Lacroze" me despertaba de mi letargo o sino lo hacía la campanilla del teléfono y la voz adolescente de algún desubicado pretendiente de mi hermana mayor.

Como luego de un año me fui de la Escuela para encarar mis estudios en el Colegio "Champagnat" debía dormir allí todas las noches. El sofá-cama pasó a ser el lugar privado de mi hermana para mimar a su novio y yo debía esperar para poder acostarme y dormir para ir a clase temprano a la mañana siguiente. La situación se hizo tan insoportable que, luego de muchos meses de aguante, despidieron a la doméstica y me asignaron la habitación de servicio. Ese fue uno de los grandes logros míos de entonces. Pude poner algún freno al feminismo imperante en la casa.

Todas estas circunstancias no me enemistaron con mi hermana Betty. Ella y sus compañeras, primero de 4° año y luego de 5° año del magisterio en el Colegio de Nuestra Señora del Rosario, de la Avenida Cabildo entre Pampa y Sucre, organizaban bailes todos los fines de semana y, aunque eran de mi edad o mayores, gustosamente bailaban conmigo y dos de ellas pasaron un poco más allá en esas relaciones. Este "poco más allá" no debe ser analizado bajo las pautas actuales del comportamiento adolescente. Lo nuestro nunca pasaba más allá de besos apasionados en un banco de una plaza, bailando lento en una "boite" o en la última fila de algún cine. Así de inocentes éramos.

Yo le llevaba dos años de edad a Beto y en esos tiempos él estaba en una etapa casi diferente de la vida. No participaba de las fiestas a las que yo iba y nuestra amistad se mantenía en las visitas que yo le hacía a su casa o en las que juntos protagonizábamos con mis abuelos y mis tías, enfrente, en la querida casa de Maure 3160. Muchas veces íbamos caminando juntos por las avenidas Federico Lacroze y Cabildo hasta el centro comercial de Belgrano contándonos nuestras experiencias. Poco a poco mi vocación por la Armada se la fui comunicando luego de mi reingreso a la Escuela Naval al finalizar mi bachillerato. Yo tenía 17 años y él 15, el mundo era nuestro y estábamos dispuestos a tomar lo que nos pertenecía.

Había ocurrido que en una cena en casa, cuando yo me estaba preparando para ingresar a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, mi tía Nelly Marquez me dijo: ¿porqué no vuelves a ingresar a la Escuela Naval? , todo ello con el beneplácito de mi padre.

Pese a que era buen estudiante había llegado a esta etapa de mi vida con serias dudas respecto a lo que quería hacer con mi vida. Me gustaban mucho las ciencias exactas y realmente tenía capacidad para ellas. Pensaba que el mundo se expresaba en lenguaje matemático y eso constituía una grave equivocación. Sufría la presión de la familia en cuanto a la vocación naval militar. Mi madre quería que fuera médico y en realidad no me veía como tal.

Recurrí a un instituto que hacía test de orientación profesional y, luego de dos semanas de pruebas teórico-prácticas, me informaron que efectivamente mis mejores capacidades eran para la ingeniería electrónica o la química y, en segundo lugar, la psicología (**Ver el diagrama N° 1**).

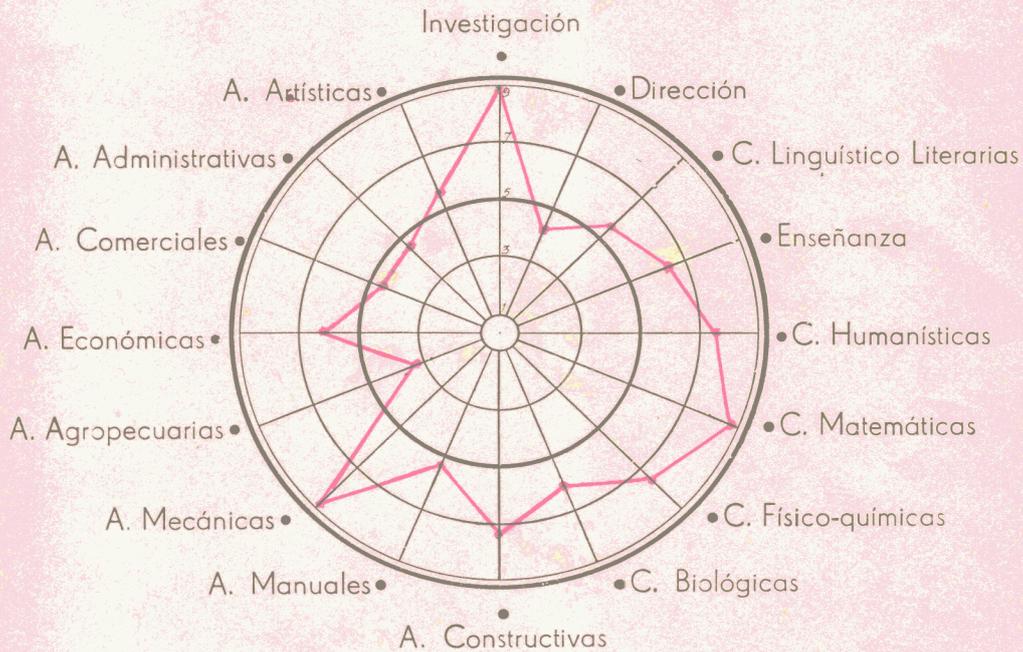
Allí no aparecía una vocación militar clara, pero el peso de la familia y el afán por el orden inculcado por los hermanos maristas y mi año en la Escuela Naval fueron volcando mi decisión dentro de la indecisión que me aquejaba.

Pero ocurrieron una serie de cosas que me fueron volcando a favor del reingreso a la Escuela Naval Militar:

- Cuando estaba terminando el bachillerato, como dije, comencé también a estudiar para ingresar en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires porque mis materias predilectas eran matemáticas, física y química. La única materia que me tiraba el promedio para abajo siempre fue el inglés (mi falta de habilidad para ese idioma siempre me jugó en contra a lo largo de toda mi carrera y tenía una firme resistencia gallega para no interesarme por él y no aprenderlo adecuadamente);
- Mi concurrencia a la calle Perú 222 para tomar apuntes parado en el curso de ingreso a la Facultad de Ingeniería y dentro de una multitud de aspirantes en pleno desorden, atentó contra mi formación disciplinaria militar y marista que había incorporado y ello me persuadió de no seguir adelante. No me pasó lo mismo cuando treinta años después estuve en la misma condición en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, entre cientos de alumnos universitarios que querían ser filósofos, y me avine a tomar apuntes parado contra una pared porque quería saber de verdades que nunca había escuchado en boca de otros argentinos.

INCLINACIONES VOCACIONALES

Sr.: Néstor Antonio Domínguez



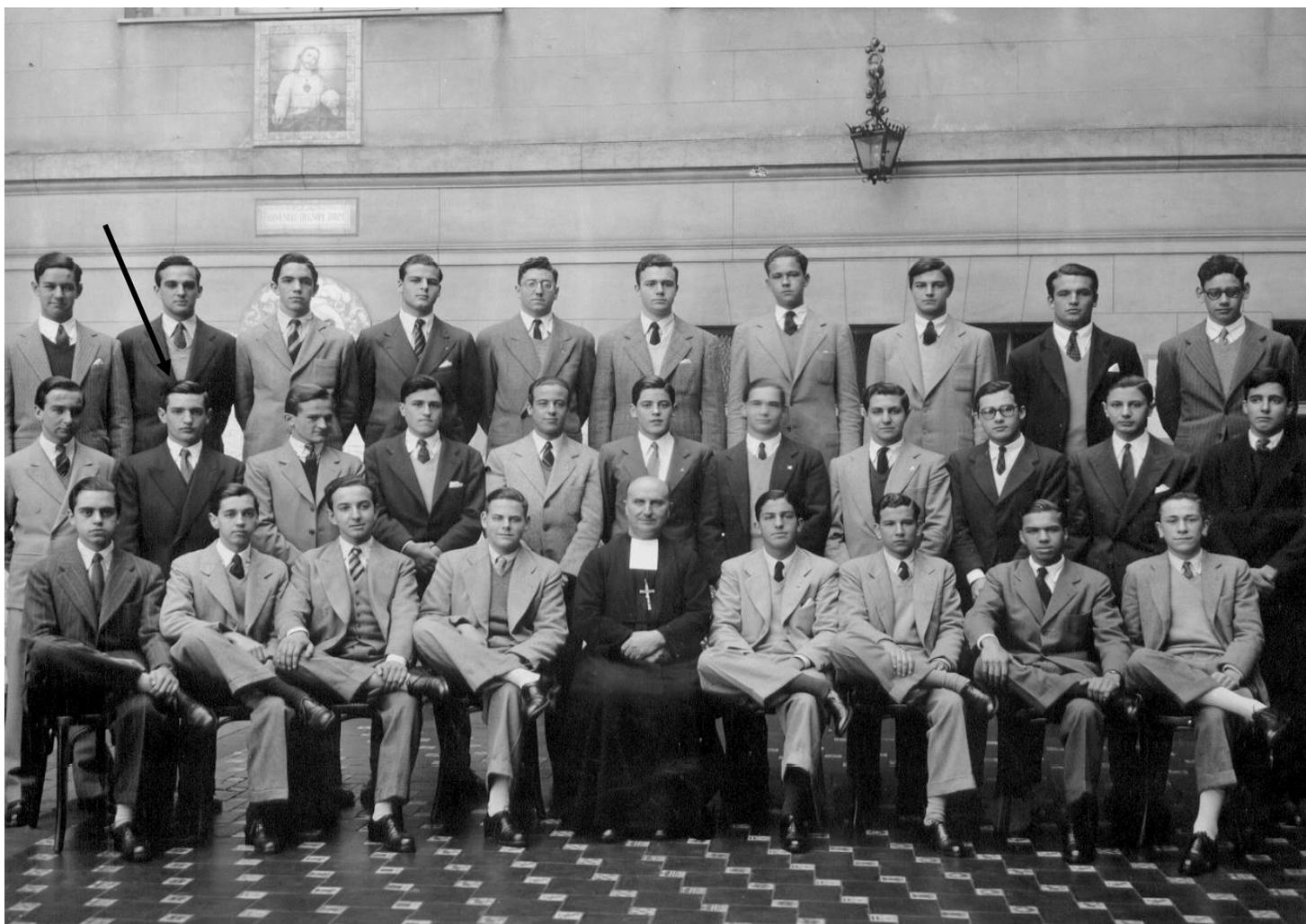
A.: Actividades  
C.: Ciencias

Profesiones que se aconsejan:

1. Ingeniero electrónico o electromecánico
2. Ingeniero civil
3. Dr. en Química
4. Profesorado secundario
5. Psicología
6. Metereología

Fecha: 2-VI-58

**Diagrama Nº 1: Resultados del test profesional al que me sometí (el nivel normal es el de la circunferencia en negrita intermedia).**



**Foto N° 6.** Los egresados como bachilleres de la promoción de 1951 del Colegio "Champagnat" en el patio del colegio.

Por esos tiempos terminé mi bachillerato y realizamos una cena en el sótano de un restaurant de la Zona Norte, cuyo nombre no recuerdo, hacía mucho calor y había dos grandes ventiladores encendidos. El festejo terminó junto con todos los jóvenes aristocráticos tirando ravioles a los ventiladores. Nos fuimos con nuestros cuerpos “enraviolados”.

Me preparé para reingresar a la Escuela Naval Militar solo en todo lo que me faltaba conocer (fundamentalmente Análisis Matemático), me presenté para ingreso directo a Primer Año y volví a ingresar en mi promoción definitiva y querida: la Promoción 83 de la Escuela Naval Militar.

Ya con 17 años y la experiencia anterior no tuve problemas en superar el reclutamiento y los estudios posteriores.

Me constituí en “chimango” (por haber pertenecido a una promoción anterior) e “injerto” (por haber ingresado directamente a Primer Año en vez de al Curso Preparatorio, como antes lo había hecho). Cuando debí elegir especialidad quise ser, además “grifo” (maquinista), como mi padre y mi abuelo, y allí tuve otro grave desencuentro con mi progenitor. Él había sufrido por las máquinas hasta el hartazgo y, por ser maquinista, nunca pudo ser comandante. Quería que yo fuera lo que él no había podido ser y fue así que me forzó a anotarme como de Comando Naval y cumplí su paternal determinación como todo buen hijo.

Durante el reclutamiento podemos ver a un grupo de “injertos” de la Promoción 83 en la **Foto N° 7** que agrego a continuación. Aunque algunos de ellos ya han fallecido guardo un recuerdo imperecedero de todas las peripecias que vivimos juntos a lo largo de toda nuestra vida. Esto he comprobado que sucede mucho menos con los compañeros de la universidad. Encuentro una explicación en el hecho de haber sufrido juntos los altibajos de una vida militar compartida. Juntos nos hicimos hombres y ése trance no se olvida nunca.



**Foto N° 7.** Los “injertos”, de izquierda a derecha, Groube, el autor, Vazquez, Santillán, Espoz y Coli en un pequeño descanso en tiempos del reclutamiento de los “injertos de la Promoción 83.

Desde el comienzo estudié con mucha voluntad para ser un buen marino y para desarrollar mi condición física bastante deteriorada por mis primeros años de vida en Europa. El asma, que había asomado en mi niñez, no se manifestó durante las exigentes ejercitaciones deportivas y militares de la Escuela Naval Militar.

Siempre estuve entre los diez primeros de promoción, fui encargado de la Guardia Militar en forma alternada con el cadete de la Promoción 82 Jorge Osvaldo Ferrer (que décadas después llegó a ser Jefe del Estado Mayor General de la Armada), primer suplente de Escolta Bandera (en 3er. Año) y Cadete Encargado de 1er. Año, luego de ser encargado de la 2ª división y en reemplazo de mi compañero y amigo Edgardo O. Carnevale. Para entonces era cadete de ese año (de la Promoción 86) mi amigo Beto. También, y desde comienzo de año, fui Cadete Encargado de la 4ta. Compañía de Desfile (que fue distinguida como la mejor del Cuerpo de Cadetes y que nunca desfiló fuera de la Escuela por la situación política de 1955).

Por esta época, ya llegado a cuarto año en mayo 1955 volví a embarcar en la Fragata ARA “Presidente Sarmiento” y debíamos navegar hasta el puerto de Rosario. Lo que a continuación describo ocurrió al llegar a ése puerto fluvial y lo que pongo entre comillas a continuación lo dije en la presentación de mi libro: **Sarmiento, los ríos y el mar argentinos** (\*) en el Consejo Argentino para las Relaciones internacionales (CARI) el día 3 de diciembre del 2012:

“Al acercarnos el viento venía del norte y la corriente del río nos era desfavorable. El comandante, el entonces Capitán de Fragata Don César Quesada, quería entrar con las velas desplegadas. Fue así que se puso máquina para ir contra el viento y la corriente y entramos gallardamente a puerto ante la admiración de la multitud. No se cuantos rosarinos habrán advertido que, contra toda lógica, las velas lucían hinchadas hacia popa, pero así fue. De esta manera, y quizás sin saberlo, hicimos honor a Sarmiento con el buque que aún lleva su nombre”.

“El río que entonces navegamos fue el mismo Paraná por el que muchos años antes fueron traídos desde Asunción los restos mortales de Sarmiento. El buque que lo trasladó estuvo favorecido por la corriente y, probablemente, por el viento. Se advertía entonces que nuestro luchador ya estaba muerto. Muchas escalas en puertos del Paraná permitieron que los pueblos ribereños le dieran su último adiós”.

---

(\*)DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, **SARMIENTO, los ríos y el mar argentinos**, 1ra. Edición, Instituto de Publicaciones Navales, 49º título de la COLECCIÓN HISTORIA, Buenos Aires, 2012, 160 págs., 23 x 15 cms, ISBN: 978-950-899-119-5.

A continuación puede verse la foto N° 8 de esa época



**Foto N°8:** El autor dirigiendo una maniobra a bordo de la Fragata ARA “Presidente Sarmiento”, el tercero empezando desde la izquierda es mi “hijo”, el cadete Arenas, conocido como “el loco”, no se recibió puede ser que haya sido un actor cómico.

Yo tenía en mis oídos las descripciones del viaje de instrucción en la Sarmiento de mi padre en el año 1925 y el que hizo como Jefe de Máquinas en el año 1937, antes que ocurriera todo lo que he descrito en **Juguetes propios y guerras ajenas**.

También es para mí muy emocionante volver a ése buque como Académico del Mar todos los años cuando, en la última reunión anual de la Academia del Mar, invitamos al Jefe del Estado Mayor General de la Armada y escuchamos sus palabras respecto a como ven a nuestra Institución y qué piensan sobre su futuro.

Volviendo a mis épocas de cadete naval pienso que las enseñanzas, tanto teóricas como prácticas, para asimilar el sufrimiento y conocer y practicar lo que debían hacer nuestros subordinados (suboficiales, cabos y marineros) nos permitieron participar, a algunos de nosotros, en el cruento enfrentamiento con aviadores peronistas en la Primera Batalla Aeronaval Argentina en el Río de la Plata, la Guerra Antisubversiva de los 70’s y el Combate de Malvinas durante el siglo pasado. Todo esto tuvo consecuencias históricas insoslayables y con intérpretes, ajenos a los conflictos, que están tachonadas por las mentiras que también seguiremos

sufriendo hasta que alguien cuente la historia verdadera para terminar con una profunda brecha espiritual que divide a los argentinos. Esta historia a signado toda nuestra vida y creo no tendremos ocasión de encarar una historia que desarrolle con objetividad lo que pasó, testimonios no faltan.



**Foto N° 9.** Ya en segundo año de las Escuela y cumplidos los dieciocho años de edad, mi condición física era distinta que en la niñez. Me había olvidado del asma y de la guerra. (Playa de Submarinos – Mar del Plata).

No me faltaron los amores que me permitieron olvidar a mi primer novia Leonor. María Haydée Laforete, otra compañera de mi hermana Betty, ocupó mi corazón en primero y segundo año de la Escuela, los sábados íbamos a asaltos o fiestas hogareñas que se hacían en las casas (muchas veces en la mía), se bailaban boleros, tangos y fox trot y los domingos hacíamos salidas al cine o a bailar en “Bariloche” (boliche muy concurrido por los cadetes de entonces, ubicado en la Avenida Santa Fe). Muchos cadetes íbamos allí a las tres de la tarde para salir con el tiempo justo para ponernos el uniforme en casa y estar en la Estación Constitución antes de las 21:42 horas, horario de partida del tren especial, y llegar a medianoche a la escuela previo cruce del Río Santiago en ferry.

Dicen que los cumpleaños no deben celebrarse antes de la fecha señalada. Como lo he expresado en el libro anterior nació un 30 de julio de 1934. El

sábado 26 de julio de 1952 se me ocurrió celebrar mis 18 años con un baile en la casa de mi primo Jorge Salamote en la calle Tinogasta. Hacía poco más de un mes que había iniciado mi noviazgo con Haydée. Dado que la salud de Eva Perón empeoraba día a día nos habían advertido a los cadetes que, si nos enterábamos por cualquier medio de su muerte, debíamos presentarnos de inmediato en el Arsenal Naval Buenos Aires. En medio de la fiesta alguien escuchó por la radio que Eva había muerto. Fui a mi casa me puse el uniforme y me presenté en el Arsenal. Fui designado, por ser cadete de primer año, a concurrir al Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires para montar guardias alternadas de una hora de pie en la cabecera del féretro. Había visto la enorme cola de gente que bajo la lluvia esperaba ver a su querida señora de Perón (“Evita”) por última vez.

Las escenas que presencié esa noche fueron realmente emocionantes. Algunos avanzaban hacia el féretro y se abrazaban llorando a él, otros recitaban poesías alusivas, otros se desmayaban y eran asistidos por las enfermeras de la Fundación Eva Perón (**ver la foto N° 9**).



**Foto N° 10.** Juan Domingo Perón, Presidente en ejercicio, se acerca al féretro de su esposa, como ése cadete del Colegio Militar, estuve largas horas de guardia en esa posición.

De vez en cuando aparecía Juan Domingo Perón, se plantaba a los pies del féretro y mascullaba sus oraciones con rostro compungido. Hasta hubo algún muerto por emoción violenta.

En los momentos de descanso los cadetes podíamos permanecer en las bancas de los ediles de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires o

charlar con las enfermeras. Entre las figuras conocidas que por allí aparecieron estaba el músico y compositor de tangos Marianito Mores que, junto con otras personalidades peronistas, se acercaron a hablar con nosotros.

Con el tiempo he comprendido que participé de un hecho de profunda significación histórica, social y política que influyó fuertemente en el resto de mi vida y que luego derivó en las versiones del embalsamamiento de “Evita”, la desaparición del cadáver, su entierro en un cementerio de Italia con otro nombre y el pasaje del féretro por Puerta de Hierro (Madrid) bajo la supervisión de Perón, Isabel Martínez y López Rega a su regreso al país. Una historia para olvidar o tener muy en cuenta según los distintos enfoques de la cuestión. En esto la tradicional escatología argentina encontró uno de sus puntos culminantes.

En segundo año fue cuando alcancé mi puesto más elevado en el ranking de la promoción. Mi dedicación al estudio me permitió ocupar el cuarto lugar pese a mis notas de inglés.

Por entonces lo único significativo fue de carácter sentimental: mi novia me dijo que me quería como amigo. Todos sabemos lo que ello significa.

En el tercer año mi novia fue Elizabeth Smolke, una hermosa rubia de ojos verdes, con la que pasé momentos dignos del recuerdo y en circunstancias similares. Fui designado primer suplente de escolta bandera de la Escuela y encargado de la guardia militar alternando, como dije, con el suboficial primero cadete Ferrer de la promoción anterior (82).

Al comenzar mi cuarto año de Escuela, ya libre de novias de estudiante, fui convocado para el reclutamiento de los nuevos cadetes y me tocó en suerte una división en la que se encontraba el hijo del Director, el cadete del Curso Preparatorio Gustavo Adolfo Rojas. Para que no pensara que tenía ningún tipo de prebenda con mis compañeros y yo lo castigábamos como a cualquiera (y un poco más) y le exigíamos un rendimiento máximo. Pasó un muy mal año, se quedó muchos fines de semana castigado y el padre trataba de aconsejarlo. Para que le pudiera dar consejos el Almirante había dispuesto que un cadete de 4º año lo acompañara hasta el cartel del “Límite de cadetes” mientras él se acercaba desde la Casa del Director, ubicada en el otro extremo de la Escuela. Allí lo abrazaba, besaba y aconsejaba. Nunca influyó para nada en toda la carrera de su hijo. El cadete Rojas llegó hasta la jerarquía de Capitán de Navío, falleció hace un tiempo y tengo constancias que tuvo un gran respeto por los miembros de la Promoción 83 que tanto lo hicimos sufrir.

Tiempo después, comenzadas ya las actividades de todo el Cuerpo de Cadetes asumí mi función como Cadete Encargado de la 4ª Compañía. Recuerdo que el Comandante de la misma era el entonces teniente de navío Heli Orlando Saint Jean y que su segundo era el temible infante de marina, y por entonces teniente de corbeta de la Infantería de Marina Ernesto María

Ares de Parga. Se escondía para observar el comportamiento de los cadetes en toda circunstancia, aplicaba infinidad de castigos por día y por cualquier causa. El hecho es que, en una ocasión y en ausencia de su comandante, me tocó presentarle la 4ª Compañía a él. Le di el parte con toda la fuerza de mi voz militar y, al terminar, comencé a hacer el saludo correspondiente con mi espada y haciendo gala de la energía propia de un militar de ley. Mientras él me lo contestaba displicentemente avanzaba hacia mí. Cuando su espada bajaba la mía subía con fuerza. El impacto entre ambas armas fue tan estridente como contundente. Quedé con mi espada en mi mano y la suya voló por los aires frente al asombro de los 99 cadetes formados en tres secciones de la compañía. Me acordé por un instante de los versos: “Fiel espada triunfadora que ahora brillas en mi mano...” y temí lo peor. El quasi-perfecto infante de marina se agachó a recoger su espada mientras una sonrisa nerviosa se insinuaba entre sus tupidos bigotes. Por el otro lado, una sonrisa difícilmente disimulable de placer y de venganza iluminó el rostro de la gran mayoría de los cadetes de la compañía. A partir de entonces no sólo no me castigó sino que tuvo señales de respeto hacia mi persona, había perdido un lance de esgrima improvisada y ello significaba mucho para él.

Al llegar la primavera se festeja en la Escuela Naval el famoso Día del Cadete y se suelen representar “obras” imaginadas por los cadetes para representar en el escenario del cine. Eso se hace ante la Plana Mayor y los cadetes de la Escuela. En dichas representaciones se imita a oficiales, profesores y a algunos cadetes de características especiales en la conducción de sus cadetes subordinados. Siempre recordaré el inicio de la función cuando estaba en tercer año y el Director de la Escuela era el antes mencionado Almirante Francisco Isaac Rojas (que por entonces lucía los galones de contraalmirante). La Plana Mayor fue ubicada en el pullman y el Director en el primer asiento de la primera fila. Llegó a dicho lugar el inefable cadete de cuarto año llamado el “Loco” Sayavedra (del cual he comentado ya algunas anécdotas cuando fue luego guardiamarina). Lo hizo en camiseta, calzoncillos, borceguíes y medias con ligas como toda vestimenta. Cargaba una gran bolsa blanca en la que llevaba varias sábanas. Se presentó al almirante Rojas y le pidió permiso para aferrar el extremo de una sábana al pie de su butaca, luego de ser jocosamente autorizado fue atando con nudos marineros unas sábanas con otras y arrojó la otra punta hacia la platea. Se descolgó hacia abajo y, cuando llegó al pasillo salió corriendo hacia el escenario y se arrojó de cabeza en el foso. Poco después se levantó el piso en el lugar del apuntador y apareció el “Loco” con la misma vestimenta, un casco de infante y una clava en cada mano. Se paró de frente al telón, este se corrió y apareció la Orquesta de la Escuela Naval que él pasó a dirigir con sus clavav.

Con todas estas acciones se iba creando un clima de distensión en el que durante un período limitado daba lugar a que, las fuerzas comprimidas por la represión de todo un año, encontraran una vía de escape en un “todo vale” en el que las jerarquías entre los cadetes se dejaban de lado. Luego de los risueños espectáculos del cine los cadetes de cuarto año, con cuentas pendientes con sus subordinados de años inferiores, trataban de esconderse para evitar crueles represalias. Cuando los encontraban los sometían a un manto y les decían todo lo que pensaban de ellos y, en algunos casos, se extralimitaban hasta el punto que algunos terminan en la enfermería por algunos días.

Ha quedado grabado en mi memoria el hecho de que, cuando me encontraron, alguien gritó “en andas” y me pasearon por buena parte de la Escuela vivando mi nombre. Probablemente esa reacción se debió a que mi estilo de conducción de entonces y a partir de graduarme como guardiamarina, fue de respeto hacia mis subordinados, fueran estos suboficiales, cabos, conscriptos o cadetes, y el de hacerles entender que ellos estaban al servicio de la Patria y no a mi servicio. Nunca tuteé a un conscripto o a un cadete.

Cuando estábamos en estudio libre para rendir el tercer examen bimestral de todas las materias, como era práctica curricular de entonces, nos sorprendió la Revolución Libertadora de 1955 y los cadetes nos preparamos desde la madrugada para defender nuestra escuela y aportar al bloqueo del Río de la Plata hasta que llegara la Flota de Mar. El Director seguía siendo el entonces Contraalmirante Francisco Isaac Rojas y no cabía duda que cumpliríamos con sus órdenes.

### **La Revolución Libertadora. Internado en el Uruguay.**

Nosotros, los miembros de la Promoción 83 de la Escuela Naval Militar, hemos tenido que enfrentar la responsabilidad del combate real antes de graduarnos de Guardiamarinas; lo hicimos desde la madrugada del 16 de septiembre de 1955 combatiendo en defensa de nuestra querida **Escuela Naval Militar** o en el Río de la Plata, durante el **Primer Combate Aeronaval de la Historia Argentina** que tuvo lugar en dicho río contra aviones de la Fuerza Aérea Argentina que respondían al gobierno dictatorial de Perón. Lo hicimos en calidad de revolucionarios y contra un gobierno que no dudó en enviar tropas contra jóvenes cadetes y aviones de combate de alto poder de fuego contra naves antiguas con limitado poder antiaéreo.

Entonces comprendíamos que estaba en juego la libertad de nuestro pueblo y, junto con los Jefes y Oficiales que nos instruían, condujimos a un cuerpo de cadetes que peleó y, lamentablemente en algunos casos murió, defendiendo principios que habían sido vulnerados por la dictadura de Juan

Domingo Perón. El mismo que torció la historia argentina y logró dividir a las familias y al país (ver los artículos (\*) y (\*\*) del autor).

Fue en dichas instancias que murió nuestro querido compañero Carlos Alfredo Cejas Duclós y fueron heridos Bellotti, Turdera, Rubio, Prósperi y Cortéz. Otros cadetes de años posteriores, que estaban a nuestras órdenes, como Guillochón, que encontró la muerte por las balas asesinas de la dictadura en el Destructor ARA “La Rioja” (comandado por el entonces Capitán de Fragata Rafael Alberto Palomeque), Pieretti, gravemente herido en el “Cervantes” mientras oficiaba de timonel (valientemente reemplazado por nuestro compañero Duperrón) y Maañón que recibió graves heridas en la cara y debió sufrir múltiples operaciones para continuar con su carrera naval como historiador.

Este combate puede ser relatado a través de las experiencias personales de cada uno de los que intervinimos en él y ello merecería la edición de un libro que cubriera las falencias de muchos historiadores que poco han escrito sobre un combate que no vivieron como nosotros lo hicimos. Cuando se desató el ataque aéreo a nuestro buque yo estaba cumpliendo la función de Suboficial de Guardia en Cubierta y debía lograr que nadie, que no tuviera su puesto de combate en la artillería, estuviera sobre cubierta. Pero la curiosidad los impulsaba a estar hacia fuera del sollado (“dormitorio y comedor” de a bordo ubicado hacia proa) para ver lo que pasaba con los aviones que supuestamente podrían atacarnos. Fue así que cuando el ataque se hizo efectivo me encontraba entre la chimenea de proa y la entrada de la cocina empujando a los curiosos hacia el sollado. Sentí como si cayera una pedrea sobre la cubierta que se desplegaba a mis espaldas. Rápidamente me di cuenta que el fenómeno no era meteorológico sino bélico. A mi derecha caía herido de muerte el marinero primero cocinero Juan de Dios Vega que, apoyado en la puerta de su cocina recibió en su estómago el impacto de una granada explosiva, otra granada del mismo tipo hacía impacto simultáneo en la panera ubicada a mi frente en la entrada del sollado, volaban los panes y las esquirlas producían múltiples heridas a cadetes y personal que se hallaba frente a mi. proyectiles perforantes de 20 mms. (que se alternaban con las granadas explosivas), le ocasionaban dos agujeros perfectos en un brazo a mi compañero Alberto Ángel Turdera y penetraban en el sollado perforándolo todo. Uno de ellos dio en el borceguí de mi compañero Bellotti, que se encontraba dentro del sollado de proa, abriéndole la suela como si fuera un libro y quemándole la planta del pie, etc.

---

(\*) DOMÍNGUEZ; Néstor Antonio, Vicisitudes de un suboficial cadete naval en los 50's y sus reflexiones medio siglo después.

(\*\*) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, “Combates Aeronavales Argentinos” (en espera de edición por el Botetín del Centro Naval).

Todos estos proyectiles contornearon mi figura y no sufrí ni un rasguño. Creo que entonces, lo mismo que en Saint Jean de Luz, nací de nuevo. Luego de los ataques el buque quedó casi sin velocidad por la falta de presión de vapor en las caderas para la propulsión por sus máquinas. Esto ocurrió así porque muchos de los tubos de las calderas fueron agujereados por los proyectiles perforantes. El Jefe de Máquinas, Teniente de Navío Alejandro Sahores fue muerto bajo la primera descarga de la artillería aérea en momentos en que salía a cubierta desde las calderas. Aparte de los ya nombrados murieron en el ataque el Cabo Principal Maquinista Juan C. Berezoski y el Marinero Primero Raúl Machado hasta totalizar cinco), otros quedaron moribundos y hubo decenas de heridos en la tripulación. Mi compañero Manchado y yo estuvimos aplicándole un torniquete a Turdera durante horas para evitar que se desangrara y pese a las imprecaciones que nos dirigía por hacerlo sufrir tanto. El único profesional médico abordo era un dentista, que nos dio las indicaciones del caso y la morfina se había acabado.

Dada la situación planteada, nuestro comandante, el entonces capitán de fragata Pedro Alberto José Gnavi decidió nuestra entrada a puerto con autorización del comandante de la escuadrilla capitán de fragata Rafael Alberto Palomeque. Esta último nos transfirió el cuerpo muerto del cadete de segundo año Guillochón y sus heridos y cumplió la misión de bloquear la entrada al Río de la Plata hasta la llegada de la Flota de Mar cuyo comando estuvo en manos de nuestro Director, el por entonces contraalmirante Rojas. Así fue como entramos al puerto de Montevideo el mismo 16 de septiembre a la noche y allí estaban las ambulancias y todo el pueblo uruguayo para recibirnos y darnos tanto apoyo como consuelo. Nos internamos en el Uruguay luego de 48 horas de permanecer a bordo para cumplir con las formalidades del derecho internacional. Debíamos ser conducidos a una unidad militar uruguaya hasta que se definiera la situación revolucionaria en Argentina y en relación con el país hermano.

Para cubrir con alimentos los dos días que debíamos permanecer a bordo el Comandante me ordenó abrir la cantina, hacer un inventario del contenido y repartir las golosinas entre la tripulación porque casi no teníamos víveres frescos. Luego se salvarían las cuentas con el cantinero ausente.

Han quedado grabados en mi memoria nuestros días en un cuartel del Ejército Uruguayo ubicado en las afueras de Montevideo donde desfilábamos con ellos luego de aprender su himno con su banda de música por las mañanas. También recuerdo los solícitos cuidados que me brindó la familia Vitale-Massoni en su casa de Pocitos y los gestos del pueblo uruguayo, que me llevó en andas, envuelto en una bandera argentina y encabezando una multitud que clamaba por la libertad. Este último hecho se desarrolló a todo lo largo de la avenida “18 de julio” desde la plaza

“Artigas” hasta el Diario “El Día”, donde me hicieron un reportaje (publicado el día 26 de septiembre de 1955).

Cuando quise revivir esa experiencia, 49 años después (en el 2004) ya nadie recordaba los hechos de la Revolución Libertadora y el Diario “El Día” se había transformado en casino; ¿se habrá perdido la libertad en manos de las masas?; ¿confiamos nuestras vidas al azar sin saber lo que pasa realmente?; pasados más de 50 años de dicha patriada, ¿qué lección podemos sacar de esa historia que entonces vivimos en plena juventud?...



**Foto N° 11.** El autor con el entonces cadete de 3er. Año Leonel Horacio Gemigniani, Eduardo Massone y, haciendo el saludo militar, Roberto E. Vignale, frente al Fuerte de Montevideo el 26 de septiembre de 1955.

Mientras pasaba todo esto mi madre estaba internada en el Hospital Naval luego de una delicada operación de riñón y, mi padre, que sabía lo que había pasado en Río Santiago y no tenía información clara sobre cual era mi situación, se debatía entre dos preocupaciones.

Lo concreto es que participamos del Primer Combate Aeronaval de la Historia Argentina, lo hicimos con valentía, dignidad y honor profesional, aunque todavía no éramos Oficiales de Marina. Lamentablemente se trató de una lucha entre hermanos; ello no nos permite dar a los hechos protagonizados durante el combate la misma dimensión que hubieran tenido en una guerra internacional como lo fue luego la Guerra de Malvinas. No somos, ni podemos ser, “veteranos” de estas lamentables luchas entre argentinos que luego se repitieron, de manera más artera y cruel en la Guerra Antisubversiva. Lo nuestro fue “convencional”, la lucha contra los terroristas fue realizada sobre pautas de combate que nos eran

desconocidas y la cuestión continúa como lo que entiendo como “una guerra nacional de 4ª generación”, en la que ya la lucha no tiene un escenario geográfico sino mental y cultural.

La historia posterior permitió la vuelta del dictador y prolongó las secuelas de su doctrina hasta nuestros días. El país aún no logra recuperarse de la degradación cultural que el peronismo le produjo, en momentos en que tenía la posibilidad de ser una gran nación.

Lamentablemente la Revolución Libertadora no nos dio las soluciones esperadas, tuvimos gobiernos civiles y militares, que forman parte de una historia de desencuentros que hemos vivido con angustia. Últimamente muchos de los supuestos seguidores de la doctrina justicialista se alternan en el poder, sin solucionar los crecientemente graves problemas del pueblo argentino. Nadie podría decir que las distintas variantes del justicialismo actual son fieles a la versión original impuesta por el dictador, cuando la reivindicación de la clase trabajadora tenía un asidero social; lo que sí podemos decir es que su efecto no ha permitido que seamos políticamente soberanos y económicamente libres en una sociedad justa, como lo proclamaba Perón. Por otra parte, su objetivo de soberanía política está a merced de los avatares de la historia; no tenemos un Estado con el poder necesario como para garantizarla.

Lo concreto es que lo que me pudo haber perjudicado el dictador Mussolini en el año 1940 se potenció, a través de un riesgo mucho mayor, quince años después con su alumno: el dictador Juan Domingo Perón. Pero lo peor de todo es que el influjo sigue y cubrirá toda mi vida hasta mi muerte. Mi preocupación es por mis tres hijas y mis cuatro nietos

Volvimos navegando con nuestro buque, con reparaciones de emergencia hechas por la Armada Uruguaya y bajo el comando de quien nos condujo a esta pequeña guerra civil aeronaval. Llevamos los féretros de nuestros muertos, algunos heridos leves (los graves quedaron internados en hospitales uruguayos), exiliados políticos argentinos y una tripulación orgullosa de haber combatido por la libertad de su pueblo.

Cuando llegamos al puerto de Buenos Aires había más de cien mil personas viviendo la libertad, los buques de la Flota de Mar estaban engalanados, con sus tripulaciones vestidas de gala formadas en cubierta y haciendo sonar sus silbatos en nuestro honor. Pasada la enorme emoción que ello nos produjo nos visitó el almirante Rojas, nos saludó individualmente y nos ordenó embarcar en una Barcaza de Desembarco de Infantería de Marina (BDI) que nos llevó prontamente a la Escuela Naval Militar para encarar poco después los exámenes del 3er. Bimestre de todas las materias que teníamos pendientes. Habíamos perdido más de diez días de estudio y teníamos que terminar nuestro cuarto año en la Escuela. Lo hicimos y a algunos no les fue muy bien, no porque se creyeran héroes sino porque estaban desconcertados ante los cambios.

A los que allí estuvimos el ya entonces almirante Rojas, como Comandante en Jefe de la Marina de Guerra en Operaciones, nos entregó, el 31 de diciembre de ése año, un diploma “en reconocimiento a su decidida y patriótica actuación en la Gesta Libertadora del 16 de septiembre de 1955. Lo tengo enmarcado junto a mi computadora y me acompaña siempre, junto con otros diplomas de mi padre y míos, que son caros a mis sentimientos y a mi vida.

Con el esfuerzo de algunos compañeros se fue redactando un libro con las experiencias de la Promoción 83 y las síntesis biográficas de cada uno al salir de la escuela. Lo llamamos **“Rumbo al Mar”**, lo tenemos en nuestras bibliotecas y, de vez en cuando lo hojeamos con nostalgia.

Para finalizar nuestro agitado año 1955 fuimos embarcados en los cruceros “Almirante Brown” y dos destructores bajo el comando del entonces capitán de navío Jorge Enrique Perren. Zarpamos con todo el “humor naval” el día de Navidad de ése año al mediodía y pusimos rumbo a Río de Janeiro. Lo que recuerdo de ese viaje es que lo hice embarcado en el crucero antes mencionado y que asistimos a una ceremonia de graduación de los flamantes guardiamarinas brasileños y a un convite muy bien provisto en la Escuela Naval de Brasil en la Isla “Das Cobras”. Una vez finalizada la ceremonia y dado el apetito feroz que traíamos por las privaciones de a bordo, nos lanzamos antes del tiempo protocolar, sobre las mesas plenas de manjares exquisitos. Terminamos todos castigados durante la Nochebuena de 1955 y brindamos a bordo de nuestro buque con sidra mezquinamente distribuída en nuestros jarritos de aluminio. Un viaje que supuestamente era de “premio” por nuestra actuación revolucionaria pasó a ser un verdadero castigo. El viaje de regreso no fue mejor; nos tomó un recio temporal en el Golfo de Santa Catalina, nuestro crucero se quedó sin máquinas y se le debió pasar remolque desde uno de los destructores de la escolta. Yo estaba asignado al cargo material naval y participé de la maniobra de proa bajo la lluvia y las órdenes del entonces ya famoso por su mal carácter Teniente de Navío Pedro Francisco Margalot. Este oficial era temible en su trato con sus subordinados y lo pudimos comprobar fehacientemente.

De más está decir que sentí un gran alivio al llegar al puerto de Buenos Aires y encarar las actividades previas al viaje de instrucción al comienzo del año 1956.

Dichas actividades, realizadas a partir de febrero de 1956 fueron primeramente en la Base Naval de Puerto Belgrano. Recuerdo particularmente las de lucha contra inundaciones e incendios luego de un pequeño curso teórico de Control de Averías e Incendios en el Centro de Instrucción correspondiente. La actividad práctica se realizaba en un supuesto buque: el ARA “BATEA” dentro del cual se nos asignaban roles y un conjunto de suboficiales originaban incendios e inundaciones por

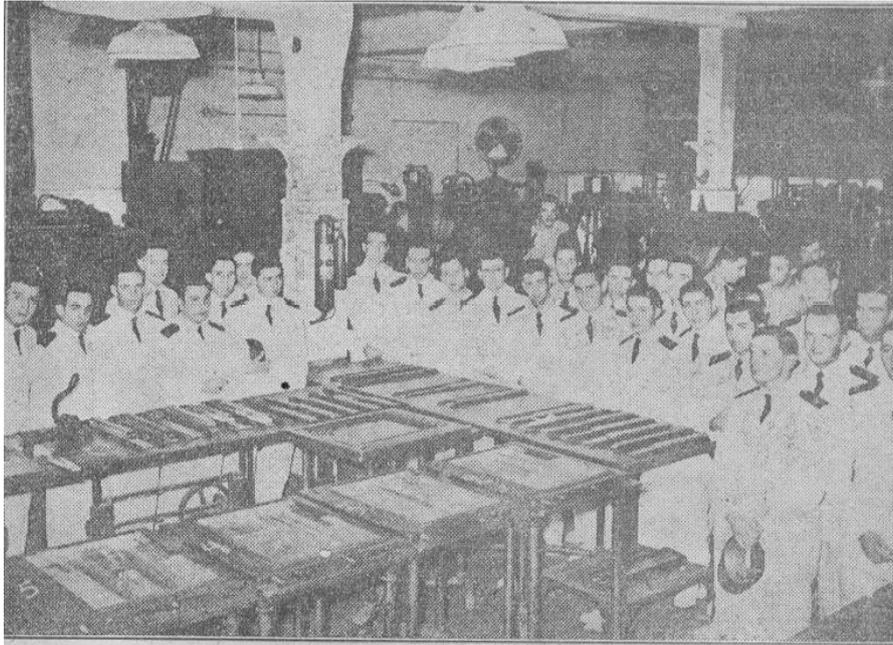
doquier. Me tocó jugar el papel de electricista y mi función era conectar los cables de trifásica a las bombas para el desagote de los compartimientos inundados. Entre el agua y el humo conecté un cable cuyo otro extremo estaba a masa en vez de estar conectado a la bomba. Produje un terrible cortocircuito que paralizó la ejecución del ejercicio. Por entonces los comandantes ya no eran tan ignorantes de lo eléctrico como a los comienzos de la electricidad abordo. Cuentan que habido un cortocircuito en una de las primeras instalaciones y el flamante electricista del buque recurrió al comandante para ver qué hacía. Ante la pregunta: “Señor Comandante ¡ha ocurrido un cortocircuito!, ¿qué hago?” este le respondió: “Pues ¡alárguelo, cuanto antes cabo!”. En mi caso fui reprendido con más conocimiento de la cosa por el “Comandante” del ARA “BATEA” en el análisis de nuestra actuación en el ejercicio. Mi excusa fue que no veía nada y que los cables estaban bajo el agua.

Luego fuimos a Mar del Plata para interiorizarnos de los submarinos, la lucha antisubmarina y el buceo. Fueron quince hermosos y placenteros días.

La cosa terminó mal porque, al ir a la Estación Terminal de Ferrocarril para volver a Buenos Aires, fuimos atacados a golpes de puño por un grupo de jóvenes peronistas. Replicamos con intensidad y de la misma manera; hubo rodadas, contusiones y algunos cortes sangrantes. El “Chofica” Martínez salió con la cara bastante hinchada, muchos peronistas comprendieron que en la Escuela Naval, aparte de navegación, nos enseñaban boxeo. De la policía ni noticias.

Finalmente, y ya en Buenos Aires, visitamos el diario La Nación (Ver **Foto N° 12**), extraída del diario del día siguiente), fuimos allí para ver como se editaban los diarios.

Por su parte, la empresa cinematográfica Argentina Sono Films, nos invitó a presenciar la filmación de la película “Catita es una dama” con Niní Marshall (que reasumió su personaje de “Catita” luego de su exilio en México por no ser peronista), Carlos Estrada, Orieta Nadina; Codecá, “Semillita” y Lilian Malvar (**ver la Foto N° 13**).



**Foto N° 12:** En nuestros últimos días en Buenos Aires los miembros de la llamada “Brigada de Estribor” visitamos el Diario “La Nación” acompañados por el Teniente de Fragata (77) Carlos Pablo Carpintero, nuestro Jefe de Brigada y que, luego de muchos años, volví a frecuentar en el Grupo Punto de Vista Político-Estratégico del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.



**Foto N° 12. Los integrantes de la Promoción 83 con los actores de la película mencionada.**

Así llegó el famoso y deseado día del comienzo del para nosotros famoso Viaje de Instrucción por diversos puertos del mundo.

### **El Viaje de Instrucción.**

Fuimos destinados todos los miembros de la Promoción 83 y como “Guardiamarinas en Comisión” al Transporte de Ataque ARA “BAHIA THETIS” para hacer nuestro Viaje de Instrucción correspondiente al 5º año de la Escuela Naval Militar.

Nos despidió el Presidente de la Nación Argentina General Pedro Eugenio Aramburu (Ver **Foto N° 14** del Diario La Nación del 6 de abril de 1956).

En su mensaje de despedida el General Eugenio Aramburu expresó lo siguiente:

“Como Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la Nación, concurrir a esta nave para cumplir con la grata obligación de impartir la orden de zarpada al buque-escuela de la Marina de Guerra”.

“El Transporte de Ataque “Bahía Thetis”, heredero de las glorias y las proezas marineras de la Fragata “Sarmiento” se apresta a hacerse a la mar, llevando a su bordo una nueva generación de futuros oficiales, que han de incorporarse, luego de cumplir este viaje, y con la experiencia que el mismo debe depararles, al servicio naval activo”.

“A través de los mares, esta nave llegará a países del nuevo y del viejo mundo, y será así portadora del nuevo mensaje que la Nación Argentina quiere hacer conocer a todas las naciones del orbe”.

“Y ese mensaje no es otro que el de la libertad y la dignidad recuperadas por nuestro viril esfuerzo, y del espíritu de fraternidad y paz que nos anima”.

“Cuando llegueis a cada puerto, recordad que ese pabellón que ondea al tope de vuestro mástil, debe ser hoy como antaño y como siempre, símbolo de un pueblo que quiere mantener un puesto de privilegio entre los Estados civilizados, que es heredero de un pasado de gloria y nobleza que no debe ni puede ser olvidado”.

“Llega hasta nosotros el mandato que emerge de nuestra gesta emancipadora, de nuestra organización constitucional y de nuestras luchas que nos enorgullece y que por ello mismo nos obliga aún más”.

“La Patria os confía el deber de mantenerlo incólume, de cumplirlo con lealtad y de defenderlo con vigor”.

“Sé que así habréis de hacerlo, porque la Marina de Guerra siempre supo cumplir esos compromisos de honor, como digna heredera de las virtudes personales y militares del gran Almirante Brown”.

“Señor Comandante, sobre vos recae la difícil tarea de conducir esta nave y comandar a sus tripulantes, inculcándoles un elevado sentido de la disciplina, de la práctica militar y de las obligaciones y deberes que ella

impone”.

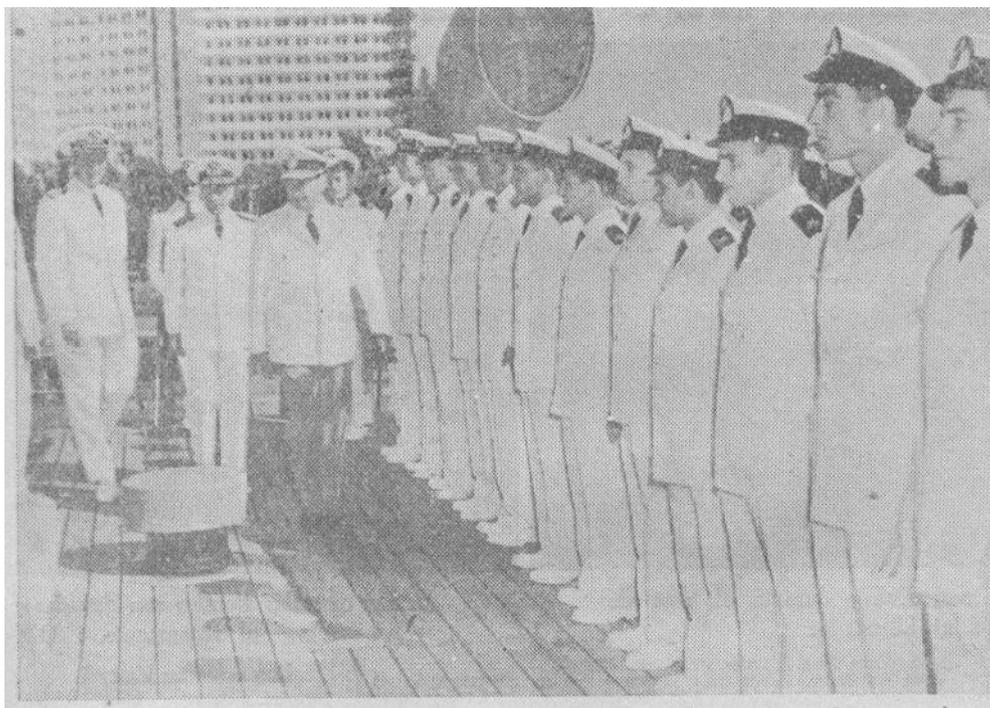
“Seréis secundado en esa labor por todos los oficiales de la Plana Mayor, quienes comparten así la responsabilidad que os corresponde”.

“En cuanto a los suboficiales, cabos, marineros y conscriptos que han sido designados para hacer este crucero, espero que comprendan – lo sé de cierto - , que deben responder con creces a la confianza que en ellos se ha depositado”.

“Cadetes del buque-escuela “Bahía Tethis”: debéis educaros en la disciplina castrense, profundizar vuestros conocimientos profesionales, y adquirir el sentido del sacrificio que exige el servicio activo. Pero sobre todo, recordéis que vestís un uniforme representativo, ante propios y extraños, de la Patria que os envía en este nuevo viaje de instrucción”.

“Tripulantes de esta nave: que los hombres del mundo adviertan en todos vosotros que venís de una tierra de libertad, de democracia, y en la que alienta el deseo de su progreso y felicidad abierta a quienes quieran habitar en el suelo argentino”.

“Señor Comandante: Que Dios, guíe vuestros derroteros. Podéis soltar amarras, sabiendo que la Patria os acompaña”.



**Foto N° 14** El General Aramburu despide a la Promoción 83 en el Puerto de Buenos Aires al iniciar nuestro Viaje de Instrucción.

Cuesta creer que un General fuera fusilado por un grupo de montoneros. Su última voluntad fue que uno de ellos le atara el cordón de los zapatos. Por unos instantes cada uno mostró su verdadera estatura histórica.

Nuestro itinerario tenía una primera etapa para visitar puertos hacia el sur. Mar del Plata, Madryn, Puerto Deseado, Puerto Gallegos, Puerto de Santa Cruz y Usuhaia.

En los puertos del sur fuimos invitados a realizar excursiones a distintos lugares de la Patagonia y por las noches éramos invitados a bailes en los que faltaban las niñas jóvenes para bailar, Calandra se sentaba al piano y tocaba el tango “Vida mía” con todo su empeño musical y surgía la voz tanguera del “Negro” Sosa luciéndose en la noche.

Lo más interesante para mí de esta primera etapa fue la visita que se nos ocurrió hacer a Carnevale y a mí a los presos del régimen peronista alojados en el Penal de Ushuaia. Fuimos hasta la guardia y pedimos lo que podía parecer difícil de concretar: visitar a los presos del pabellón asignado a los presos políticos. La respuesta fue positiva en el sentido que nos dijeron que pocos minutos después serían retirados de sus celdas para pasar a un comedor que quedaba a la derecha de una reja frente a la cual nos podríamos apostar. Al pasar ellos frente a nosotros reconocimos varios rostros que nos eran familiares por haberlos visto en las páginas de los diarios durante años. Allí estaban en fila Carlos V. Aloe, John William Cooke, Héctor J. Cámpora, Armando Cabo, Oscar Albrieu y otros. Los dos últimos de la fila eran: Jorge Antonio (ex enfermero del Liceo Militar “General San Martín” y comerciante de automóviles turbiamente ligado a la empresa alemana Mercedes Benz) y Guillermo Patricio Kelly (de la Alianza Libertadora Nacionalista) se nos acercaron, reja por medio, y se estableció un corto diálogo; ligero y hasta cordial por parte del primero y ácido por cuenta del segundo (“ustedes ahora tienen el poder y son responsables de lo que pueda pasar con nuestro pueblo” nos dijo el anarquista). Al despedirnos Jorge Antonio nos dijo: “si van por Alemania, le envío saludos a Mercedes”. Poco después recapacitamos, se refería a Mercedes Benz.

La segunda etapa incluía un pasaje al sur del Cabo de Hornos y entrada al Océano Pacífico. Ni bien superamos dicho cabo el mar se encrespó y vulnerando abiertamente su designación de “pacífico” mostró sus dientes con olas de más de diez metros de altura (mar “arbolado”). Yo había subido arriba del puente a tomar la guardia de meteorología. Disponía de una casilla con barógrafo (para graficar la variación de la presión atmosférica), anemómetro (para medir la velocidad del viento), termómetros, etc. La gráfica del barógrafo había caído abruptamente y el anemómetro giraba tan rápido que con mi brazo extendido parecía un helicóptero a punto de despegar. Fue entonces cuando advertí que la casilla mostraba intenciones de dejar el buque. La sostuve como pude mientras que por una bocina (tubo de comunicación con el puente de mando) advertía que todo se me volaba. Me dieron la orden de bajar. Largué la casilla, bajé y todo se lo llevó el viento y, por suerte, ello no ocurrió con mi pobre cuerpo dado que, con

uñas y dientes, me aferré a la escala para bajar al puente en medio del rolido, cabeceo y viento huracanado.

Las olas rompían con tal fuerza en la proa que el reducto de chapa del cañón de proa (que nos identificaba como “transporte de ataque”) envolvió al cañón y este giró 180°, rompiendo su engranaje de dirección hasta quedar apuntando hacia el puente en una actitud de “auto-suicidio” del buque.

Comenzamos a sentir algo así como disparos de armas de fuego y eran los remaches de las chapas de la cubierta que en el juego del “hogging” y “sagging” del buque sobre la cresta de una ola (con la proa y la popa al aire) y, alternativamente, con la proa y la popa en sendas crestas de dos olas y su casco al aire, eran cortados y proyectados al aire con el consecuente debilitamiento estructural de la nave.

Ante estas circunstancias el Comandante, Capitán de Fragata Alberto M. de Marotte resolvió cambiar el rumbo que llevábamos hacia Valparaíso dirigiéndose hacia la Isla de Pascua para capear el temporal.

Luego de varios días de temporal todo era desorden, por el agotamiento producido para desplazarnos o mantenernos parados casi todos terminamos acostados en nuestras cuquetas, incluso los cocineros. Nos sosteníamos atados a ellas para no caer al piso. El Segundo Comandante Capitán de Corbeta Marco Aurelio Bence tiraba bifés en la cocina y repartía sándwiches entre todos. Así llegamos a Valparaíso.

Una vez arribados debíamos cumplir a rajatabla con el programa de actos establecido por los chilenos. No se podía olvidar que nuestra misión accesoria principal era diplomática y no era posible defraudar a quienes nos recibían con todo su protocolo en cada puerto. Fue así que desfilamos rindiendo honores con fusil al hombro al general O’Higgins y asistimos a todas las ceremonias y fiestas preparadas en nuestro agasajo. ¡Teníamos poco más de veinte años! y, por supuesto, cumplimos con todo y algo más. Desfilamos cantando la “Marcha de la Libertad”. Esa pieza musical había sido compuesta y cantada durante la Revolución Libertadora golpeando una larga mesa de madera en los sótanos de la Basílica del Socorro. Sus creadores eran jóvenes revolucionarios católicos que habían visto quemar sus iglesias por las masas peronistas desenfrenadas.

En realidad nunca habíamos vivido la libertad que con tanto énfasis afirmábamos como un bien supremo. De esa libertad muy tempranamente nos habíamos privado para dedicarnos a la defensa de nuestra Patria hasta perder la vida. Un compañero nuestro, el Guardiamarina Carlos Cejas Duclós, había cumplido con ese juramento ofrendando su vida. Así lo habíamos establecido en la Ciudad de Paraná, al jurar la bandera y con plena convicción de que así debía ser. Nuestro juramento a la bandera difiere drásticamente con el que hacen los civiles, ellos no comprometen su vida.

También aprendíamos durante las navegaciones los himnos de los países que seguidamente íbamos a visitar como una manera de homenajear a quienes nos brindaban su hospitalidad. Ensayábamos en navegación el himno del país que visitaríamos en el próximo puerto. Lo hacíamos con la banda de música de abordaje que luego nos precedía en los desfiles. Esta era dirigida por un suboficial italiano nacionalizado que tenía a los músicos zapateando, en los actos de la Escuela Naval les ordenaba: “A retaguardia carrera mar, menos el bombo que se estropea”.

Formaba parte de esa banda el Marinero Montes que, con los años se hizo muy amigo de la promoción y habiendo llegado a ser un bandoneonista de prestigio internacional y fue distinguido por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires como “ciudadano ilustre”. Muchas veces lo invitamos a nuestras reuniones y lamentablemente ya murió.

Uno de los “trompas”, que tocaba el clarín en dicha banda y que así eran denominados los que según la jerga así nombraba a los de los instrumentos de viento, lo tenía yo como encargado de la Guardia Militar que rendía homenaje con distintos toques protocolares a las autoridades de los distintos países que asistían a nuestras ceremonias en cada puerto. Luego contaré una anécdota suya al respecto.

Luego navegamos más tranquilos hacia Lima (Perú) mientras unas extrañas aves nos caían en picada sobre nuestra cubierta y luego caminaban atontadas (las bautizamos “bargulos en picada” pero en realidad se trataba de cormoranes guaneros cuyo nombre científico es: “Phalacrocorax bougainvillii”). Ellas se alimentan dejándose caer en picada sobre los bancos de peces que enriquecen las aguas de Chile y Perú pero no tienen buena vista como para ver que abajo puede haber un buque.

Luego vino Guayaquil y su calor húmedo, el Canal de Panamá y los primeros exámenes trimestrales. Así llegamos a Cartagena en Colombia.

Ya el calor nos obligaba a usar un uniforme más tropical y todos estábamos permanentemente dispuestos tanto para ir realizando nuestras mediciones astronómicas para ir llenando los requisitos de la “navegación idealizada” (que yo realicé con el “Chueco” De Elía (Ver **Foto N° 15**) como para las diversiones en la Camareta de Guardiamarinas decorada por nosotros para las fiestas al llegar a puerto (Ver **Foto N° 16**).

En dicha navegación teníamos que introducir cálculos de posición con las estrellas y el sol. Hacer previsiones logísticas (de personal, combustible, alimentos, seguridad, etc), hacer las reservas de muelle con tiempo y muchas otras cosas más. Debíamos entregarla antes de nuestra graduación como guardiamarinas y aprobar todos los exámenes de las materias de quinta año al llegar con nuestro buque a Río Santiago. Varios compañeros fueron reprobados en esas exámenes y no se recibieron, otros fueron obligados a hacerse maquinistas contra su voluntad y para cubrir un déficit producido en la Promoción 82 pues todos fueron dados de baja en cuarto

año por una cuestión de sustracción de temas de exámenes. Fuimos pasibles de hechos que no teníamos previstos y algunos optaron por irse para no sufrir las consecuencias.



**Foto N° 15:** Tomando alturas de Sol con el “Chueco” De Elía para ir realizando nuestro informe de “navegación idealizada”.



**Foto N° 16:** Frente al bar de la Camareta de Guardiamarinas en el cual servíamos “Sistruncios mixtos” y “Galernas javaleteadas”, dos extrañas bebidas de nuestra invención y de resultados sorprendentes en nuestras invitadas en los puertos.

Cuando arribamos al Puerto de La Guayra en Venezuela me dijeron que me esperaba en el muelle Mister Otto Bahnson, Contador General de la Socony Mobil Oil Company de Venezuela. Se trataba de un amigo de mi padre y de mi tía Casilda G. de Peet, por entonces ausente de su casa en Caracas. Fui para allí y estaba con toda su familia en su Chevrolet Bell Air último modelo y dispuesto a ofrecerme su casa y un paseo por la autopista a Caracas y alrededores. Me vestí adecuadamente para la ocasión, pedí las

autorizaciones del caso y partimos por una autopista como nunca había visto en nuestro país. Fuimos a la casa familiar y me invitaron a ir con ellos a un supermercado. Yo no sabía qué era eso y lo ví por primera vez en mi vida. El señor Bahnson, de origen danés, tenía un hijo de doce años que quería ser marino. No sé como fueron los arreglos con mi padre pero con los años Carlos Viborg Bahnson entró en la Escuela Naval Militar argentina con la promoción 92 e hizo su carrera de oficial de marina. Lo he vuelto a ver luego de muchos años, y ya retirado, en la Escuela de Defensa Nacional, como profesor de inglés, y en el Instituto de Publicaciones Navales como evaluador y traductor de textos en dicho idioma. La familia hizo muy placentera mi estadía en Venezuela y me llevaron a las fiestas y reuniones en las que tuve que participar oficialmente.

Acto seguido zarpamos hacia la Isla de Aruba, dependencia holandesa en el Mar Caribe. Salvo su capital Oranjestaat, una pequeña localidad, y la Destilería “Laguna” había muy poco que ver allí. Fue así que fui junto con varios compañeros provistos de nuestros pantaloncitos de baño a una hermosísima playa, con arena blanca, fina como talco y bañada por aguas cálidas y transparentes. Conservábamos nuestras habilidades natatorias adquiridas en la Escuela Naval por lo que nos internamos bastante en el mar abierto. Nuestro inmenso placer fue interrumpido cuando vimos que, no muy lejos, se perfilaban algunas aletas triangulares. Lamentablemente nadie había llevado un cronómetro, pero creo que todos rompimos la marca mundial de los cien metros estilo libre y seguimos “nadando” por la arena de la playa por si los tiburones nos perseguían hasta fuera del agua. Volvimos al buque, nos tomamos un calmante y un refresco y no volvimos a salir.

La escala siguiente fue en el medio del Océano Atlántico, en el puerto de Funchal capital de la Isla de Madeira (posesión portuguesa). Se trata de un lugar paradisíaco, de clima templado todo el año, de hermosas casas de estilo colonial, con calles adoquinadas y luciendo adornos florales por doquier. Eventualmente se cruzaban a nuestro paso lagartijas de brillantes colores. Fue un placer hacer escala allí.

Completamos el cruce del Atlántico y arribamos al puerto de Dartmouth en la “Rubia Albión”, ubicado sobre el Mar de la Mancha. Allí está la Escuela Naval Británica y sus cadetes nos esperaban con un apretado programa de agasajos y competencias.

Recuerdo una competencia de la cual participé: la regata de balleneras. Nos entregaron la embarcación. Por supuesto que nosotros no éramos “yachtmen” como muchos de los otros competidores y que tan sólo pretendíamos manejar nuestra modesta ballenera. Sin entrenamiento previo ni mayores expectativas de éxito enfilamos hasta las proximidades de la línea de largada. Allí, con cierto oleaje propio del mar en que estábamos, hicimos algunas maniobras como para tomarle la mano a la embarcación.

Notamos que el timón se había desprendido y había quedado colgando de los “varones” (cuerdas que lo sujetan al “espejo de popa”). Guidobono se acostó sobre la popa tratando de encastrarlo cuando una ola lo arrojó a las frías aguas del mar. La situación era que él estaba sumergido en aguas muy frías y nosotros tripulando una embarcación recién conocida y difícilmente maniobrable sin su timón. En estas circunstancias escuchamos el disparo que daba inicio a la regata. Luego de varias maniobras fallidas logramos rescatar a nuestro compañero, lo tiramos en el fondo de la embarcación, lo abrigamos y le pegamos duras palmadas en todo el cuerpo para quitarle el frío. Mientras tanto pedíamos auxilio a la lancha de control tripulada por cadetes de la Escuela anfitriona. Con cierta sonrisa maléfica y aires de superioridad típicamente ingleses nos tiraron un cabo de remolque y nos llevaron hasta nuestro buque. No podemos decir que perdimos la regata porque no llegamos ni siquiera a pasar la línea de largada.

Los que sí eran “yachtmen” eran nuestros compañeros Castellanos y Duperrón que embarcaron en el yate de competición internacional “Fortuna I” de la Armada Argentina, lo mismo que a los representantes de otros países que habían sido convocados a una regata internacional que se desarrollaría entre ese puerto y Lisboa. Ellos llegaron a Lisboa en primer término y salvaron así nuestro prestigio náutico ante el fracaso anterior.

Por otra parte recuerdo la fiesta de agasajo final en el gran comedor de la Escuela Naval de Dartmouth. Vestidos con nuestros uniformes de gala asistimos al agasajo junto con otros cadetes de las más diversas marinas (suecos, noruegos, franceses, portugueses, etc.). Por su parte cursaban la escuela cadetes de diversos países del Commonwealth. Nos sentaron en largas mesas paralelas mientras que una orquesta de músicos, vestidos con impecables fracs, tocaba música clásica en una suerte de “pullman” elevado sobre nuestras cabezas. Me senté entre un cadete australiano y otro neozelandés que me explicaban en inglés las costumbres de la casa. Pese a mi ignorancia idiomática clásica y perdurable, pude entender que no se les permitía a los cadetes hablar de política, religión y mujeres en la mesa porque eso era considerado como motivo de discordia. Mientras me lo explicaban ello sucedió. Parece que un cadete inglés vulneró las normas. Se lo conminó a pararse sobre la mesa y se lo obligó a ingerir de un trago una pinta de cerveza (aproximadamente medio litro) mientras todos contaban hasta diez a coro y en voz alta. Como no pudo cumplir con el castigo fue manteado sobre la misma mesa mientras comenzaban a llover proyectiles de todo tipo sobre los presentes.

Entretanto la orquesta seguía tocando, imperturbable, las apacibles melodías clásicas. Los niveles de alcohol y de violencia fueron creciendo hasta que salimos corriendo por las lomas de los cuidados jardines del frente de la Escuela Naval hacia el pueblo. Llegamos a un parque de diversiones y terminamos con nuestras reservas de cordura y energía en los

autitos chocadores. No sé como volvimos al buque, pero a la mañana siguiente a todos nos dolía la cabeza.

Estaba programado pasar unos días en Londres y allí fuimos. Ver **Foto N° 17** en el tren.



**Foto N° 17:** El autor enfocado por un “compañero”  
Durante su viaje en tren hacia Londres.

Se que de Londres se puede hablar muchísimo pero, más allá de el deslumbramiento que dicha ciudad me produjo, no tuve una anécdota digna de contar aquí. Visité muchos museos, tomé mucha cerveza y comí el mejor bife de costilla de mi vida (cuando pregunté el origen de la carne sencillamente me dijeron: “Argentine”).

El puerto siguiente fue el de Amberes (Bélgica). Allí nos esperaba un interminable desfile con fusil para rendir homenaje vaya a saber a qué héroe y en qué plaza. Lo que si recuerdo es que volvimos al buque marchando, entonando nuestras canciones y haciendo vista derecha o izquierda según la belleza de las prostitutas que se exhibían en las “vidrieras” de las proximidades del puerto.

Mi amigo Carnevale había alquilado una motoneta y me invitó a que lo acompañara hasta Bruselas. Como aviador, que luego fue, le gustaba la velocidad y, ya antes de encarar la autopista, por una mala maniobra en un empedrado húmedo terminamos los dos con el traste sobre el empedrado y la motoneta por otro lado. Por suerte no tuvimos consecuencias y seguimos el viaje en forma más precavida. La ciudad de Bruselas nos deslumbró y volvimos por la noche muy contentos de la experiencia.

Seguimos nuestra navegación hacia el Puerto de Boulogne-Sur-Mer donde realizamos un extenuante desfile con armas, con subidas y bajadas por las

calles y plazas hasta pasar frente a la casa de San Martín rindiendo honores. Todo finalizó ante la hermosa estatua de nuestro héroe máximo. Allí formé al mando de la Guardia Militar y el cadete Oscar Albino (nuestro querido “Chaca”, con un equivalente civil en el personaje de “Fúlmine”) debía colocar una corona de flores mientras mi “trompa” (el que tocaba el clarín) tocaba “Silencio”. Puesta la corona el cabo comenzó con su toque, le faltó el aire, cayó desmayado y en “silencio” frente a la estatua ecuestre de San Martín y ante la vista de todos los que allí estábamos. Algún encuentro amoroso previo, el desfile y las ignotas influencias del “Chaca” terminaron con sus fuerzas.

Volví al lugar veinte años después (1976) para mostrar el monumento a mi mujer e hijas y buscamos postales en un negocio ubicado justo frente a la estatua de nuestro prócer máximo. Mi sorpresa fue mayúscula cuando figuraba la escena del “trompa” caído en una de las postales. La inscripción al pie de la postal decía en francés algo así como: “Marino argentino cae rendido a los pies de su héroe nacional”. La compré, la guardé entre mis recuerdos de viaje y, cuando tiempo después me encontré con el protagonista de esta historia en la Base Naval de Puerto Belgrano, ya había ascendido a la jerarquía suboficial mayor músico. Lo cité para mostrársela y se la obsequié en recuerdo de los viejos tiempos de la Guardia Militar y el viaje. El Mundo es mucho más chico de lo que parece y ocurren circunstancias totalmente impensables.

En la **Foto N° 18** puede verse al protagonista de esta historia al lado del autor y con los otros miembros de la guardia militar.



**Foto N° 18:** Los miembros de la Guardia Militar del “Bahía Thetis” (1956) y al lado del autor (a su derecha) el “trompa”, que era infante de marina, con su instrumento y su historia a cuestas.

Luego navegamos hasta Barcelona y de allí a Madrid por tren. En Barcelona me impresionaron la iglesia de la “Sagrada Familia” (por entonces construida parcialmente), la réplica de la carabela “Santa María” de Colón, las ruinas romanas de la parte vieja de la ciudad y Montjuich.

Fuimos por tren a Madrid, recorrimos todo lo posible y nos pareció una ciudad encantadora. Un corto viaje hasta Toledo nos permitió ver el Alcázar y escuchar el mensaje grabado dirigido a su hijo por el coronel Moscardó en plena Guerra Civil. Las obras del Greco y la visita a la catedral se me mezclaron con una sangría que bebí como si fuera un refresco apropiado al calor reinante. Luego de ello las consecuencias previsibles me hicieron volver trabajosamente al micro que nos llevó de vuelta al Hotel “Avenida” en la Gran Vía de Madrid.

Volvimos a Barcelona y navegamos en nuestro buque hasta Marsella. De allí tan sólo recuerdo la interminable escalera que me condujo, junto con el amigo infante de marina Nicolás Viejobueno (ver la **Foto N° 19**), hasta una capilla en lo alto de un cerro. Al bajar recorrimos las callejas del puerto en que pululaban árabes con caras de pocos amigos. Al anochecer todo nos indicaba que lo mejor era volver a bordo.



**Foto N° 19** Con mi compañero infante Nicolás Viejobueno al bajar de la capilla de Nuestra Señora de la Garde (Marsella).

Al día siguiente, desde Marsella fuimos a Paris en un avión de la Armada de Francia y nos alojamos en el Pabellón Argentino de la Cité Universitaire (Ciudad Universitaria de Paris – La Sorbona). Pasaron muchas cosas durante una semana. Sólo cuento dos. Fuimos a ver un espectáculo de apaches preparado para el turismo en un cabaret. Me senté en una silla al borde de la pista donde se realizaría el famoso baile. Lo visto fue espectacular pero lo que más recuerdo es que el francés revoleó a la mujer

de manera que terminó sentada sobre mis rodillas y me propinó un notable beso en la frente con su boca sensual. No me lavé hasta volver a mi habitación. Tomé una tarjeta, la apreté en el lugar del beso, este quedó impreso gracias al rouge de la bailarina y abajo escribí: “Beso de una apache, Paris y la fecha”. Extraña manera de registrar un beso dado y recibido sin amor. Pero así fue y está en el arcón de mis recuerdos.

Otro día fuimos a un cabaret de homosexuales donde actuaba la “Cochinelle”. Este travesti cantaba con voz sensual y tenía todo el aspecto de una hermosísima mujer rubia. Los mozos también eran travestis (o simulaban serlo) y había que andar a los cachetazos para que no nos toquen.

También pude ver los espectáculos de “Le Moulin Rouge” y del “Lido”. La Embajada Argentina en Paris nos ofreció una gran recepción y hubo una ceremonia con ofrendas florales frente a la “Tumba del Soldado Desconocido”, bajo el Arco de Triunfo. Pensé entonces que serían muchos más los soldados incluidos allí luego de de mi anterior Homenaje con Betty en agosto 1939 (ver **Foto N° 32**) de la Primera Parte de esta obra, o sea, **Juguetes propios y guerras ajenas**. Entre medio se desarrolló la Segunda Guerra Mundial, habían pasado 27 años y el mundo había contabilizado 50 millones de muertos más, muchos de ellos de Francia.

El puerto siguiente fue el de Génova, donde visitamos la supuesta casa nativa de Colón, el cementerio de “Staglieno” y los Astilleros “Ansaldo”.

Finalmente fuimos a Nápoles con visitas a Roma y a las ruinas de Pompeya. Las imágenes de una Italia plena de sol y de historia son imborrables para jóvenes que, como nosotros, las registrábamos por primera vez en un clima de amistad y camaradería que es difícil de encontrar en las universidades.

El Papa Pio XII nos ofreció una audiencia en su residencia de Castelgandolfo y asistimos emocionados solicitando su bendición (Ver **Foto N° 20**).

No pudimos eludir una formación militar y lo hicimos frente al Monumento a Vittorio Emmanuelle II° en plena Roma (Ver **Foto N° 21**).

También se hizo algo más agradable, una recepción en la Embajada Argentina en Roma, allí bailé con una hindú provista de su “tercer ojo” y su vestimenta típica. Nos sacamos una foto un grupo de compañeros asistentes a la recepción en rincón de uno de los amplios salones de la embajada (Ver **Foto N°22**) en ella aparecen parados, de izquierda a derecha: Guidobono, Bartolomé y Burghardt y sentados, en el mismo orden: Padilla, Zamora, el autor y Duperrón, todos ellos muy queridos compañeros).

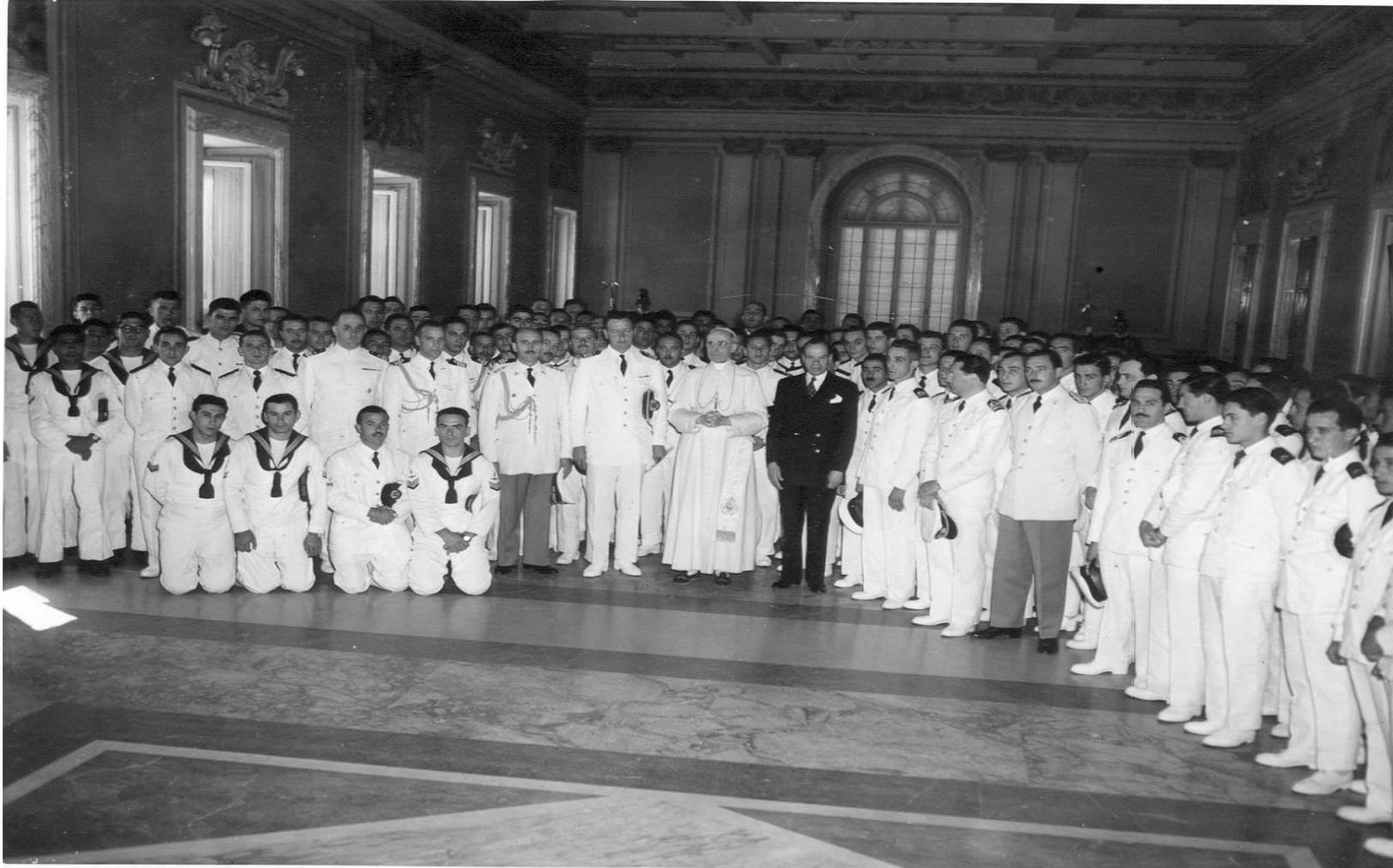


Foto N° 20.



Foto N° 21.

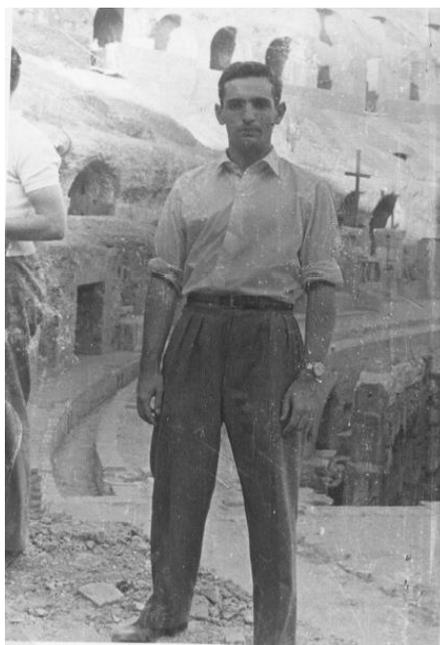


Foto N° 22.

Por mi parte hice una breve caminata por la Vía Apia (o Via Sacra) (Ver **Foto N° 23**), el Coliseo (Ver **Foto N° 24**), por un momento me sentí un emperador y guerrero romano entre la tramoya de las Termas de Caracalla (Ver **Foto N° 25**) y tiré tres monedas en la Fontana de Trevi (Ver **Foto N° 26**), cosa que hice efectiva 18 años después con mi familia completa (1974).



**Foto N° 23:** En la Via Sacra hecha por los previsores romanos dos mil años atrás.



**Foto N° 24** Parado en el Coliseo con aires de gladiador, pero sin leones....



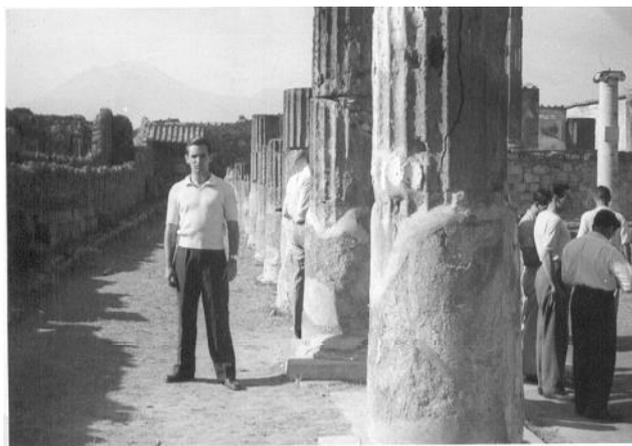
**Foto N° 25** Actuando como un emperador-guerrero  
(Termas de Caracalla).



**Foto N° 26:** Tirando las consabidas tres monedas en la  
Fontana Di Trevi para poder volver.  
Volví y espero volver a hacerlo.

Pompeya me impresionó fuertemente. Fue sometida a una terrible erupción del volcán Vesubio el 24 de agosto del año 79 de nuestra era, gran parte de su población murió quemada o asfixiada. Sus ruinas fueron desenterradas luego de muchos siglos de desconocerse su existencia (Ver **Foto N° 27**) y entonces se tuvo constancia de las terribles muertes que ocasionó la erupción del volcán Vesubio. En la **Foto N° 28** se puede ver la imagen en yeso de un perro atado rodeado por la lava ardiente (se inyectó yeso en los huecos dejados por la lava para obtener lo que se muestra), se presentaban también imágenes de seres humanos muertos de la misma manera y con manos extendidas con joyas en un instante final pleno de codicia. En la foto siguiente (**Foto N° 29**) vemos a mi compañero Roquero junto a una fuente en la que el guía nos mostró el desgaste de la piedra producido por las manos de los pompeyanos que se apoyaban para beber agua del pico. Los pompeyanos tenían un servicio de agua distribuido por cañerías de plomo e incluso baños públicos con agua caliente y fría (Ver **Foto N° 30**).

Nuestra pasada por Pompeya continuó con un viaje a Sorrento y de allí a la Isla de Capri en el “Vaporetto”. Allí disfruté de un almuerzo con mi compañero, y amigo de toda la carrera, Edgardo Carnevale juntos con el becado brasileño, Guardiamarina Gerk, y el venezolano Guardiamarina González Amaral (Ver **Foto N° 31**). Por supuesto que también visitamos la Gruta Azul en un momento que vientos y mareas permitían el ingreso de los botes (Ver **Foto N° 32**). En la visita siguiente, que hice con mi familia a fines de 1974, fue imposible hacerlo por razones meteorológicas.



**Foto N° 27:** En las ruinas de Pompeya, una experiencia increíble.



**Foto N° 28:** Un perro trata de librarse de sus atadura sin conseguirlo.



**Foto N° 29:** Una fuente muestra en su costado izquierdo el desgaste de la piedra producido por los pompeyanos que bebían agua allí casi 1900 años antes.



**Foto N° 30:** Pileta en la que los pompeyanos tomaban sus baños de agua caliente (Impluvium).



**Foto N° 31:** De izquierda a derecha, Carnevale, el autor, El Gna. venezolano Amaral y el Gna. brasileño Gerk.



**Foto N° 32:** ingresando con los botes a la Gruta Azul (Azurra).

Vimos Nápoles pero todavía quedamos bastantes vivos (no se ha cumplido totalmente eso de “Vere Nápoli e dopo morire”). Enfilamos hacia Gibraltar y atracamos en Santa Cruz de Tenerife. Volvimos a cruzar la línea ecuatorial antes de tomar puerto en Río de Janeiro. Fuimos a Santos y en Montevideo me esperaban mis padres. Quise tomar contacto con la familia Vignale para agradecerles, junto a mis padres, por todo lo que habían hecho por mí durante mi exilio de septiembre de 1955, pero no fue posible.



**Foto N° 33:** Voy dejando atrás a Nápoles y a los grandes recuerdos del viaje... sin morir en el intento.

Nuestro regreso a la Argentina se realizó al atracar al muelle del Astillero de Río Santiago (Ver **Foto N° 34**) para tomarnos todos los exámenes finales de todas las materias que nos habilitaban para llegar a ser guardiamarinas. Algunos compañeros, como antes lo he expresado, no aprobaron e ingresaron en la Marina Mercante otros fueron obligados a ser del Cuerpo de Propulsión debido a que los maquinistas de la promoción anterior (82) fueron dados de baja de la Escuela Naval Militar por copiar los temas de examen cuando estaban en cuarto año; esto fue motivo para que alguno de los nuestros pidiera voluntariamente la baja.

Desde el buque miramos con nostalgia a la Escuela Naval Militar que dejábamos por entonces de transitar (Ver **Foto N° 35**) y observábamos con interés el casco de la Fragata “LIBERTAD”, reemplazante de la extraordinaria Fragata “Presidente SARMIENTO” en la que todos nosotros embarcamos como cadetes (Ver **Fotos Nros. 36 y 37**). Las remachadoras que fueron instrumentos para construir el casco que vemos en la foto constituyeron la “orquesta” que nos desconcentró durante innumerables horas de estudio en la Escuela.



**Foto N° 34:** El Astillero Río Santiago en 1956.



**Foto N° 35:** Una mirada cargada de recuerdos.



**Foto N° 36:** El casco de la Fragata "LIBERTAD" recién botado. Junto con el Destructor ARA "SANTÍSIMA TRINIDAD" fueron, a mi entender, los buques de guerra más importantes hechos en el país.

Luego de rendir los exámenes profesionales se produjo la llegada de regreso al hogar. Todo comenzó con una cálida recepción de parientes y amigos en el Puerto de Buenos Aires en su Dársena Norte (Ver **Foto N° 37**). Mi abuelo ya no se pudo bajar del auto con el que lo habían llevado; no se lo veía bien y supuse que ya no le quedaría mucho tiempo de vida. Ya tenía 79 años de una vida de duro trabajo y con él se iría una parte de mi corazón junto con los recuerdos felices de una época inolvidable que, resumidamente, he relatado previamente (Ver **Foto N° 38**) en mi libro: **Juguetes propios y guerras ajenas**, primero de esta serie autobiográfica.



**Foto N° 37:** Parientes que me fueron a esperar a Dársena Norte al regreso del Viaje de Instrucción.



**Foto N° 38:** Mi abuelo Manuel me vino a recibir pero no pudo bajar del auto. Lo acompaña, cariñosamente, mi madre.

Poco tiempo después se efectuó la ceremonia de egreso en el patio cubierto de la Escuela Naval Militar de Río Santiago. Lo hice con el grado de Guardiamarina de Comando Naval, como mi padre quería, pero me seguían gustando las ciencias exactas y quería ser ingeniero (ver **Foto N° 39**).

Acto seguido me enviaron de pase a mi primer destino como guardiamarina: el Crucero ARA “ARGENTINA” y experimenté el cambio que sufren todos los profesionales al salir de la universidad o de los institutos de formación militares: se ven enfrentados con las realidades del trabajo correspondiente y la gente de carne y hueso, que deben conducir hacia realizaciones comunes. Todo esto pese a todos los problemas personales del conductor y de los conducidos.



**Foto N° 39:** El autor con sus hermanas, Betty a su derecha y Susana a su izquierda, el tío Héctor con su cámara, mi madre y su hermana (la tía Nelly instigadora de mi reingreso). Atrás, Don Guillermo Testorelli (de anteojos), una amiga de mi hermana Betty y Mario Testorelli (en familia nombrado por su apodo: “Chichín”).

## El Crucero ARA “LA ARGENTINA”.

En noviembre de 1956 los flamantes guardiamarinas de la Promoción 83 ya estábamos embarcados en la última etapa de la Flota de Mar o en la zona de la Base de Infantería de Marina de “Baterías”. Fue la primera vez que nos separamos pero la mayoría estuvimos en la zona de la Base Naval de Puerto Belgrano que yo ya conocía muy bien por haber nacido y vivido allí.

El comandante del crucero, Capitán de Navío Don Ezequiel Niceto Vega, nos recibió en su cámara con muy pocas palabras. De una manera muy gráfica y no comunicable en estas páginas nos dijo que deberíamos trabajar en forma continua y si en algún momento no sabíamos que hacer nos metiéramos una escoba en algún lugar de nuestro cuerpo y barriéramos la cubierta. Estaba acompañado entonces por mis compañeros: Castellano, Duperrón, Ceconi, Federici, Toledo y Galíndez y todos estábamos convencidos que en ningún momento tendríamos dudas sobre como hacer para que nuestro trabajo fuera imparable y continuo.

Fuimos repartidos por los primeros seis meses como ayudantes de los jefes de división (personal) y cargo (material); estos eran tenientes de navío con experiencia en esas funciones. A mi tocó ser ayudante del entonces teniente de navío Rubén Jacinto Chamorro en la torre triple N° 2 (de tres cañones de 5 pulgadas) ubicada a proa atrás y por encima de la torre triple N° 1. Durante la navegación hicimos todo tipo de tiros (sobre blancos remolcados, iluminante y de bombardeo) en los golfos Nuevo y San José. La experiencia fue apasionante.

Luego me designaron como Jefe de Iluminación y debía ejercer el “control de la iluminación de blancos”. Si bien el buque ya disponía de radar de navegación no tenía radares de control tiro (como ya los tenían los cruceros “GENERAL BELGRANO” y “9 DE JULIO”) y de noche era necesario iluminar los blancos para tomar distancia y acimut con los telémetros para informar a la artillería y hacer fuego sobre ellos.

La iluminación de los blancos era una forma de teledetección ejercida mediante un sensor activo, compuesto por la combinación de iluminación con focos y la visión provista de telémetros de artillería, para determinar la distancia y el azimut (ángulo horizontal) al blanco. Esto constituía un adelanto respecto al sensor pasivo constituido por un vigía en el “nido de cuervos” de los buques de vela y debía ser usado con eficacia para hacer fuego sobre el buque iluminado antes que él lo haga sobre nosotros (que nos poníamos en evidencia a través de nuestros focos encendidos).

Se me asignó como puesto de combate el de “Jefe de Iluminación” y mi tarea consistía en instruir a los operadores de unos ocho proyectores de luz (distribuidos a babor y estribor y en diversas posiciones del buque) para que los apuntaran hacia el azimut que yo les comunicaría telefónicamente

desde el puente de comando y en medio de la oscuridad de la noche. Los operadores que me fueron asignados eran los concriptos que habían demostrado no ser útiles para ningún otro puesto de combate del Departamento Armamento. Esto era así por ser analfabetos o de baja calificación intelectual. Explicarles lo que era la escala en grados de azimut y elevación, que aparecía en los montajes de los focos, fue una tarea ímproba. Parecía que todos habían entendido cuando sonó el toque de “zafarrancho de combate” (para un combate simulado) en una noche negra de noviembre de 1956. Subí corriendo al puente y conecté mi teléfono en el enchufe correspondiente ubicado hacia el centro del mismo. Todo estaba en la más completa oscuridad. Me desplazé hacia una de las bandas (costados) del puente mientras intentaba tomar contacto con todos los operadores ubicados en sus puestos de combate de los proyectores. Fue entonces cuando sentí un fuerte tirón en el cable, acompañado de fuertes e irreproducibles imprecaciones del comandante. Era, nada menos que él, el ya nombrado Capitán de Navío Ezequiel Niceto Vega, mientras caía, con toda su robusta estructura en el suelo del puente. Callando mi culpa obedecí, una media hora después, la orden de comunicar el azimut del blanco a los iletrados con los que me había comunicado. Todos me dieron el LISTO poco antes que el comandante, que ya estaba de muy mal humor, gritara: ¡ILUMINAR! Los fuegos artificiales con los que festejamos las fiestas de fin de cada año ofrecen muchas menos variantes de iluminación del cielo que las entonces producidas. No ví el blanco, tampoco lo vieron: el comandante, el jefe de artillería, el oficial de guardia, los telemetristas, etc. No sé cuanto debe haber influido esta olvidable experiencia profesional en mi foja de concepto. Pero fue así como ocurrieron los hechos.

Para los segundos seis meses fui asignado como ayudante del Jefe del Cargo Material Naval, el por entonces Teniente de Navío Edgardo José Segura, y para hacerme cargo, también como ayudante, de la División de personal correspondiente (la de los “chafas” u “hombres de mar”), que era ordenado por el contra maestre, un suboficial principal mucho mayor que yo, con gran experiencia marinera y de apellido Alegre. El contra maestre era un verdadero personaje y tenía una muy buena relación conmigo, no exenta de cierto paternalismo. Ambos bajo el exigente control del Jefe de Cargo y División pudimos hacer cosas bastante increíbles. Por ejemplo pintar el crucero, desde la línea de flotación hasta la perilla del palo mayor y todos sus interiores en quince días para luego navegar a Buenos Aires para la acostumbrada exhibición de los buques de la Flota de Mar al público. ¡Todo lo que camina se saluda y todo lo que está parado se pinta! Existía la vía jerárquica y el buque estaba parado, atracado a muelle en Puerto Belgrano. La promesa de licencia era sagrada y cumplimos con los chafas según lo prometido.

El buque estaba lleno de ratas y para desratizar no había nada mejor que contabilizar la caza de ratas, mediante las formas más ingeniosas posibles de los marinos. También en este caso se asignarían días de licencia por cierto número de ratas presentadas a la guardia y arrojadas al mar. Nos llamó la atención que dos marineros contabilizaran demasiados animales cazados en relación con el resto. O eran sumamente ingeniosos con sus métodos o algo pasaba. Observando con atención sus desplazamientos abordo se vió que, cuando uno presentaba una rata en la guardia y luego la arrojaba al mar, el otro, armado de un palo con una red en su extremo la sacaba por un ojo de buey y encestaba al animal para volver luego a presentarlo nuevamente a la guardia. La solución para esta trampa fue cortarles las colas a las ratas antes de arrojarlas al mar. Toda “rata rabona” no era “cazable” ni computable. Por supuesto que estos marinos, tan ingeniosos como inmorales, fueron debida y formalmente castigados. El exceso de imaginación es bueno en la Armada sólo durante la guerra.

Un tercer recuerdo de este destino fue cuando, al izar una lancha de 5 toneladas con mar gruesa, el esfuerzo del guinche rompió su viejo mecanismo de dirección y mi compañero Duperrón y el contramaestre Alegre me gritaron que me tirara sobre la cubierta para que la lancha no me aplastara contra el mamparo (“pared” de chapa naval). Me tiré sobre la chaza (chapa del piso de la cubierta) y cayeron sobre mi cuerpo muchas maderas de la lancha destrozada. Esta fue la tercera vez que salvé mi vida casi por casualidad.

Un cuarto recuerdo que viene a mi memoria se debe a una navegación que hicimos en el invierno de 1957 hacia Ushuaia. Los guardiamarinas más modernos habíamos sido ubicados en una camarota construida especialmente hacia proa del buque y a la altura del puente de mando y sobre la prolongación de la cubierta principal (los guardiamarinas en el segundo año ya tenían camarotes a popa). El pasillo de acceso a la camarota era bastante amplio y fue por ello que los operarios de los Talleres Generales de la Base aprovecharon el espacio para ubicar a los costados flamantes taquillas (roperos) metálicas de dos puertas asignadas a razón de una por guardiamarina. Eran muebles sólidos, pintados de verde y con dos puertas para que pudiéramos ubicar allí nuestras pertenencias. El pasillo terminaba en un lugar central donde teníamos una mesa de ping-pong y a ella daban nuestros camarotes, cada uno con dos cuquetas, dispuestas una sobre otra y con cuatro cajones bajo la cama inferior. Un baño amplio y común completaba nuestro lugar de descanso y entretenimiento abordo. Luego de la estadía en puerto, durante la cual se hicieron estas modificaciones, salimos muy contentos navegando hacia el sur. Yo ubiqué mi ropa civil en mi taquilla (flamantes trajes, camisas, medias y zapatos comprados con mis escasos primeros sueldos), los uniformes y una serie de cronómetros usados para el control de tiro de la

artillería, un frasco de tinta roja y otro de goma líquida para funciones administrativas, libros, libretas, manuales de la torre de artillería, reglamentos, etc. Cuando íbamos navegando a la altura del Golfo de San Jorge (Comodoro Rivadavia) nos sorprendió un furibundo temporal. Intentar dormir en nuestras cuquetas era como querer hacerlo en el piso de un ascensor de alta velocidad que subiera y bajara sin parar. Al subir la proa la aceleración del movimiento nos aprisionara contra el colchón, al bajar nos creaba la sensación de estar suspendidos en el aire. Para colmo de males, los operarios de los talleres se habían olvidado de fijar nuestras taquillas a los mamparos. Fue así que estas se cayeron con gran estrépito sobre el pasillo sin poder ser abiertas y dificultaron nuestras salidas diurnas y nocturnas para cumplir con nuestras guardias y tareas de a bordo. Debimos hacerlo en “cuatro patas” y sorteando obstáculos para, en medio del temporal ir a tomar nuestras guardias en el puente y en cubierta (que se seguían cumpliendo religiosamente) y realizar nuestras tareas en el cargo y la división del personal subordinado. Tal fue la fuerza del mar que se rompieron algunos ojos de buey con su cubierta acorazada y hubo que anular compartimientos inundados. Luego de todo eso llegamos a Ushuaia, levantamos nuestras taquillas del piso y, en el caso de la mía, las dos manijas para abrirla se habían incrustado en la chapa de las puertas, correspondiente. Al forzar la apertura el espectáculo fue aterrador. Caían vidrios, rueditas y agujas de los cronómetros mezcladas con la goma de pegar líquida enrojecida con la tinta que había manchado mi ropa, mis libros, mis apuntes y todo lo demás. Nos acordamos de los operarios olvidadizos y de sus madres...pero debimos continuar con las operaciones coordinadas desde Puerto Belgrano (Comando de Operaciones Navales) con la Base de Ushuaia.

Un último recuerdo de estas experiencias de guardiamarina se refiere a una de dichas operaciones. Se ordenaba que el buque efectuara en esos días, en fecha y hora no revelada, un golpe de mano para hacer volar unos tanques de petróleo ubicados atrás del famoso presidio (que ya no oficiaba como tal sino como asentamiento de la llamada Compañía de Disciplina de la Infantería de Marina). Tuve el honor de ser designado para coordinar dicho operativo con un grupo comando de unos diez hombres que eran cabos, marineros y concriptos. Se nos proveyó de ametralladoras, overoles grises oscuros, cascos negros, cartuchos de dinamita reales con sus mechas por separado, munición de ejercicio, cuchillos y fósforos. Se nos tiñó la cara de negro y se nos embarcó una noche en dos botes de goma con remos cortos. Avanzamos sigilosamente hacia la pedregosa playa desplegada frente al penal, llegamos hasta allí y escondimos las embarcaciones entre las rocas. Tiempo después recordaba esto como un operativo del “Agente 007”. Esperamos el momento oportuno para cruzar la poco transitada ruta costera y avanzamos en silencio hacia los puestos de dos centinelas que debíamos

“asesinar” con nuestros cuchillos para no revelar nuestra presencia con disparos de armas de fuego. La luz de los reflectores del penal barría alternativamente nuestros lugares y debíamos evitar que los centinelas nos sorprendieran y atacarlos por la espalda. Así lo hicimos, los “matamos” y les ordenamos a “los muertos” guardar un silencio sepulcral. Avanzamos hasta un promontorio ubicado atrás de los tanques de petróleo (que simulaba ser el objetivo real (que eran los mismos tanques). Reuní a todos mis hombres en la cima, les ordené que colocaran las mechas en los cartuchos reales de dinamita y me costó que, ante las brisas marinas, todos lograran encender los fósforos y prender las mechas al mismo tiempo. Logrado el primer objetivo de lograr el clásico chisporroteo de las mechas colocadas en los cartuchos de dinamita salimos corriendo cuesta abajo (teníamos unos diez segundos antes de la explosión). Lo hice, como el resto del grupo, a nivel “olímpico” hasta que las ramas secas de una planta, desubicada e inoportuna, me trabaron un pié y caí pesadamente sobre el suelo frío e irregular del pié del montículo. Fue entonces que una lluvia de piedras seguía al gran estruendo de las explosiones que el grupo comando había logrado producir. Nos replegamos hacia la playa y en la ruta fuimos “tomados prisioneros” por infantes del “enemigo”. De todas maneras habíamos cumplido el objetivo. Volvimos a bordo en nuestros botes y allí estaba el Segundo Comandante, Capitán de Fragata Carlos Alberto Gasparini para felicitarme. En la oscuridad formé a mi gente y pasé lista. Al mencionar al Conscripto Sonzogni, nadie respondía. Le di la mala nueva al capitán Gasparini y se enloqueció. En un segundo pasé “de campeón a canillita” y me ordenó que fuera con dos de mis hombres al lugar de la explosión y al pueblo a encontrar al hombre vivo o muerto. Serían las dos de la madrugada cuando tres hombres volvimos a la playa y nos dirigimos hacia el lugar de la explosión, el operativo había finalizado y, cuando la luz del penal nos iluminó, uno de los centinelas nos apuntó con su arma y nos gritó: “¡Quién vive!”. Le dije: “Guardiamarina Domínguez” y me respondió: “¡Identifíquese!”. Por supuesto que yo no llevaba documentos. Estuve como diez minutos para explicarle, al rudo e intransigente infante, lo que realmente ocurría para que me deje pasar. Cuando llegamos al lugar de la explosión los tres proferíamos con desesperación un angustioso llamado: “Conscripto Sonzogni, ... Conscripto Sonzogni...”, mientras pensábamos que, si estaba muerto, no podía contestarnos. Buscamos el “cadáver” destrozado entre las rocas y no lo hallamos. Fuimos caminando hasta los bares del pueblo, único lugar donde a esas horas podría haber buscado refugio. Cuando entrábamos a los bares un grito de espanto surgía de los allí presentes. Tres hombres con ametralladoras las caras tiznadas y cascos negros, no mostraban nada habitual ni tranquilizador. Cuando explicaba a quien buscábamos todo se normalizaba, pero el hecho era que Sonzogni no aparecía en ninguna parte. Fuimos al prostíbulo “La

Escuelita”, las putas y sus clientes también se alarmaron muchísimo. Pensamos que sería raro que Sonzogni hubiera asistido allí para satisfacer sus bajos instintos con su ametralladora y la cara pintada de negro.

Luego de un recorrido final por las frías calles del entonces pueblo (de unos 5000 habitantes), volvimos al buque para ver si había aparecido. No era así y el Segundo Comandante se quería inmolar luego de matarme. Por entonces, cuando las agujas del reloj se aprestaban a marcar las cinco de la madrugada, llegó una lancha y subió por la escala real una figura negra, bamboleante y dubitativa. “¿Quién es usted!?” le espetó el capitán Gasparini, y con un hilillo de voz se escuchó: “Conscripto Sonzogni”. No sabíamos si abrazarlo o liquidarlo con su ametralladora. El Segundo Comandante le ordenó al médico de abordaje que lo llevara al consultorio y lo revisara minuciosamente. Acompañé al médico, lo acostamos sobre la camilla y, al revisarlo, le extrajimos un cartucho de dinamita con la mecha colocada abajo del overol. Por supuesto que nunca había llegado a encender la mecha y, si lo hubiera hecho, probablemente el miedo lo paralizara y sería “cadáver” como en un momento lo pensamos.

Tranquilizamos al pobre chico, que estaba al borde de un ataque de nervios y al Segundo Comandante, que no sabía que hacer con él. Estaba escondido cuando lo buscamos en el lugar de la explosión pero no se animó a presentarse. Pasó horas interminables en el frío de la noche antes de tomar la decisión de volver a bordo. No quería ser tildado de cobarde. No sé si aún vive con los 79 años que debería llevar a cuestas, pero estoy seguro que nunca habrá olvidado la experiencia que le tocó vivir en su “colimba”. El capitán Gasparini y yo tampoco la hemos olvidado.

Al finalizar un año tan movido el Jefe del Departamento Armamento, Capitán de Corbeta Juan Carlos Fourcade fue designado para ocupar el comando del Rastreador ARA “Py” y, pese a todo lo antes relatado, pidió a la Dirección General de Personal que yo fuera miembro de su plana mayor durante el año siguiente. Fue así que volví a Buenos Aires y a la casa de mis padres en 1958.

### **El reclutamiento de conscriptos en la ESMA.**

En el verano 1957-58 y para que yo no fuera a creer que la Marina era un lugar de descanso, fui designado “en comisión” a la Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA) antes de hacer efectivo mi pase al Rastreador ARA “Py”. Me presenté allí y me indicaron que debía participar en la incorporación de nuevos conscriptos haciéndoles en primera instancia la llamada ficha FIMPAR. Los oficiales allí comisionados debíamos tomarle los datos a miles de conscriptos que deberían ocupar puestos en nuestra Institución durante dos años. También se me dieron explicaciones sobre las actividades de instrucción, formación militar, higiene, etc. que yo debía

desarrollar luego con dos grupos de 150 hombres que me serían asignados en dos tandas y antes de enviarlos a los destinos correspondientes a cada uno dentro del ámbito naval.

Debí llenar innumerables fichas FIMPAR ante una larga cola de conscriptos. La tarea fue interesante porque la diversidad de orígenes, clases sociales, niveles educativos, hábitos, personalidades, etc. de los encuestados era tan grande como uno se pueda imaginar. Ahora, y luego de que la conscripción ha sido anulada en nuestro país, es dable reflexionar sobre lo que se ha perdido al hacerlo. Que un grupo tan diverso de ciudadanos comparta sufrimientos, arbitrariedades, tareas, contactos con militares profesionales, vida sana, disciplina, actividades educativas e instructivas, hábitos higiénicos, etc. no sólo generaba muchas amistades para toda la vida, entre ellos y con sus jefes, sino que, además, un sentimiento patriótico, una comprensión recíproca entre individuos de distintas clases sociales y una formación en la adversidad de lo real que fraguaba hombres para la vida y, eventualmente, para la guerra. Como beneficio adicional algunos aprendían a leer y escribir, a ordenar su vida, a no caer en la droga y la delincuencia y, en general, a ser buenas personas. Brasil y Chile mantienen la conscripción y podrían asesorarnos sobre sus beneficios actuales. Nosotros antes lo teníamos claro pese a que muchos creyeran que ayudaban a sus hijos si les evitaban tanto sufrimiento en manos de los ignorantes militares.

El primer grupo que me tocó instruir estaba constituido por conscriptos provenientes del Chaco. La mayoría eran indios tobas que, al hacer la cola para llenarles la ficha, cuando pasaba el tren por la parte trasera de la ESMA, salían corriendo y se escondían detrás de los árboles.

Mi experiencia con este primer grupo estuvo centrada, luego del paso por la peluquería, en enseñarles qué era un jabón y una toalla, qué era el mar que nunca habían visto, los buques y los elementos básicos de un comportamiento militar. La mayoría eran analfabetos y puedo decir que estoy seguro que dos años después todos salieron sabiendo leer y escribir, habilitados para alguna tarea laboral y con cierta disciplina para el desarrollo de su vida. Hombres dóciles para aprender y aguerridos para enfrentar la vida solían sacar mucho provecho de la conscripción. Estoy convencido que la gran mayoría de los que aún estén vivos estarán agradecidos por lo que aprendieron y guardarán cariño por la Institución que los amparó por dos años. Algunos habrán ido a la Escuela de Marinería de Martín García y se habrán convertido en marinos de profesión. Otros habrán desfilado en las fechas patrias como orgullosos reservistas navales.

El segundo grupo fue más complicado. Estaba constituido por 150 “pesados” de Avellaneda. La peluquería les quitó parte de su “pesadez” pero la instrucción militar que les di, ayudado por varios cabos segundos

infantes, no rendía todos los frutos esperados. Las novias aparecían en la parte trasera exterior a la ESMA donde les daba la instrucción y ellos no querían verse como pichones dominados por un grupito de militares “gorilas” que, al lado de ellos, no eran más que “monitos” del zoológico castrense. Fue así que quise hacer una demostración de poder. Me puse frente a ellos les ordené cuerpo a tierra, yo también lo hice, y silbato en boca les marqué el ritmo de las flexiones de brazos (“lagartijas”) que todos ejecutábamos. Los cabos segundos iban sacando a los que no daban más y, cuando ya íbamos por las setenta, quedaba yo con dos “Charles Atlas” de ellos que estaban dispuestos a seguirla. Me paré con dificultad, los felicité y a partir de entonces logré un respeto total por mi fuerza. El problema fue que al día siguiente no podía levantar mi brazo derecho para hacer y contestar los saludos militares.

Luego de dos semanas, cuando ya terminábamos el proceso de reclutamiento en un clima más distendido, se me acercó uno de los conscriptos de Avellaneda que era muy simpático y me dijo si podría autorizarlo a ir hasta su casa en esa ciudad y volver con su chatita cargada con algunas damajuanas de vino para festejar el fin de la instrucción. Me jugué y lo autoricé. Horas después apareció con la chatita e incontables damajuanas. Fuimos marchando a paso redoblado hasta un pequeño salón que tenía el Liceo Naval en las proximidades de la Escuela de Mecánica de la Armada. Los jarritos de aluminio de todos fueron llenados con el preciado elemento, improvisé un brindis en el que valoraba el esfuerzo realizado en común y lo hice por la Armada y la Patria; luego comenzó el consumo masivo. A medida que las damajuanas iban mostrando el vidrio verde de su fondo, una tras otra, me di cuenta que había que parar la cosa. Junté a los cabos segundos, algunos de los cuales ya mostraban en sus ojos que eran dos iguales los guardiamarinas que le estaban dando la misma orden, y les dije que ya debían hacer formar a los conscriptos afuera, cualquiera fuera el estado en que se encontraran. La marcha de vuelta a la ESMA fue vacilante, mucho menos marcial y recta que la de ida. Pero llegamos, todo terminó y no volví a ver nunca más a esos hombres que estaban allí para prepararse para defender a su Patria. No me cabe duda que la mayoría de ellos habrán sido hombres de bien durante el resto de sus vidas futuras.

### **El Rastreador ARA “PY”.**

Luego de la experiencia en la ESMA encaré la planchada del Rastreador ARA “Py” de uniforme blanco con espada. Me presenté al Segundo Comandante, el entonces Teniente de Navío Fermín Aristóbulo Barrionuevo y este me condujo a la presencia del comandante, el Capitán de Corbeta Juan Carlos Fourcade que ya me conocía del destino anterior.

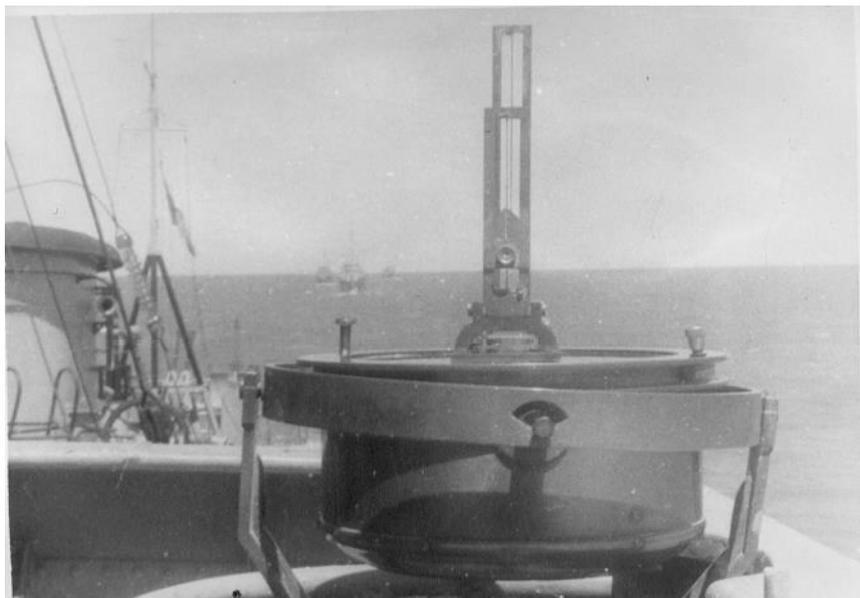
Debía relevar de sus múltiples tareas al entonces guardiamarina (y luego capitán de navío, escritor y hombre de campo) Luciano Becerra, de la promoción anterior a la mía.

Fueron muchísimas las verificaciones que tuve que hacer, e incontables las firmas que tuve que poner, para tomar mis responsabilidades en el Detall (administrativas), en los Cargos Material Naval (de mar), Artillería y Armas Submarinas (para las funciones propias del buque de rastreo de minas).

El año fue para mí, y para toda la dotación del buque, de muchísimas navegaciones. Sobre todo navegamos por el Río de la Plata y para la instrucción de cadetes de la Escuela Naval durante muchos fines de semana. Las guardias en el puente eran repartidas entre los tres oficiales de comando; yo era el menos “antiguo” (el de menos jerarquía) y, por supuesto, me asignaron el turno de 12:00 a 16:00 de la tarde y 00:00 a 04:00 de la madrugada. En las 16 horas que me quedaban libres debía atender a los múltiples cargos que tenía abordo, estudiar física moderna para darme el gusto y dormir cuando podía.

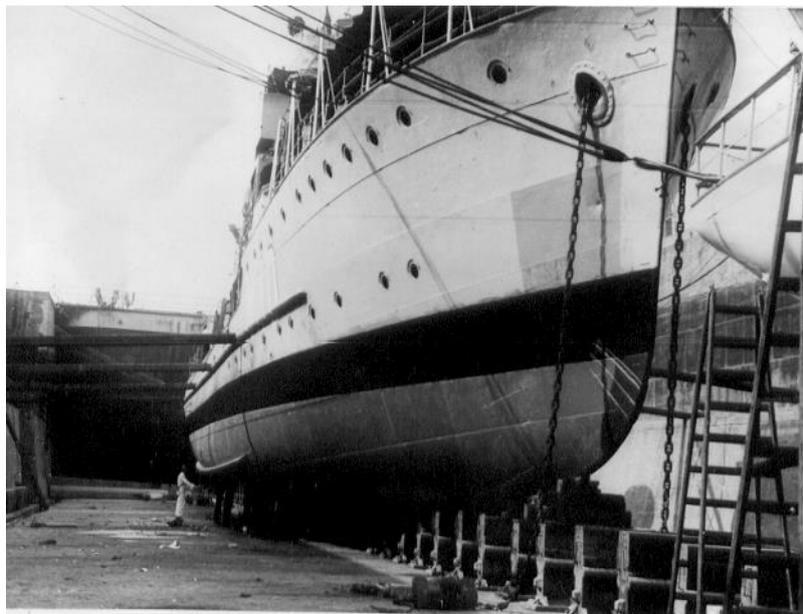
Lo más destacable de este año final como guardiamarina y oficial de comando naval, ocurrió cuando salimos del puerto de Mar del Plata hacia Buenos Aires. Tomé mi acostumbrada guardia a medianoche en medio de un furioso temporal. El Comandante Fourcade me acompañó durante algunos minutos y me dijo que se iba a dormir dejándome como “comandante de guardia en el puente”. Esperaba que yo condujera el buque a la entrada del canal de acceso a Buenos Aires al entregar la guardia a las 04:00.

Entre las olas, el viento y la lluvia me dediqué a la difícil tarea de situar el buque en el mar en esas condiciones. Tomé marcaciones sucesivas con el taxímetro (pínula con repetidor del girocompás para tomar enfilaciones hacia accidentes o referencias para la navegación costera). Lo hice con el Faro de San Antonio (ubicado al sur de la Bahía de Samborombón) y pude ubicar el buque en el lugar adecuado al entregar la guardia al entonces Teniente de Corbeta Jorge Horacio Badaroux. Fue la única vez en toda mi carrera que tuve una función de comando en medio de un temporal y en base a la confianza que me tenía un comandante en cuanto a que podía encarar circunstancias difíciles para todos y, en particular, para un oficial de marina graduado tan sólo un año antes.



**Foto N° 40:** Taxímetro de babor del rastreador con su pínula.  
Instrumento que usé para ubicar el buque,  
por marcaciones sucesivas al Faro de San Antonio.

Otra cuestión que siempre recordaré del Py es lo que pasó con el conscripto Inocencio Desgracio Yapura, indígena salteño inocente y poco querido por su padre (que consideró una “desgracia” que naciera en su inocencia). Lo recibimos a bordo como uno entre los muchos analfabetos que se incorporaban a la Marina. Me lo designaron a mis órdenes como un “chafa” (como dije, “hombre de mar”). Lo envié a la escuela de conscriptos analfabetos para su alfabetización y en pocos meses ya sabía leer y escribir. Pasó a ser el encargado del pañol (depósito) de material naval del buque. Nadie como él para ordenar y limpiar los faroles, mordazas para cables, jabones para la limpieza de la cubierta, grilletes, etc. y para llevar prolijamente el inventario de todos esos elementos navales. A fin de año quiso ingresar a la Escuela de Marinería de la Isla Martín García y lo logró. Nunca más supe nada de él pero pienso que habrá sido un eficiente marino y un hombre de bien. Vino de la montaña y de la ignorancia, bajó para conocer el mar y navegó por él sabiendo lo que hacía.



**Foto N° 41:** Llevamos al Rastreador ARA “PY” para su carenado periódico en el dique seco de TANDANOR en Dársena Norte. Puerto de Buenos Aires.

Otro recuerdo de este querido buque es el de los tiros antiaéreos. El buque ya tenía unos veinte años de vida y su armamento también. Algunas de sus partes habían sido compradas por mi padre durante la misión en Europa que dio lugar a la Primera Parte de estos escritos (**Juguetes propios y guerras ajenas**). Su armamento antiaéreo consistía en dos ametralladoras antiaéreas de 20 milímetros y dos de 7,65 mms que no habían sido compradas por mi progenitor y que tenían sus mañas para funcionar adecuadamente. El suboficial artillero cubría puesto de combate con dos mazas de madera. Cuando las ametralladoras de 20 milímetros se trababan en medio del tiro les daba sendos mazasos y las mismas seguían funcionando. Su expeditiva solución obedecía a que nunca había logrado una solución técnica satisfactoria para el problema.



**Foto N° 42:** El Rastreador ARA “PY” se apresta para un ejercicio de tiro antiaéreo de la Escuadrilla de Rastreadores en el Río de la Plata.

Mi último recuerdo (u “olvido”) de este buque tiene que ver con un sumario hecho a un marinero desertor, que llamaré arbitrariamente “Gorosito”. La documentación correspondiente, administrada por el Detall del cual yo era responsable, fue tomando tal envergadura que el gestor de las actuaciones, u oficial investigador, se enfrentó conmigo en una tormenta en el medio del Río de la Plata con las abultadas carpetas en la mano. Como habitual y cordialmente me llamaba gritó: “Michilin”, ¡usted no vio nada!” a la par que, con un gesto desesperado, revoleaba los legajos por la borda. La carpeta se hundió rápidamente en las aguas marrones del río. Este gesto antiburocrático y antimilitar es uno de mis secretos mejor guardados. Cuando unos cuatro años después fui citado por las autoridades sumariantes del pobre marinero “Gorosito”, preguntado dije: “Dado el tiempo transcurrido, ¡no recuerdo!”. Debiera ir preso por ello, pero todavía no me atraparon porque el sumario debe ocupar toda una estantería en algún juzgado, su lectura por algún juez sería imposible y no corrió la sangre de nadie por culpa del pobre marinero que, probablemente, ya haya muerto de viejo.

¡El tiempo y mi olvido le hicieron justicia!

## **Estudio e ingreso a la Facultad de Ingeniería de la UBA.**

Yo ya estaba dispuesto a dejar las funciones de comando en forma definitiva. El Comandante del “PY”, Capitán Fourcade y el Teniente Badaroux trataron de disuadirme. Mi padre me quería matar por dejar la carrera de comando que soñaba para mí como una reivindicación intergeneracional de su condición como ingeniero maquinista. Pero mi decisión ya estaba tomada: quería ser un especialista en electrónica porque preveía que esa era la tecnología del futuro y no me equivocaba. Ahora pienso que salvo por lo de “especialista”, en todo lo demás no me equivoqué, luego veremos porqué.

Mi atracción por las ciencias exactas era profunda y auténtica en mí, es así como, cuando se llamó a concurso de oposición para acceder a una beca para estudiar ingeniería electrónica a fin de ese año, me presenté junto con otros siete postulantes. El examen de competencia, tomado por primera vez por la Dirección General del Personal para asignar las vacantes, fue en base a problemas de análisis matemático y física. Fui el único que pudo aprobar las dos materias y fui seleccionado junto con mi compañero Ricardo Zamora para iniciar la carrera directamente desde 3er. Año de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Poco después fue agregado el entonces guardiamarina Julio Marcelo Pérez que era de la Promoción 85 (dos después de la nuestra) y que tenía muy buenos antecedentes como estudiante y oficial de marina maquinista. Esto permitió cubrir las tres vacantes previstas por la Armada para realizar la carrera de Ingeniería Electromecánica con Orientación Electrónica en la Facultad de Ingeniería (FIBA) de la Universidad Nacional de Buenos Aires (UBA).

Los tres nos hicimos rápidamente amigos y compañeros en una lucha que fue larga y difícil. Había malos antecedentes de oficiales de marina que habían accedido a las becas anteriormente y que, al recibirse, habían abandonado la Institución para pasar a realizar actividades civiles mucho mejor remuneradas. Fue por eso que se nos hizo firmar un contrato para quedarnos en la Armada por seis años luego de terminados los estudios y comprometernos a que, en caso de incumplimiento, reintegráramos el cuádruple de todos los gastos que la Secretaría de Marina hubiera hecho con motivo de los estudios (deduciéndose una sexta parte del monto por cada año de servicios cumplido luego de finalizados los estudios). Esto lo cumplimos ampliamente: Zamora hasta su muerte cuando era capitán de corbeta (trabajando hasta que el cáncer que padecía le impidió hacerse presente en sus puestos de trabajo en el Laboratorio Naval de Ensayos Acústicos (LANEA) y el Laboratorio Ionosférico de la Armada (LIARA), Pérez continuó hasta que alcanzó la jerarquía de Contraalmirante, luego de ser condecorado por su acción con los misiles “Exocet” durante la Guerra de Malvinas, siendo luego Rector del Instituto Universitario Naval (INUN).

El autor, por todo lo relatado en esta autobiografía, que comenzó en 1949 y terminó en el 31 de diciembre del año 2007 (luego de 58 años) y sigue con funciones ad-honorem en varias actividades que tienen o no que ver con la Armada. Todos nosotros cumplimos acabadamente con el contrato y mucho más; no nos merecíamos las muchas cosas que luego nos pasaron y que relato a continuación.

A pesar de todos los trámites que hice, como el más antiguo del grupo de tres, la Universidad de Buenos Aires nos negó el título de ingeniería nacionalmente reconocido como se había otorgado a los becados de la Armada hasta entonces y en iguales condiciones. Esto se debió a que, luego de ser entregado el gobierno de la Revolución Libertadora al doctor Arturo Frondizi, hubo una resistencia de las autoridades de la Facultad de Ingeniería de la UBA a permitir el acceso directo de los oficiales de marina al tercer año de ingeniería y a lograr el título profesional al terminar el sexto año de la carrera de Ingeniería Electromecánica (Orientación Electrónica). Fue así que accedimos a tercer año según una resolución interna de la Facultad (Nº 168/58) y sin tener número de padrón como alumnos regulares de la carrera.

Superamos todos los obstáculos, rendimos las materias con buenas calificaciones, hicimos materias adicionales de un plan que la Armada había elaborado especialmente para nosotros (radar, sonar, probabilidades y estadísticas)- Otra materia: “computación”, nunca pudimos estudiarla por ausencia de profesor previsto que estaba en EE.UU. de Norteamérica, que era el Teniente de Navío Ingeniero Felipe R. Tanco). Fue así como, luego de cuatro años de estudios, nos incorporamos al servicio sin título. Pasamos a formar parte del Cuerpo de Comando, Función Ejecutiva y ¡a trabajar!

Entonces inicié una serie de reclamos administrativos porque fuimos las únicas tres excepciones que sufrimos tal discriminación. Esto fue así dado que, a partir de entonces y desde el año siguiente, los becados para ingeniería electrónica fueron a estudiar al Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) desde primer año. Estos becados, como mi compañero José Luis Pérez, obtuvieron un título de validez nacional reconocido por el consejo profesional correspondiente.

Esta discriminación la fuimos llevando sin echar culpas a nadie a lo largo del resto de nuestras vidas profesionales. Primero falleció Ricardo Zamora en 1973 y luego Julio Marcelo Pérez en 2014; yo sigo llevando ese karma que luego de 32 años de retirado ya no me pesa gracias a la filosofía, la sistémica y mi condición de académico; todo ello muy ajeno a la electrónica. Esta última rama de la ingeniería ha evolucionado tanto en esos años que mentiría si dijera que soy ingeniero electrónico reconocido en estos años. Todo lo tecnológico que me enseñaron tanto en la Facultad de Ingeniería como en la Escuela Naval ha quedado sepultado bajo el manto de la aceleración de la historia.

### **Unas vacaciones en Mar del Plata.**

Al dejar el Rastreador “PY” me ascendieron a Teniente de Corbeta y decidí tomar mis vacaciones en el Hotel “Antártida” de Mar del Plata en compañía de mi primo “Pilolo” y el querido amigo, algo mayor que yo y ya fallecido, Osvaldo Galazzo. Por otro lado viajaban simultáneamente Ruth Octaviano (“Mima”), novia de mi primo, y siete compañeras de ella que se albergaban en un pensionado, por tener sus familias en distintas provincias y realizar estudios universitarios en Buenos Aires. Durante todo el año que estuve en el Rastreador ARA “PY” aprovechaba los fines de semana libres para ir con mi primo, “Mima” y algunas de sus compañeras del pensionado al Centro Naval del Tigre a almorzar y practicar tenis y remo en buena compañía. Es así como todas las amigas que irían con la novia de mi primo a la playa me conocían aunque no lo conocían a Osvaldo, que era tan simpático como bajo y retacón. Por entonces mis intereses estaban centrados en Marta Bugnone, una hermosa morocha con quien había salido a tomar el te, a remar y a bailar en algunas oportunidades.

Hospedados ya en el hotel fuimos a la playa los tres amigos a ver a las chicas y estas ejercieron un inmerecido rechazo sobre Osvaldo que nos hizo tomar distancia en solidaridad con él. Por otro lado “Pilolo” se peleó con su novia por otra cuestión y ella le arrojó el anillo de compromiso en la puerta del Casino. Ante estos desplantes Osvaldo y yo comenzamos a “cargar” a mi primo, que se había puesto un pijama a rayas rojas, blancas y negras en la pieza del hotel. Lo encerramos en el balcón, que daba a la Avenida Luro y lo empapamos con agua que le arrojábamos desde la ventana del baño. El resultado de estas acciones fue un vidrio roto por mi primo para volver al dormitorio y varias almohadas desplumadas. Allí lo dejáramos “emplumado” y al irnos del hotel, días después, yo me tuve que hacer cargo de los gastos.

Fue entonces que Osvaldo y yo nos fuimos para ir a ver a mi hermana menor, Susana, que se hospedaba en el Hotel “Argentino”. Allí estaba ella con una amiga y sus padres a pocas cuadras de distancia.

Cuando llegamos a la puerta del hotel vimos que había una fiesta en la recepción de la planta baja y advertimos que en una de las mesas estaba mi hermana Susana con su amiga y los padres de ella. Nos acercamos, saludamos y nos ofrecieron sendos asientos. Estábamos conversando cuando comenzó el baile y mirando la pista advertí que una atractiva morocha estaba bailando con su pareja. Mientras conversaba no dejé de seguirla con la mirada hasta que finalizada una pieza el caballero la acompañó hasta una mesa donde estaba otra pareja y se retiró. Comenzada la pieza siguiente me levanté de mi mesa como un resorte, me acerqué a su mesa y la invité a bailar. Bailamos algunas piezas hasta que volvimos a su

mesa, me presentó a quien era su cuñada Nancy y su hermano Rodolfo, ambos recientemente casados. Me senté con ellos, me olvidé de mi hermana y de mi amigo Osvaldo y a partir de entonces mi vida cambió radicalmente. Ellos iban a jugar unas fichas en el Casino y los acompañé sin chistar ni despedirme de los de la otra mesa. Mientras jugábamos a la ruleta Rodolfo se alejó de la mesa para cambiar algunas fichas y apareció mi primo “Pilolo” quién codeándose me dijo: “Presentame a la rubia”. Le dije que era casada y que el marido ya estaba por volver. El “chanta” se retiró discretamente y poco tardó en arreglarse con su prometida. Algún tiempo después se casaron, tuvieron tres hermosos hijos y una creciente cantidad de no menos hermosos nietos en la Provincia de La Pampa.

María Elena, que así se llamaba la morocha, me dio su teléfono de Buenos Aires dado que la familia se volvía para la mañana siguiente. Con las chicas del pensionado no pasó luego nada destacable y algunos días después los tres amigos nos volvimos a nuestras casas en la Capital.

Llamé a María Elena por teléfono para invitarla a un baile de Carnaval en el Yacht Club de Olivos y realizamos frecuentes salidas a tomar el té, al cine o al Centro Naval de Olivos. Yo no tomaba la decisión de ponerme de novio hasta que para mayo del 59 fuimos con un primo casado de ella a comer empanadas picantes con vino al “Ceibal” de la Avenida Las Heras. El picante y el alcohol nos dio el impulso necesario para las demostraciones de amor correspondientes. Once meses después nos encontramos frente al altar pero, previamente, concurrí muchos fines de semana a la quinta que los padres de ella tenían en Moreno. Allí conocí a gran parte de la familia y eso merece un punto aparte en este relato.

### **La quinta de Moreno.**

No recuerdo si ya éramos novios cuando acompañé a María Elena por primera vez a la quinta que tenían sus padres en la localidad de Moreno. No me importa la secuencia con la que me fui involucrando con su familia y los hermosos días que pasamos todos juntos en la quinta. Lo importante es que ocurrió y marcó por décadas las pautas de una hermosa relación mía con su familia y de las dos familias entre sí.

Ellos tenían el antecedente de haber tenido una casa quinta alquilada en pleno barrio de Villa Urquiza con entrada por Blanco Encalada y fondos por Olazábal, delimitada su manzana por las calles Andonaegui y Bucarelli. Allí vivía gran parte de su familia y en los fines de semana se acoplaban otros familiares y amigos para jugar a las bochas y al billar. Llegaron a realizar bailes con orquesta y tuvieron un diario propio llamado: “El Alacrán”.

Con ese antecedente fue lógico que al dejar ese lugar para mudarse algunos de ellos a mi querida casa de Juramento 5099 mantuvieran la costumbre de

reunirse todos en Moreno en los fines de semana, algunos feriados y épocas de vacaciones.

En la casa de Juramento es donde vivo ahora, vivieron allí la abuela de mi esposa, María Elena y sus padres y vivieron nuestras hijas y mi nieta menor. De hecho han sido cinco generaciones las que ya hemos habitado la casa y cuatro hemos disfrutado de la quinta hasta tener que venderla por la inseguridad en Moreno.

El tener una familia extensa unida por el amor de sus integrantes es un bien inapreciable, que más allá de algunas diferencias o conflictos que puedan surgir en el tiempo, brinda una enorme cuota de felicidad a todos sus integrantes. Son demasiados los recuerdos que se atesoran y se expresan de lo que fueron para la familia las experiencias vividas en Juramento, Blanco Encalada y Moreno. Yo nunca había experimentado algo así y es bueno reconocer a la familia de María Elena, y fundamentalmente a su madre Manuelita y a su padre Juan, el haberlo logrado con mucha paciencia y comprensión.

Fui a Moreno prácticamente todos los domingos de mi noviazgo y lo disfruté plenamente. Solo opacaba mi felicidad el hecho que debía estudiar durante mi primer año en la Facultad de Ingeniería (que era el tercero de la carrera) con una presión fenomenal y un difícil proceso de adaptación a la vida universitaria. Mi contrato fijaba pautas muy estrictas y no podía fallarme a mi mismo luego de la decisión tomada.

Durante los más de 30 años que disfrutamos tanto de la quinta como de parientes y amigos convocados allí aprendí a jugar al “croquet” con ellos (protagonizando peleadísimos partidos que muchas veces eran concluidos con los faroles de kerosene iluminando el parque) (Ver la **Foto N° 43**), hice el proyecto y la construcción de la pileta de natación en la que nuestros hijos aprendieron a nadar, enterré los cables eléctricos para la alimentación de la casa, jugamos a las cartas, al “scrabel” y al ajedrez, practicamos golf, y muchísimas cosas más. Con el tiempo falleció Manuelita, “el alma mater” de la unión familiar, nuestros hijos se casaron y la inseguridad se adueñó del Gran Buenos Aires. La quinta se vendió por poco dinero regalándoles la casa y un lote a los fieles caseros (Manuel Ruiz, que ya había muerto, su esposa y sus hijos). El valor de esa quinta no podría ser expresado por una cifra en dinero.



**Foto N° 44:** El tío Julio de María Elena hace una jugada mientras lo observamos Jorge Estrada (hijo del profesor de geometría de la Escuela Naval) y yo. Jorge se casó con Marisú Illa, una querida amiga de mi esposa desde la secundaria, ya fallecida.

Los padres, el hermano y la hermana, los tíos, los primos y, en general, todos los parientes de María Elena me simpatizaron de entrada por su honestidad, su alegría, su don de gentes y su humildad. Poco a poco toda mi corta familia también se sintió muy cómoda con ellos y la etapa que vivíamos merecía que ambos diéramos todos los pasos necesarios para nuestra unión matrimonial.

### **De novio formal.**

Todo lo hicimos como se debe o como, en nuestra época, se pensaba que era lo correcto y saludable para el futuro de una familia bien conformada. Para mediados del año 1959 le “pedí la mano” de María Elena a su padre Juan quien, con su acostumbrada bondad y calidez me la otorgó. Por supuesto que ya se sabía en la familia que esto iba a ocurrir pero todos éramos contestes en que había que guardar las formas y así lo hicimos. El 26 de diciembre del año 1959 hicimos la “fiesta de compromiso” con gran concurrencia de parientes y amigos que estaban muy contentos con nuestra decisión. Por ésa época los compromisos contraídos con una dama y su familia se cumplían o sino había que dar explicaciones. Yo cumplí como luego se verá.

### **La despedida de soltero.**

Poco antes de contraer enlace con mi prometida, María Elena Cordón, mi amigo Beto me organizó la tradicional “despedida de soltero” mediante una cena en el Restaurante “Gambrinus”. No recuerdo exactamente la ubicación del citado restaurant ni la fecha de marzo de 1960 en que se realizó el evento. Lo que sí recuerdo es que, una vez finalizado el convite salimos hacia la Plaza del Congreso y alguien tuvo la idea de que debían darme un remojón para quitarme los vahos del alcohol alegremente consumido durante el ágape. Me revolearon y tiraron en una fuente de la plaza ante el asombro y las risas de parejas que ocupaban los bancos de la plaza que la rodeaban. Mi respuesta amenazante hacia los enamorados, mientras estaba sentado en el fondo y los chorros de agua bañaban mi rostro, fue que a ellos también les iba a pasar algo parecido en un futuro próximo.

Luego del impensado baño el grupo de amigos tomó la delantera por la Avenida de Mayo en dirección de la Avenida “9 de julio”, pasando entre las mesas dispuestas en las veredas de muchos bares, mientras yo lastimosamente los seguía chorreando agua. Me iban tirando, displicentemente, monedas al piso para “pagar el colectivo”; yo las iba recogiendo ante las risas de muchos comensales y viandantes que en las noches de los sábados solían poblar la mencionada arteria porteña. Así llegamos hasta la parada del colectivo N° 39 en Avenida de Mayo y Salta. Todos subimos, logré pagar mi boleto y me quedé parado, en forma respetuosa y con la intención de no mojar ningún asiento. Simultáneamente mis “amigos” se ubicaron en la parte trasera y, de vez en cuando y a coro, me espetaban un “¡húmedo!” para concitar las risas del resto del pasaje.

El trayecto, hasta la parada de Charlone y Federico Lacroze (a la que tantas veces había concurrido para tomar el colectivo para concurrir al Colegio “Champagnat” unos años antes), se hizo largo, pesado, interminable... El colectivo se fue vaciando y quedaron varios asientos libres. Resolví sentarme luego de haberme escurrido, dejando un pequeño lago bajo mis pies. Fue entonces que el grupo de amigos le informó a los gritos al conductor que yo le estaba mojando un asiento. Por suerte que el buen humor de todos, excepto yo, se había contagiado al hombre y acompañaba las bromas con espíritu contemplativo y conciliador.

Llegados a la esquina de la parada bajamos del colectivo y pensé que mis desventuras habían terminado. No fue así. Siguiendo las tradiciones de las “manteadas” en la Escuela Naval, me sacaron las ropas hasta dejarme en calzoncillos y camiseta, me pintaron la cara con betún, me pusieron pasta dentífrica en los cabellos, me ataron a una columna de alumbrado público

en plena Avenida Federico Lacroze (serían las 3 de la madrugada) y se fueron.

Pasaban los colectivos y los pasajeros me miraban y se reían con ganas. Nadie pasaba caminando por mi vereda. Por suerte apareció un muchacho a quien le pedí a los gritos que me desatara. Amablemente lo hizo y, una vez libre, me encontré con la realidad de que tenía que volver a mi casa a cinco cuadras sobre la misma avenida, no tenía las llaves y sabía que la cervecería, ubicada abajo y al costado del departamento en que vivía, estaría llena de gente en la vereda. Decidí ir hasta la casa de Beto en la calle Maure (a unas 10 cuadras de donde me encontraba) para pedir un pantalón. Lo hice por la calle Olleros, más arbolada y menos transitada, corriendo de árbol en árbol y escondiéndome tras los gruesos troncos de los añosos árboles. El cruce de la Avenida Álvarez Thomas fue apoteótico. Había allí un bar lleno de gente y crucé a la carrera ante la sorpresa y la risa de la gente ubicada en las mesas de la vereda. El tramo siguiente, hasta la casa de mi amigo, fue más llevadero. Muy fatigado llegué hasta su casa, toqué el timbre, me escondí tras el árbol y luego de un tiempo prudencial apareció su querida madre, Manuela. Ella no paró de reír hasta que me alcanzó un pantalón de Beto. Aparecí confiado por la esquina de Martínez y Lacroze, concité la mirada de los bebedores de cerveza ubicados en la vereda por estar en camiseta y comencé a tirar piedras desde la allí contra la persiana del dormitorio de mis padres (no había “portero eléctrico” por entonces en nuestro departamento). Como muchas otras noches en que me olvidaba de las llaves apareció mi padre en el balcón del primer piso, esta vez con cara sonriente y, con aire de estar aliado con los vándalos de la despedida, me tiró el manojo de llaves. Me sentí muy aliviado al ingresar al edificio, había cumplido con todos los escollos que separan a un novio de su boda. Pero faltaba algo más, mi “querido” cuñado “Petty” (el entonces Teniente de Corbeta Aviador Naval Guillermo Rafael Testorelli), gestor de muchas de las ideas que signaron el abandono de mi soltería, había pernoctado en casa y me despertó a la mañana siguiente vaciándome una jarra de agua fría en la cabeza. No me cabe duda que luego de todo esto ya estaba preparado para afrontar las delicias de la vida conyugal y todas las dificultades de ser un padre de familia responsable.

### **El casamiento.**

Fue así como, un año después de haber ingresado a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires y haber pasado por todo lo antes relatado en relación con mi noviazgo, me casé con la hasta entonces señorita María Elena Córdón en la Basílica de Nuestra Señora de la Merced de la Capital Federal el 1º de abril de 1960 (ver la **Foto N°45**). Nuestro asiento en la “Libreta de la Familia Cristiana” nos ubica en el Libro N° 35,

página 458 de la Parroquia Catedral Norte bajo la firma del párroco de entonces: Monseñor Don Manuel Tato, Obispo Titular de Aulón que fue quien presencié mi premio al egresar como bachiller (ver **Foto N° 5**) y quien nos casó.

Cuatro días antes nos casamos por civil y todo quedó registrado en la libreta “Registro Civil – Familia” N° 21.717 de la Municipalidad de Buenos Aires, Acta N° 460, Sección 4ª, Tomo 1º “A”, del año 1960 bajo la firma de Enrique F. Hormiguera, Jefe de la Sección 4 “A” del Registro Civil. Esa noche quisimos salir con María Elena y no nos fue permitido por el “qué dirán”. Así eran las cosas por entonces.

Ya hemos celebrado las Bodas de Oro de un matrimonio muy feliz que fue bendecido no sólo por Monseñor Tato sino que por tres hermosas hijas: María Victoria, Analía y Vanina Lis que, a su vez nos dieron, hasta ahora cuatro nietos: María del Rosario y Joaquin, de parte de María Victoria, María, por parte de Analía y Emma (que nació en el Día de la Armada del año 2011) por Vanina Lis. La celebración también incluyó un viaje a Europa de 45 días en el año 2010. Fuimos a España, Inglaterra, Francia, Austria y Alemania Y nuestra amiga Marta Carrasco, que vive en Barcelona, nos regaló un viaje a la isla de Mallorca y otro a Andorra aparte de hacernos conocer su ciudad con todo detalle alojándonos en su departamento céntrico. Contar ese hermoso viaje me llevaría agregar un tomo más a esta saga, pero no lo voy a hacer.



**Foto N° 45.** Con María Elena frente al altar y al Obispo Tato y junto a mis suegros Juan Cordón y Manuela Lángara de Cordón, mis queridos padres políticos a partir de entonces.

Mi familia se agrandó a través de una familia política que he querido profundamente desde entonces. La hermana Susana y el hermano Rodolfo de María Elena han sido mis hermanos, sus tías y tíos, mis tíos, sus primas y primos, mis primos, sus sobrinas y sobrinos, mis sobrinos, y así siguiendo. Lo mismo ha ocurrido con María Elena en relación con mis parientes. Las dos familias se fusionaron en una y ello ha constituido un logro que nos ha brindado mucha felicidad durante estos casi 55 años de matrimonio.

### **Recién casado y haciendo estudios en la Facultad de Ingeniería en la Universidad de Buenos Aires.**

Como dije, mi noviazgo, mi casamiento y hasta mi Luna de Miel en Mar del Plata, coincidieron con mis dificultosos inicios en el tercer año de una carrera de ingeniero en electrónica junto con Zamora y con Pérez. Nos costó muchísimo adaptarnos a las exigencias iniciales.

En mi caso particular, la reaparición del asma en mi vida y el uso del “asmo-pull” para contrarrestar sus efectos perjudicaron fuertemente el uso de mis capacidades intelectuales en ese período. Unos veinte años después, la aparición de nuevos medicamentos y un tratamiento más eficaz hicieron más llevadera mi vida y mis estudios de filosofía en la misma UBA. Hace cuatro años que soy discapacitado respiratorio y gracias a ello, y por lo menos, puedo recibir los remedios gratis por ley.

De todas maneras pude ir llevando adelante mi matrimonio junto con mis nuevos estudios. Con María Elena, luego de volver de una Luna de Miel de menos de una semana en la “Ciudad Feliz” nos ubicamos en un departamento que nos alquiló mi compañero Jorge Horacio Moroni en la calle Juan Bautista Alberdi al 2400 (Flores), entre las calles Pedernera y Rivera Indarte. Lo decoramos, ordenamos nuestras cosas y María Elena procedió a la adopción de un gato blanco y negro que fue nuestra primera mascota: “Mimo Minguez” (porque, según ella, no sabía pronunciar “Domínguez”). Todo obedecía a un compromiso del noviazgo por el cual me hizo miembro de la “Fundación San Roque de Defensa del Animal”. La firma de ese compromiso fue previa a la firma de todos los otros compromisos nupciales. Yo no sabía que “defender” los animales significaba el llegar a tenerlos todos en casa, pero ello no fue posible integralmente porque no logró meter elefantes en el garage de nuestra futura casa. El cariño por múltiples mascotas marcó nuestra vida conyugal de allí en más.

“Mimo Minguez” me miraba extasiado metido en un cesto oval de papeles ubicado al pie de mi escritorio (Ver **Foto N° 46**), mientras yo trataba de resolver intrincados problemas de matemáticas superiores que nos planteaba nuestro Jefe de Trabajos Prácticos de Análisis Matemático III.

Debo reconocer que el aliento de su astuta mirada gatuna me sirvió para imaginar alguna respuesta. El gato no aprendió matemáticas pero y sí.



**Foto N° 46** “Mimo Minguez” me mira y asesora.

Por suerte existía un tranvía que pasaba por casa y me llevaba por la Avenida Independencia hasta las puertas de la Facultad. Nuestra vida era difícil pero el compañerismo con Zamora y Pérez junto con otros compañeros de ingeniería hizo que fuéramos sorteando todos los escollos. Muchas veces debimos ir, para los fines de semana y las fiestas de fin de año, a hacer guardia en el edificio de la Armada en Cangallo y Madero. Asumimos todo con alegría y buena voluntad.

Siempre recordaré una clase de Física III del año 1959 en la cátedra de Fernández y Galloni. Faltó el profesor y Ricardo Zamora dijo con gran soltura que los gauchos del campo podían determinar con más precisión el pronóstico del tiempo que el Servicio Meteorológico Nacional. Esto era así, afirmaba, gracias a las sensaciones que les proporcionaban sus callos plantales. Dado que yo continuaba con mi ficción de que “el mundo estaba expresado en lenguaje matemático” nos trezamos en una discusión que duró varias horas, a la que se plegaron Pérez y muchos otros estudiantes. Yo no podía admitir tamaña barbaridad dado que rompía con todas las leyes de la física, las mediciones de precisos instrumentos y los cálculos matemáticos que, pese a estar sujetos este a evaluaciones matemáticas de la teoría de las probabilidades, nunca podrían ser comparados con las sensaciones de gauchos ignorantes y vagos, exponiendo su dedo gordo del pie a la intemperie. Me los imaginaba sentados junto al fogón (lo que distorsionaba la información térmica), sentados sobre el fósil de una cabeza de vaca y ofreciendo el pronóstico nacional a quien lo quiera escuchar al son de la guitarra y en forma de una payada.

Lo que pasaba es que Ricardo gozaba con las situaciones contradictorias que podían sacar de las casillas a alguien y, con el tiempo, todos entramos en el juego de su fino humor. De todas maneras y luego de muchos años, comprendimos que tenía bastante razón; tanto la naturaleza como la sociedad son presas del caos. La Teoría del caos lo certifica y los gauchos están tanto en la naturaleza como en la sociedad.

Poco a poco fuimos aprobando todas las materias y, cuando terminamos, no hubo título que avalara el esfuerzo como lo he destacado anteriormente. Más adelante detallaré algunas de las cuestiones que se plantearon como consecuencia de este hecho y que nos amargaron bastante la vida.

Luego de estar por más de un año en nuestro flamante nido de amor decidimos con María Elena y sus padres hacer una obra en la planta baja de la casa de Juramento 5099 para irnos a vivir allí junto a ellos. Por su edad era necesario que mi esposa estuviera más cerca de ellos.

La obra fue importante dado que hubo que hacer una cocina y una terraza en la planta alta y un baño, una nueva habitación y el agrandamiento de otra en la planta baja. Nos mudamos en el medio de la ejecución de la obra por problemas económicos y dormíamos en lo que sería nuestro living-comedor mientras el polvo se distribuía entre nuestros muebles y pulmones durante meses. En el medio de estas circunstancias yo estudiaba mis materias de ingeniería. Por fin la obra se terminó y tuvimos algún sosiego por poco tiempo. Fue durante ese lapso que nos sacamos la **Foto N° 47** con mis queridos suegros en la flamante terracita recién construida e iniciamos una alegre y sana convivencia.



**Foto N° 47:** Mi suegra, mi suegro, María Elena y yo estrenando la terracita del primer piso de la casa de Juramento 5099 (Capital Federal).

Yo terminé mis estudios luego de finalizada la obra, María Elena quedó embarazada y mi nuevo destino fue:

### **El Centro Emisor de Buenos Aires (CEBA).**

Una vez hechas las presentaciones de rigor en la Dirección de Electrónica Naval (DIEN) fui afectado a la Remodelación del Centro Emisor Buenos Aires (CEBA) que por entonces era la Estación Transmisora Principal de la Red Fija de Comunicaciones de la Armada.

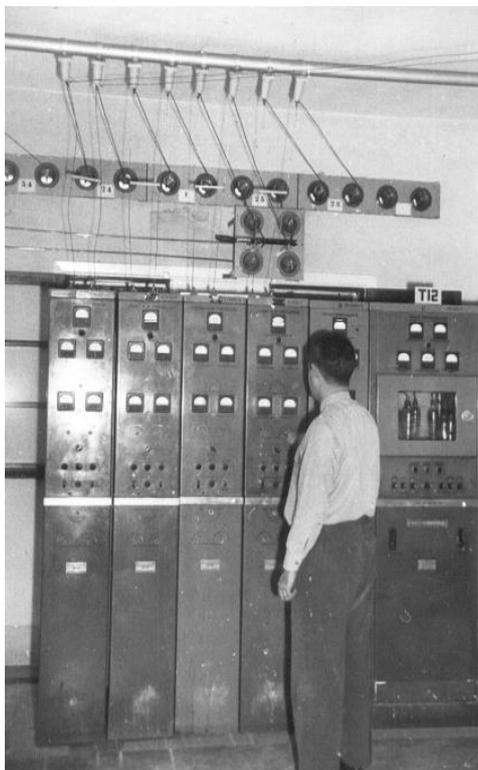
Me presenté al responsable de la ejecución del proyecto, el entonces Capitán de Fragata José María Cauhepe y este me encargó el diseño y ejecución de la “red de tierra” o “contraantena” del campo de antenas ubicado en Costanera Sud que estaba comenzando a ser remodelado. Por vergüenza profesional no me atreví a preguntarle de qué se trataba tal complemento de las antenas emisoras. En la facultad había estudiado a fondo la Teoría de Maxwell para tratar de entender las enigmáticas ondas electromagnéticas que se desplazaban a enorme velocidad por un medio llamado “éter” que nadie sabía de qué se trataba a partir de los griegos presocráticos que experimentaban el “horror al vacío” y que lo consideraban como un quinto elemento luego de la tierra, el agua, el aire y el fuego.

Sigilosamente busqué colegas que me dijeran de qué se trataba, nadie sabía nada hasta que alguien me recomendó que consultara a la bibliotecaria de la DIEN: señorita Norma Drobner. Hablé con ella, le expliqué mis pesares y al día siguiente tenía varios libros y revistas que entre sus páginas explicaban lo que nadie me había enseñado en la Facultad de Ingeniería de la UBA.

Se trataba de cables de cobre que debían ser enterrados en todo el predio de la estación transmisora y conectados a una gran masa de referencia de tierra de la estación. Una vez pensada y calculada la configuración más adecuada de la red de tierra mi duda surgió respecto a la profundidad que debía ser enterrada. Si me atenía a las fórmulas y teniendo en cuenta la frecuencia más baja de emisión (195 kilociclos) debían cavarse zanjas de ocho metros de profundidad y de una longitud de varios kilómetros. Me salvó un manual de la Armada de EE.UU. de Norteamérica que expresaba que lo correcto a los fines prácticos era una profundidad que no entorpeciera las actividades en superficie (de jardinería, pequeñas obras civiles, etc.). Elegí 70 centímetros y no me equivoqué. Digo esto porque un día vino uno de los instaladores y me dijo que había encontrado un cable de cobre enterrado de la estación transmisora original (hecha por la Armada a comienzos del Siglo XX) a esa profundidad y ello se repitió varias veces. Ordené soldar los cables nuevos con los viejos bajo la consigna del sentido común (poco

teórica y tan poco propia de la ingeniería) de que: “todo lo que abunda no daña”.

Cinco décadas antes algún ingeniero se había encontrado con el mismo problema que yo y lo había resuelto sin el auxilio de la Srta. Drobner. Fue así como uní la temporidad (efecto que produce el tiempo en los hombres y las cosas) de la vieja instalación con la de la nueva y todo funcionó de mil maravillas. Cuando comenzamos las emisiones con la flamante red de tierra “mixta” y las antenas adaptadas con “stubs en cortocircuito” y “stubs en circuito abierto”. Esto último nunca se había hecho en la Armada y lo apliqué por primera vez gracias a los estudios realizados de artículos de un especialista francés mientras me enfrentaba a los problemas concretos que debía resolver. Las posiciones de los “stubs” las determinaba mediante mediciones de onda estacionaria con un carrito, diseñado por mis compañeros de la facultad Villamil y Pascual, que paseaba por la línea bifilar. Fue así que todo pareció cambiar en las comunicaciones de la Armada. Hasta hice un ábaco para los cálculos que, una vez hecho por el Taller de Electrónica Buenos Aires (TEBA) lo usó mi compañero Enrique Terrizzano para calcular los “stubs” para una estación transmisora en Trelew (Base Aeronaval Comandante Czar).

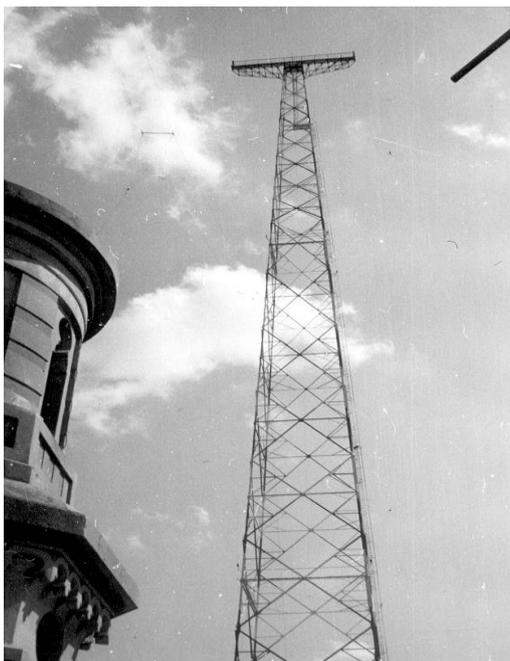


**Foto N°48:** El autor junto a uno de los conjuntos de transmisores Wetinhouse de 3 kilowatts reacondicionados y reinstalados para el Centro Emisor Buenos Aires de la Armada.

Mientras yo me ocupaba de antenas y líneas el Taller de Electrónica Buenos Aires (TEBA) reacondicionaba las decenas de diversos transmisores de la planta (ver la foto N° 48).

Alguien pensó que yo debía seguir solo con la obra luego de que el Capitán Cahuepe fuera designado para cumplir funciones en la Agregaduría Naval en EE.UU. de Norteamérica. En base a toda esta pequeña historia se me colgó el cartel de “experto en antenas” y fui enviado a Ushuaia, pasando por todas las estaciones patagónicas, para dar extraños consejos sobre el manejo adecuado de las ondas electromagnéticas por el ignoto éter.

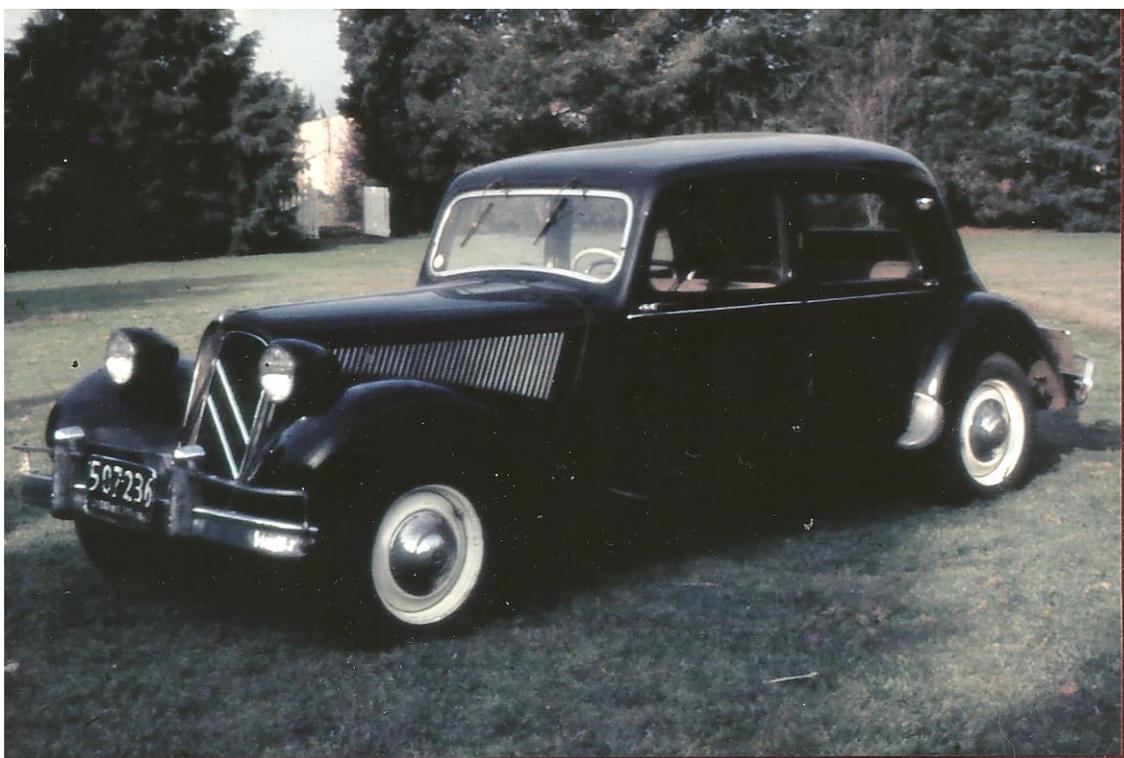
Con el correr de los años la estación del CEBA se hizo tecnológica y físicamente obsoleta y, algunos años después, se me encargó de las licitaciones para desarmar las grandes torres (de 115 metros de altura, ver foto N° 49) que poseía, instalar una antena logarítmica periódica giratoria y varias antenas monopolo de última generación. También hice pruebas con radioestilos y transmisores de Banda Lateral Única (BLU) RF-130 construidos en el país.



**Foto N° 49.** Una de las dos torres de antena destinadas a sostener una antena de 150 metros de largo a más de 100 metros de altura para las comunicaciones de la Marina a comienzos del Siglo XX.

Hace ya bastantes años he concurrido al lugar invitado a un asado hecho por los miembros de la primera dotación del Destructor ARA

“SANTÍSIMA TRINIDAD” con la consciencia de estar pisando sobre los cables de cobre enterrados más de 30 años atrás para configurar mi querida red de tierra. Me siento como pisando el piso de una Jaula de Faraday de la que, tanto la innovación tecnológica como mi deseo de ampliar mis horizontes, me han liberado. Me quedé viendo las ruinas de lo que había construido con tanto empeño, que funcionó como nunca para bien de la Armada en una época que ya fue y de la que guardo un hermoso recuerdo. Fue para entonces, en 1963, que nació mi hija mayor, María Victoria. La vi y la oí dar sus primeros berrinches en el Hospital Militar Central en la Avenida Luis María Campos y pleno de alegría me fui en mi primer automóvil, el Citroen 11 Ligerero 1947 (Ver **Foto N° 50**), a cumplir con mis obligaciones en el CEBA de Costanera Sur donde me esperaba mi jefe, el capitán Cauhepe.



**Foto N° 50:** Automóvil Citroen 11 Ligerero estacionado en la quinta de Moreno. Fue el primero que tuve en mi vida.

### **Mi primer automóvil y los que le siguieron.**

Cabe hacer aquí algunas disquisiciones sobre mi vida automovilística. Yo llegué a los 28 años sin saber manejar un auto. Mi padre no tuvo auto en la Argentina y ello contribuyó a esta situación. Era vergonzoso que María Elena supiera manejar cualquier tipo de auto y yo no lo hiciera.

Entre el papá y el tío Julio de mi esposa me enseñaron a manejar. Me compré el Citroen antes nombrado (que en 1962 ya tenía 15 años de uso) y practiqué para obtener mi registro. La pista de examen quedaba cerca del Centro Emisor donde entonces trabajaba y me largué confiado hacia allá para lograrlo. Al llegar a la esquina de Figueroa Alcorta y Jerónimo Salguero entendí mal las señales del agente que daba giro a la izquierda y lo hice. Sonó el silbato y el mencionado me ordenó estacionar junto al cordón de la vereda. Lo primero que me pidió el agente, que había dejado el control del cruce, fue el registro. Le dije que justo iba para dar examen para sacarlo y me contestó que para ello debía ir con alguien con registro que manejara el auto hasta la pista de examen. Se subió al auto y me dijo, tan inconciente como suicida, que manejara hasta su comisaría en la Avenida Santa Fe y Serrano. Lo hice sin chocar. Con intenciones de dejarme preso me dijo que lo acompañara. Cuando iniciaron la denuncia me pidieron mi profesión y lugar de trabajo. Cuando dije oficial de marina destinado en la Dirección de Electrónica Naval, que estaba dentro de la jurisdicción de la comisaría, me condujeron ante el comisario, este me pidió disculpas por lo sucedido mientras “levantaba en peso” al agente por haber dejado su puesto en la avenida. Fui a rendir exámen y no lo aprobé porque no logré estacionar mi coche (largo y de poco giro del volante) entre los dos caballetes y con dos movimientos. Practiqué varios días en el Centro Emisor entre las bromas de los operarios que, siguiendo la broma del Supervisor Principal De Luca, decían que yo le había pisado los pies al vigilante y que por ello querían meterme preso.

Este fue el comienzo de mi carrera automovilística, que sigue hasta ahora y que merecería un libro aparte con algún parecido a **La vuelta al mundo en 80 días**. Mis autos siguientes al Citroen 47 fueron: un De Soto 1951 adquirido en 1966 y vendido en 1968 (Ver **Foto N° 51**), un Mercedes Benz Modelo 180 de 1953 comprado en 1968 y vendido en 1969 (Ver **Foto N° 52**), un Valiant II 1963 comprado en la agencia de mi cuñado Rodolfo en 1968 y vendido en 1969 (Ver **Foto N° 53**), un Chysler Coupé 1954 .de caja automática, comprado en 1969 y vendido en 1974 (Ver **Foto N° 54**) , un Dodge Polara 1969 comprado en 1974 y vendido en el mismo año al irme para Gran Bretaña (dado que le faltaba el logo puesto en la palanca de cambios le puse allí una moneda que tenía de diez peniques, que encajaba perfectamente y que de manera extraña, casi celestial, fue un aviso de tal pase), un Jaguar 420 1967 de caja automática comprado en Londres en 1974 y tirado en un desarmadero de Barro-in Furness en 1975 luego de recibir el Taunus (nadie se da el lujo de tirar un Jaguar)( Ver **Fotos Nros 55 y 56**), un Ford Taunus 1975 (el único auto que tuve desde sus 0 kilómetros) comprado desde Barrow-in-Furness en 1975 (Ver **Foto N° 57**), un Ford Cortina modelo 1979 comprado y vendido en Portsmouth en el 1981 (Ver **Foto N° 58**), un Mitsubishi Galant 1980 de caja automática,

comprado al volver al país en 1981, usado hasta 1993 y vendido a mi hija Analía ( Ver **Foto N° 59**), un Honda Prelude 1980 comprado en 1993 y luego regalado a mi hija menor Vanina en 2001 (Ver **Foto N° 60**), un Honda Accord 1994 comprado en el año 2001 que no lo pude vender luego de haberlo inundado y chocado contra una tapa municipal de hierro fundido con la tapa de la caja automática. En esto hay un juicio pendiente contra CABA (Ver **Foto N° 61**). Luego se lo presté en a mi hija Analía para que desde Los Cardales lo usa para ir a los colegios a dar clases de inglés y finalmente el Chevrolet Vectra 2003 que uso actualmente.

He disfrutado con tener autos antiguos que fueron en su tiempo de muy buena calidad. Pero la década de los cincuenta marcó un cambio bastante radical: se comenzó a fabricar autos para tener que renovarlos con cierta frecuencia. Antes se los hacía para que duren para siempre.

Siempre me sirvieron los conocimientos sobre motores a explosión que me dio el Profesor Soldavini en sus clases de “Motores” en la Escuela Naval Militar.

Con todos ellos tuve que vivir circunstancias muy especiales que se desgranar a lo largo de mi movida vida ulterior a su adquisición. Me pasó de todo y puedo decir que adquirí una experiencia útil para subsanar o evitar cualquier tipo de averías. De todas maneras sigo pensando que “primero el hombre, después la máquina” y esa es la razón por la que siempre compré autos usados y baratos.



**Foto N° 51:** Este automóvil De Soto 1951 lo compré en Villa Urquiza (Avda. de los Incas) y lo vendí luego de un tiempo porque tenía un ruido de válvulas que me preocupaba. Durante varios años vino el comprador, que no había hecho la transferencia, a pedir las patentes y ¡el auto seguía haciendo los mismos ruidos!.



**Foto N° 52:** Este auto Mercedes Benz 1954 lo compré en una agencia de Olivos a un tal Onesto sin "H", ¡no es un error ortográfico, es un error moral!; el auto tenía un agujero disimulado en la chapa del piso del lado del conductor y cuando encendí el aire acondicionado casi ahogo al matrimonio Monferrer en una salida de amigos.



**Foto N° 53:** El Valiant, que se lo ve en la quinta de Moreno, se lo compré a Rodolfo en la agencia de Villa Ballester donde trabajaba. Me resultó muy bueno pero no recuerdo cual fue la razón para comprarme un auto bastante más grande y viejo como el que sigue. Mis decisiones automovilísticas siempre fueron impredecibles y con resultados aleatorios.



**Foto N° 54:** A este auto, un Chrysler 1954 con caja automática, en el que están montadas dos de mis hijas y una amiga, lo identifico con nuestra estancia en Mar del Plata y la Base de Submarinos. Era un enorme monstruo de más de dos toneladas que imponía respeto en las esquinas.

Lo hice pintar de gris metalizado abajo y el techo de color crema claro.

Tenía muy buen andar y una radio espectacular pero su motor de 6 cilindros consumía demasiado.

Quedó inmortalizado en los versos y el dibujo hechos para un asado del Departamento Arsenal de la Base que más adelante comentaré y reproduciré (Ver **Foto N° ...**).

Se lo vendí a un Cabo Principal que necesitaba un auto grande.



**Foto N° 55:** A este auto lo tuve por unos meses en Mar del Plata, cuando no sabía que me darían de pase a Gran Bretaña. Se lo compré al entonces Capitán de Fragata I.M. Jorge R. Ranni. Me resultó muy bueno y el color era parecido al de la foto pero más amarronado.

Como le faltaba el escudito de la palanca de cambios le pegué una moneda de 10 peniques porque calzaba justo en el espacio. Poco después me salió el pase a Inglaterra. Yo no creo en las premoniciones pero ¡que las hay, las hay!



**Foto N° 56:** Este automóvil espectacular, el Jaguar 1967, lo compré de la manera que luego describiré en ocasión de mi llegada a Londres. Aquí estoy saliendo de paseo con la familia.

Tenía 4200 centímetros cúbicos de cilindrada, dos carburadores y dos tanques de combustible que alimentaban al voraz motor mediante dos bombas eléctricas. Consumía mucho pero ... ¡yo quería un jaguar!, lo tuve y me di el lujo de tirarlo cuando me salía más caro todo lo que tenía que hacerle para que apruebe el MOT (test electromecánico anual para automóviles de más de cinco años de uso).

Era de color verde botella y los asientos tapizados de cuero color crema "patito"

Su tablero era una maravilla tal que lo muestro en la foto siguiente.



**Foto N° 56:** El tablero del Jaguar era algo tan especial que antes de tirar el auto , rescaté muchas de sus partes. Era de madera, con instrumentos marca “Lucas” y una radio motorota que sonaba de mil maravillas. Todavía se conservan en casa mía las partes y en la de Analía la radio. Nadie sabe como serán aprovechadas en el futuro



**Foto N° 57:** Mi Taunus, que se lo ve en Gales sobre un ferry, era de color blanco aguamarina en la parte inferior y el techo tapizado con cuero negro.. Lo recibí nuevo con muchas fallas (pese a que tenía supuestamente todos los controles según las estampillas pegadas en el parabrisas. Por un error en la indicación de combustible me quedé parado en los Alpes, al anochecer, en un camino de corniza y a 3000 metros de altura junto con toda la familia. Íbamos hacia Italia y nos remolcó un alemán hasta un surtidor. Tomamos hotel y bajamos durante la mañana siguiente; mejor así porque el camino de bajada era de terror.



**Foto N° 58:** El Ford Cortina lo compré para mi estadía de 8 meses en Inglaterra en el año 1981. Funcionó muy bien y nos dio muchas satisfacciones en las rutas inglesas. Tuve la suerte de que me lo aceptaran al zarpar de vuelta con el buque. Otros fueron “clavados” por los piratas ingleses. El color de mi auto era el mismo que el de la imagen bajada de Internet.



**Foto N° 59:** Al regresar por segunda vez de Inglaterra me compré este Mitsubishi de caja automática y tuve por primera vez un automóvil japonés. Aquí lo vemos en Puerto Belgrano frente al Hotel de Oficiales. Se trató de un auto de gran tecnología, de muy buen andar pero algo frágil de carrocería. Dos viajes muy cargados: uno a Sierra de la Ventana y otro a Estación “El Moro”, Partido de Lobería lo afectaron seriamente. Terminó usándolo Analía por varios años más.



**Foto N° 60:** Este fue mi segundo auto japonés, mucho más fuerte de carrocería, de muy linda línea deportiva y con caja automática también. Lo usé con mucho gusto después de haber tenido problemas judiciales con un vendedor que resultó “trucho”. Lo heredó Vanina y no lo usó mucho. Por ahora se está oxidando en la puerta de casa y esperamos venderlo al mejor postor.



**Foto N° 61:** El Honda Accord 1994 es el mejor auto que he tenido hasta ahora. Grande, pesado, de andar imponente y gran tecnología. Su deterioro comenzó por dos circunstancias fortuitas: una inundación durante una copiosa lluvia en Juan B. Justo y Godoy Cruz y un choque sobre un acceso con tapa de hierro fundido sobresaliendo en las sombras sobre la vía pública en Marcelo T. de Alvear y Libertad. Tengo un juicio en marcha contra el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. La foto fue tomada en La Pedrera (Uruguay) en el año 2004.

### **La Dirección de Electrónica Naval.**

Terminada esta tarea en el Centro Emisor de Buenos Aires fui asignado al Departamento Técnica de la DIEN como Jefe de la Sección Estudios y Proyectos para encarar las cuestiones relativas a las comunicaciones y ayudas electrónicas de aterrizaje de las bases y estaciones aeronavales del sur patagónico.

Por entonces se estaban rediseñando y modernizando todas las estaciones de radio de la Armada ubicadas al sur de la Base Naval de Puerto Belgrano y se pensaba que mi experiencia profesional anterior podía ser útil.

En una gira de inspección que hice con el jefe de dicho departamento a Ushuaia, terminamos a la tarde nuestra tarea y debíamos volar hasta Río Grande (del otro lado de la cordillera en la Isla Grande de Tierra del Fuego) en un avión Beechcraft bimotor. Cargamos nuestro equipaje, fuimos hasta la cabecera de pista cuando la Luna aparecía y desaparecía entre nubes poco amigables. El piloto resolvió no despegar y esperar en la Estación Aeronaval hasta la mañana siguiente porque la situación no estaba clara. Esa decisión nos salvó la vida (esta fue la cuarta vez que estuve al borde de perderla).

A la mañana siguiente, con tiempo claro y sol radiante, volvimos al mismo avión y despegamos con rumbo a Río Grande. Cuando íbamos cruzando la cordillera por Harberton noté que del motor de mi lado salía un chorro de aceite y que una luz colorada parpadeaba en el tablero del piloto. Tranquilamente dijo: “Voy a poner el motor de estribor en bandera”, eso significaba que nos quedábamos con un solo motor. El avión fue perdiendo altura y veía los picos nevados cada vez más cerca nuestro cuando, de pronto, el avión entró en picada ¡creí que era nuestro fin! Hábilmente el piloto equilibró el avión y empezamos a dar saltos por un terreno bastante irregular que era una pista de aterrizaje de emergencia de la Estancia “Harberton” de la familia Bridges (descendientes del misionero anglicano Thomas Bridges) ubicada a 85 kilómetros al este de Ushuaia (Ver **Foto N° 62**).



**Foto N° 62:** Los suboficiales mecánicos de aviación venidos desde Río Grande se ven obligados a cambiar la manguera de aceite rota por otra usada en la pista de aterrizaje de emergencia en la Estancia “Harberton” .

Luego de haber renacido del susto, y al bajar del avión, casi nos “comen” los dos grandes perros de la estancia. Ellos ladraban y corrían girando alrededor nuestro y nosotros pensábamos que nos habíamos salvado de una situación muy seria y que no nos merecíamos ese recibimiento canino. Como gran compensación fuimos muy bien atendidos por los miembros de la familia y se nos convidó a tomar un te a la inglesa, con sabrosas masitas en la casa principal, de chapa y madera, importada de Inglaterra en 1887 y que es la construcción en pie más antigua de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Luego fuimos invitados a recorrer la estancia y un galpón donde se coleccionaban autos antiguos (Ver **Foto N° 63 y 64**).



**Foto N° 63:** El excelente piloto del avión: Capitán de Corbeta Sanguinetti (si mal no recuerdo), sale de la casa principal riendo luego del té y para recorrer las instalaciones junto con el Capitán Taschetti , el copiloto y el autor. Los perros ya se habían hecho amigos nuestros y todo estaba bien allá por esos pagos del sur.



**Foto N° 64:** Quedé deslumbrado por la naturaleza del lugar; me parecía estar rodeado por un paisaje marciano sumido en el más profundo silencio.

Luego del te y las visitas el piloto nos dijo que la avería (una manguera de aceite rota) había sido resuelta mediante el cambio por otra manguera usada. Dado que había que alivianar el avión para despegar de una pista más corta y poco apta, nos preguntó si queríamos ir por tierra en una camioneta los 90 kilómetros que faltaban para llegar a Río Grande o hacerlo en el avión. ¡Por tierra!, dijimos a coro y con énfasis. El piloto y su copiloto llevaron el avión volando y antes de aterrizar volvieron a tener el mismo problema con la manguera de repuesto. Así volaron y vuelan nuestros queridos aviadores navales.

Por la noche, y luego de cenar, fuimos a jugar al “bowling” con el Capitán Taschetti, el piloto y el copiloto. Pasamos momentos muy gratos festejando el seguir vivos y volteando algunos bolos.

Luego, a la mañana siguiente, mi jefe y yo tomamos un avión DC-4 que salió del aeropuerto de Río Grande, hizo una escala en Punta Arenas (Chile) y de allí nos trajo hasta el Aeropuerto de Ezeiza sin inconvenientes. Observábamos con gran placer que el avión tenía cuatro hélices.

Vuelto a la Dirección de Electrónica Naval fue para entonces que inicié mi actuación en la docencia. Comencé dando clases de electrónica por la noche en el Instituto Superior de Electrónica (ISE) en 1963 y 64 (Ver **Foto N° 65**) y “Física 1” en la Universidad “Bartolomé Mitre” de Olivos junto con Julio Marcelo Pérez, gran amigo y compañero.



**Foto N° 65:** Dando una de mis primeras clases en el Instituto Superior de Electrónica. Por la fórmula que escribí en el pizarrón estaría hablando del receptor superheterodino.

También fue para esa época que comencé a dar conferencias y a escribir artículos para difundir las aplicaciones de la electrónica en cuestiones de interés naval. Luego de realizar estudios sobre el LASER (Amplificador de la Luz por Emisión Estimulada de Radiación, según su sigla en inglés) y el MASER (amplificador de microondas en base a resonancia molecular) di conferencias sobre esos temas a los miembros de la Plana Mayor de la Dirección de Electrónica Naval) y publiqué dos artículos en el Boletín del Centro Naval en el año 1966 sobre su aplicación en las comunicaciones. Para hacerlo tuve que introducirme, con cierta timidez, en los vericuetos de la mecánica cuántica. Realmente la experiencia me resultó muy interesante y estimulante.

Dado que posteriormente la Armada compró un LASER gaseoso de helio-neón (que creo que fue el primero importado al país) pedí autorización para hacer sendas demostraciones en la Facultad de Ingeniería de la UBA y en el ISE donde yo seguía dando clases nocturnas. En este último Instituto la demostración tuvo características singulares y risueñas. El ISE por entonces ocupaba un primer piso en la calle Tucumán frente a la Plaza Roma y el Luna Park. En una primera demostración frente a los alumnos y desde el balcón anexo al aula proyecté el haz hasta la pared del Edificio “Comega” en la Avenida Corrientes (a más de 200 metros de distancia) y los alumnos se asombraron de ver un pequeño círculo rojo brillante en la pared de dicho edificio. Luego proyectamos el haz hacia la boca de dos enamorados que se estaban besando en la plaza e interrumpimos su

romance de manera abrupta dado que para ellos les habrá parecido obra de extraterrestres. Luego lo proyecté en el piso, delante de dos jóvenes que venían caminando por la vereda de enfrente y se detuvieron al ver un punto rojo brillante en la baldosa que iban a pisar, se pararon en seco y, cuando dirigí el punto sobre sus zapatos, comenzaron a dar grandes saltos ante la algarabía general de mis alumnos. Todo terminó cuando fui llamado por el entonces Director del ISE (Ingeniero Sokolovsky) para “fregarme el bocho” por el desorden. No quise explicarle las causas de tales desmanes para no alargar indefinidamente la cuestión.

Por supuesto que en la Facultad de Ingeniería mis explicaciones fueron mucho más serias y abundantes en precisiones tecnocientíficas.

### **Los destructores ARA “BROWN” y “ROSALES”.**

Los ingenieros electrónicos más antiguos de nuestro escalafón pensaban, con acierto, que los oficiales más jóvenes debíamos embarcar para resolver los problemas electrónicos de los buques “in situ” y que, si no podíamos, lo hicieran los de los talleres de electrónica de las distintas bases y que, finalmente, si la cuestión era muy grave, debía resolverla el Departamento Técnica de la DIEN.

Fue así como salí de pase nuevamente a la Base Naval de Puerto Belgrano con destino al Destructor ARA “Brown”, que junto con el “Espora” y el “Rosales”, eran los destructores tipo “Fletcher” que nos vendieron a bajo precio los norteamericanos a distintos países amigos de América del Sur luego de haberlos usado hacia fines de la Segunda Guerra Mundial (Ver Foto N° 66).



**Foto N° 66:** Destructor Tipo “BROWN” de la Armada Argentina.

Estos buques por entonces poseían la electrónica más “avanzada” de la Flota de Mar en cuanto a comunicaciones, radar y sonar. También disponían del sistema de repuestos COSAL y un sistema de mantenimiento planificado. Esto era novedoso para nuestra Armada y significó una toma de conciencia sobre cuestiones logísticas navales que hasta entonces no se habían tomado debidamente en cuenta.

Tomé el puesto de Jefe de Cargo Reparaciones Electrónicas y la División “T” de los electrónicos bajo dependencia de el Capitán de Corbeta Eduardo Alberto Carreras, Jefe del Departamento Operaciones. El Comandante era el Capitán de Fragata Tirso Ranulfo Brizuela y el segundo comandante un capitán de corbeta que no voy a nombrar por lo que luego contaré.

Los problemas de electrónica eran permanentes y el resolverlos era una tarea sin descanso, tanto cuando estábamos en el mar como en la Base. La experiencia así obtenida fue invaluable a lo largo de todo un año.

Hubo dos cuestiones que hicieron casi insoportable mi vida abordo en relación con el segundo comandante (“el jefe de todos los cargos”) del cual y de las cuales guardo un claro recuerdo.

Una vez dicho señor fue al cine en Buenos Aires. Concurrió al baño de caballeros, como es habitual en los entreactos, y respiró un “aire de montaña” que nada tenía que ver con el que se respiraba en los baños de a bordo. Preguntó cual era la causa de su placer y le dijeron que habían instalado ozonizadores marca “Pirillo”. En vez de comprar ozonizadores de esa marca para todos los baños del buque quiso ahorrar plata y sólo compró los tubos de descarga gaseosa. Me ordenó diseñar los transformadores y el resto del equipo para equiparnos de esas maravillas y navegar como si estuviéramos en las montañas. Hicimos equipos para todos los baños los probamos y los instalamos con gran éxito abordo. Yo era poco menos que Alberto Einstein y mi gente miembros del Proyecto Manhattan de la bomba atómica.

Todo iba bien a bordo y con nosotros hasta que dicho señor pensó que la máquina sería útil para quitar el olor a cigarrillo de la cámara de oficiales. Me ordenó hacer un equipo más y colocarlo en el entretecho para evitar que un artefacto tan poco decorativo estuviera a la vista en ese lugar. Fue allí donde lo colocamos pero...la falta de ventilación hizo que el transformador se recalentara y se produjera un pequeño incendio en la cámara de oficiales con alarma de incendio, el zafarrancho correspondiente y todo lo demás. Pasamos a ser técnicos de la más baja categoría y el que antes nos ponderaba nos miraba con desconfianza y malas intenciones disciplinarias. Pero la cuestión no era sólo conmigo sino con toda la Plana Mayor. La conducción militar era tiránica. Los almuerzos y cenas en la cámara eran usados para “fregar el bocho” alternativamente a todos en presencia del resto y había un “Cuaderno de Consignas” (con unas 300 consignas que

debían ser cumplidas luego de firmar cada una al pié). No fue de extrañar que durante una navegación alguien revoleara el cuaderno hacia el reino del dios Neptuno (como la palmera del comandante, el actor James Cagney, en la película “Adios Mr. Roberts”) y que, pese a las amenazas, no se presentara el autor de la falta (como a veces ocurría en la Escuela Naval). Dada la situación disciplinaria planteada el Segundo Comandante se encerró en su camarote y pasó largas horas reescribiendo todas las consignas (que se acordaba de memoria) en un nuevo cuaderno. Lo hizo agujerear en el ángulo superior izquierdo, pasarle un grillete soldado con cadena y soldarla, esta última, al mamparo de la cámara para que todos lo volviéramos a firmarlo y no lo tiráramos al mar.....

Increíblemente dicho oficial de marina fue ascendido al grado de Capitán de Fragata y designado comandante del Rompehielos ARA “General San Martín” se llevó una piedra por delante en el Canal de Beagle. Ello significó un sumario y su retiro de la Armada. En la Armada se puede hacer cualquier tropelía menos varar el buque o chocarlo contra una piedra.

Mientras todo esto pasaba yo sentía las mismas nostalgias que mi padre por su familia. Viajaba como podía a Buenos Aires en mi Citroen 47 para ver a mi esposa e hija. Al verano siguiente logré alquilar una casa en Punta Alta en la suposición de que no lograría tener una pieza chica en el Hotel de Oficiales Puerto Belgrano por no tener la jerarquía suficiente para ello (pues era tan sólo Teniente de Fragata). De todas maneras me presenté para una asignación.

En febrero me vine de Buenos Aires con el Citroen 47 totalmente cargado con nuestras cosas, mi mujer con su segundo embarazo (ya de siete meses) y María Victoria que aún no tenía dos años. El viaje de 700 kilómetros nos llevaba unas 14 horas. Al llegar de noche a Tres Arroyos (a 170 kilómetros de la Base) se me quemó el dínamo y, mientras seguía avanzando por la ruta N° 3 me fui quedando sin luces en la medida que se agotaba la batería de 6 voltios. Había una buena iluminación de la Luna y avanzaba mirando o adivinando el borde derecho de la ruta. Así llegué en eso de la 04:00 horas a una Punta Alta desierta y ocupamos una casa que era realmente incómoda y que había alquilado gracias a la intermediación de mi cuñado Testorelli con un compañero. A las 07:00 debía embarcar en el Destructor “Rosales” por una semana. Cuando volví mi mujer me quería matar. Teníamos la esperanza de la asignación de una habitación en el hotel y entré, con la última de las asignaciones, a la habitación N° 58, la más chica de todas. Ver Foto N° 67.



**Foto N° 67:** Foto del Hotel de Oficiales Puerto Belgrano luego de una extraña nevada ocurrida en julio de 1965. Entonces mi familia ocupaba la habitación N°58, la más chica del hotel, sobre la entrada principal y en el primer piso.

La habitación principal tenía unos 4 x 4 metros, un hall de entrada de 1,5 x 1,5 metros, donde se solían ubicar una o dos camas (una sobre otra) para los hijos y un baño antiguo, amplio y con frecuentes defectos de plomería. El mobiliario incluía una cama matrimonial, una cómoda, un escritorio, una silla y la o las camas para niños. Comparada con la casa y la lejanía y aislamiento puntaltense, la nueva habitación fue del agrado de mi esposa. Su embarazo continuaba normalmente y llegó el momento, en marzo de 1965, que debí llevarla a Buenos Aires a la casa de sus padres para que esperara con tranquilidad y la debida atención médica el momento del parto.

En abril yo debía comenzar con la primera etapa de las navegaciones previstas para la Flota de Mar en mi nuevo destino: el Destructor ARA "Rosales". El seis de abril de 1965 comprobé que mi segunda hija, Analía, tenía muy buenos pulmones y que no estaba demasiado contenta de venir a este mundo cruel. Los pasillos del Hospital militar vibraron con su llanto. Poco después tuve que desplazarme por el mundo nómada en que tenía que vivir, dejando a los otros tres componentes de mi familia nuclear en Buenos Aires, para ir hasta la Base Naval de Puerto Belgrano y presentarme en mi nuevo destino. Me recibieron con los brazos abiertos para que hiciera funcionar, como en el "Brown" todos los equipos electrónicos que necesitaban para las operaciones navales de la Flota de Mar.

El comandante, el entonces Capitán de Fragata Marcos Oliva Day, y la Plana Mayor, encabezada por el segundo comandante, el entonces Capitán de Corbeta Mario Noriega, eran muy diferentes a los del buque anterior. Se vivía un clima muy agradable en la cámara y en las relaciones personales.

El Capitán Noriega me designó además como Jefe de Adiestramiento y pude cumplir con todas mis funciones perfectamente y sin conflictos.

Recuerdo dos cuestiones muy particulares que me ocurrieron en este buque. La primera fue que se me ocurrió desarrollar un ábaco para determinar rápidamente el alcance sonar según las condiciones reales de operación y como ayuda para los oficiales de guardia en el puente en cuanto a las posibilidades reales de detectar la presencia de submarinos. Durante semanas hice cálculos y grafiqué resultados sobre cartulina hasta que llegué a obtener un prototipo que demostró en los hechos que era útil a los fines propuestos. Se lo mostré y expliqué al comandante quien se entusiasmó con la idea. Cuando tiempo después atracamos en la Base de Submarinos de Mar del Plata los expertos de la Escuela de Guerra Antisubmarina fruncieron el seño ante la innovación y todo terminó vaya saber donde. No había ocurrido antes lo mismo con el ábaco Rayces que usábamos para fines de navegación. Eran otros tiempos.

Mi segunda experiencia la tuve con el sonar y durante un operativo UNITAS con buques de las Armadas de EE.UU., Brasil y Uruguay. Las operaciones eran combinadas con buques de superficie y submarinos de esos países. Cuando hacia fines del año 1966 zarpamos de la Base Naval de Puerto Belgrano, rumbo hacia las aguas brasileñas del Golfo de Santa Catalina, todo estaba probado y en funcionamiento. Las operaciones demandaban un gran esfuerzo que se prolongaba mañana, tarde y noche. Los buques antisubmarinos, como el nuestro, iban a la caza de submarinos “enemigos” dotados con el verdadero empeño profesional que animaba a los componentes de sus tripulaciones. En esta tarea el sistema que concitaba todas las atenciones era el del sonar, pues era el medio más adecuado e idóneo que poseíamos para su detección.

Ya en la zona de operaciones ocurrió que, de pronto y en la oscuridad del Cuarto Sonar, se iluminó un sector de la pantalla con un “rumor” de un supuesto submarino; nos lanzamos hacia ese sector y nos comunicamos con otros destructores “amigos” de otras naciones para coordinar la cacería del submarino en la dirección indicada por la pantalla del sonar como indicativa de la posición de la fuente de tales sonidos. Poco tiempo después el rumor se desvaneció y con ello nuestras esperanzas de “hundir” (en la simulación táctica) al “submarino” con nuestro erizo (dispositivo para lanzar cargas de profundidad en avanzada) y con nuestras bombas de profundidad. En varias oportunidades volvió a ocurrir esta situación hasta que entramos en el descrédito de las fuerzas amigas y nos dejaron solos con nuestro “fantasmal submarino”.

Algunos días después de la infructuosa búsqueda regresamos a la quietud y placidez de la Base Naval de Puerto Belgrano. Una gran desazón invadía nuestro espíritu y así fue que al día siguiente iniciamos la investigación de lo ocurrido acicateados por el Comandante y el Jefe de Armas Submarinas.

Nos veíamos necesitados de resolver el enigma para rescatar una importante capacidad operativa del buque y, por qué no decirlo, para salvar nuestro prestigio profesional (dado que éramos responsables de las reparaciones electrónicas del buque).

Mis primeras sospechas estuvieron dirigidas a la posibilidad de que existiera algún artefacto que generara vibraciones de la misma frecuencia de la de recepción del sonar y que por el casco o por el agua de mar incidieran sobre el transductor sumergido como si se tratara de un “rumor” producido por un submarino que se desplazara por el mismo sector de la fuente interferente. Es así como preparé una lista de más de 200 artefactos mecánicos y electromecánicos existentes a bordo y pedí autorización para hacerlos funcionar, uno por uno, luego de medianoche, cuando eran mínimos los ruidos producidos por la tripulación y por los artefactos accionados por sus miembros. Concedido el pedido, me instalé en el cuarto sonar junto con el suboficial sonarista Prenol (que luego se hizo oficial y llegó a ser Capitán de Corbeta del Cuerpo Complementario). Encendimos el sistema y, una vez que la pantalla estuvo activada y el equipo en la posición de “escucha” en su máxima sensibilidad, coordiné para que un marinero electricista fuera accionando sucesivamente los artefactos de la lista.

Durante la primera noche no obtuvimos novedades, pese a que probamos más de cien máquinas. Pero durante la segunda noche, cuando ya quedaban pocas pruebas por realizar, el marinero nos comunicó telefónicamente el encendido de una bomba centrífuga de fuel oil y, como por arte de magia, el rumor apareció en la pantalla. Le pedimos que la desconectara y la señal en la pantalla se desvaneció. Hicimos un nuevo intento y el “submarino fantasma” volvió a hacerse presente en la pantalla indicadora de nuestro sistema subácuo. Saltamos de alegría y festejamos nuestro descubrimiento antes de dormir plácidamente las tres horas que faltaban para la formación de armar trabajo (que regularmente se hacía a bordo a 07:00 hs.). Cuando por la mañana informé al Comandante y al Jefe de Armas Submarinas de la novedad, ni ellos ni los otros oficiales de la plana mayor podían creer lo sucedido. Teníamos preparada una convincente demostración para que tomaran contacto con las evidencias. Había que creer o reventar.

La bomba fue retirada de su base por los maquinistas y enviada a inspección y prueba en Talleres Generales. Se encontró que estaba desbalanceada y que uno de sus rulemanes producía fuertes vibraciones en la frecuencia de recepción del sonar. Se procedió al cambio del rulemán, balanceo y prueba a bordo con el sistema en marcha. El rumor de la pantalla sonar no se hacía presente al encender la bomba reparada.

Esta fue la primera vez, y espero que sea la última, que un “submarino fantasma” fue “desactivado y hundido” en los Talleres Generales de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Toda esta historia y otras más la desarrollé en el artículo: **“Tragicomedias sistémicas navales”** publicado en el Boletín del Centro Naval N° 784, de octubre, noviembre y diciembre de 1996).

En la navegación siguiente sólo detectamos y perseguimos submarinos “de carne y hueso” y todos estuvimos muy contentos al haber restablecido nuestra confianza en el sistema sonar y la de nuestros amigos submarinistas en nosotros a través de la eficacia de nuestro buque para “cazarlos”. Sabíamos que ellos andaban por allí, aunque se escondieran debajo de la napa de las 100 brazas (zona de silencio para la detección submarina en la que una variación de temperatura del agua ocasiona el desvío de la proyección de los ultrasonidos del sistema de detección). El juego del “gato y el ratón” había recommenzado.

Otra aventura singular vivida en este buque fue el lanzamiento de torpedos en presencia del Comandante de la Flota de Mar, Contralmirante Jorge Alberto Boffi. El Jefe de Armas Submarinas preparó con gran esmero el torpedo a lanzar durante toda la noche; se realizaron todas las prácticas de mantenimiento y ajustes tanto al torpedo como a los tubos lanzatorpedos. Recibimos al almirante formados en popa y se dirigió hacia el puente junto con el comandante y el mencionado jefe. Iniciamos la corrida de lanzamiento para ubicarnos en la posición correcta. Munidos de sendos prismáticos el almirante y el comandante esperaban observar y obtener el mejor resultado de la prueba. Llegados al lugar luego de las correspondientes pitadas de rigor previas al lanzamiento el jefe ordenó “Torpedos ¡FUEGO!” y el artefacto no salió. Iniciamos corrida nuevamente y llegados al punto se repitió la orden y el torpedo se negó nuevamente a salir hacia el mar. La cara del Comandante adquiría la tonalidad del rojo furioso mientras que la del Almirante adquiría el tinte del rosado con tendencia al rojo. Según se dice: “la tercera es la vencida” y así fue. Una sensación de alivio se advirtió en todos los ánimos pero la nueva situación duró poco: la trayectoria del torpedo, marcada por su estela, tenía poco que ver con la dirección del blanco. El maldito torpedo realizó su caprichoso recorrido y al finalizarlo adquirió su posición vertical y, como una ballena mal nacida, envió su chorro de agua hacia el cielo como llorando y pidiendo perdón; eso fue lo único que hizo bien. El buque se acercó a rescatar al extraño bicho y se ordenó tirar al agua un bote de goma. Allí embarcaron dos marineros, provistos de sendos remos, para traerlo. Ubicados en el bote los marineros comenzaron a remar de manera que el bote giraba sobre sí mismo hasta que se enganchó en algo un disparador de un tubo para inflarlo en caso de emergencia. La cuestión es que el bote se hinchó hasta reventar y ambos marineros, sumergidos en el agua, comenzaron a gritar expresando que no sabían nadar. Se le tiraron cabos (sogas) para que se aferren y suban a bordo. Para completar el

desastre uno de esos cabos fue chupado por una boca de refrigeración de máquinas y el buque quedó sin propulsión.

Es difícil describir la escena final de esta práctica. El Almirante llegó enrojecido hasta popa para subirse a su lancha, miró a la Plana Mayor formada con desprecio y se fue. Luego el torpedo fue buscado con una lancha y traído hacia el tubo del cual mejor no hubiera salido (Ver **Foto N° 68**).



**Foto N° 68:** El maldito torpedo es rescatado y llevado de vuelta a su tubo en el buque. Realmente que se portó muy mal.

Lo relatado suele suceder en las complejas prácticas de la vida en un buque de guerra. No es adecuado buscar responsables sino corregir los problemas en la medida que se van presentando. La lucha por mejorar el funcionamiento del material, muchas veces, en nuestra Armada al borde de la obsolescencia, y por cuidar la instrucción y el desempeño del personal es permanente. Muchos marinos son gente del interior de la República y descubren el mar como algo que le es totalmente ajeno a sus costumbres. A veces, como en este caso, “la ley de la perversidad de los objetos inanimados” (Murphy: “si algo puede salir mal, sale mal”) tiene plena

vigencia y hay que sobrellevar sus consecuencias. Si algo puede fallar, falla y esto ocurre sobre todo en los sistemas complejos cuando son viejos.

Por supuesto que durante estos dos años que estuve embarcado no me quedó tiempo ni tuve oportunidad de poder aceptar una cátedra de algo.

Durante los dos años la familia permaneció en el Hotel de Oficiales de la Base y tratando de ir ocupando habitaciones cada vez más grandes. Hicimos un núcleo compacto de matrimonios amigos con otros compañeros de mi Promoción 83 como los Monferrer, Lisa, Mac Lauhlin, Echagüe, Padilla, Zamora y Gronda y el doctor Rojo, médico de la Armada, lo adoptamos con todo cariño y lo inducimos a que se case con la mujer de sus sueños. En los momentos libres jugábamos a las cartas, nos reuníamos en el bar, nos ayudábamos en el control de nuestros hijos de corta edad, íbamos al cine, al club de tennis y, sobretodo, al de golf.

### **Mi larga y mediocre historia golfística.**

Fue Monferrer quien me inició en la práctica del magnífico deporte que es el golf. Todavía a mis 81 años lo practico y me ha permitido un hermoso contacto con la naturaleza no marina, aunque a veces “acuática de agua dulce”, debido a la enorme cantidad de pelotitas que he perdido en una gran cantidad de lagos de muchas canchas de golf. Todo ello fue rodeado con cierto grado de depredación ecológica de origen antrópico que he practicado sin prisa y sin pausa; que Dios me lo perdone.

Comencé en el Golf Club Puerto Belgrano con la categoría de “adicional” y 30 golpes de handicap. Cada vez que uno ganaba un torneo en esta categoría le daban una copa y le bajaban dos golpes de handicap. Luego de cuatro torneos uno llegaba a la categoría de “handicap Nacional” (con 22 golpes de ventaja en 18 hoyos), el Club pedía la inscripción del principiante en esa condición y uno se veía enfrentado a jugadores de otro nivel. Me llevó algunos meses llegar a esta última categoría, pero lo logré. Luego ganar se hizo más difícil, pero tuve algunos triunfos significativos: uno fue en pareja con un norteamericano en el torneo del UNITAS del año 1966, otro fue en un torneo abierto con jugadores de la región (me acuerdo que hice 49 golpes en los 9 hoyos de ida y **41** en el de vuelta) y en el año 1970 llegué a ser subcampeón del club (con la ventaja de mi handicap). Me ganó un chico de 18 años, “Palito” De la Canal, por “varios cuerpos” de ventaja. Luego todo fue declinación pues no tuve la posibilidad de jugar tres veces por semana como lo hacía en esas épocas. En el Club de Villa Adelina gané algunas veces y, en una de ellas, volví a repetir allí el store de 41 golpes en nueve hoyos. La acumulación de copas en un estante de mi biblioteca ha llegado a su fin y ahora juego relajado y para disfrutar. Antes, mi ánimo siempre competitivo, me llevaba a la furia ante tiros desafortunados y, la mayoría de las veces, al fracaso. En el país he jugado también en la Cancha

Municipal de Golf de Palermo (Ver **Foto N° 69**), en algunas canchas del Gran Buenos Aires y en todas las canchas de Mar del Plata.



**Foto N° 69:** En la cancha Municipal de Golf Ayudando a la sequía para eliminar el césped.

En Inglaterra jugué en las canchas de Barrow-in-Furness, Barsea y Portsmouth junto con varios jefes y oficiales de la Plana Mayor del Destructor ARA “HÉRCULES” y algunos ingleses. Disfruté mucho de esos domingos de golf. Llegué a jugar con la cancha nevada, los “greens” congelados y pelotas anaranjadas para poder distinguirlas en el blanco de los “fair ways”.

La etapa de mi declinación comenzó en mis ultimas etapas en el Club Villa Adelina cuando estaba ubicado en la localidad de su nombre (de la ubicación en Pacheco mejor no hablar). En particular recuerdo cuando Roberto De Vicenio vino al club a festejar sus 78 años. Presenció las salidas de los distintos grupos e hizo lo que se llama “clínica de golf” (demostración de juego profesional). Jugué con mi compañero inseparable en el deporte y en la vida social: el actualmente Capitán de Navío retirado Eduardo Alfonso Nicolás. Muy entusiasmado fui junto con él y los otros dos golfistas del grupo hasta el “tee” de salida del hoyo uno. Allí estaba el caballero del golf: De Vicenzo. Nos sacamos una foto con él (Ver **Foto N° 70**) luego de saludarlo afectuosamente nos miramos para ver quién pegaba primero. Con mi acostumbrada aceleración me largué al ruedo esperando enseñarle algo al maestro. Había llovido y la cancha estaba mojada y barrota. Puse el “tee”, coloqué la pelota sobre él y tomé la madera n° 5 porque pensé que era la que mejor pegaba y tenía más alcance en esas

condiciones. Hice un movimiento de práctica y descargué toda la furia sobre la pelota (Ver **Foto N° 71**). Suerte que los mirones estaban atrás porque el pasto y el barro salieron para adelante y la pelota fue algo más lejos (no más de 50 yardas, como para demostrar que le había pegado. Al darme vuelta advertí una sonrisa dibujada y burlona en los labios de los otros tres miembros del grupo. El gran maestro me disculpó, me comprendió, me dijo que los próximos golpes serían mejores.... El papelón estaba hecho. Es el que más recuerdo, pero podría escribir un libro fascinante al respecto.



**Foto N° 70:** De izquierda a derecha: Eduardo Nicolás, el autor, el Contraalmirante Emilio I. Nigoul, el gran maestro De Vicenyo y el cuarto miembro del grupo que no identifico actualmente.



**Foto N° 71:** Momento del desastre golfístico. Lo único que puedo reivindicar en mi favor es que la pelota, el pasto y el barro no se ven porque mi golpe fue tal que fueron más lejos que el extremo derecho de la foto.

Comencé jugando con palos de vara de madera de origen escocés, luego he comprado juegos de palos con vara de acero y fibra de carbono de precio y calidad crecientes, mi juego mejoró poco y nada. También he comprado varios “putter” (palo para embocar en el hoyo en el juego de “green”). Debo admitir que es esta última parte del juego la que hice y hago con cierta habilidad, el resto es: ¡un desastre!

Pero mi frustración deportiva en el golf no ha sido la peor de mi vida, la que sigue se lleva los honores.

### **La cuestión del título de ingeniero.**

Como lo expresé anteriormente, yo era el más antiguo del grupo que conformamos con Zamora y Pérez en la Facultad de Ingeniería estudiando ingeniería electrónica. Siempre me mantuve en contacto con ellos para obtener nuestro título como ingenieros. En los dos años que estuve en la Segunda Escuadrilla de Destruyores (la de los “tipo Fletcher”) continué con el reclamo a la superioridad. Fue así como seguí la vía jerárquica hasta el comandante de dicha Escuadrilla, el por entonces el Capitán de Navío Pablo F. Beláustegui, para que hiciera lugar al mismo. Estimábamos que nuestro reclamo era justo porque todos los ingenieros electrónicos de la Armada disponían de título y nosotros, luego de cuatro años de estudios, comenzados con un alto nivel de matemáticas (Análisis Matemático III o Superior) y física (Física III o Especial), habiendo ganado el concurso, que nunca se habían tomado anteriormente, para obtener nuestras becas y firmado contratos, mucho más exigentes que los anteriores, para retenernos en el servicio de la Armada no se nos había dado título. Esperábamos una reacción de las autoridades de la Armada para que se reclamara ante la Universidad de Buenos Aires y el Consejo Profesional de Ingenieros Electrónicos para que se nos igualara con el resto.

Ante mi reclamo el capitán Beláustegui hizo a su vez una larga nota de siete páginas (fecha el 9 de octubre de 1965 y dirigida al Señor Comandante en Jefe de la Flota de Mar) en la que justificaba totalmente nuestro reclamo y, entre muchos otros argumentos, sostenía. “Sin embargo antes de dar curso a este pedido considero oportuno consignar otras consideraciones concurrentes que, si no aportan argumentos decisivos, en cambio pueden constituir elementos de juicio útiles para orientar el enfoque con que ha de encarar la Institución las relaciones de su Personal Superior con los diversos sectores de la vida nacional, en este caso con el universitario y el profesional de ingenieros. Tal como lo expresa el recurrente en la nota cabeza, el cambio de criterio adoptado por la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires cuando él ingresaba en dicha Facultad, al privarlo del título, lo priva también de

poder establecer y mantener con la universidad, los medios científicos y los colegas profesionales, los vínculos naturales a que no sólo puede aspirar, sino que, en el mundo moderno, a todo profesional le resulta indispensable cultivar para poder cumplir sus funciones profesionales con un mínimo de respetabilidad y eficiencia. Aún más, las consecuencias de este aislamiento forzado de los ambientes acordes con la jerarquía profesional que le confiere la Armada Nacional, los sufre también la misma Institución que se ve así doblemente impedida, por una parte, de proyectarse en el ambiente civil donde es de su interés hacerse conocer o ejercer su influencia (Universidad, investigación científica y profesionales) por medio del Personal Superior que naturalmente debe poder hacerlo y, por la otra parte, de recibir los beneficios y la influencia positiva que esos sectores pueden hacerle llegar”. Luego finaliza diciendo: “Con ello no sólo se hará un acto de estricta justicia sino que se evitará al recurrente realizar el esfuerzo inútil de preparar nueve materias cuyos conocimientos ya demostró poseer, para cumplir el acto “formal” de rendir examen a fin de obtener su título profesional, en lugar de dedicar ese tiempo a su actividad y perfeccionamiento profesional; a la vez que la Institución obtendrá los beneficios que se derivan de lo expresado (...)”.

Concluyendo: no se hizo justicia, dediqué los 42 años siguientes de servicio a la Institución (1965-2007 y más) a mi actividad y perfeccionamiento profesional y todo ello en beneficio de la Armada y del país que me dieron la oportunidad de estudiar aunque no el reconocimiento por tantos desvelos obrados en su beneficio.

Como respuesta se me ofreció, en mi caso en particular, el darme por aprobado el Curso Superior de la Escuela Superior de Oficiales de la Armada (ESOA) y volver a incluirme como oficial de comando naval. Zamora quedaba afuera de esta posibilidad por problemas con su vista y Pérez por ser originalmente egresado de la Escuela Naval Militar como de Comando Ejecutivo (Maquinista) y por tener también dificultades en su vista. No acepté por tres razones: quería ser especialista, había estudiado mucho más electrónica y con otro nivel y no aceptaba ser diferenciado de mis compañeros y amigos.

Cuando luego fui destinado a la Dirección de Electrónica Naval para ocupar diversos cargos y funciones intenté que mis colegas de escalafón hicieran algo por equipararme a ellos. Se de los esfuerzos de algunos almirantes y capitanes de navío por lograrlo dentro de la Armada y con el Consejo Profesional y lo agradezco. Pero los resultados concretos siempre fueron negativos. Esto me llevó a que, con el tiempo, me sintiera espiritualmente segregado del grupo. No ocurrió lo mismo con Zamora y Pérez. Pero yo me sentía responsable por ellos y por mí mismo. En el año 1982 dejé la electrónica para siempre y no participé de ninguna de las

reuniones de los ingenieros electrónicos pese a que, individualmente, he mantenido algunas amistades y buenas y cordiales relaciones con todos.

Así las cosas la lucha continuó hasta que la Armada, probablemente en respuesta a mis reclamos, inventó el título de Ingeniero de la Armada para ser otorgado a los oficiales de la Institución que hubieran hecho estudios superiores en el país o el extranjero según ciertas pautas establecidas. Ello nos habilitaba para ejercer la docencia hasta cierto nivel y nada más.

Cuando estaba de pase en el Crucero ARA “General Belgrano” (circunstancia que luego relataré) como Jefe del Cargo Reparaciones Electrónicas vino a mi camarote un marinero del Detall General del buque y me entregó un gran sobre. Lo abrí en su presencia y me encontré que su contenido era mi título de Ingeniero de la Armada. Felicité al marinero por haberme entregado tamaña distinción y se fue desconcertado hacia sus tareas habituales.

Pasaron años hasta que al Director General del Personal, el entonces Contraalmirante Alberto César Barbich (que sabía muy bien quien era yo por haber sido compañero y relevo del comandante Chalier en el comando del Destructor ARA “HÉRCULES”) me invitó, junto con una treintena de ingenieros, a opinar sobre las funciones y atribuciones de los ingenieros en la Armada. Tuve varias intervenciones en el intercambio de ideas pero lo que más impactó al Contraalmirante (del cual tengo el mejor de los recuerdos como persona y profesional) fue el hecho de mi relato sobre la entrega de mi título de manos de un marinero y luego de años de lucha por obtenerlo. ¿Era así como se valoraba en la Armada los estudios de ingeniería? Fue entonces cuando me acordé de mi padre y de mi abuelo y de todas las discriminaciones que ellos habían sufrido como ingenieros maquinistas. Por algo mi padre no quería que yo me especializase en ingeniería siendo guardiamarina de comando naval.

La reacción fue terminante, el 12 de enero de 1970 fui invitado a la entrega (re-entrega) de mi título de Ingeniero de la Armada en el Salón de Actos del Instituto Tecnológico de Buenos Aires de manos de su Rector el Contraalmirante Leandro M. B. Maloberti. Fue con esta almirante con quien, luego de muchos años, compartí, no sólo un sitio en la Academia del Mar, sino un trato que se pareció mucho al que existe entre un tío y un sobrino querido (Ver **Foto N° 72**).

Mi lucha la di por terminada. La empecé cuando era Teniente de Fragata y la terminé cuando ya era Capitán de Fragata. Comprendí que la Armada se había metido en un embrollo tal que no había otra solución institucional posible.

Toda mi carrera académica y docente (me he jubilado como docente con treinta años computados de servicios) estuvo signada por estas circunstancias. Debo reconocer que fueron mis libros, artículos publicados y conferencias las que me abrieron las puertas académicas y universitarias

más que el título de Ingeniero de la Armada. Lo que decía el Capitán Beláustegui era muy cierto, pero logré destruir en gran medida los escollos mentales de quienes, al ver que mi título no estaba convalidado por el consejo profesional correspondiente, pudieron haber puesto frenos a mi acción en los ámbitos académicos. De todas maneras nadie me puede quitar el sufrimiento espiritual que he padecido ante tamaña injusticia.



**Foto N° 72:.** El contraalmirante Leandro Maloberti me entrega el título de Ingeniero de la Armada como Rector del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

Corridos los años pude tener una satisfacción especial respecto a este problema. El Académico (de cinco academias nacionales) Ingeniero Horacio Reggini iba a presentar su libro: **La enseñanza de la ingeniería en el Siglo XXI** en el Centro Argentino de Ingenieros CAI el 13 de junio del 2013 y me invitó para que sea uno de los presentadores. Leí cuidadosamente su libro y en mi presentación, en la que estaba el Presidente de la Academia Nacional de Ingeniería, pude expresar lo siguiente como parte de mi discurso: “Mi sorpresa tuvo dos ingredientes: el haber escrito un libro sobre la ingeniería en base en base a las experiencias de hombres de mucho ingenio que no fueron ingenieros y la irrupción de lo procognitivo en la sociedad”.

“La denominación de **“ingeniero”** la define el Diccionario de la Real Academia Española con los siguientes términos: **1.** “El que profesa la ingeniería” y **2.** “El que discurre **con ingenio** las trazas y modos de conseguir o ejecutar una cosa”. “La primera acepción (seguía mi discurso)

excluye a los mencionados por Reggini en su libro y la segunda los incluye. Los primeros actualmente tienen título universitario para ejercer su profesión y los segundos no”. “todo ronda alrededor del hecho de tener “ingenio”, se tenga título o no. Previamente a la irrupción de las universidades en la sociedad, durante el Siglo XII, la cuestión de la ingeniería era la de tener ingenio y aplicarlo y ello daba lugar a la denominación de “ingeniero” a una persona”.

Yo he sido un ingeniero sin título nacional y no reconocido por el consejo profesional correspondiente pero todo el mundo me ha llamado “ingeniero” y creo que me merezco tal denominación por la sencilla razón que he procedido con ingenio y voluntad para resolver problemas complejos de ingeniería.

### **El regreso a Buenos Aires. La Sección Instalaciones.**

Volviendo varios años atrás en el tiempo debo decir que luego de los dos años de experiencia marinera en los destructores ARA “BROWN” y “ROSALES” y del cultivo de muy buenos amigos en la Base Naval de Puerto Belgrano volví a la Dirección de Electrónica Naval por entonces ubicada en la calle Malabia y José María Gutiérrez en el año 1967. Había ascendido al grado de teniente de navío el 31 de diciembre de 1966.

Fui designado Jefe de las Divisiones Técnica e Instalaciones del Taller de Electrónica Buenos Aires y hasta junio de 1969 mi tarea principal era subirme a un colectivo naval (verde con escudo y con asientos como un colectivo de línea) junto con todo tipo de operarios: técnicos en comunicaciones, radar y sonar, instaladores, herreros, carpinteros, torneros, etc. y así concurrir a la gran variedad de buques de la Armada que, surtos en el puerto de Buenos Aires, pedían trabajos relacionados con la electrónica para salir a navegar en buenas condiciones de operación. Nuestros “clientes” eran la Fragata ARA “LIBERTAD”, el Rompehielos ARA “SAN MARTIN”, los rastreadores, los Patrulleros ARA “KING” y “MURATURE” (ligados a la historia relatada en **Juguetes propios y guerras ajenas**), los buques de Transportes Navales, el yate “Itati” del Jefe del Estado Mayor de la Armada, etc. También hacíamos reparaciones en el Centro Emisor de Buenos Aires y en la Estación Receptora de Villa Adelina (donde hice un informe especial respecto a su posibilidad de seguir funcionando como tal mientras iba a jugar al golf allí los fines de semana y las antenas róbicas me molestaban; por supuesto: hice retirar las antenas según incontestables argumentos tecnológicos que amparaban mi condición de golfista furioso) (Ver **Foto N° 73**).



**Foto N° 73:** De izquierda a derecha: El Ingeniero Tamburelli, el autor, el Director General del Material Naval de entonces, el Contraalmirante Andreu, Director de Electrónica Naval, el Capitán de Navío Ingeniero Sangiovanni (de anteojos) y el Capitán de Navío Ingeniero Ludevid durante una inspección al Taller de Electrónica Buenos Aires (TEBA) en su Sección Técnica de la cual yo era el jefe.

La cantidad de anécdotas alrededor de estas actividades merecerían un libro especial que no estoy dispuesto a escribir. Quizás la más emocionante fue la que me ocurrió durante este tiempo, aunque fuera de mi misión específica como electrónico, y que relato a continuación:

Una vez, regresando cerca de las cuatro de la tarde de mi recorrido en “colectivo”, me avisaron con urgencia que había muerto el teniente de navío ingeniero “X” y que la Dirección General del Personal Naval me había designado, por ser de igual grado y escalafón, para despedir sus restos esa misma tarde en el Cementerio de La Recoleta. Mientras me cambiaba rápidamente en el vestuario ordené que pidieran más información sobre el muerto porque nunca lo había visto en mi vida. Sólo supe que era “ingeniero torpedista” de la Promoción 54 de la Escuela Naval Militar y que había muerto gritando ¡Gol! En la cancha de Estudiantes de La Plata cuando este equipo le hizo un famoso gol al equipo del Club Celtic de Gales. Un auto oficial me llevó rápidamente hasta la casa mortuoria ubicada en el barrio norte. Entré saludando a la viuda y sin saber que podía decir en el discurso, me quedaba media hora para que se iniciara el cortejo

fúnebre para averiguar algo. Me puse a conversar sobre el muerto con algunos compañeros de promoción (mucho mayores que yo) y algunos parientes. Me introduje en el baño del departamento y garrapateé, con un lápiz y sobre un improvisado papel, algunos conceptos según lo que me habían dicho los asistentes al velorio. Cuando salí del baño ya todos estaban abandonando el departamento y se armó la columna de coches fúnebres y autos rumbo al cementerio. Acurrucado en mi asiento trataba de hilvanar algo coherente para decir. Llegamos al peristilo de la Recoleta, había un estrado de madera donde me debía subir para despedir al pobre difunto cuyo cajón fue ubicado abajo, frente a mí. Atrás, formando un amplio arco, se ubicaron los deudos, amigos y compañeros de promoción. En el centro del arco estaba el Almirante Isaac Francisco Rojas, con sus brazos cruzados sobre el pecho y sus clásicos anteojos negros, que ocultaban su severa y atenta mirada. Él era como lo dije anteriormente, mi último Director de la Escuela Naval Militar, me conocía bastante bien y creo que, hasta entonces, guardaba un buen concepto de mí. No recuerdo muy bien lo que dije desde ese cubículo elevado de madera, que ocultaba mis piernas temblorosas, lo que sí recuerdo es que, cuando terminé mis breves palabras, el almirante Rojas me miró con cierto rostro de desprecio, tomó una manija del cajón y nos dirigimos hacia el lugar elegido para el eterno descanso de su compañero. Yo iba al final del largo séquito más compungido que sus propios parientes, amigos y compañeros. ¡Así son las cosas en la Armada! He vivido otras experiencias parecidas al tener que pronunciar discursos de despedida de restos de oficiales de marina fallecidos, ninguna tan traumática como la que he descrito; ¡por algo nos enseñaban oratoria en la Escuela Naval!

Fue para esta época que me compré el automóvil Mercedes Benz “180” cuya foto se vio anteriormente. Tenía muchos años de mal uso previo pero yo estaba orgulloso de haberme comprado ¡nada menos que un Mercedes Benz! Fui a buscarlo y orgulloso lo estacioné frente a la entrada de la Dirección de Electrónica Naval comentando en la oficina de la División Técnica sobre mi gran adquisición. Cuando a la tarde fui hacia el auto para volver orgulloso a mi casa había en el parabrisas un cartel que decía: “Me interesa adquirir su automóvil. Sr. León y un teléfono”. Cuando llamé para ver cuanto me ofrecían por un coche que no pensaba vender me respondieron: “Zoológico de Buenos Aires” (por suerte no escuché el rugido del león), al ingeniero Tamburelli, el mismo de la foto anterior le gustaba de hacer bromas.... Yo lo sabía y, en mi caso, pese a todo lo que le dije se puso muy contento, lo mismo que el resto de los de la oficina técnica que estaban al tanto de todo.

Con el tiempo el auto resultó desastroso. No me había fijado que el sueño de la concesionaria de Olivos se apellidaba “Onesto”, por algo le habían sacado la “H” a su apellido.

### **Ayudante de Órdenes del Comandante del buque escuela español “Sebastián Elcano”.**

A fines de febrero de 1967 corría el pesado verano porteño y yo recién estrenaba mis tiras de Teniente de Navío cuando a alguien se le ocurrió que yo podía ser el ayudante de órdenes del Capitán de Fragata de la Armada Española don Francisco Gil de Sola Caballero durante su visita a Buenos Aires como Comandante de la Fragata “Sebastián Elcano”.

Se me dieron las órdenes correspondientes y los ampulosos cordones dorados de práctica y rápidamente envié mis uniformes de verano a la tintorería, preparé mis zapatos blancos hasta que se vieran impecables y compré el frac de verano en la sastrería naval. Esto último porque se me avisó que ése sería el uniforme que debería lucir en la recepción que se ofrecería a la plana mayor del buque en la Embajada de España en Buenos Aires.

Se me entregó el programa de actividades diarias durante la permanencia del buque en el puerto y, como es de suponer, lo primero era presentarme al Capitán Sola Caballero en el buque para inmediatamente acompañarlo a saludar al embajador español en la Argentina. Fue así que, de punto en blanco, me dirigí hacia Dársena Norte y me trepé por la planchada de oficiales de popa mientras recibía los honores de práctica y saludaba a pie firme al pabellón español. El oficial de guardia me acompañó hasta la cámara del Comandante y allí me presenté al Comandante y a su Segundo, ambos verdaderos caballeros españoles más allá del apropiado apellido que lucía el primero de ellos.

Sin más vueltas desembarcamos y nos dirigimos hacia un hermoso automóvil (probablemente un Cadillac), azul metalizado, bajo y largo. La poderosa máquina lucía en ambos guardabarros delanteros las banderas española y argentina. El chofer abrió la puerta trasera derecha para que se acomodara el Comandante y luego hizo lo propio con la trasera izquierda para que yo ingresara, agachando mi cabeza para sorteas el bajo techo del vehículo. Al hacerlo forzando mi humanidad sentí el temido ruidillo propio de la rotura de una costura. Me senté con la convicción de que el Comandante no habría sentido lo que yo sentí. Pese a todo traté de entablar un diálogo normal mientras deslizaba disimuladamente mi mano por la enorme abertura operada en la parte trasera del pantalón. El efecto progresivo de las frecuentes almidonadas del uniforme blanco habían debilitado la costura y al sudor propio de las altas temperaturas reinante se sumó en mí el propio del pánico.

La amable conversación que entablé con el Comandante no mostraba mi ansiedad mientras el magnífico automóvil se deslizaba por las calles de Buenos Aires hasta enfilarse hacia la embajada por la Avenida del Libertador. Luego de atravesar los portones de entrada el auto se detuvo

frente a la imponente puerta de acceso mientras sendos mozos de librea nos abrían las puertas del auto. Mi situación era desesperante; mientras hablaba con el Comandante trataba de apuntar mis partes traseras hacia paredes o espacios donde no hubiera nadie. Subí la amplia escalera de mármol de costado, como un cangrejo, con la excusa de que le hablaba a mi interlocutor. El embajador nos esperaba en la parte superior de la escalera y amablemente me invitó a sentarnos en sendos cómodos sillones. Sentí un gran alivio y un café acompañó una agradable conversación mientras me sentía a mis anchas apoyando mi trasero en el mullido almohadón del asiento. Pero el protocolo y la agenda indicaban que no nos podíamos detener demasiado tiempo y debíamos partir. El embajador nos acompañó hasta la escalera y no sé como la bajé saludando de costado, apuntando mis partes dañadas hacia la pared y sin dar un traspié. Volví a sentir alivio al sentarme nuevamente en el asiento del automóvil. Pero los placeres duran poco. Al llegar al puerto advertí que cientos de componentes de la colectividad española se habían congregado en el muelle para tomar contacto con sus compatriotas de a bordo y el querido barco. Me bajé del auto y seguí al Comandante por la planchada, saludando al pabellón y sin importarme ya que algunos gallegos advertieran la horrible abertura del pantalón que se prolongaba por debajo del borde inferior de la chaquetilla. Dado que las visitas seguían con los saludos al Intendente de Buenos Aires en el Palacio Municipal, y teniendo en cuenta la amabilidad y simpatía del caballero español, creí oportuno confesarle la verdad. “Señor Comandante, debo decirle que al subirme al auto tuve la desgracia de que se rasgaran las costuras de mi pantalón” le espeté sin anestesia. Es imposible describir las risas del hombre mientras expresaba: “¡Mayordomo!, por favor venga acá y cósale los fondillos al teniente en mi camarote”. Recuerdo patente que debí entrar en el suntuoso camarote del comandante, sacarme los rasgados pantalones blancos y entregárselos al mayordomo quien, sentado en el borde de la cama del comandante, con aguja e hilo blanco en mano, comenzó la tarea de coser las telas separadas por la presión de mis partes traseras al agacharme. Mientras esto se desarrollaba en silencio, un gran espejo ubicado sobre un viejo arcón reflejaba mi ridícula imagen con un saco naval de verano blanco e impecable, con mis tiras doradas de teniente de navío y los no menos dorados cordones de ayudante de órdenes junto con la subyacente camisa almidonada con su corbata negra, todo ello puesto en la parte superior de mi cuerpo. También se reflejaban mi blanco calzoncillo tipo “boxer” reglamentario, las medias blancas, con sus ligas de rigor, los zapatos blancos y partes de mis peludas piernas para dar más realismo a la impensada situación. Rápidamente el mayordomo (que casi no podía contener la risa ante tan ridícula escena) terminó su tarea y me entregó el pantalón. Salí hacia la cámara del Comandante con una sonrisa de oreja a oreja y a partir de entonces tuve una magnífica relación con el

Capitán Sola Caballero que, fuera de protocolo, nos invitó a María Elena y a mí a cenar a bordo y tuvo muchas atenciones con nosotros.

Pero lo que empezó mal, según las leyes de Murphy, debía terminar de la misma manera. Un día antes de la zarpada del buque debíamos ir al Estado Mayor General de la Armada en Cangallo y Madero para que el Jefe de Estado Mayor de la Armada, por entonces el Almirante don Benigno Ignacio Varela, que no tenía nada de "benigno", condecorara al comandante español según la costumbre. La condecoración se otorgaba por decreto del Poder Ejecutivo Nacional y le era entregada en magna ceremonia. Se realizó el acto con toda normalidad. El Almirante Varela le puso la condecoración y le entregó al Comandante un hermoso tubo de pergamino con un colorido escudo argentino grabado. Se suponía que dentro de dicho tubo se encontraba el original del decreto que otorgaba la condecoración con la firma del Presidente de la República. Nos desplazábamos por los pasillos del edificio cuando el secretario del Almirante se me acercó por detrás y me dijo que le debía sacar el tubo al Comandante por dos causas: porque adentro no estaba el decreto de marras y porque tenían un solo tubo de pergamino para todas las condecoraciones. Me negué a hacerlo y durante toda la noche siguiente pensé como decirle la verdad a mi querido Comandante. A la mañana siguiente, cuando ya iban a zarpar, me armé de valor y le dije la verdad. Su respuesta fue cómica y contundente: "Pues ocurre que me he pasado toda la noche metiendo la mano en el tubo y mirando con una linterna sin encontrar el decreto. Espero que me lo manden para ponerlo allí como corresponde". Luego agregó: "El tubo no se lo devuelvo porque, al llegar a España, quiero sacarme una foto con toda mi familia y con él bajo el brazo".

El 5 de marzo de 1967, y pese a todo, nos despedimos en muy buenos términos. La Armada no me castigó por no cumplir la orden. Las Leyes de Murphy tienen más vigencia y estabilidad que los reglamentos de la Armada. Espero que la burocracia estatal haya permitido la firma y envío del decreto al Capitán Sola Caballero a la par de hacer un tubo de pergamino con el escudo nacional para cada condecorado a partir de entonces.

Para la recepción en la Embajada de España no tuve que usar el frac de verano que pagué en cuotas con mis escasos sueldos. En verdad nunca lo usé en el resto de mi carrera naval. Alguien más se equivocó al darme las instrucciones. Fue así que unos 10 años después, en Inglaterra, organicé una cena de gala familiar. Mi mujer y mis tres hijas se vistieron con sus mejores vestidos y yo estrené mi todavía flamante uniforme en una amable y divertida cena familiar iluminada con candelabros del siglo XIX. Ahora el honorable ropaje descansa en un olvidado placard de mi casa. Cada vez que lo veo me acuerdo de toda esta increíble historia naval y del inexorable cumplimiento de las leyes murphyanas.

### **El fallecimiento de nuestros padres.**

En razón del servicio naval el fallecimiento del padre de María Elena y el mío nos tomó mientras estábamos cumpliendo funciones en la Base Naval de Puerto Belgrano. Esto le suele pasar a muchos oficiales de marina y es una de las cuestiones profesionales que son de lamentar.

El 11 de marzo de 1965 recibimos en el Hotel la noticia de que el padre de María Elena, Juan Cerdón se encontraba mal de salud y que se requería de nuestra presencia en Buenos Aires. Tomamos nuestro viejo automóvil para llegar a Juramento 5099 cuando ya había fallecido. María Elena no tenía consuelo, la salud de su padre venía de mal en peor desde hacía varios meses, estaba embarazada y dio a luz a Analía unos días después de la infausta nueva (el 6 de abril de 1965). El no poder estar junto a su padre en momentos difíciles, por estar junto a mí, es algo que nos crea sentimientos de culpa a los dos y ya nadie puede remediar los efectos de decisiones que oportunamente tomamos.

No había pasado un año, el 28 de enero de 1966, cuando estábamos en el mismo hotel y que, mediante una llamada telefónica, se me informó el fallecimiento de mi padre en Mar del Plata. Murió mientras gozaba de unas vacaciones en el Hotel "Antártida" y con tan sólo 63 años de edad. Previamente había tenido dos infartos de miocardio y allí tuvo un tercero que lo mató instantáneamente. Siempre fue un gran fumador y ello tuvo mucho que ver con este triste desenlace para una vida ejemplar como oficial de marina y padre de familia.

Mi hermana Susana había sido conducida hasta el altar por él un mes antes en la ceremonia de su casamiento con el entonces Teniente de Corbeta Eduardo Abel Román (Pr. 87) y yo me vi en la situación de tener que darles la mala nueva y llevarlos a Buenos Aires, donde sería el velorio y el sepelio, desde su recién habitada casa en Punta Alta. Primero le dije que estaba grave y, de acuerdo con Eduardo, en una parada en la ruta le dimos la mala noticia para que llegara a Buenos Aires asumiendo la situación. Debimos consolarla todo el resto del viaje y la tragedia familiar nos involucró a todos.

### **Mi destino en un portaviones.**

Para el mes de junio de 1969 fui designado en comisión en el Reino de Holanda como Ayudante del Jefe de Reparaciones Electrónicas del Portaviones A.R.A."25 DE MAYO" (Ex "KAREL DORMAN" de la Armada Holandesa). Fue durante esa comisión que viví las instancias antes relatadas que me unieron al pasado de mi padre en Colonia durante la Segunda Guerra Mundial y que he relatado en el libro **Juguetes propios y guerras ajenas**.

Por entonces no disponía de los datos que ahora tengo como para haber visitado la Pensión “Klein”, el jardín de infantes, la fábrica Werkspoor y otros lugares que me atan a mi niñez durante dicha guerra. Por entonces no tenía las nostalgias actuales.

Cuando viajó María Elena para estar conmigo allá por más de un mes la fui a buscar a Paris (al Aeropuerto de “Orly”). Lo hice durante un fin de semana, manejando un automóvil Volkswagen alquilado en La Haya y habiendo rentado por un mes el único departamento que conseguí luego de mucha búsqueda en la ciudad de Róterdam.

Pese a que el trabajo a bordo era bastante intenso y que debía cubrir guardias, aprovechamos muy bien la estadía y conocimos muchas hermosas ciudades holandesas en pleno verano. Terminado el tiempo, cuando luego de unos tres meses el portaviones estuvo listo a zarpar bajo el control total de una tripulación reducida, la acompañé al Aeropuerto de “Schipohl” para su regreso a Argentina y su reencuentro con nuestras pequeñas hijas que quedaron al cuidado de su abuela.

Al partir de Schiedam, en las afueras del puerto de Róterdam, fuimos navegando hasta el puerto inglés de Portsmouth y atracamos en un muelle del Dockyard con la finalidad de hacer, según un contrato hecho con la Royal Navy, las cruciales pruebas de la velocidad final de la catapulta. La catapulta de los portaviones tiene por finalidad proyectar aviones hacia el mar con una velocidad tal que, una vez despedidos por ella sobre el mar, tengan la velocidad de sustentación necesaria como para no caer al agua nada menos que a proa de su buque madre. Se suma la velocidad del viento, la del portaviones (cuando esta es arrumbado de proa al viento) y la final de catapulta para saber si un determinado tipo o tipos de aviones (los que se espera llevar en el buque) pueden o no ser catapultados.

Dado que el sistema para medir la velocidad final de catapulta era electrónico y los electrónicos de a bordo éramos dos y yo era el “menos antiguo” todos me miraron a mí y se fueron para Londres. Se aplicó la tradicional “vía jerárquica” que un humorista naval muy bien sintetizó en una postal que, junto a otras de un mismo autor, tenía mi padre (ver **Foto N° 74**).

Cumplida la orden emanada por la vía jerárquica correspondiente, aprobada la antes mencionada prueba por el suscripto y avalada mi firma por la vía jerárquica inversa todo estaba bien y zarpamos con destino a la Base Naval de Puerto Belgrano como puerto siguiente.

No sé cuantos aviadores navales habrán rezado al ser puestos sus aviones al inicio de la catapulta y se habrán acordado de mi madre al salir rozando las olas durante cientos de catapultajes posteriores. No tengo noticias que alguno de ellos halla muerto en el intento.



**Foto N° 74:** Interpretación humorística de la “vía jerárquica” naval.

La vía jerárquica de la Armada es así pero, cuando el último de la cadena de mando es un oficial, no le da una patada al gato, hace lo mejor posible por cumplir la orden del comandante (aunque tenga ganas de patear al gato).

Mi camarote en el portaviones estaba ubicado justo debajo de los cables de frenado que se ubican cerca de la proa para que, al revés que la catapulta, los aviones, que traen su gancho colgando bajo su fuselaje y afirmado a su estructura, se enganchen y frenen bruscamente para caer luego pesadamente sobre la cubierta. Recordaré siempre mis noches de insomnio cuando, gracias a sus prácticas nocturnas, muchos aviadores navales cayeron pesadamente sobre el techo de mi camarote, unos dos metros sobre mi cama. Debo aclarar que el destino del portaviones, para quienes no somos aviadores navales, no es muy conveniente.

En la **Foto N° 75** puede verse cuan reducido era nuestro número en relación con una dotación normal de unos 1.000 hombres.

Incorporados ya a la Flota de Mar y al comando del ya entonces Capitán de Navío Tirso Arnulfo Brizuela (mi ex-comandante del Destructor ARA “BROWN”), se produjo el cambio de comando al Capitán de Navío Marcos Oliva Day (mi ex comandante del Destructor ARA “ROSALES”). Fue entonces que encaramos operaciones con aeronaves y en el contexto de la Flota de Mar en Golfo Nuevo. Al ser rebatida la antena de un equipo electrónico de radioayuda para aterrizaje aéreo (que se ve en el medio derecho de la foto) para evitar obstáculos para el acceso a la cubierta de vuelo por los aviones intervinientes en un operativo, una falla hidráulica ocasionó un fuerte golpe que produjo el desprendimiento de su parte superior. Esto ocurre frecuentemente con equipos ya bastante desgastados

por un intenso uso previo (y otra vez la Ley de Murphy). Fue así que una parte delicada del equipo (disco con dipolos para operar en frecuencias ultraaltas) cayó al mar y se hundió hasta sesenta metros de profundidad. Rápidamente el Capitán Oliva Day llamó a los buzos de la Escuela de Buceo “Hermandad del Escrófalo” de Puerto Madryn (el escrófalo es un simpático pez, redondo como una pelota, que tiene el tic, la manía, de poner su nariz en la misma punta del arpón que utilizan los buzos para la caza). Estos concurren en un aviso de la Armada, se sumergieron y rescataron rápidamente la delicada antena. Luego esta fue tratada con agua dulce y enviada al Taller de Electrónica de la Base Naval de Puerto Belgrano para su revisión y recuperación. Así fue y volvió a funcionar. En agradecimiento a los buzos el comandante pasó paralelamente al Aviso con su banda de música ejecutando la Marcha de San Patricio.

Mi imagen de entonces era la de un teniente de navío de “fondo azul” (ingeniero) (Ver **Foto N° 76**). Por alguna decisión de un “iluminado” de la Comisión de Uniformes me sacaron el fondo citado de mis galones y pasé a ser de “Comando Ejecutivo” por haber hecho la Escuela Naval Militar. Lo primero que hicieron fue introducirme en la lista de “Oficial de Guardia” del portaviones, tomé la guardia, entró un buque a la dársena y yo no mandé a formar la guardia militar para rendir honores porque no sabía que había que hacerlo. Ese fue mi segundo castigo como teniente de navío; el primero fue por tener “el cabello largo” según la foto aquí incluida y por vía administrativa. Con los años el Almirante Joaquín Stella, siendo Jefe del Estado Mayor General de la Armada, autorizó a que los oficiales usaran barba. Nunca entendí cual es el problema de la Armada respecto a la distribución del pelo “**alrededor de la cabeza**” de los oficiales. Más nos valdría pensar en la generación y distribución de las ideas “**en sus cabezas**”. Esto último es infinitamente más valioso para la guerra moderna.

El Segundo Comandante del portaviones era el entonces Capitán de Fragata César Antonio Guzzetti. No se como se enteró de que yo sabía algo de LASER y me presionó para que diera una conferencia en el buque para todos los oficiales de la Flota de Mar. Elegí el tema: “El LASER y sus aplicaciones militares”, y expuse durante una hora el 10 de junio de 1970. En el Taller de Óptica y Control Tiro de la Base Naval pude localizar el LASER de Helio-Neón (que antes había usado para mis demostraciones en el Instituto Superior de Electrónica y en la Facultad de Ingeniería de la UBA). Me lo prestaron y cuando, para terminar mi conferencia, hice oscurecer la cámara de oficiales y proyecté el rayo de un extremo al otro para hacer impacto en una pantalla, un murmullo de admiración se pudo apreciar en la concurrencia. Por entonces nadie sabía del rol que cumpliría este magnífico artefacto en la frustrada “Guerra de las Galaxias” y en la Iniciativa de Defensa Estratégica de EE.UU. durante la Guerra Fría.



**Foto N° 75:** Viaje del Portaviones ARA “25 de mayo” cruzando el Atlántico hacia la Base Naval Puerto Belgrano, con tripulación reducida y para su incorporación a la Flota de Mar y en su condición de “nave insignia”.



**Foto N° 76:** Foto de mi legajo al ascender a Teniente de Navío el 31/12/1966. Lo hice con cabello “largo” y fondo azul en mis galones.

Mucho menos nadie se imaginaba sus crecientes aplicaciones pacíficas en telecomunicaciones, medicina, prácticas industriales, computación, etc. Todo ello yo ya lo pensaba entonces y de allí mi temprano interés por una tecnología tan sofisticada recién salida de los laboratorios de investigaciones de EE.UU. de Norteamérica y la Unión Soviética. Hoy podríamos decir que el mundo sería distinto sin el LASER.

### **En un crucero que pasó a la historia.**

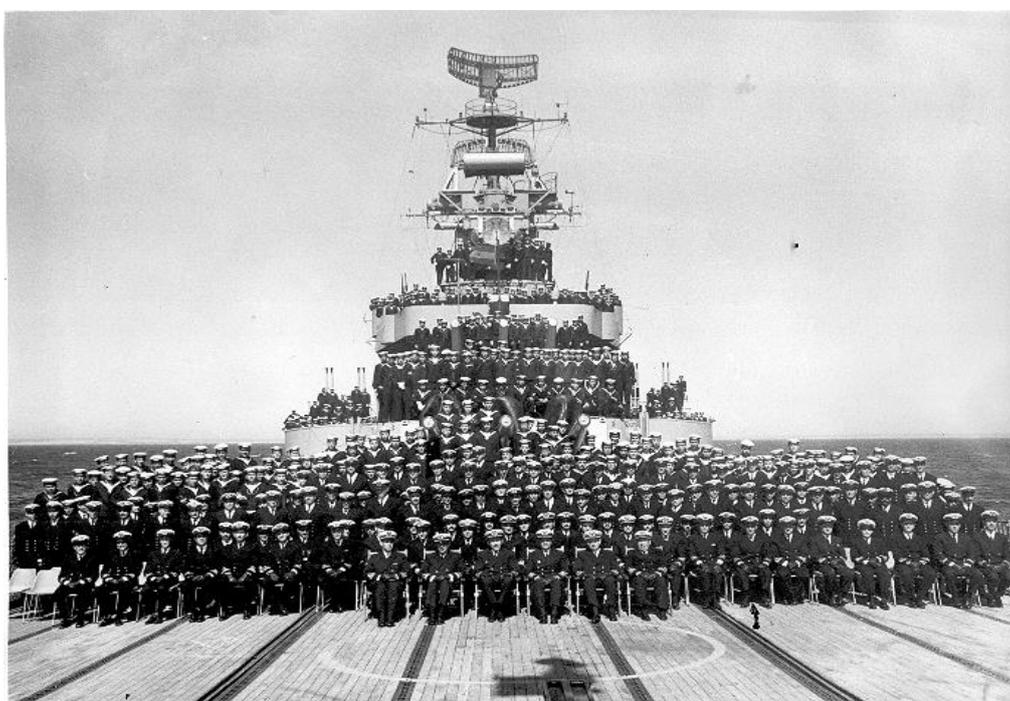
En el año 1970 fui dado de pase como Jefe del Cargo Reparaciones Electrónicas al Crucero ARA “GENERAL BELGRANO” (Ver **Foto N° 77**).



**Foto N° 77:** Crucero ARA “GENERAL BELGRANO” previamente a la Guerra de Malvinas durante la cual fue hundido por el submarino nuclear HMS “CONQUEROR”.

Pasados siete años más, a fines de 1978, fui a visitar a un jefe destinado en el Crucero cuando llegué de Gran Bretaña con el Destructor ARA “HÉRCULES” en 1978. Cuando le pregunté porqué colgaba latitas de gaseosas de todos los caños que pasaban por el techo de su camarote, me dijo que ello se debía a las múltiples pérdidas de líquidos de los mismos. Ello se intensificaba luego de que el buque hiciera fuego con sus cañones de la batería principal. Me fui amargado y me amargué mucho más cuando cuatro años después todo se fue al fondo del mar junto con la vida y las ilusiones de muchos marinos que tripulaban el buque.

Mis esfuerzos, y los de muchos otros marinos, por luchar contra los efectos acumulativos del tiempo en un buque que tripulé en el año 1970 como Jefe de Reparaciones Electrónicas, que ya era viejo cuando lo incorporamos a nuestra Armada antes de los hechos de 1955 y que había combatido en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, naufragaron junto con él en la Guerra de Malvinas. Eso es nada frente a la pérdida de un sólo marino pero fueron 323 los que allí perdieron la vida en el nefasto 2 de mayo de 1982. Fue entonces que yo, como Jefe del Departamento Técnico de la Dirección de Nuevas Unidades Navales debí enviar a varios de mis oficiales subordinados a dar la mala nueva a los familiares de los que encontraron su descanso en el fondo del mar.



**Foto N° 96.** Plana Mayor y dotación del Crucero ARA “GENERAL BELGRANO” en los buenos tiempos de 1970 en que fui uno de sus tripulantes como miembro de la Plana Mayor.

Durante el año que estuve embarcado en este buque me concentré en llevar adelante el llamado “Mantenimiento Planificado” que antes había desarrollado en los destructores “BROWN” y “ROSALES” con muy buenos resultados. Convoqué a esos fines al resto de la gente del Departamento Operaciones y los puse de acuerdo con mis hombres para que se repartieran la tarea. Logramos hacer funcionar bien los radares, el sonar y los equipos de telecomunicaciones. Pero, como lo expresé anteriormente, doce años después todo fue aparar al fondo del mar.

### **Otra vez en la Dirección de Electrónica Naval (DIEN).**

En marzo de 1971 me presenté nuevamente en la Dirección de Electrónica Naval y fui designado como Jefe de Estudios y Proyectos del Departamento Técnica y como Jefe de Capacitación de la Dirección de Electrónica Naval. En el primer cargo realicé estudios para la modernización de la Red Fija de Comunicaciones de la Armada. Ello incluyó la modernización del Centro Emisor de Buenos Aires (CEBA) que años antes había realizado poco después de terminados mis estudios en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires y que ya mencioné anteriormente. En cuanto a la capacitación me dediqué a hacer un Curso de Capacitación en Transistores para los técnicos de la DIEN y el Taller de Electrónica de Buenos Aires (TEBA) basado en un libro que había escrito cuatro años antes (**Fundamentos y aplicación de transistores**, Edición de la Armada, Buenos Aires, 1967, 184 páginas. 100 ejemplares).

El 31 de diciembre de 1971 fui ascendido al grado de Capitán de Corbeta (categoría de “jefe”). Una de las ventajas del nuevo grado era dejar de hacer guardia tanto en buques como en tierra en la condición de “oficial de guardia”. Esto siempre, lo mismo que las ceremonias, desfiles militares y comisiones a lugares desagradables, me resultaba de lo peor del servicio naval. Todas las profesiones presentan aspectos desagradables para sus cultores. En mi caso el tener que pasar largas horas esperando que pase algo, el rendir interminables homenajes a los héroes del pasado con discursos laudatorios incluidos y el pensar que una fuerza armada es poderosa porque desfila marcialmente, me produce un rechazo que podría definir como visceral. Es así que al hacer un brindis por liberarme de las guardias en la cámara de oficiales de la DIEN ocasioné que a algunos de mis jefes les cayeran mal mis conceptos, pero eran auténticos. Mi lado militar en estos aspectos flaqueaba y lo reconozco, pero esta es y fue mi verdad respecto a algunos aspectos de la vida militar que no me van. Al estrenar mis nuevos galones, mi gorra ostentó oro en su visera y su “zuncho” dorado me oprimió el cerebro para siempre (ver **Foto N° ...**). Por supuesto que otra vez me castigaron por tener el cabello largo por la vía administrativa de la Dirección General del Personal Naval.



**Foto N° 97:** Estrenando los galones de jefe.

Toda esta gestión duró hasta mayo de 1972 y, fuera de lo expresado no pasaron cosas muy destacables a los fines de este libro.

Fue para el mes de abril de 1971 que compré mi primer departamento (en Arcos 1310 1° "A") mediante un crédito del Instituto de Ayuda Financiera para las Fuerzas Armadas. Fue una buena inversión en un inmueble ubicado en el Barrio de Belgrano, a dos cuadras de Cabildo y de un interesante y hermoso estilo francés. Disponía de unos cien metros cuadrados y cochera. Sabía que debía dar clases de noche para poder afrontar las cuotas y los gastos y así lo hice.

En poco tiempo toda la familia se habituó a la nueva ubicación. Nuestras dos hijas cambiaron de colegio y rápidamente se hicieron de amigas. Pero nuestra estabilidad duró poco tiempo dado que un año después debí alquilar una casa en Mar del Plata en el 1er. Piso de Roca 58 y luego, por el frío que pasamos, nos mudamos a la planta baja de la misma casa, más reparada del viento y con un gran hogar a leña. La hermosa casa está aún ubicada frente al Parque San Martín y a unos 50 metros del mar.

Debí alquilar el departamento de Arcos y con ello lograr que se vaya pagando casi sólo.

Cuando fui de pase a Gran Bretaña a fines de 1974 levanté el crédito y los alquileres me permitieron tener una apreciada entrada extra a sueldos que, como oficial de marina y docente, siempre fueron escasos.

La historia de este departamento finalizó para la familia en octubre del año 2001 cuando lo vendí en 80.000 dólares USA. Deposité todo el dinero en una caja de ahorro en dólares de la Sociedad Militar del Seguro de Vida, luego saqué 12.000 dólares para comprarme el auto Honda Accord de 1994

que actualmente usa mi hija Analía en Los Cardales. Se me vino encima la crisis económica (llamada del “corralito”) y sólo pude salvar algunos dólares por semana y un dinero para ayudar a mis dos hijas mayores en problemas de salud y vivienda. Todavía me encuentro esperando que se haga justicia sobre la parte más importante de mis ahorros mientras el Estado me cobra impuestos, servicios y multas, por obligadas demoras en mis pagos, sin ningún tipo de contemplaciones. En nuestro país existen gravísimos problemas éticos en las relaciones entre el Estado y los indefensos ciudadanos. Esas relaciones, manejadas inescrupulosamente por políticos que no respetan las instituciones de la República ni las prácticas democráticas, han distorsionado todo el funcionamiento del país. Es así como se viene deteriorando la calidad de vida de nuestra familia y la de la gran mayoría de los habitantes del país. Desde que me incorporé a la vida política en mi calidad de ciudadano es lo que puedo apreciar con mayor precisión. El mal continúa y ya afecta la vida de nuestros hijos y, si no logramos restituir prontamente la República y las prácticas democráticas, hará pagar este dislate a nuestros nietos con la disolución nacional.

### **Jefe del Taller de Electrónica de la Base de Submarinos de Mar del Plata.**

Desde comienzos del año 1972 ya me habían designado como Jefe del Taller de Electrónica de la Base de Submarinos de Mar del Plata y debí repartir mis tareas con las de mis funciones en Buenos Aires hasta el mes de mayo.

Como lo expresé anteriormente, en lo personal logré ubicar a mi familia en un muy buen lugar de la ciudad de Mar del Plata. Veíamos el mar más allá del parque y disfrutábamos tanto del aire marítimo como padecíamos de los fríos y los temporales del invierno. Para los entonces cuatro miembros de la familia la experiencia era apasionante y gratificante.

Mis dos hijas mayores fueron anotadas para cursar estudios primarios en el Colegio “Stella Maris” y hasta fines de 1974 pasamos allí años muy felices y siempre recordados de nuestras vidas.

El colmo de nuestra felicidad fue cuando el 19 de abril de 1973 nació nuestra tercera hija: Vanina Lis, bastante menor que las otras dos. La “marplatense” vino al mundo luego de un parto natural y perfecto y yo participé de ese acto mágico debidamente preparado por las enfermeras. Se me puso un delantal verde, gorro verde, barbijo y cobertura de mis zapatos con botitas de tela blanca. Mi suegra quedó en la sala de espera contigua y atenta a las luces celeste y rosa que indicaban si se trataba de un nene o una nena. Alguien se equivocó al apretar los botones y apretó primero el celeste y luego el rosa. Poco después el médico partero agradeció mi presencia y amablemente me hizo salir de la sala de partos hacia la de espera con mi

disfraz. Fue entonces que mi suegra saltó de su sillón hacia mi diciendo: “Doctor, doctor, ¿son mellizos!”; con toda mi voz de yerno le contesté:”¡No soy el doctor! ¡soy su yerno!... ¡nació una nena!”. La cara de sorpresa y alegría de mi querida suegra Manuelita fue indescriptible.

El vivir frente al Parque San Martín nos permitía pasear por él y frente al mar cuando lo quisiéramos. Eso se revela en nuestros rostros en la **Foto N° 98**.



**Foto N° 98:** Toda la familia Domínguez en el Parque San Martín de Mar del Plata y poco antes de emprender el viaje a Gran Bretaña (de izquierda a derecha: María Victoria, María Elena la madre y ama de la casa, Vanina cercana a tener un año de vida, el autor y padre de familia y Analía.

En lo profesional debo destacar mi participación en tareas relacionadas con el apoyo de la Base Naval Mar del Plata al buque U.S.N. "VANGUARD" como parte del segmento terrestre del proyecto espacial "SKYLAB" (Laboratorio Orbital) (Ver **Foto N° 99**).



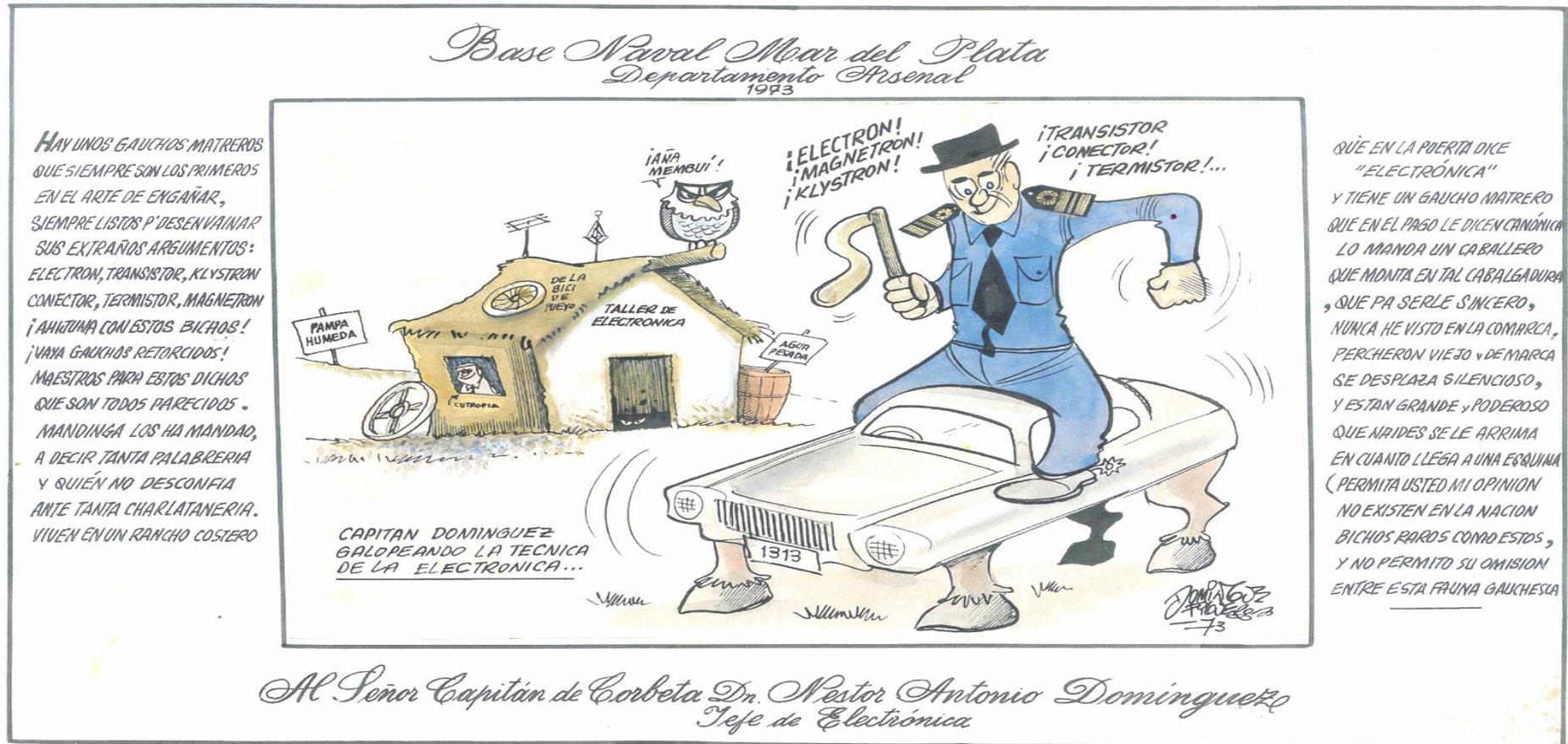
**Foto N° 99:** Así presentó la NASA al SKYLAB (Laboratorio Espacial) y a sus nueve tripulantes. Una octava parte de la información científica y de observación de la Tierra que ellos producían era bajada a la Tierra en Mar del Plata y ello requería de medidas especiales para evitar el ruido.

Este fue mi primer contacto con cuestiones espaciales y entonces no sabía lo que ocurriría luego de mi retiro de la Armada en relación con estos temas. La estación de Mar del Plata era una de las ocho estaciones ubicadas en distintos lugares de la Tierra según pautas geográficas y científicas previamente estudiadas por la NASA. Se trataba de la única móvil (un buque). Recibía datos de sensado remoto de un laboratorio espacial de 100 toneladas masa puesto en órbita por EE.UU. y operado por nueve astronautas de alto nivel científico (enviados en tres grupos de tres). Previamente había venido a la Base de Mar del Plata un grupo de científicos de la NASA para evitar que los niveles de ruido electromagnético perturbaran la recepción de datos en las antenas del buque. Se pensaron dos soluciones. La primera, la más costosa, consistía en rodear toda la Base con una alta malla de alambre de cobre. Esto permitiría dejar al buque dentro de una “jaula de Faraday” que evitaría que los ruidos de encendido de los automóviles que transitaran por el Boulevard Marítimo llegaran a las antenas del buque cuando el satélite pasara cada hora y media sobre Mar del Plata. La segunda, que fue la finalmente adoptada, consistía en parar el tráfico con la policía durante unos diez minutos y cada hora y media. Esto se prolongó durante la temporada de verano y el lector se podrá imaginar el desconcierto de los turistas, que no entendían que pasaba hasta que se les mostraba un punto brillante que pasaba rápidamente por el

cielo y se sentían partícipes de una misión científica. No obstante, los más inadaptados, seguían insultando a la policía como es la costumbre nacional. Ante tanto alboroto debíamos sacar algún partido del curioso evento y logré que mis alumnos de la Universidad y los técnicos de mi taller pudieran hacer una visita guiada al buque y además que, ante una orden de la Dirección de Electrónica Naval de realizar mediciones de ruido para la instalación de una nueva estación receptora para la Base de Submarinos, los miembros del equipo científico del “VANGUARD” me prestaran un medidor de intensidad de campo electromagnético (sin siquiera firmar vale) que me permitió realizar mediciones de una precisión tal que se sorprendieron cuando envié los resultados a la mencionada Dirección.

Por otra parte y durante la primavera de 1973 el Jefe del Departamento Arsenal, Capitán de Fragata Jorge Oscar Martínez, decidió hacer un asado con sus subordinados de los talleres y servicios. Yo era uno de ellos como Jefe del Taller y del Servicio de Electrónica de la Base de Submarinos. Dado el clima de alegría y colaboración existente imaginé la posibilidad de hacer un “poema gauchesco” que constituyera una “cargada” (broma) tanto para los jefes de los talleres y su personal como al mismísimo Jefe de Arsenal. Terminada la redacción pensé que alguien podía cantar los versos con una guitarra (hubo un voluntario) y se me presentó un suboficial con talento para el dibujo cómico. Este tipo de dibujos los hacía para uno de los canales de televisión de la ciudad. Fue así que se hizo el dibujo con mi “autocargada” (Ver **Foto N° 100**) y los correspondientes al Capitán Martínez, al Jefe del Taller de Electricidad, Capitán de Corbeta Pedro Roberto Bernachi (a quien, años después, se lo ví colgado en un cuadro en su despacho del Edificio “Libertad”) y al Jefe del Taller de Armas, Teniente de Navío Ernesto Conrad. Lamentablemente no pude rescatar esos versos y dibujos para una adecuada difusión de lo hecho porque los nombrados los perdieron o no los encuentran (pasaron más de cuarenta años). No es mi caso porque he puesto la cartulina en un cuadro de mi biblioteca.

Durante el asado se cantaron los versos y se entregaron las cartulinas con los dibujos entre las risas de todo el personal. Las referencias a mi “cabalgadura” tienen que ver con el enorme automóvil Chrysler 1954 que por entonces manejaba (de más de dos toneladas de peso, dos puertas y poderoso andar). La electrónica era por entonces mi vocación y mi vida.



**Foto N° 100:** Aquí está el dibujo que me hizo el suboficial dando lugar a la “autocargada” que me hice usando un lenguaje que me es absolutamente extraño.

En el verano 1973-1974 participé de las pruebas de aceptación de los submarinos A.R.A. "SALTA" y A.R.A. "SAN LUIS" en Mar del Plata y en Puerto Madryn, respectivamente, junto con mi compañero José Luis Pérez. Estando en Puerto Madryn con el submarino citado en primer término tuvimos dos experiencias algo traumáticas (Ver **Foto N° 101**):



**Foto N° 101:** El Submarino ARA "SAN LUIS" entrando al Puerto de Mar del Plata – Base de Submarinos.

La primera fue que los alemanes, que instruían a sus pares argentinos en las prácticas de navegación y control del submarino, embarcaban todos los días con muchas cajas de latas de cerveza, abundantes hamburguesas y cantidades de cebollas. Una vez en inmersión, primero nos convidaban con cerveza (de alta graduación alcohólica) y luego se ponían a cocinar las hamburguesas con mucha cebolla en la cocina. Esto, en un ambiente herméticamente cerrado como lo es el interior de un submarino en inmersión, es cruel. Los vahos del alcohol nos mareaban y los humos de la cebolla nos hacían llorar a lágrima viva. ¡Así era muy difícil controlar las mediciones electrónicas en los equipos que inspeccionábamos! No pensamos que los alemanes lo hicieran a propósito para que, mareados y

llorosos, les aprobáramos las pruebas. Creo que, pese a todo, hicimos un buen trabajo de inspección y rechazamos lo que había que rechazar.

La segunda fue la experiencia de “entrar en pérdida con un submarino”. Nos acordábamos que en nuestro examen de aviación en cuarto año de la Escuela Naval entrábamos en pérdida con los viejos biplanos “Steelman” levantando la nariz del avión hasta que se quedaba sin sustentación y caíamos en picada. Luego había que sacarlos de la picada antes de llegar al suelo. Por lo menos yo no sabía que podía ocurrir lo mismo con un submarino. Al tomar el control del submarino un principiante argentino, levantó demasiado la proa y entramos en pérdida de una manera tal que la cubierta se inclinó como 40 grados y debimos tomarnos de donde pudiéramos para no ser arrastrados por el pasillo central del submarino. Mientras tanto veíamos como crecía rápidamente el indicador de profundidad sin saber cuando chocaríamos contra el fondo del Golfo Nuevo frente a Madryn. Por suerte este es muy profundo y un alemán pudo sacarnos de la insólita picada.

También durante esos años participé en el proyecto del Taller Integrado de Técnicas Múltiples para Submarinos que, por supuesto, incluía la electrónica, fui designado como delegado del SENID (Servicio Naval de Investigación y Desarrollo) en la Base Naval de Mar del Plata y obtuve el honroso título de “Submarinista Honorario” por parte de los comandos de dos de los submarinos de origen norteamericano tipos Guppy III y IV (Ver Fotos Nros. 102 y 103).



## SUBMARINISTA HONORARIO

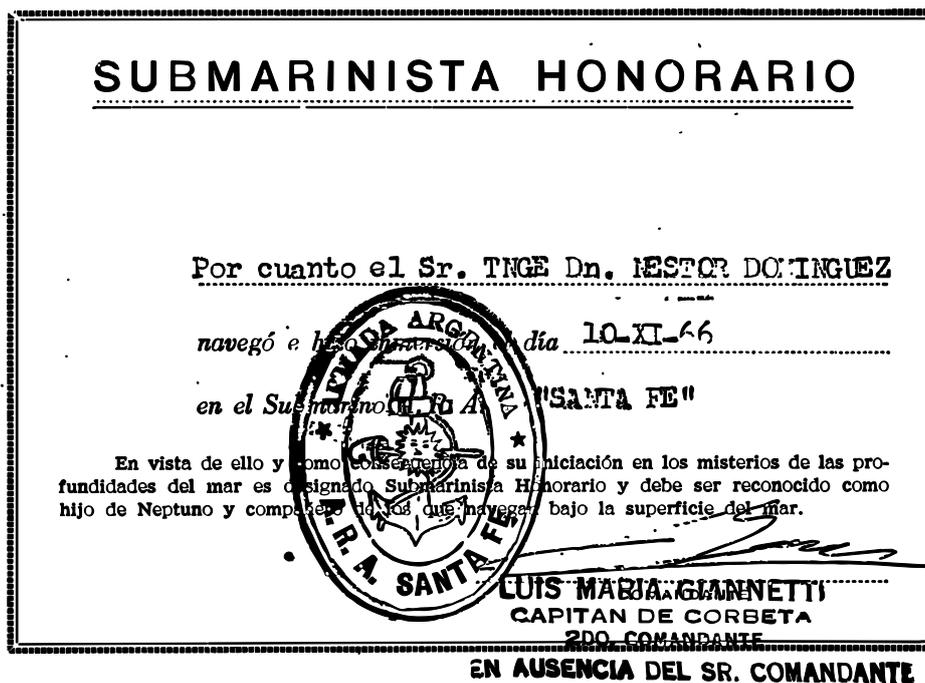
Capitán de Corbeta. Dn. NESTOR ANTONIO DOMINGUEZ

Navegó e hizo inmersión el día 25 de octubre de 1973

en el submarino A. R. A. "SANTIAGO DEL ESTERO"

En vista de ello y como consecuencia de su iniciación en los misterios de las profundidades del mar es designado Submarinista Honorario y debe ser reconocido como hijo de Neptuno y compañero de los que navegan bajo la superficie del mar.

**RAUL ALBERTO MARINO**  
CAPITÁN DE FRAGATA  
SECRETANTE



**Fotos Nros 102 y 103:** Los comandos de los submarinos "SANTIAGO DEL ESTERO" y "SANTA FE" (Ver Foto N° ...) me designan "Submarinista Honorario" (ó "Adoptivo"?).



**Foto N° 104:** El submarino S-21 "Santa Fe" en navegación de superficie, obsoleto y en muy malas condiciones operativas, fue enviado hacia las Georgias para transportar refuerzos a la posición de "Los Lagartos". Fue atacado por un helicóptero inglés y hundido. Su Comandante era el Capitán de Fragata Horacio Alberto Vicain, que compartió con el autor la Plana Mayor del Destructor ARA "HÉRCULES" hasta el año 1978.

### **Experiencia chocantes en Miramar y Balcarce.**

Un día de verano fui comisionado por el Jefe de la Base para asistir al velatorio y sepelio de un capitán de fragata ingeniero naval, retirado desde hacía mucho tiempo, que había fallecido en Miramar. Hoy día no he podido recordar sus datos porque no figura en INTERNET ni en la bibliografía naval de que dispongo (fundamentalmente la obra **Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina – Tomo V** (Capítulo XX: “Los acorazados modernos. La marina de la Primera Guerra Mundial”). Todo esto para salvarlo del olvido.

Llamó la atención de los parientes del difunto lo exiguo de la representación de la Armada. Sentí vergüenza ajena y hoy la siento como propia, dado que dicho ingeniero naval había sido el que había dirigido, a comienzo del siglo XX, la construcción en EE.UU. de Norteamérica de los Acorazados A.R.A. “MORENO” y “RIVADAVIA” en los astilleros Fore River Shipbuilding Corporation de Quince y en la New Cork Buildings Company de Nueva Jersey. Se trataba nada menos que de la construcción de los dos acorazados que eran los mejores del mundo al momento de su entrega (1914 y 1915) y el honor cabía a la República Argentina. No pude brindar explicaciones convincentes a los parientes y amigos del difunto porque el hecho era evidente y yo, que coincidía con ellos en mi fuero íntimo, no podía dejar malparada a la Institución que representaba en tan triste acto.

Me quedé meditando sobre una cuestión que me ha tenido mal durante toda mi carrera naval: la falta de respeto por los logros de la ingeniería por parte de los oficiales de comando naval. Estos, en su mayoría, solamente consideran como reconocibles los méritos en el ejercicio del comando sin tomar en cuenta todo lo que, a tal mérito, aportan los distintos profesionales y, principalmente, los que lo hacen desde las diversas especialidades de la ingeniería. Sus contribuciones son conducentes a que el comandante de un buque pueda disponer de las capacidades de FLOTAR (ingenieros navales); MOVERSE (ingenieros maquinistas y electricistas) y COMBATIR (ingenieros electrónicos, de sistemas, de telecomunicaciones, de armas y de control tiro) cuando lo considere necesario (los fundamentos de ello los expresé, hace ya 30 años, en mi artículo: “**El Jefe de Ingeniería en el Cuarto de Operaciones**”, publicado en el Boletín del Centro Naval N° 721, de octubre-diciembre de 1979).

Otro día de verano de 1974 fui comisionado por el mismo jefe de la base para representarlo en un asado organizado por el gobernador peronista de la Provincia de Buenos Aires en Balcarce: Victorio Calabró. Me llamó la atención que la reunión se desarrollaría en la estación de ferrocarril de la ciudad. Al llegar al lugar con mi impecable uniforme blanco y ver que el

asado se serviría en sucios galpones con mesas y bancos consistentes en tablones montados sobre fardos de pasto para gente claramente clasificable como del peronismo gremial recalcitrante; amante de las frases hechas y los discursos populistas, me resistí a cumplir con lo ordenado. Me volví por el mismo camino por el que había ido y al día siguiente le expliqué al mencionado jefe que eso constituía una degradación inaceptable para un oficial de marina que viste con orgullo su uniforme. Aceptada mi postura todo siguió igual, como antes del 16 de septiembre de 1955, cuando la Armada estaba harta de las humillaciones producidas por Juan Domingo Perón a las instituciones de la República. Llegados al Siglo XXI el tema sigue, abarca casi toda mi vida y parece no tener fin ni solución aceptable.

### **Experiencia universitaria en Mar del Plata.**

Finalmente, y como actividad complementaria a la que me había asignado la Armada, participé en la organización del Departamento de Electrónica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Mar del Plata, la realización y formalización de su inventario y la organización del Laboratorio. Me desempeñé como profesor en la cátedra de “Mediciones Electrónicas” que convalidé por concurso. Meses antes de mi pase siguiente dicho departamento fue “tomado” por dos ingenieros venidos de La Plata y con antecedentes subversivos. Comenzaron las asambleas en las que participaban no docentes, alumnos y profesores (en ese orden de jerarquía se expresaban en todas las “invitaciones” que se hacían de manera amenazante). Una vez, al anochecer, un par de enviados de la Facultad me tocaron el timbre en mi casa en la soledad invernal; sus vestimentas y aspectos eran parecidos a los del “Che” Guevara. Los espíé por la ventana y abrí la puerta con la cadena puesta y con la pistola 45 en mi mano derecha. Me preguntaron si iría a la reunión según el orden antedicho y mi respuesta, obviamente, fue que sí. Así se trataba a los profesores, según un orden subvertido. Primero estaban quienes barrían el piso.

Cuando ya la situación se hacía insostenible, me salió el pase a mi nuevo destino en el Reino Unido de Gran Bretaña. Los ingenieros electrónicos de la Facultad me hicieron una grata cena de despedida y me entregaron un pergamino que está colgado en mi escritorio y que incluye las firmas de los dos nuevos Jefe y Subjefe del departamento que vinieron para controlarnos y dar vuelta todo. Luego, desde Inglaterra, seguí el proceso de la guerra antsubversiva que tanto dolor causó, y sigue causando, a nuestro país.

Uno de mis alumnos, que yo incorporé al plantel del Taller de Electrónica de Mar del Plata, llegó a ser Jefe del Departamento de Electrónica muchos años después y, ante una invitación suya, tuve el gusto de visitarlo en su casa en uno de mis viajes a la Ciudad Feliz. Otro de mis alumnos me lo

encontré en la Estación Terrena “Mar Chiquita” como responsable del mantenimiento cuando fui allí contratado por el Ministerio de Defensa para informar sobre la situación del sensado remoto satelital en el país.

### **Otra vez en un transatlántico y hacia Europa.**

Un día primaveral de comienzos octubre de 1974 me llamó a su despacho el Jefe de la Base Naval de Mar del Plata, el por entonces Capitán de Fragata Julio Antonio Satojanni. Había algo extraño en su mirada. Antes de comunicarme lo que decía una nota confidencial que tenía en su mano, me invitó a sentarme en un cómodo sillón de su despacho. Luego con voz pausada me leyó el contenido de la nota; decía más o menos así: “designase al Capitán de Corbeta Don Néstor Antonio Domínguez, en misión transitoria y por el término de “x” días (unos dos años) como miembro de la Plana Mayor del Destructor ARA “HÉRCULES” en construcción en el Reino Unido de Gran Bretaña debiéndose presentar en la Comisión Naval Argentina en Europa (Londres) con fecha 26 de diciembre del corriente año” y otros detalles de forma.

Toda la vida había esperado una designación así y estaba seguro que esta era la culminación de mi carrera profesional como Ingeniero de la Armada (electrónico).

Un mes y medio después, el 21 de noviembre de 1974 estaba saliendo acompañado por toda la familia del puerto de Buenos Aires en el transatlántico italiano “Augustus” hacia Europa. Había hecho infinidad de trámites para dejar mis responsabilidades en la Base de Submarinos (Taller, Servicio de Electrónica, Clases en la Escuela de Submarinos, Apoyo Logístico, Taller Integrado, etc.), en la Universidad de Mar del Plata y como inquilino de la casa de Roca 58. Además hicimos la contratación de Mónica (una chica marplatense que nos acompañó durante un tiempo para cuidar a Vanina), la comunión de Analía y el trámite de los pasaportes. Debimos armar cajones con cosas que llevaríamos a Inglaterra y otros que dejaríamos en Buenos Aires, mudanzas, giros de dinero, averiguaciones sobre casas en Inglaterra, autos, etc. Hubo fiestas de despedida, discursos y lágrimas.

El “Augustus” era un transatlántico gemelo del “Giulio Cesare”, ambos de la empresa “Italia Soc. per Azioni di Navigazioni” y afectados al servicio de los países sudamericanos. Nuestro buque fue construido en el astillero San Mario de Trieste y botado el 9 de noviembre de 1950; podía transportar hasta 493 tripulantes y 1180 pasajeros en tres clases (1ª, 2ª y turista), tenía 27.090 toneladas impulsadas a 21 nudos de velocidad de crucero por máquinas Fiat que desarrollaban 37.000 caballos vapor de potencia. Tenía 207,6 metros de eslora (largo), 26,6 metros de manga (ancho) y calaba 8 metros (profundidad). Ambos buques obedecían a un diseño revolucionario

de post-guerra y tuvieron mucho éxito en el transporte de pasajeros entre Europa y Sudamérica por largo tiempo hasta que una rápida declinación del pasaje llevó a que el “Giulio César” fuera radiado en 1973 y que nuestro buque dejara de navegar en Nápoles el 15 de enero de 1976 (poco más de un año después del viaje que aquí relato) (Ver **Foto N° 105**).



**Foto N° 105:** Imagen del trasatlántico “Augustos” en el que toda la familia Domínguez se trasladó a Europa en noviembre-diciembre del año 1974

La despedida en el muelle fue con una multitud de familiares y amigos, hubo algunos traumáticos desencuentros entre los que teníamos que viajar (con llamada al Comando Radioeléctrico incluida), muchos abrazos y lágrimas y todos sabíamos que, por lo menos, pasaríamos dos años sin vernos.

Cuando el buque italiano zarpó a las 17:15 horas y fuimos dejando a muchos seres queridos en nuestra estela, fuimos a los dos camarotes asignados, ordenamos nuestras cosas y caímos exhaustos en nuestras camas. A 19:30 fue la “única colazione”, comimos, empezamos a hablar una suerte de “cocoliche” argentinizado (en que el lunfardo nos ayudó bastante) y ese extraño modo de hablar nos duró todo el viaje.

Al día siguiente a 07:30 llegamos a Montevideo. Bajamos a tierra y nos dirigimos hacia la Plaza “Artigas” por las calles empedradas y antiguas del

puerto. Recorrimos la Avenida “18 de julio”, por donde fui llevado en andas y envuelto en una bandera argentina por un pueblo uruguayo amante de la libertad. Habían pasado 19 años (desde 1955) de un hecho inolvidable en mi vida., seguimos hasta la Plaza Independencia, el Monumento del Entrevero y el Club Argentino, desde donde saludé a la multitud asomado en un balcón y tratando de no imitar los gestos de Perón. Luego contratamos un taxi para dar una vuelta por la ciudad, pasamos frente al diario “El Día” y el otro balcón donde hice mi saludo final a la multitud que me había llevado en andas hasta allí. Seguimos el paseo hasta Carrasco por la costanera, vimos vehículos del Ejército Uruguayo patrullando las calles en busca de tupamaros y en actitud de prevención. Volvimos a bordo sobre la hora fijada 11:00 hs. pero no zarpamos hasta las 16:00 hs.

Emprendimos el viaje hacia Santos (Brasil) con buen clima y comenzamos a usar las reposeras que alquilamos al borde de la pileta y a disfrutar de nuestras primeras zambullidas.

Todo, de alguna manera, me hacía recordar al viaje del “Almanzora” con mis padres 36 años atrás. Excepto la guerra, hay muchos paralelismos posibles entre la misión de mi padre y la mía con similares jerarquías y funciones, aunque en escenarios diferentes. El mundo había cambiado demasiado entre los años 1938 y 1974.

Los pasajeros éramos pocos en relación con la tripulación del buque, pero los servicios dejaban mucho que desear. Como lo expresé anteriormente el servicio naviero a Sudamérica estaba en su fase final de declinación y parecía haber mala voluntad de los tripulantes afectados al servicio de los pasajeros, por problemas gremiales permanentemente no resueltos entre los italianos que debían servirnos y sus patrones de la empresa naviera. Nosotros no teníamos la culpa y para ello habíamos pagado. Los horarios eran estrictos y el que llegaba tarde perdía, sin concesiones.

Me presenté al Comisario de a bordo como oficial de marina de la Armada Argentina interesado en conocer el buque desde un punto de vista profesional y me hicieron acompañar por un oficial que me explicó y mostró todo el buque. Luego el capitán me invitó a participar, por el resto del viaje y junto con María Elena, de las actividades de 1ª clase, pese a que nuestro pasaje era de clase turista.

El 24 de noviembre llegamos al Puerto de Santos. Nos fuimos desplazando hacia un muelle muy alejado mientras nos escoltaban varias lanchas con “garotas” con sintéticas bikinis. Me impresionaron menos los grandes adelantos de un puerto que había visitado casi veinte años antes. Era ahora mucho más extenso, con grandes grúas modernas para el movimiento de contenedores y una gran cantidad de buques de todo tipo atracados en los interminables muelles.

Bajamos, alquilamos una Combi y, luego de dar una vuelta por la ciudad, el chofer nos llevó a visitar el Jardín Botánico. Allí había pajarracos de muy diversos colores, cisnes, flamencos y conejos que hicieron las delicias de Vanina (que entonces contaba poco más de un año y medio de vida). Luego fuimos a un acuario, vimos la casa de Pelé y volvimos al buque. Vimos una película cómica en italiano y nos fuimos a dormir para encarar la visita a Río de Janeiro al día siguiente.

La tradicional ciudad brasileña nos recibió con un sol radiante. Desembarcamos y nos dirigimos a la Praza Maua, caminamos por la Avenida Río Branco, entre un mar de gente hasta llegar a la Avenida Getulio Vargas. Tomamos un taxi para que nos llevara hasta el pie del monte Corcovado. No sé si el chofer entendió mal porque, luego de hacer todo tipo de piruetas entre un tráfico enloquecido, encaró la subida al monte por una tortuosa ruta de ida y vuelta hasta que su Volkswagen empezó a lanzar humo del motor trasero. Tuvimos que parar en mitad de la ascensión y esperar que el motor se enfriara. Volvió a arrancar y nos dijo que seguiría hasta los 713 metros de altura del monte. Lo hizo y quiso esperarnos para volver. Lo despaché diciendo que bajaríamos más tranquilos con el Ferrocarril del Corcovado (construido en 1882 por el Emperador Don Pedro II). El cochecito de Vanina, heredado de un primo mayor, ya no resistió más y tuve que abandonarlo en la cumbre del Corcovado. Luego de ver el Cristo Redentor (de 30 metros de altura), de admirar la extraordinaria vista de la ciudad desde esa altura y de tomar unas Cocas Colas y jugo de “abacashi” (ananná), bajamos en el antiguo trencito en medio de una vegetación selvática compuesta de plátanos, helechos gigantes, lianas, estrellas federales y otras plantas que nos eran tan desconocidas como hermosas. Al bajar nos subimos a un micro que nos llevó a gran velocidad hasta la playa de Copacabana. Allí disfrutamos de una buena pizza y sangría bajo una sombrilla y frente al mar. Fuimos a la playa y nos dimos un baño inolvidable en un mar cálido de color verde esmeralda. Luego hicimos algunas compras y enviamos postales a parientes y amigos.

Volvimos al buque en un taxi que, como siempre, desarrolló alta velocidad y capacidad de maniobra. A las 18:00 hs. estábamos a bordo y a 19:00 hs. zarpamos con una última imagen de una Sudamérica que nos despedía muy bien por dos años o más.

Comenzamos el cruce del Atlántico con zafarrancho de abandono y con el llanto de Vanina con un salvavidas anaranjado que le llegaba hasta las rodillas (estimo que a mi me debe haber pasado algo parecido en el “Almanzora”). En el comedor y el camarote la mocosa se compró con su simpatía a todo el personal de servicio (Ver **Fotos Nros. 106 y 107**).



**Foto N° 106:** Todos dispuestos para la eventualidad de un hundimiento.  
Hacia la derecha el autor con su familia y Mónica.



**Foto N° 107:** En el comedor del “Augustus” dispuestos a almorzar junto  
con la niñera de Vanina: Mónica.

Para amenizar los largos días de la navegación estaban las piletas de natación, los “pomeriggios” musicales de la tarde, los bailes, los bingos, los torneos de truco, exhibiciones de magia y de habilidades personales para cantar o tocar instrumentos, etc. pero, como dije, la organización y el trato de los responsables de los servicios a los pasajeros dejaban mucho que desear. Al cruzar el Ecuador se hizo el bautismo, de los neófitos que así lo querían, por parte del Rey Neptuno y su corte.

Dos veces ganamos buena plata con el bingo, Vanina ganó el concurso de máscaras infantil disfrazada de hawaiana (su paseo de la mano de su hermana Analía mereció el aplauso de todos) (Ver **Foto N° 108**) y las dos mayores ganaron la “Búsqueda del tesoro” (“La cashia d’íl tesoro”), habían conseguido todo lo de la lista menos: “una foto de un señor de bigotes”; tomaron una foto mía de uniforme y con un lápiz me pintaron hábilmente unos bigotes que nunca tuve (Ver **Foto N° 109**).



**Foto N° 108:** Vanina se pasea vestida de hawaiana, con gran desenfado y de la mano de su hermana Analía y gana el concurso de disfraces “por varios cuerpos”.

El 4 de diciembre llegamos a Santa Cruz de Tenerife en las Islas Canarias. Como es natural en dichas islas hay sol y un clima templado y apacible. A las nueve de la mañana ya estábamos caminando por el muelle hacia la ciudad con el desayuno servido a bordo ya ingerido y mucho ánimo para recorrer la hermosa isla.

Algunas calles amplias se mostraban como verdaderos jardines, las hermosas flores adornaban un amplio cantero ubicado en el medio de la calzada. Contrastaban con ellas otras calles angostas con casas de estilo colonial que disponían de balcones de madera tallada y paredes pintadas con distintos y vistosos colores. Raramente aparecía alguna casa de estilo moderno. Los escasos conductores de automóviles cuando uno intentaba cruzar la calle paraban y hacían señas con la mano por la ventanilla para que uno lo hiciera. Nadie parecía estar apurado.

Lo único que compramos fue un nuevo y muy práctico cochecito para Vanina, que se acomodó en él con gran placer. Todo lo que iba desfilando frente a ella lo miraba con interés y, una vez terminado el paseo, no se quería bajar de su nuevo y cómodo vehículo. Estuvo haciendo turismo allí hasta pasados los tres años de edad, siempre disfrutando de todo.

Llegados a una hermosa plaza decidimos alquilar un taxi para recorrer la ciudad y sus inmediaciones. Fuimos hasta un mirador elevado desde donde pudimos ver un panorama de la ciudad y el puerto. Luego el taxista, natural de la Isla de Hierro, nos ofreció llevarnos hasta el Valle de la Orotava (“que tiñe de verde el mar” como dice una canción canaria) donde hay edificaciones con piletas (ante la ausencia de playas en la isla) para el placer de turistas nórdicos (suecos, noruegos, daneses y finlandeses) que están siempre dispuestos a desnudarse para aprovechar un sol intenso y un clima cálido de los que carecen en sus países de origen.

También fuimos al pueblito de Laguna que conserva en gran parte el estilo original de las islas. En la iglesia, de 400 años de antigüedad el altar esta enchapado en plata y enmarca al llamado “Cristo de la Laguna”.

Volvimos hacia el buque con el tiempo contado mientras mirábamos el volcán Teide y el chofer nos contaba de las desventuras que había padecido con su novia, la necesidad de que las islas Canarias se independizaran de España (de los “Godos”) y de sus expediciones de caza para olvidar tanto agravio. Un español típico de 24 años de edad.

Ya continuando nuestra navegación hacia el continente europeo, el 5 de diciembre hubo entrega de premios a los que habían ganado las diferentes pruebas, diplomas a los que habían cruzado la línea del ecuador por primera vez y luego “Pranzo y Ballo de Gala”. Estábamos terminando el cruce del Atlántico.

Al día siguiente llegamos a Lisboa entrando por la desembocadura del Río Tajo y pasando por debajo del enorme puente de 2 kilómetros de largo que lo cruza (llamado “25 de abril”). Sin desayunar nos lanzamos por la planchada a las diez de la mañana tratando de apurar nuestro contacto con el continente europeo. Era la primera vez que volvía a Lisboa desde que zarpamos con mi madre en el “Cabo de Buena Esperanza” en el año 1940. Teníamos sólo 3 horas para dar una vuelta por la ciudad por lo que contraté un taxi.

Encaramos la parte vieja de la ciudad, vimos tranvías como los que ya no circulaban por Buenos Aires, visitamos la Catedral (edificio del año 1100) con sus tumbas de los reyes y reinas de Portugal, nos introdujimos en las callejas típicas del barrio más antiguo de la ciudad y nos mezclamos con la gente que hacía su vida normal. Había viejas que iban al mercado llevando canastas en perfecto equilibrio sobre sus cabezas, vendedoras de pescado que voceaban a gritos sus productos y vendedores de juguetes y baratijas desparramados por las calles. Pudimos apreciar un modo de vida auténtico, no preparado para el turismo masivo. Nos desplazábamos caminando por las calles empedradas, admirando las viejas construcciones de los edificios y escuchando todos los sonidos, viendo todos los colores y apreciando todos los movimientos de una sociedad que nos resultó tan extraña como simpática. Nos zambullimos en otro mundo y otro tiempo, de 100 o 200 años atrás. Había tabernas por doquier, con inmensos barriles y tempraneros parroquianos que leían el diario mientras bebían el noble vino que los alegraba ya desde la mañana. Los desniveles de las siete colinas de Lisboa agregaban belleza a las visiones recortadas de un cielo brillante y azul.

Volvimos al taxi, pasamos frente a la Cárcel de Señoritas y otra cárcel usada por el dictador Zalazar para los presos políticos.

Para terminar la recorrida, fuimos al Castillo de San Jorge (del año 1.000), que domina toda la ciudad, bajamos y pasamos a toda máquina por la plaza donde me fotografié con mi padre en 1940, fuimos a la “Estofa Fría”, extraordinario jardín botánico que debimos recorrer rápidamente y llegamos al buque con el último aliento y antes de que retiren la planchada. Fue una verdadera maratón pero una sonrisa de satisfacción iluminaba nuestros rostros.

Luego de zarpar volvimos a pasar bajo el puente, nos cruzamos con un submarino portugués navegando en superficie y pusimos rumbo a Gibraltar.

Cruzamos el estrecho a la madrugada del 7 de diciembre y por sexta vez gané en el “Bingo”, convidé a nuestros amigos Linares (una pareja formada por un español y una brasileña que poseían un “fazenda” en el Mato Grosso). Tomamos un Asti-Gancia acompañado con una picada. El 8 de diciembre llegamos a Barcelona, nos despedimos de nuestros amigos Linares, que se desembarcaban allí, y buscamos en las guías telefónicas el teléfono de una amiga de la juventud María Elena radicada en esa ciudad desde hace muchos años: Marta Carrasco.

Al llamarla por teléfono un domingo por la mañana, sin saber que viajábamos para Europa y años sin contacto entre ellas nos contestó con una frase bien española: “Como nos ilusiona verlos”. Le dimos algo de tiempo para que se prepararan para recibirnos mientras caminábamos por el Paseo del Puerto frente al Museo Marítimo.

Luego tomamos un taxi y nos dirigimos hacia su domicilio. Ella estaba casada con Ernesto (Ernest, en catalán) y tenía cuatro hijos varones. Nos recibieron con gran afecto y, dado el poco tiempo disponible hasta la zarpada de nuestro buque hacia Génova, nos invitaron a pasear por “Pueblo Español”, un conjunto arquitectónico donde están representados todos los estilos arquitectónicos de los pueblos de España. Fuimos para allá en dos autos nos realizaron varios obsequios que nos gratificaron y luego fuimos a “Montjuich” (“Monte de los Judíos”) desde donde pudimos tener una vista panorámica de la ciudad. Finalmente nos llevaron nuevamente hasta el paseo del puerto y nos dejaron para encarar compromisos previos que la familia tenía acordados.

Separados ya de nuestros viejos amigos almorzamos pescado y mariscos para visitar luego la réplica de la Carabela “Santa María” de Cristóbal Colón (que ellos afirman que era catalán). Allí había un loco que nos pisaba los talones y decía que la carabela estaba mal ensamblada y que: “yo les voy a enseñar a estos a construir barcos” para luego intentar tirarse al agua desde la proa del barco. Como no lo dejaron hacerlo salió protestando por la planchada. Llegué a la conclusión de que no todos los locos están en Buenos Aires. De todas maneras nos pareció que Colón padecía del mismo mal pues era una locura cruzar un océano ignoto con esa cáscara de nuez.

Eran las 15:30 hs. y a las 16:00 hs. zarpaba nuestro buque; fue así que encaramos un medio “rápido” para llegar a tiempo a la planchada. Por iniciativa de María Elena elegimos un mateo con un brioso caballo. En un minuto nos trepamos e instruimos al cochero de nuestra urgencia. Rodeamos la estatua de Colón a toda velocidad y enfilamos hacia el “Augustus”. Al llegar al galope estaban desembarcando los Linares y sus parientes y no podían creer al ver a la familia Domínguez llegar justo a tiempo, y al galope, en tal medio de transporte (estas circunstancias me hicieron acordar nuevamente a la obra: “Vuelta al mundo en 80 días” de Julio Verne, en la que los protagonistas usaban cualquier medio de transporte para ganar tiempo, todo ello hasta parecía racional frente a este disparate familiar de haber tomado un mateo). Nos despedimos efusivamente de nuestros amigos y fuimos los últimos en trepar la planchada antes que la retiraran.

El Golfo de León, al sur de Francia, nos trató bastante mal por lo que luego de la cena nos fuimos rápidamente a la cama para evitar los mareos (salvo del marino de la familia, por supuesto).

El nueve de diciembre llegamos al famoso puerto italiano de Génova (donde también parece que nació Colón, con “casa natal” identificada y todo (Ver **Foto N° 109**) luego de poder admirar, desde posiciones cercanas a la costa, las ciudades de Niza, Tolón y Montecarlo. Mientras nos aproximábamos a nuestro destino pudimos apreciar las edificaciones realizadas sobre las laderas de la montañas; ellas se confundían con el

aspecto gris oscuro de enormes puentes que sostenían la calzada de la autopista que une las poblaciones de la costa azul francesa con las de la italiana. Se veían laderas cultivadas que eran protegidas del frío reinante en diciembre mediante grandes cubiertas de nylon convenientemente desplegadas.



**Foto N° 109:** La supuesta casa natal de Cristóbal Colón (Génova – Italia).

Entramos al puerto a gran velocidad; se veían enormes trasatlánticos, petroleros y cargueros. Fuimos a parar, con el auxilio de tres remolcadores y una hábil maniobra del capitán, al “Ponte de la Millia”. Tripulantes y muchos de los pasajeros se encontraban en con familiares que lloraban de alegría en el muelle.

A nosotros nos interesaba realizar un paseo turístico por la ciudad y a las 15:00 hs. ya estábamos con todo nuestro equipo en el muelle y, poco después, por las antiguas callejuelas cruzadas por ropa tendida desde una casa a la de enfrente. Mirar hacia arriba significaba tratar de ver el cielo entre camisetas, medias y calzones de genoveses. El silencio era roto permanentemente por los gritos de los vendedores ambulantes. El desorden y la suciedad se encontraban por doquier, lo mismo que una gran diversidad de negocios pequeños que vendían de todo. No había vuelto allí desde nuestro viaje de instrucción de 1956.

Desembocamos en una calle de mucho tráfico y nos dirigimos hacia el centro. Luego trepamos todo lo que pudimos hacia una zona residencial ubicada en la parte más alta de la ciudad. Así llegamos a un mirador desde donde veíamos todo el puerto y la ciudad (calculo que estábamos a unos 200 metros de altura (y llegamos con aliento, ¡éramos tan jóvenes!). Pudimos apreciar hacia nuestra derecha la luz de LA LANTERNA (faro antiquísimo de la ciudad)(Ver **Foto N° 110**).



**Foto N° 110:** Faro LANTERNA de Génova

Luego bajamos nuevamente hacia el centro de la ciudad mediante un ascensor muy antiguo y en compañía de personas muy bien vestidas que provenían del barrio “paquete” donde habíamos estado admirando algunas vidrieras. Lamentamos no conocer la existencia de este ascensor cuando trabajosamente ascendimos hasta el mirador.

Finalmente llegamos a la Piazza Ferrari y desde allí volvimos en taxi hasta el buque luego de visitar un museo de ciencias naturales donde Vanina se emocionó ante los animales embalsamados.

A la mañana siguiente zarpamos hacia Nápoles y entramos al puerto final de nuestro recorrido. Fue allí cuando el día 10 de diciembre de 1974 desembarqué con cinco mujeres (María Elena, María Victoria, Analía, Vanina y Mónica) y más de una docena de valijas y bultos de mano. Conseguí un largísimo automóvil negro que estaba en el muelle y que, según su aspecto, también era usado para los sepelios de napolitanos. No había tiempo que perder, a él nos subimos y le pedimos al chofer que nos

llevara a un hotel razonablemente económico y que nos recomendara una agencia para alquilar un automóvil.

El simpático napolitano nos llevó a un hotel de tres estrellas donde nos acomodamos razonablemente y me corrí hasta la agencia de automóviles que me indicó para alquilar un Fiat 128 de cuatro puertas con portaequipajes colocado y con el compromiso de entregarlo en Roma unos diez días después.

### **De Nápoles a Londres.**

A la mañana siguiente nos despertó el griterío desarrollado en la calleja a la que daban nuestras habitaciones del hotel. Nos asomamos al balcón y vimos los tendales de ropas colgadas de vereda a vereda (como en Génova). Abajo todo el mundo hablaba en voz alta o gritaba. El bochinche superaba al del puerto anterior y el de Lisboa juntos. A los napolitanos ya los conocemos como son desde Buenos Aires, gritones y expresivos al máximo. La mezcla de su italiano con nuestro castellano generó, en muy buena medida, el lunfardo.

Nos vestimos para turismo, armamos el equipaje de la manera más apretada posible, pagué el hotel y todavía no sé como entramos todos, junto con nuestro equipaje, en el Fiat 128. Lo logramos usando el portaequipajes y al precio de comprometer la estabilidad del automóvil.

Dimos algunas vueltas por la ciudad de Nápoles, por el puerto, por las callejuelas típicas, sus iglesias y sus avenidas. Luego enfilamos hacia el sur por la costa amalfitana. Nos cruzamos con un cortejo fúnebre impresionante. Cuatro caballos negros y brillantes, con penachos del mismo color, tiraban de un carro que era enorme, de madera muy trabajada y aspecto imponente. Atrás venía una columna de autos negros y no pude precisar si allí se alineaba el que habíamos tomado en el puerto el día anterior.

Fuimos costeano el mar hasta llegar a Pompeya. Allí paramos e hicimos una recorrida por las calles, casas, baños termales, palacios, etc. y el museo. Yo era el “experto” porque había estado allí durante el Viaje de Instrucción y muchas cosas impresionantes las había retenido en la memoria. Todos quedamos muy angustiados por la acción del volcán Vesubio, sus gases y su lava. También nos maravilló la tarea realizada para el rescate de los edificios y las calles, los cadáveres de humanos y animales rellenos con yeso y los elementos usados por los pobladores hacía casi de dos mil años. La erupción, como lo expresé anteriormente ocurrió en el año 79 después de Cristo. Todo se ha mantenido casi como era entonces y uno se siente dando un salto de casi dos milenios hacia atrás en el tiempo.

Continuamos con nuestro camino costero hasta Sorrento, que cierra el Golfo de Nápoles en la región de Campania. Sólo yo había “tornado a

Sorrento”, dado que había estado por allí en el año 1956 durante mi viaje como cadete de 5º año o “Guardiamarina en Comisión”.

Todos disfrutamos mucho del paseo por la ciudad hasta que caímos cansados en el Hotel “Parco del Sole” con la expectativa de viajar a la Isla de Capri al día siguiente.

Despertamos contemplando un día de sol radiante que iluminaba las grandes arboledas de naranjos y limoneros que rodeaban el hotel. Fuimos llevados en un gran Mercedes Benz, de la agencia de turismo que habíamos contratado, hasta el puerto para tomar el “vaporetto” que nos condujo hasta la Marina Piccola (el puerto pequeño de la isla de Capri). Acto seguido subimos los 262 metros del Monte San Michele para visitar la casa de Axel Munthe, el médico sueco que amó como nadie a la isla y sus pobladores. Él construyó su casa (Villa Saint Michele) usando ruinas romanas y con gran sentido estético. Relató su propia historia, tanto como médico en el Paris y la Roma de su época como siendo constructor y visitante de esta casa. En su hermoso libro “Historia de Saint Michele”, que tuve el placer de leer, relata sus experiencias como médico en épocas muy difíciles y el placer que sentía al concurrir a Capri y tratar con su gente. Estar allí, observando lo que él tan bien relatara y gozando de las hermosas vistas del mar y de la isla que desde allí se aprecian, constituye una experiencia inolvidable que pudimos entonces concretar y que yo no había podido experimentar en mi visita anterior de 1956 (Ver Foto N° 111).



**Foto N° 111:** Foto del mar y del puerto Marina Piccola tomada desde la terraza de la Villa San Michele construida por Axel Munthe y fuente de inspiración para redactar su historia, como médico y amante de la naturaleza, en un libro inolvidable

Luego nos dirigimos hacia Anacapri, ubicada a gran altura sobre las colinas del oeste de la isla. Es otro lugar encantador muy explotado para el turismo. Allí almorzamos e hicimos algunas compras de recuerdos antes de volver a Marina Piccola e intentar hacer el corto viaje en bote hasta la “Grotta Azzurra” pero, como ocurre casi siempre, las condiciones de mar y de marea no permitían acceder a la gruta.

Nos volvimos con el “vaporetto” a Sorrento, pagamos el hotel, cargamos dificultosamente el Fiat 128 y enfilamos hacia Roma por la “Autostrada dil Sole”.

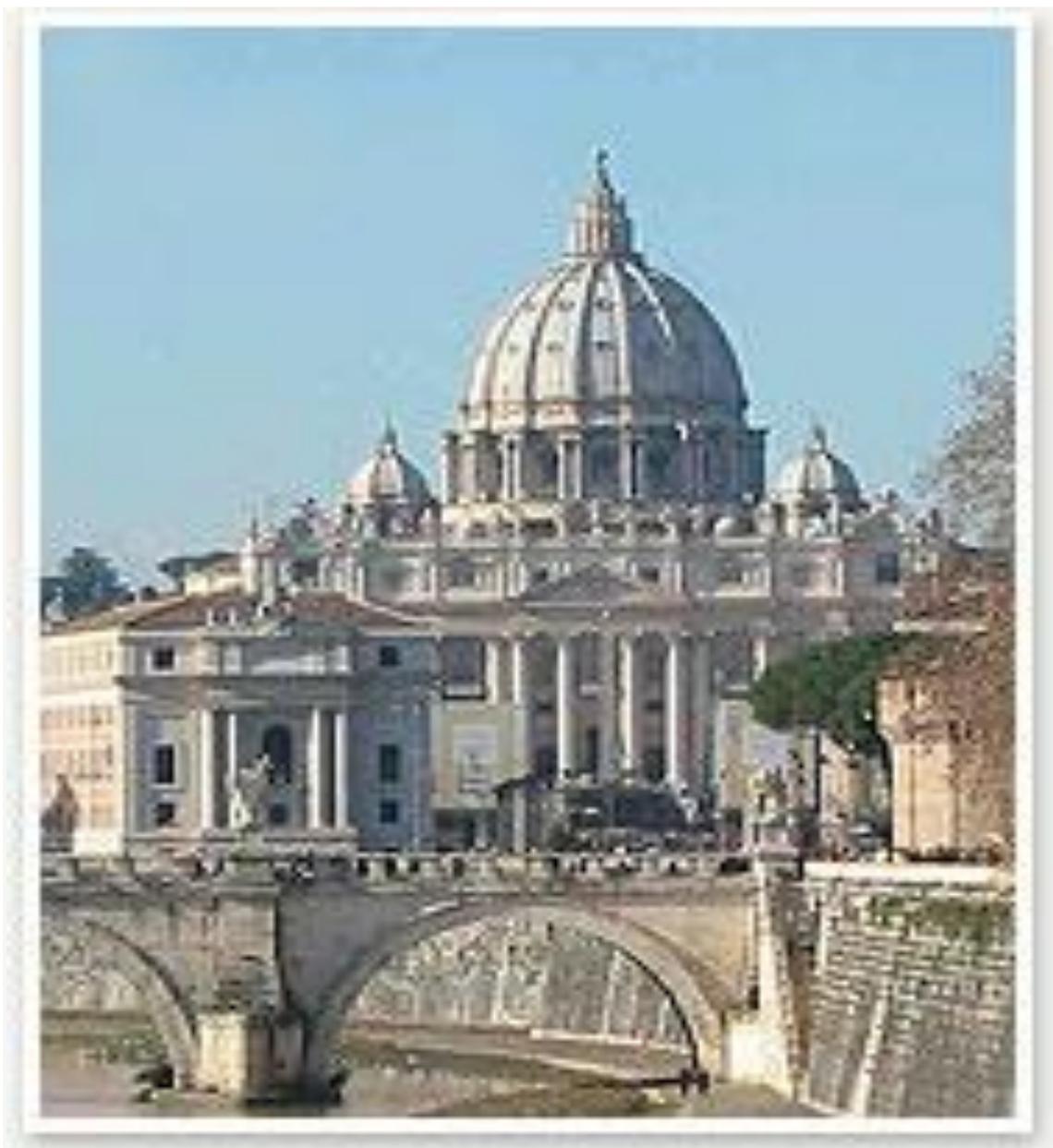
Llegamos al anochecer para buscar la residencia de la Congregación de las monjas Teatinas en el Vaticano (calle Salita Monte dil Galo 25) que me había recomendado mi gran compañero y amigo Heberto Lisa. Con el plano de Roma en la mano di muchas vueltas hasta encontrar el lugar. Llegamos agotados y fuimos muy bien recibidos en un lugar limpio, ordenado y barato.

A la mañana siguiente salimos a visitar Roma. El Foro, el Circo, la Fontana di Trevi (con la consecuente tirada de monedas para volver), las catacumbas, la Via Apia, etc. etc. Todos estos fueron los lugares típicos que fuimos recorriendo en esos días. El día domingo fuimos a misa en la Basílica de San Pedro y allí Analía tomó su segunda comunión. Luego subimos hacia la cúpula de la iglesia por una larguísima escalera curva en espiral que conduce a un mirador donde hay una vista magnífica de la ciudad. Recorrimos el Museo Vaticano, la Capilla Sixtina y las magníficas esculturas que adornan la Piazza de San Pedro.

Fue entonces que tuve la ocasión de admirar el cuadro de Rafael Sanzio llamado “La Escuela de Atenas”, una obra donde aparecen todos los pensadores de la Grecia Antigua. En el centro está Platón con el dedo índice de su mano derecha señalando el cielo (el Mundo de las Ideas) y Aristóteles marcando la superficie de la Tierra con su mano izquierda. La imagen de este cuadro me persiguió todo el tiempo cuando años después estudié Filosofía Antigua en la Facultad de Filosofía de la Universidad de Buenos Aires con el profesor Doctor Egger Lan y cuando en reiteradas oportunidades hice mención de este cuadro en libros y artículos que he escrito en estos años. Es curioso como un gran artista de la pintura puede expresar tanto con algunos trazos realizados en un fresco para que millones de turistas puedan interpretar las claves de pensamiento de dos grandes filósofos que pensaron el mundo casi dos mil quinientos años antes.

No puedo detallar todo lo que vimos en Roma sin abusar de la paciencia del lector.

Una de las anécdotas de Roma, que con María Elena no olvidamos y que hemos relatado en múltiples oportunidades, es la que cuento a continuación.



**Foto N° 112:** Vista de la Basílica de San Pedro en la que Analía tomó su Segunda Comunión durante la misa dominical y trepamos hasta la cumbre de su cúpula mientras pudimos apreciar tanto la magnificencia interna de la ceremonia como la maravillosa vista de Roma observable desde la gran altura del edificio ( 132 metros).

Las monjas teatinas, como costumbre y protección, cierran la reja de acceso a sus alojamientos a la medianoche. Una noche salimos solos dejando a las tres niñas al cuidado de Mónica. Cenamos y nos perdimos por las calles de la Roma nocturna olvidándonos del reloj. Volvimos en eso de las dos de la madrugada y nos encontramos con la reja cerrada. Nadie respondía al timbre. En nuestra desesperación apilamos tachos de basura, superamos así la reja y llegamos hasta la guardia de seguridad. El tano de guardia roncaba

plácidamente y no quisimos despertarlo, llegamos sigilosamente hasta nuestro cuarto y nos dormimos como dos niños traviesos que eludieron el castigo por el pecado cometido.

Finalizada nuestra estadía en la “Ciudad Eterna” fuimos hasta la estación de ferrocarril con todos los bultos, entregué el auto en la agencia correspondiente y con nuestros boletos “de familia” en mano nos tomamos el tren internacional Roma-Londres con cama. El viaje era muy largo e ineludiblemente debíamos pasar por Francia. Luego de cruzar el límite de Italia a Francia cambió el personal de conducción del tren y, al presentar mis boletos, un francés poco amigable, e inentendible en sus ampulosas expresiones y manifestaciones físicas, me increpó respecto a que Mónica no era de la familia y que tenía que pagar la diferencia del boleto en francos franceses. Yo tenía liras y libras esterlinas y, pese a que el tren iba de Italia a Gran Bretaña, no me aceptaba el pago con las monedas de esos países. Aunque yo le explicaba, en mi mal francés, que si ese era un tren internacional que iba de Roma a Londres deberían aceptar el cambio el hombre se negaba rotundamente y parecía que quería echarnos a las vías. El asunto quedó pendiente hasta que llegáramos a Paris donde podría conseguir cambio.

A la mañana siguiente, cuando aún no habíamos llegado a la capital francesa fuimos a desayunar y tampoco nos aceptaron por no tener dinero francés. Al fin llegamos a Paris y me bajé del tren para conseguir el cambio. Sin darme cuenta pasé un control de boletos y tuve que hacer cola para que me cambien el dinero. Con los francos en la mano y sin los boletos quise volver al tren y me pararon en el control. La intransigencia de los ferroviarios franceses me llevó a meterme por un bar y escondido tras un mozo que llevaba una gran bandeja traté de eludir el control. Me vieron y empezaron a tocar los silbatos mientras yo corría desesperadamente hacia el tren en que estaba mi familia y que estaba partiendo de la estación. Las cinco mujeres desde las ventanillas me hacían señas que yo no entendía. Con el último aliento pude treparme y, mientras trataba de reponerme, me explicaron que lo que hacían con el tren era cambiarlo de andén para enganchar nuestro vagón a otro tren que salía hacia Calais. De todas maneras me sentí libre de mis tenaces perseguidores.

Una vez dejado nuestro vagón solo en su nuevo asentamiento, pagadas mis deudas en francos franceses y dado que aún no habíamos desayunado, vimos que a unos 100 metros había un puesto donde vendían “baguettes”, gaseosas y fiambres. Con los francos en la mano fui hasta allí para hacer otra cola y tras una pared que me evitaba ver nuestro vagón. Dados los efectos del trauma anterior, cada tanto me asomaba para ver si el vagón estaba aún allí. Cuando me llegó el turno, compré las viandas para seis y salí de atrás de la pared con todo lo que había comprado entre mis brazos. ¡Habían enganchado el vagón y este ya se estaba desplazando! Comencé a

correr como un loco, batiendo el record olímpico de los 100 metros llanos (como en Aruba batí el de natación en la misma distancia perseguido por los tiburones), mientras María Elena y un guarda con un farol me hacían señas inentendibles desde el balconcito trasero del último vagón. Cuando por segunda vez me quedé sin aliento, María Elena en castellano y el guarda en francés, me explicaron que se trataba de un segundo cambio de andén. Pagué al maldito guarda la diferencia del boleto de Mónica y no me bajé más del tren hasta llegar a Calais. Cuando cuento esto, de casi haber perdido dos veces el mismo tren en Paris, ¡nadie me lo puede creer!.

Llegados a Calais cruzamos el Canal de la Mancha y desde Dover enfilamos hacia la Victoria Station de Londres en otro tren. En el viaje saqué el libro “Europa para todos” de mi valija. Me lo habían regalado los miembros del Taller de Electrónica de la Base de Submarinos con motivo de la despedida que me hicieron y debo decir que fue el más útil de todos los presentes entonces recibidos. Busqué Inglaterra, luego Londres y luego “Bed and Breakfast” (Cama y desayuno). A María Victoria y Analia les gustó el nombre de uno de dichos alojamientos llamado “Hansel y Gretel” porque les hacía recordar el cuento infantil de igual título que habían leído. Fue así como decidimos ir allí sin saber muy bien donde quedaba.

Llegados a la Victoria Station un changador nos ayudó con todos nuestros numerosos bultos, los cargamos en un taxi inglés típico (negro, amplio y para entrar parado), nos subimos y le dijimos la dirección. Nos dijo que era muy cerca. En efecto, ¡estaba a tres cuadras de la estación! Cuando llegamos sólo quedaban dos habitaciones libres. Las ocupamos y luego nos enteramos que era muy difícil encontrar alojamiento en Londres en vísperas de Navidad: ¡Dios ayuda a las familias de inconscientes!

Moverse por Londres en un grupo de seis personas, una de las cuales todavía no había cumplido todavía los dos años de edad, era muy difícil. Fue así, como lo tenía planeado, era necesario comprar un auto. No quería un auto nuevo, estos no bajaban de las 1.500 libras esterlinas y yo siempre había comprado autos usados desde el Citroen 47 modelo 11 Liger. Ahora yo quería un Jaguar usado con algunos años de buena vida. Compré diarios y revistas y comencé la búsqueda mientras se aproximaba la Navidad y la posterior y reglamentaria presentación mía en la Comisión Naval Argentina en Europa en la Fleet Street que, por casualidad estaba cerca del “Hansel y Gretel” y la Victoria Station.

Finalmente me decidí por un Jaguar 420 (de 4200 centímetros cúbicos de cilindrada, dos carburadores y dos tanques de nafta), modelo 1967, que lo vendían en las afueras de Londres en una agencia cuya propaganda expresaba: “¡Jaguars, Jaguars, Jaguars....!” (ver la **Imagen N° 113**). ¡Ése era mi objetivo y allí fui!

**D & G**  
**CARS**  
of BECKENHAM LTD

**JAGUAR SPECIALISTS**

185 ELMERS END ROAD, BECKENHAM

**JAGUARS! JAGUARS!**

185 ELMERS END ROAD  
BECKENHAM, KENT

The largest selection of used Jaguars  
in the South East

Telephone: 650 3547 650 2521

**ALL MODELS**  
INCLUDING XJ6 DAIMLER SOVEREIGN  
S TYPES MK II, ETC.

December 19, 1974

**Imagen N° 113:** Agencia donde compré mi famoso Jaguar 1967.

Para ir a buscarlo el 24 de diciembre tuvimos que montarnos en un tren y hacer varias estaciones hacia el sudeste de Londres y disponer de un plano para volver con el coche andando, manejando por la izquierda (cosa que nunca había hecho) y celebrar la Nochebuena en nuestro alojamiento en el “bed and breakfast”; con el árbol de Navidad, los regalos y todo. Todo lo había planeado escrupulosamente. El auto me costó 300 libras y María Elena dice que los de la agencia festejaban, cuando me lo entregaron, no por la Nochebuena sino por haberse sacado el “balurdo” de encima. Serían las 20:00 hs. cuando salimos de la agencia con nuestro jaguar y el plano para volver. Mientras oscurecía y hacía cada vez más frío nos íbamos introduciendo en la gran urbe, manejando por la izquierda y en un auto que desconocía con su hermoso tablero lleno de controles, llaves y botones. María Elena, que se mareaba al bajar la vista para mirar el plano, vio un

negocio abierto con regalos de Navidad y quiso entrar a comprar algunos adornos. Estacioné, sin saberlo, en una parada de autobuses. Cerré el auto con llave y allí fuimos. Cuando volvimos con los paquetes, quise abrir el auto sin lograrlo. Todos mis intentos girando la llave fueron infructuosos mientras todos los negocios cerraban y las luces se apagaban, el tráfico iba disminuyendo y cada vez hacía más frío.. María Elena se cansó y, diciéndome que no podía dejar a las nenas solas en una Nochebuena, se tomó un taxi y se fue. Me quedé solo, en la calle oscura, muerto de frío y buscando un martillo. Este me lo negaron en el último negocio que quedaba abierto porque, dada la expresión de mi rostro, habrán pensado que era el “matillador de Londres”, un símil del “destripador” de triste historia con las prostitutas. Dada la negativa comencé a buscar un ladrillo o una piedra para romper el vidrio del auto y poder acceder a su interior. Estaba en esa búsqueda desesperada cuando a unos diez metros del auto se abrió una puerta y salió un señor inglés. Le dije lo que me pasaba. Se acercó, me pidió la llave del auto, la puso y la giró. La puerta se abrió como por arte de magia. La volvimos a cerrar y yo quise abrirla sin poder. Me explicó cómo tenía que poner los dedos para hacerlo y me quedó la duda de si, por esas raras situaciones del destino, no sería el dueño anterior del vehículo o un prestigioso mago de la Blanca Albión.

Para terminar con la cuestión abrí la puerta, bajé el vidrio, arranqué el auto y seguí hasta llegar, pasadas las 23 hs. al “Hansel y Gretel”, medio congelado pero dispuesto a festejar la Nochebuena como si nada hubiera pasado.

La mañana de la Navidad me recibió con la intriga de la llave y la puerta del auto. Bajé a la calle desarmé el panel y pude comprobar que un tope no llegaba bien para destrabar la puerta. Fue entonces que tomé una tapa de un tubo de pasta dentífrica lo presioné, enroscándolo, sobre el tope y pude comprobar que con ello la puerta se abría sin dificultad. Así utilicé mis habilidades de ingeniero y logré una fácil apertura de la puerta del auto hasta que lo tiré en un desarmadero de automóviles en Barrow-in-Fourness un año después.

Fue así que en Navidad y en el Boxing Day (26 de diciembre) pudimos hacer algunos paseos por la ciudad de Londres rogando para que nos alcanzara la nafta porque durante esos dos días las estaciones de servicio estaban cerradas.

El 26 me presenté de pase en la Comisión según lo que tenía ordenado, de uniforme y con espada, el guardia me dijo que dado que era el “Boxing Day” no había nadie y que volviera al día siguiente. Así lo hice y me recibió el entonces Capitán de Fragata Horacio Rodríguez, que era el único que estaba allí y me dio las instrucciones para iniciar mis cursos en Portsmouth en los primeros días de enero.

Previamente debía conseguir una casa para alquilar en las proximidades de donde debía realizar los cursos. Tenía instrucciones sobre inmobiliarias que me había dado mi amigo y compañero Heberto Lisa por lo que me tomé el tren hacia allá y alquilé una linda casa en un barrio residencial de Gosport (25th. Saint Mary's Street)( Ver **Foto N° 114**). Podía ocuparla a partir del 1° de enero de 1975. Para ese día abandonamos “Hansel y Gretel” luego de disfrutar las festividades de fin de año en Londres y fuimos hacia el sur.

Encaramos el viaje por hermosos caminos secundarios hasta cubrir los 100 kilómetros que nos separaban de la sería nuestra nueva residencia sólo por los seis meses de duración de los cursos sobre el equipamiento de electrónica, armas, electricidad y propulsión del buque. El auto, lo mismo que el Fiat 128 y pese a ser bastante más grande, fue cargado a pleno. Hicimos alguna parada para comer en una linda Pub y llegamos para tomar posesión de la casa y firmar en los siguientes días un frondoso y meticuloso inventario donde figuraban hasta los enchufes empotrados en las paredes. Aprendí bastante inglés buscando algunos términos extraños en el diccionario.

En los primeros días de enero de 1975 me presenté en la Base H.M.S (Her Majestic Service) “Sultan” para hacer los cursos de las turbinas de gas Olympus y Tyne de Rolls Royce (que servirían a la propulsión de nuestro Destructor ARA “HÉRCULES”), su consola de control electrónico y otros sistemas eléctricos del buque dado que el Cargo Sistemas Eléctricos quedaría bajo la dependencia de mi Departamento Ingeniería (luego mejor denominado como “Sistemas”).

Rápidamente buscamos una escuela primaria próxima para las dos hijas mayores. Esto les permitiría tanto ir aprendiendo el idioma como establecer relaciones de amistad con niñas y niños ingleses de su edad.

María Elena y Mónica iniciaron incursiones por los supermercados y todos debimos presentarnos a la policía del lugar para el registro de documentación y domicilio para la asignación de un médico de familia del Nacional Health Service. Este sería el más próximo a nuestro domicilio.

En poco tiempo estábamos ambientados, las niñas aprendiendo inglés rápidamente y yo luchando por entender cuestiones que eran propias de los maquinistas e incluso muy difíciles para ellos mismos. Me refiero a las turbinas de gas, que hasta entonces habían sido propias de los aviones a reacción y no de los buques. También les era totalmente ajeno el control electrónico de sus máquinas y todo el sistema de control de averías de abordó. Sabíamos que nuestro buque era revolucionario y moderno en su concepción pero no pensábamos que lo fuera tanto.

Un día, al cruzar con un ferry desde el puerto de Gosport hacia la localidad de Southsea, me impresionó un buque nuevo que allí estaba atracado. Pregunté y me dijeron con orgullo: es el Destructor H.M.S “Sheffield” (Ver **Foto N° 114**). Entonces tuve idea de lo que me esperaba, dado que el

Destructor ARA “Hércules” era igual y era el que le seguía como segundo de clase de los destructores llamados “Tipo 42”.



**Foto N° 114:** Destructor HMS (Her Mayestic Service) “SHEFFIELD” de la Royal Navy. Primero de la Clase 42 y construido 6 meses antes que el Destructor ARA (Armada de la Republica Argentina) “HÉRCULES” en los Astilleros Vickers en Barrow-in-Furness.

### **Los cursos en la Royal Navy.**

Estuve en “Sultan” tomando clases, junto con los maquinistas y electricistas argentinos que tripularían el buque, durante un mes. Tuve como compañero al que tomaría el Departamento Propulsión del buque: el Capitan de Corbeta José Luis Peñafiel.

Terminados los cursos en “Sultan” pasé a tomar otros cursos en la Base H.M.S. “Collingwood”. En esa base, mucho más grande e importante que la anterior, se daban los cursos de los sistemas electrónicos y de armas de la Royal Navy. Estuve varios meses aprendiendo sobre computadoras, radares de navegación, guiado de los misiles, telecomunicaciones, sonar, el único cañón automático del buque, el sistema del misil (GWS-30), el sistema del cañón (GSA-1), etc.

Almorzaba en la base y los cursos seguían por la tarde. En poco tiempo debía tener una idea clara de todos los sistemas y equipos que quedarían bajo mi responsabilidad.

Para tomar contacto con otros jefes y oficiales que serían miembros de la Plana Mayor del buque, y que estaban haciendo sus cursos por otros

establecimientos de la zona, hicimos con María Elena un copetín en casa y, cuando se fueron, tuvimos la impresión que se trataba de un conjunto de oficiales de marina y señoras con los cuales nos íbamos a llevar muy bien.

Dado que los futuros comandante y el segundo comandante de la unidad: el Capitán de Navío Rafael Chalier y el Capitán de Fragata Alejandro José Giusti respectivamente, eran solteros, tendríamos un rol social ineludible que cumplir para formar un cuerpo coherente de oficiales y sus familias en pos de un objetivo común y difícil de alcanzar.

En esto el rol que cumpliría María Elena sería fundamental.

Para empezar un grupo de señoras junto con María Elena comenzaron a tomar juntas clases de inglés. Otros jefes y oficiales comenzaron a retribuir atenciones en sus casas y así se fue consolidando un grupo muy unido y simpático.

Tomé contacto también con mi futuro comandante y segundo comandante para informarles de cómo iban mis cosas.

Cada tanto hice viajes a Barrow-in-Furness para compartir inspecciones de instalación de equipos con mi compañero, el por entonces Capitán de Corbeta Jorge Francisco Guidobono, ingeniero en control tiro a quien yo debía tomarle el cargo a mediados de 1975. Eso ocurriría cuando terminara mis cursos y me trasladara con mi familia a residir en dicha ciudad.

Luego de las inspecciones íbamos a la casa de mi compañero y su señora "Pichi" me convidaba con unos almuerzos inolvidables con pastas caseras. Volvía al sur muy contento y con algún kilo de más.

Terminados mis cursos dejé la casa en el sur y con el auto cargado al máximo tomé la ruta y la autopista que me conducían a Barrow-in-Furness y a la casa que había alquilado a un ingeniero químico indio en 4th. Thorncliff Road de la ciudad. La casa estaba ubicada en un lugar residencial y cerca de los colegios donde irían María Victoria (que ingresaría al secundario luego de las vacaciones de verano) y Analía (todavía en el primario). Tampoco estaba muy lejos del Astillero Vickers y de lugares pintorescos de turismo y esparcimiento. Pero por algo no la había querido alquilar nadie luego de las experiencias de los entonces tenientes Stella y Del Real.....

Mi problema era que esta era la única casa que quedaba libre y allí fui.

Llegué desde el sur, manejando más de 600 kilómetros, a la casa de Guidobono con un ruido infernal en el motor del auto (que lo empezó a manifestar ni bien pasamos el cartel que señalaba la ciudad de destino (Barrow-in-Furness) y luego de las 216 curvas que había desde la autopista hasta allí en un terreno de subidas y bajadas de estribaciones montañosas. Todo muy agradable a los ojos y al hecho de manejar un poderoso Jaguar en esas circunstancias.

Fuimos con ellos hasta la casa y nos presentaron al indio y su mujer (con vestimenta típica de su país y tercer ojo incluido), firmamos contrato y sentamos nuestros reales allí.

Ocupé una vieja casona que había dejado el entonces teniente Stella (ex - jefe del cargo Sistemas Eléctricos y, más de dos décadas después, Jefe del Estado Mayor General de la Armada). Antes la había habitado el entonces Teniente de Navío Aviador Naval Emilio Jorge Del Real. El dueño de la casa, como dije, era un ingeniero químico hindú, cuyo padre la había denominado “*Krishna Kutti*” (“Casa Bendecida por Dios”). Mis relaciones con este personaje oriental fueron tan difíciles como las que él tuvo con mi antecesor. El choque cultural y la complejidad de su carácter produjo que fuera bastante complicada nuestra relación. Por algo esta era la última casa que quedó vacía luego de la irrupción de la última dotación de la Inspección y futura primera Plana Mayor del buque.

Para dar sendos ejemplos diré que el indio le hizo un juicio al capitán Stella por haber construido uno de los pilotes que sostenían el portón de entrada del automóvil hacia el garage de la casa en forma vertical cuando el otro permanecía inclinado, y tuvo discusiones conmigo porque yo no quería encender todos los días un mechero de kerosene para calentar el caño del depósito de un baño del jardín que, al congelarse, según él se partiría. Yo sostenía que trabaría el flotador y que, de esa manera, el agua circulante no se congelaría. Me dijo que si se congelaba yo pagaría, no sólo el consumo excesivo de agua sino también las 20 libras esterlinas de plomería. ¡Pagué el agua pero el agua no se congeló! El caño quedó intacto cuando dejé la casa para volver al sur.

### **El Astillero de la empresa Vickers (en Barrow-in-Furness)**

Una vez instalado en mi casa me presenté, en la fecha acordada y en la Sede de la Inspección Argentina en el Astillero Vickers, el hasta entonces responsable de la inspección durante la construcción del futuro Destructor ARA “HÉRCULES”: el capitán de navío Humberto José Barbuzzi. Éste me conocía por haber compartido mi destino, siendo el Segundo Comandante del Portaviones ARA “25 de Mayo”, en las circunstancias antes citadas.

Por entonces el proceso de construcción y pruebas estaba a nivel de inspecciones de instalación de equipos y el buque ostentaba la bandera del astillero

En una “magna” ceremonia asumí la función de *Weapons Trials Officer*, de la inspección y la responsabilidad de ser el Jefe del Departamento Ingeniería una vez que pasáramos a ser miembros de la dotación del buque con el pabellón argentino en su asta de popa. Dicho departamento sería el más numeroso y diverso en especialidades y funciones de la dotación del buque (contaba con unos 60 hombres de distintas especialidades) y nunca

había existido como tal en la organización de los buques de nuestra Armada.

Poco tiempo antes, otro compañero mío Miguel Roberto Zapata, que estaba allí por las cuestiones relativas al análisis de sistemas de computación (software) me había impresionado con un largo y complejo “diagrama de Pert” que contenía la programación en el tiempo de las actividades de la llamada “Parte IV” del proceso de construcción del buque. Se trataba nada menos que de la prueba, afinamiento y aceptación operativa del buque. Incluía una etapa de amarineramiento en **Portland**, las pruebas de *software*, las pruebas de equipos y de sistemas en el mar, el denominado “linking” (una suerte de afinamiento del “diálogo” entre los equipos de los sistemas y de éstos con sus operadores), el “degaussing” (la desmatización del casco de acero del buque para defenderlo de las minas magnéticas) y una enorme cantidad de actividades de ajuste y prueba que deberían permitir que el buque funcionara como si fuera un sistema integrado. Para esto era necesario no sólo el feliz término de todo lo anterior sino que, además, su dotación estuviera en condiciones de efectuar eficazmente los tiros con el cañón y el lanzamiento de misiles antiaéreos. Estas dos últimas pruebas eran las que habilitarían al buque como de “guerra” y su verificación era algo así como el examen final para la aceptación operacional del buque antes de entregarlo a la Flota de Mar en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Todo eso entraba dentro de la responsabilidad de la Primera Plana Mayor del Buque a la que yo pertenecería y en la que tendría, a mi entender, un rol protagónico.

Mi larga experiencia previa en la electrónica naval de los buques, muchos de ellos usados durante la Segunda Guerra Mundial (portaviones, cruceros, destructores, rastreadores y submarinos) y, la más reciente, con los flamantes submarinos tipo “SALTA” poco tenía que ver con lo que se me venía encima. Sabía que el desafío era muy grande y que debía encarar la constitución de un departamento que nunca había existido en la Armada anteriormente y que, para colmo de males, se integraba sacándoles tres cargos a tres departamentos tradicionales en la organización de abordó. Al Departamento Armamento le sacaba lo que antes se llamaba Cargo Control Tiro y este pasaba a denominarse Cargo Sistema de Armas, al Departamento Operaciones lo privaba del Cargo Reparaciones Electrónicas (que yo había asumido en muchos de mis destinos anteriores) y ahora se lo llamaba Cargo Sistemas Electrónicos y, finalmente, al Departamento Propulsión lo privaba del Cargo Electricidad que pasaba a llamarse Cargo Sistemas Eléctricos.

Ante un desafío tan difícil como conflictivo con lo que había sido tradicional hasta entonces y como primera medida, le pedí al flamante Comandante, que le había ya tomado el cargo al Capitán Barbuzzi, el

entonces Capitán de Navío Don Rafael Eduardo Chalier, que me ordenara **la misión del nuevo departamento** (dado que no la tenía asignada por no haber existido antes en la marina) y me dijo que confiaba plenamente en mí y que yo la elaborara. Para lograr este objetivo tuve largas, sesudas y críticas reuniones con los jefes de los otros departamentos tradicionales (los entonces Capitanes de Corbeta Reyser, de Operaciones, Loza, de Armamento y Peñafiel, de Propulsión) que habían perdido uno de sus cargos en mis manos. Luego de largas y fuertes cambios de ideas llegamos a acuerdos bastante sorprendentes y con amplia tolerancia por todas las partes. Fue así que se allanó el camino para que un año después pisáramos la cubierta del buque sabiendo qué era lo que cada uno debía hacer y teniendo los límites departamentales bien claros. No fue nada fácil que el Jefe de Armamento dispusiera del cañón, de los misiles en su santabárbara, del sonar y de los radares de control de tiros/lanzamientos sólo para tirar, lanzar, detectar submarinos y buques pero no para su mantenimiento, que el Jefe de Operaciones dispusiera de los sistemas de telecomunicaciones y radares sólo para operarlos y no mantenerlos en correcto funcionamiento operativo y que el Jefe de Propulsión diera al Comandante el “Máquina lista” como algo complementario del “Control de máquina listo” que asumía yo dentro de mis responsabilidades. En cuanto a esto último me acordé de mi padre y de su misión en Europa. Mi padre que, como vimos, era maquinista compró, probó y despachó máquinas para un buque que se estaba construyendo en la Argentina y que él no tripuló y, en su época, nadie pensaba que esas máquinas pudieran ser controladas por una electrónica que por entonces era incipiente. Ni que hablar de las turbinas de gas usadas también para aviones en épocas de calderas de vapor. También su misión se diferenció de la mía en el sentido que él la desarrolló en tiempos de guerra mientras que la mía la concebí y desarrollé en tiempos de paz, o mejor dicho, de la Guerra Fría.

Para formalizar la nueva situación en la distribución de responsabilidades hicimos un proyecto de modificación al **Reglamento para el Servicio Naval Abordo** que fue aprobado por el Comandante y enviado para su aprobación a Buenos Aires. Lo propuesto sorprendió a las Direcciones Generales del Material Naval (con sus direcciones técnicas subordinadas) y del Personal. Cambiaban tanto las visiones que había que tener del material (pasar de equipos a sistemas y pasar de lo analógico a lo digital) y se producía un cambio radical de muchas funciones del personal embarcado. Esto, como es de suponer, originó conflictos de intereses profesionales entre los especialistas con función de comando y los de función ejecutiva. Mientras lo anterior ocurría en Buenos Aires nosotros navegábamos y dábamos sentido a todo lo escrito.

Luego de unos cinco años de reclamos de todo tipo, el Jefe del Estado Mayor General de la Armada era por entonces el Almirante Jorge Isaac

Anaya. Él anteriormente nos había visitado en los astilleros Vickers, cuando cumplía funciones de Agregado Naval a la Embajada Argentina en Londres, también nos había recibido siendo Comandante Naval en Puerto Belgrano y, para colmo, había sido mi profesor de la materia “Radiotecnia”, de cuarto año, en la Escuela Naval Militar cuando era Teniente de Navío.

Finalmente Aprobó lo que nosotros habíamos propuesto sobre la base que si el buque había funcionado así ¿para qué imponerle a su dotación reglamentos concebidos según las viejas usanzas?

Tenía ya para ésa época la impresión que el dominio de las tecnologías electrónica, eléctrica, de telecomunicaciones y cibernética nos confería una participación en las actividades operacionales como nunca había ocurrido en la Armada en el pasado y que nuestra tarea sería tan necesaria como reconocida por el resto.

Por entonces sabíamos que al **Destructor HMS “SHEFFIELD”**, que había salido seis meses antes del mismo astillero, no le había ido muy bien y nuestras dudas sobre los **tiempos, resultados y costos** en el desarrollo de nuestro programa eran tan grandes como inciertos para los mismos ingleses responsables de la construcción y de las pruebas. Una vez interiorizado de cómo venía el proceso de las pruebas de aceptación en puerto de los equipos (Harbour Acceptance Trials o HAT’s) escribí una nota al comandante donde le puntalicé estos tres aspectos a la par que daba precisas instrucciones a mis subordinados en relación con dichas pruebas y, en particular, con las de los radares 909, que eran los que controlaban, a través de las computadoras, el lanzamiento de misiles y los tiros del cañón automático de 4”,5. Esos radares (que eran dos) habían sufrido un proceso de 1500 modificaciones. Esta situación era así antes de la realización de las pruebas de aceptación en puerto que serían controladas por un representante del Ministerio de Defensa Británico (MOD). A los nueve hombres de mi departamento que estarían abocados al mantenimiento de dichos radares les hice estudiar a fondo todas las modificaciones por áreas o módulos de los radares porque pensé que de allí vendrían los problemas durante las pruebas. Fue así que, cuando estas se realizaron, mis hombres las siguieron paso a paso, tomaron nota de los problemas y me informaron día a día (durante los 15 días que duraron las pruebas para cada radar). Cuando el inspector del MOD me envió el informe de prueba (HAT) de los radares aprobando ambos radares yo lo rechacé con argumentos ciertos y firmes e informé al Comandante Chalier.

Todo esto derivó en una reunión con el Presidente del Astillero Sir Leonard Reshow, el Jefe del Departamento Armas del Astillero Mr. Booth y otros. Por nuestra parte concurrimos el comandante, el que suscribe y nuestro ingeniero naval, el por entonces Capitán de Corbeta José Benjamín Dávila. El Presidente lo increpó fuertemente al Comandante Chalier sobre la base

de cómo nos atrevíamos a rechazar una prueba que el Ministerio de Defensa había aprobado a través de su representante. Yo, sentado a su lado le iba comentando mis puntos de vista y argumentos al oído para que pudiera neutralizar con argumentos válidos la arremetida inglesa. Se trataba de un nuevo acto de “piratería intelectual” que no podíamos tolerar. Cuando llegó el momento de rebatir la furiosa acometida del Presidente del Astillero Vickers el comandante desplegó eficazmente tales puntos de vista y argumentos y la furia de Mr. Reshaow se dirigió entonces hacia su subordinado Mr. Booth; le preguntó: ¿en cuanto tiempo piensa usted que los radares estarán en condiciones de aprobar las pruebas?. La contestación, hecha con un rubor que abarcaba todo su rostro y sabiendo que se jugaba el puesto, fue: “En tres meses Sr. Presidente”. Allí finalizó la reunión estimo que quedó claro para todos que los radares estaban lejos de estar en condiciones para cumplir con el contrato.

Al día siguiente no se podía entrar en ninguno de los pisos en que se distribuían las unidades de los complejíssimos radares. Estaban llenos de diseñadores, ingenieros y técnicos que debían resolver todas las fallas y averías que frecuente y costosamente se producían.

Las pruebas realizadas tres meses después fueron aprobadas pero había cuestiones que estaban al límite y que me tenían muy intranquilo y preocupado. Sabía que, más allá de los cientos de fallas que afectaban a otros equipos bajo mi responsabilidad (computadora, consola de control de máquinas, otros radares, sonar, sistema de telecomunicaciones, sistema de fuego del misil, santabárbara de misiles, etc.) eran los radares 909 los que constituían una verdadera “caja de Pandora” y así fue.

En mi artículo, redactado años después (1996), “Tragicomedias sistémicas navales” (Boletín del Centro Naval N°784, Octubre, Noviembre y Diciembre de 1996) digo algo al respecto, pero creo que podría escribir un libro sobre los hechos que fueron ocurriendo y cómo toda la dotación del buque, desde el Comandante hasta el último marinero y sus familias, vivieron las distintas circunstancias que se plantearon con verdadero espíritu patriótico.

Cuando se celebró mi cumpleaños Nro. 42 en la Cámara de Oficiales la torta que me diseñaron especialmente consistía de los dos Radomes (protección ubicada sobre las antenas del radar y su pedestal que es transparente a las emisiones del mismo y de los ecos producidos en los blancos elegidos) de los radares 909 (de formas casi semiesféricas) y, en el medio, un misil colorado en posición erguida, listo para el lanzamiento. De más está decir las bromas del comandante y toda la Plana Mayor al respecto.

Poco después alcancé la jerarquía de Capitán de Fragata con el correspondiente castigo por la fotografía (Ver **Foto N° 116**), mi padre alcanzó dicha jerarquía en forma más reglamentaria (ver **Foto N° 115**); era

más militar que yo (en la Escuela Naval me decían que yo era “más civil que una vaca” y cada vez creo más que así soy).

	
<p style="text-align: center;"><b>Foto N° 115</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Foto N° 116</b></p>
<p>Fotografía de mi padre al alcanzar la misma jerarquía que yo. Él estaba más ajustada al reglamento y no sé si mereció alguna sanción disciplinaria por sus fotos..</p>	<p>Para entonces mi fatigado aspecto era el que muestra esta foto de legajo que por supuesto, me significó otra sanción disciplinaria por varias estupideces.</p>

### **Pruebas en el mar del Destructor ARA “HÉRCULES”**

También resultó insólito, una vez aceptado el buque (Ver **Foto N° 117**), enarbolado nuestro pabellón en el mástil de popa (Ver **Foto N° 118**) y lanzados al mar para hacer la Parte IV (que significó un año de navegación en el Mar de la Mancha y el Mar de Irlanda), que mi puesto de combate fuera en el Cuarto de Operaciones, junto al Comandante y con el rol de informarle sobre la situación de las capacidades del buque para **flotar, moverse y combatir** en base a la información actualizada que recibía y controlaba desde los centros neurálgicos del buque. Mi misión era la de “mirar” el buque hacia adentro, a través de mi conocimiento de la situación previa y de lo que se me informaba de cambios a través del sistema de comunicaciones interiores, mientras que el comandante “miraba” hacia

afuera a través de sensores y se ocupaba de la situación táctica. Nuestras tareas eran complementarias y mi empatía con el entonces Capitán de Navío Chalier, perfecta (Ver artículo: “El Jefe de Ingeniería en el Cuarto de Operaciones”, Boletín del Centro Naval N° 721, Octubre – Diciembre de 1979).



**Foto N° 116:** El Comandante firma, en presencia del Presidente del Astillero Vickers Sir Leonard Redshow, la recepción de la etapa de construcción y prueba de máquinas y de navegación en el mar del Destructor ARA “HÉRCULES.



**Foto N° 117:** Acto seguido se procedió con la ceremonia de Afirmación del Pabellón Argentino en el flamante buque de guerra, el más importante de la Flota de Mar Argentina de aquella época y protagonista de un cambio radical en la Armada.

Entretanto mis preocupaciones de entonces se dividían entre los aspectos de la conducción de mi personal y los problemas tecnológicos y técnicos. Hombres y máquinas estaban sometidos a ajustes y pruebas de alta exigencia profesional. En algunos aspectos los británicos se sorprendían de nuestras capacidades para salir adelante ante problemas complejos. Siempre nos respetaron profesionalmente y los marinos del **Destructor HMS “SHEFFIELD”** recibieron muchas soluciones a sus problemas gracias a nuestras experiencias. Por entonces embarqué en ese buque con mi par británico, el Lieutenant Commander Higinbotton, para intercambiar experiencias. Nunca podría haber pensado entonces que seis años después ese buque sería hundido por aviones de nuestra Aviación Naval en una **Guerra por las Islas Malvinas** contra los británicos.

La cuestión fue que, luego de muchísimas vicisitudes, que merecerían otro libro, llegamos a navegar hacia el polígono de misiles de Abberport en el Mar de Irlanda para rendir nuestro examen final: el lanzamiento de dos misiles Sea-Dart, en dos condiciones distintas (“up and along” y “round the corner”) sobre un blanco aéreo telecontrolado (“drone”) llamado “Jindivik” (que volaba a 700 kilómetros por hora y que era operado desde el polígono. Algo mucho más sofisticado que los “drones” que nos muestran ahora luego de cuarenta años.

Para los lanzamientos era necesario que en el Polígono de Abberport operaran más de 200 miembros de su dotación dedicándose no sólo a la operación de dicho blanco sino de los radares que registraban la posición del buque lanzador, del “Jindivik” y del misil Sea Dart luego de su lanzamiento. La producción de la información sobre cada lanzamiento, tanto por el polígono como por el buque y los evaluadores de uno y otro lado era enorme (Ver **Foto N° 118**, suministrada por el Sea Trials Group).



**Foto N° 118:** Imagen del primer lanzamiento de un misil “Sea Dart” realizado por el Destructor ARA “HERCULES”.

La secuencia de preparación del sistema lanzador de a bordo duraba 6 horas si es que no había inconvenientes serios que la trabaran. Dado que los lanzamientos se debían producir a partir de las ocho de la mañana los que debíamos producir la secuencia de lanzamiento, unas 40 personas (incluyendo al suscripto como responsable) debíamos estar en nuestras actividades a partir de las dos de la madrugada. Luego también era necesario que cubriésemos nuestros puestos de combate (junto con el resto que había dormido) y, si había algún problema de a bordo que inhibiera la posibilidad del lanzamiento, nuestro deber era resolverlo antes de la secuencia de la madrugada siguiente.

Los lanzamientos también eran pospuestos para el día siguiente si había mar gruesa, problemas con el “Jindivik”, dificultades en el sistema de control del polígono o si había pesqueros rusos a menos de 400 kilómetros de distancia que pudieran determinar las frecuencias de control del misil por nuestros radares 909 mediante sus equipos de contramedidas electrónicas. La cuestión fue que, para lograr concretar los dos lanzamientos, nos pasamos cerca de 20 días despertándonos a las dos de la madrugada y resolviendo infinidad de problemas en un sistema que tenía cientos de miles de partes y que todavía estaba en proceso de investigación por la Royal Navy y el Ministerio de Defensa Británico. Por otra parte sabíamos que el Destructor HMS “SHEFFIELD” había fallado sus lanzamientos y que el panorama nuestro era más que complicado.

Estábamos más que agotados cuando llegó el día en que tuvimos la suprema satisfacción profesional de ver en las pantallas del cuarto de operaciones que el puntito que señalaba el misil recorría unos veinte kilómetros y se unía con el puntito que indicaba la trayectoria del “Jindivik” mientras nos indicaban desde tierra que el registro del blanco telecontrolado indicaba que el misil, con su espoleta inhibida, había pasado muy cerca del blanco y lo hubiera abatido de no haber estado en esa condición.

Si hubiéramos abatido el blanco su costo era cercano al millón de dólares, ello se sumaba al enorme costo del misil y había que tratar de evitarlo.

Mi puesto en el cuarto de operaciones era al lado del comandante y mediante el sistema de comunicaciones interiores le informaba de las capacidades del buque para **flotar** (información de la Central de Control de Averías), **moverse** (información desde la Consola de Control de Máquinas) y **combatir** (información previa y actualizada de cada una de las partes del sistema en operación, en este caso el Sistema GWS-30 del misil). Yo debía darle del “Listo” del sistema al comandante para comenzar con la operación siguiendo la secuencia de lanzamiento del misil o de disparo del cañón (si el que se operaba era el sistema GSA-1). Todo eso se controlaba desde el mismo cuarto de operaciones a través del Jefe de Defensa (en este

caso el Capitán de Corbeta Loza). Para ello yo contaba con un tablero donde iba consolidando la información recibida y la previa que tenía en mente según los problemas vividos durante la secuencia previa de seis horas.

La experiencia que tuve entonces la volqué en una carpeta, que llamé “Carpeta de Lanzamiento” para ser usada por quienes ocuparan las distintas responsabilidades en el futuro del buque.

Para los lectores que tengan interés en abundar sobre este tema, como antes lo expresé, escribí el artículo denominado: “El Jefe de Ingeniería en el Cuarto de Operaciones” en el Boletín del Centro Naval, como antes lo he detallado.

Los ingleses filmaron una película en color de la secuencia de eventos de lanzamiento luego de que estos fueron efectivamente realizados. Dicha película fue exhibida luego en todos los cines de Buenos Aires e interior del país. Lamentablemente no me pude ver como actor en la misma porque caí agotado a dormir en mi camarote durante largas horas y alguien decidió no despertarme. Sabían de lo destruido que estaba por el esfuerzo realizado. Concretamente logramos integrar un sistema de relaciones humanas (de la dotación) con un sistema material (buque); en el mismo se correlacionaron equipos que antes habían operado en forma aislada y con operadores individuales.

Cabe aquí observar lo escrito por Norbert Wiener, el “padre de la cibernética”, en su libro: **Cibernética y sociedad** (\*):

“La tesis de este libro consiste en que sólo puede entenderse la sociedad mediante el estudio de los mensajes y de las facilidades de comunicación de que ella dispone y, además, que, en el futuro, desempeñarán un papel cada vez más preponderante los mensajes cursados entre hombres y máquinas, entre máquinas y hombres y entre máquinas y máquinas”.

Esto lo experimentamos abordo y, cuarenta años más tarde, lo estamos experimentando en toda la sociedad argentina y mundial.

Los conceptos de sistemas y cibernética hicieron del buque algo diferente y produjeron en nosotros un inusual sentido de unidad. El llamado “espíritu de buque” logrado en el “HÉRCULES” es la argamasa que nos mantiene unidos en el tiempo y es el fruto de la conducción militar del Capitán de Navío Rafael Chalier, luego Contraalmirante y muerto mientras era Director de la Escuela Naval Militar. Por entonces me había invitado a almorzar con él en su casa de la Escuela cuando yo estaba en el Astillero de Río Santiago con las pruebas del Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD” cuando los sorprendió la muerte. Pienso que fue el mejor oficial de marina que he conocido.

---

(\*) WIENER, Norbert, **Cibernética y Sociedad**, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1958, 181 págs., pág. 16.

Posteriormente el Departamento tuvo la denominación más adecuada de “**Departamento Sistemas**” y forma parte necesaria del núcleo de una nueva **Armada** en que la ingeniería debe ser valorizada como nunca lo ha sido.

Por supuesto que nuestro “examen final” de tan largo proceso fue el lanzamiento de misiles en las dos diferentes condiciones.

### **Incorporación a la Flota de Mar.**

Lo concreto fue que cuando llegamos a PUERTO BELGRANO, a fines de 1977, con la flamante Unidad que habíamos logrado hacer operativa de la manera que resumidamente he relatado, yo ya había ascendido al grado de Capitán de Fragata. Fue emocionante escuchar las pitadas de todos los buques ubicados en la dársena con sus dotaciones formadas de gala en la borda y los engalanados izados. Esto me hizo acordar a la recepción que nos brindó la Flota de Mar cuando ingresamos al Puerto de Buenos Aires con el Destructor ARA “CERVANTES” en 1955.

Atracamos frente al Comando Naval y una alfombra roja fue tendida en el muelle para que, una vez formada allí la Plana Mayor, nos saludara, uno a uno, el Comandante Naval: el Contraalmirante Jorge Isaac Anaya.

Rápidamente operamos con el resto de la Flota de Mar dado que se venía planteando una situación de posible guerra con Chile. Gracias a la mediación del Vaticano (Cardenal Samoré) esta no se produjo y llegó el momento de entregar el Departamento Sistemas a mi relevo: el entonces Capitán de Corbeta Carlos A. Jarrige Lima.



**Foto N° 119:** Otra vista del lanzamiento de un misil Sea Dart desde un Destructor Tipo 42.

Todos los miembros de la Plana Mayor del Hércules mantenemos una relación social que cada vez más se parece a la de amistad. La amistad de María Nicolás con mi hija Vanina desde que ellas tenían tres años se ha transformado en una amistad íntima de familia a familia. Ellos viven a una 15 cuadras de nosotros sobre la misma calle Juramento y desde hace más de 30 años que nos vemos con mucha frecuencia en reuniones familiares, del Club Villa Adelina, en la quinta de Moreno hasta que la vendimos, en Ushuaia (cuando Eduardo fue designado Comandante de la Agrupación Lanchas Rápidas y los visitamos jugando al tutecillo en su casa) y en mil circunstancias más. Toda esa felicidad se ve tronchada desde hace dos años por la infundada detención de nuestro querido amigo Eduardo, primero en la Cárcel de Marcos Paz y actualmente en la de Ezeiza. Nada es ya lo mismo que era y formulamos votos para que su situación, junto con la de muchos otros detenidos políticos, encuentre pronta solución por parte de la Justicia Nacional.

Ninguno de los que intervinimos en ese destino olvidamos todo lo que hicimos juntos tanto desde el punto de vista profesional como social. Se formó un grupo tan fantástico como inolvidable. De vez en cuando las mujeres hacen reuniones en casa de alguna de ellas y los marinos, cada vez que nos vemos, recordamos con gusto esas épocas. Lo vivido fue algo muy singular y no lo experimenté en ningún otro destino con la misma intensidad que en este.

### **El Comité de Asesoramiento Legislativo (CAL).**

Curiosamente, luego de esta profunda y amplia experiencia profesional fui destinado a la Comisión de Asesoramiento Legislativo (CAL) para participar, con colegas del Ejército y de la Fuerza Aérea, en la legislación correspondiente a las áreas de trabajo y bienestar social; llevaba tres años de ausencia del país y mientras tanto habían pasado muchas cosas que en buena medida desconocía.

Previamente a la asunción de mis funciones legislativas debí presentarme al entonces Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Almirante Eduardo Massera, con quien tomé un café en su despacho a las 07:00 hs de la mañana mientras me daba consejos para mi desempeño como una suerte de “senador” o “diputado nacional”.

Acto seguido un coche oficial me llevó hasta el edificio del Congreso Nacional. Mientras avanzaba por la Avenida de Mayo, en una calurosa mañana del mes de febrero, veía recortada en un cielo azul la cúpula del edificio del Congreso, cada vez más cerca. Me preguntaba que haría yo allí. Cuales serían mis responsabilidades tan extrañas a una carrera que había sido tan profesional hasta entonces.

Fui incluido, luego de presentarme a un general, un almirante y un brigadier en las Comisiones de Bienestar Social (que comprendía a las Subcomisiones de Vivienda, Deportes, Seguridad Social y Salud Pública) y en la de Trabajo. Dependía de un Coronel y en cada una de las distintas áreas había un Teniente Coronel. El Vicecomodoro designado por la Fuerza Aérea y yo debíamos participar en todas las áreas como únicos representantes de nuestras Fuerzas en todas esas comisiones y subcomisiones.

Fue así como intervine, desde un despacho de “senador”, en la redacción de 48 leyes. Pero, luego de diez meses alguien reclamó mi presencia en el Astillero Río Santiago como inspector y organizador de pruebas de armas y electrónica durante la etapa final de la construcción del Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD”. Este buque era gemelo del “HÉRCULES” y era lógico, como siempre lo había pensado, trasladar mi experiencia en Inglaterra a las prácticas del astillero argentino. Parecía que la racionalidad había vuelto a la cabeza de los administradores del personal de la Armada.

### **El Astillero de Río Santiago.**

El alistamiento del Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD”, en el Astillero Río Santiago por la empresa Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), se vio retrasado porque el 22 de septiembre de 1975, se había producido un atentado explosivo por parte del grupo terrorista Montoneros que, mediante buzos tácticos, colocaron una carga de gelamon en un pilote del muelle al que estaba amarrada la nave. Esto ocasionó el hundimiento parcial del buque y daños importantes principalmente en lo relativo a la deformación de los ejes y de las cunas de los mismos. No obstante ello no impidió que, una vez reflatado y reparados los daños en el casco y en compartimientos interiores se procediera a la terminación de la construcción del buque. De todas maneras se produjo una considerable demora respecto a lo proyectado para esta sofisticada construcción de un buque de guerra en el país. Que yo sepa nadie ha pagado las consecuencias de tamaño atentado contra un inapreciable bien nacional.

En épocas de mi padre un hecho así hubiera sido inimaginable, nadie podría atentar así contra el interés nacional, contra la Patria.

Estuvo a cargo de este acto terrorista el jefe montonero Arturo Lewinger. Aparte del enorme costo de lo entonces reparado en el buque y de la demora en el proceso constructivo, el atentado produjo problemas posteriores tanto durante sus pruebas de máquinas como durante las pruebas de sus sistemas de armas por la afectación que producían las consecuentes vibraciones de los ejes de las hélices en el radar 909 (sobre todo a alta velocidad) y, por supuesto, también durante su uso durante la Guerra de Malvinas. Obviamente en épocas de guerra y debido a las

necesidades lógicas de su uso en tales circunstancias, el buque hubiera debido tener la posibilidad de usar las turbinas de gas funcionando a pleno para alcanzar los 30 nudos de velocidad máxima proyectados. Todo ello ayudó a agravar el daño original causado por el atentado cometido por quienes se suponían, y se suponen, “jóvenes idealistas” cuando en realidad no merecen otro calificativo que el de “traidores a la Patria”.

Antes había tenido una experiencia similar cuando era Jefe del Taller de Electrónica en la Base de Submarinos de Mar del Plata. La policía de la ciudad allanó un departamento en el que se encontraron planos de la Base, ubicación de los submarinos, explosivos e instrucciones para una operación durante la que se le aplicarían cargas para hundirlos. Los terroristas apresados eran buzos formados en nuestra propia Escuela de Buceo y, también, “traidores a la Patria”. Para prevenir nuevos ataques realicé una instalación en el muelle de un transductor viejo desplegado conectado a su equipo de sonar activo. El mismo tenía una frecuencia de ultrasonidos y una potencia tales que podrían afectar el oído de posibles hombres rana que quisieran operar contra los submarinos u otros buques. Por diversas razones que sería largo explicar la experiencia fracasó y por suerte no hubo otros traidores que afectaran nuestro poder naval en cuanto a su material.

Pero es mucho más grave la acción de otros traidores a la patria que desde la política y la ideología actúan contra el personal de la Armada, en particular, y de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, en general. En cuanto a esto es conveniente recordar el artículo N° 29 de nuestra Constitución Nacional (1994) que dice así:

Art. 29 – “El Congreso no puede conceder al Ejecutivo Nacional, ni las Legislaturas provinciales a los gobernadores de provincia, facultades extraordinarias, ni la suma del poder público, ni otorgarles sumisiones o supremacías por las que la vida, el honor o las fortunas de los argentinos queden a merced de gobiernos o persona alguna. Actos de esta naturaleza llevan consigo una nulidad insanable, y sujetarán a los que los formulen, consientan o firmen, a **la responsabilidad y pena de los infames traidores a la patria**”.

Es así que espero que antes de mi muerte pueda tener la satisfacción de ver que este tipo de “infames traidores a la patria”, que ni siquiera se han arriesgado como combatientes, en sus roles de políticos infectados de ideologías foráneas, jueces arbitrarios, abogados garantistas, militares indignos, ex-miembros de organizaciones guerrilleras que combatieron contra las Fuerzas Armadas o las Fuerzas de Seguridad de la Nación, etc. merezcan todo el peso de la ley bajo la administración de una justicia aplicada por jueces justos y con sentido común que sean asistidos por un verdadero, eficaz e incorruptible poder de policía.

Yendo a consideraciones más positivas diré que, cuando me hice cargo de mis nuevas funciones en relación con el Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD”, que se hallaba en construcción a fines de 1978, hice un programa de pruebas a realizar en el país previendo su ensamble con las pruebas que ineludiblemente debían ser realizadas en el Reino Unido de Gran Bretaña. Para eso escribí un manual que fue usado durante las mismas.

También hice un estudio de Estado Mayor para aprovechar las capacidades adquiridas por el personal que había hecho cursos en Gran Bretaña sobre los equipos y sistemas del Destructor ARA “HÉRCULES” y que durante más de dos años había tenido experiencia en pruebas y mantenimiento de los mismos. Apuntaba a que ese personal diera cursos-teórico prácticos en la Escuela Técnica Básica de la Base Naval de Puerto Belgrano, que por entonces dirigía mi amigo el entonces Capitán de Fragata Julio Marcelo Pérez. Este hizo un plan de clases y lo llevó a la práctica y, de esta manera, la Armada ahorró muchísimo dinero al no tener que enviar a toda esa gente a los cursos de las Bases HMS “Sultan” y “Collingwood”. Su desempeño posterior a bordo, bajo la jefatura del Departamento Sistemas del entonces Capitán de Corbeta Edgardo Rubén Barrientos (que había sido mi subordinado como Jefe del Cargo Sistemas de Armas en el Destructor ARA “HÉRCULES”), fue más que satisfactorio.

Pedí que los suboficiales más destacados de los grupos de mantenimiento críticos fueran dados de pase al Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD” para encabezar dichos grupos de mantenimiento en el buque gemelo construido en el país. En particular solicité que el Suboficial Mayor Electrónico José Roberto Esquivel fuera mi ayudante en la patriada. Durante meses concurrí al astillero de Río Santiago para encabezar las inspecciones de electrónica y armas. Establecí un método de registro de los defectos, fallas y averías detectados desde las inspecciones de instalación a las pruebas de sistemas en el mar, pasando por todas las inspecciones y pruebas intermedias (inspecciones de instalación, pruebas de aceptación en puerto (PAP's), pruebas de aceptación en el mar (PAM's), “linking” y pruebas de aceptación de sistemas en el mar). Esto no permite que nadie deje de hacer algo pendiente de lo que queda registrado en los informes respectivos. Todo esto se hace estableciendo responsables para la solución de cada problema particular y destacando especialmente los problemas que atentan contra la capacidad operativa del buque. Me han dicho que ése método lo adoptó posteriormente el Astillero para la construcción de las corbetas MEKO 140.

Finalmente la construcción del Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD” fue terminada el 29 de noviembre de 1980, día en que comenzamos una serie de navegaciones de prueba que yo había previsto que se realizaran en el país. Las hicimos a partir de la Base Naval de Puerto

Belgrano y fundamentalmente en el litoral bonaerense y en el Golfo Nuevo, frente a Madryn. Luego quedaban las pruebas más complejas en las que era necesario volver a tener el apoyo de la organización británica para su realización.

En cierto momento de la construcción el Ministerio de Defensa Británico envió al astillero al Commander de la Royal Navy Graham Crane para que trabajara conmigo durante el desarrollo de las pruebas del buque en el mar. Sabiendo que yo había ascendido a Capitán de Fragata lo ascendieron para que tuviera la misma jerarquía militar que yo. Junto con él y con los miembros del Weapons Trials Group de Vickers hicimos los preparativos para las pruebas en la Base Naval de Puerto Belgrano. Fue en ese tiempo que invité a jugar al golf al responsable de Vickers y al representante logístico del Ministerio de Defensa de Gran Bretaña (MOD)(Ver **Foto N° 120**) en el Golf Club Puerto Belgrano. También los invité a una excursión a Sierra de la Ventana con mi familia (Ver **Foto N° 121**).



**Foto N° 120:** De izquierda a derecha: el autor, Mr. Page (MOD) y Mr. Wade (Vickers).



**Foto N° 121:** De izquierda a derecha: Mr. Page, María Elena, Vanina, María Victoria, Mr. Gale (Vickers) y Mr. Wade durante la excursión a Sierra de la Ventana.

Desde el punto de vista familiar esta etapa en Puerto Belgrano fue muy feliz. Nos hospedamos nuevamente en el Hotel de Oficiales y era verano. Compartíamos paseos, veladas de “tutecillo”, playa y golf con la familia Nicolás.

Para el de 30 de marzo de 1981 me parecían tan cómicas nuestras noches jugando al “tutecillo” que inauguré un “Cuaderno de Tutecillo” con las expresiones de los cuatro jugadores (Eva, María Elena, Eduardo y yo) que me hace sonreír y recordar las circunstancias cómicas de los partidos cada vez que lo releo. En el “Acta de Apertura” se expresa, de mi puño y letra: “(...) se abre este Cuaderno de Tutecillo, con la finalidad de registrar puntajes y hechos insólitos que el fragor de la disputa suele suscitar”. Lo mismo les pasa a Eva y Eduardo con el otro cuaderno que tienen ellos. Los cuadernos siguen abiertos y de vez en cuando nos juntábamos para continuar esta práctica que es de amistad, pese a las barbaridades escritas sobre las distintas circunstancias del juego. La detención de Eduardo echó todo por tierra.

De la playa siempre me acuerdo de la vez que Eduardo me indujo a hacer esquí acuático. El manejaba habitualmente la lancha de la Playa de Oficiales y, como buen buzo, también practicaba ese deporte con facilidad. Yo no soy buzo ni lo quiero ser, pero mi amor propio y el desafío planteado me llevaron a aceptar las indicaciones de mi amigo, bajar por la escalera del muelle, calzarme los esquís y tomarme de la percha de remolque ligada a la lancha por un largo cabo (soga). Mi amigo me dijo que era muy fácil,

que mantuviera los brazos estirados y las puntas de los esquís hacia arriba y que, una vez que la lancha avanzara, saldría hacia arriba y me deslizaría por la superficie con gracia y con toda la esbeltez de mi plenitud física madura. A la voz de “aura” la lancha arrancó con toda fuerza adelante, casi me saca los brazos, las puntas de los esquís se sumergieron amenazando dejarme sin extremidades y en vez de subir bajé de manera de adquirir un curso acelerado de buceo. La gracia fue que, aparte de esta penalidad de “potro submarino”, casi me ahogo y mi esbeltez física se degradó hasta el límite de abandonarlo todo, nadar cansinamente hacia las rocas de la orilla y subirlas “en cuatro patas”, resbalando por sus agudos bordes plenos de musgos, hasta adoptar una posición erguida de “homo erectus” con cierta dignidad. Si bien todavía me faltaban meses para ascender a “oficial superior” (de capitán de navío a almirante) debo reconocer que, ante la mirada de los otros asistentes a la playa, me sentí menos que un “oficial inferior”.

Respecto al golf, que eventualmente jugamos ese verano, con Eduardo, los ingleses y algunos otros amigos ya creo haberlo dicho todo.

Cuando ya terminaba las pruebas los compañeros de la Promoción 83 radicados en la zona me hicieron una inolvidable y agradable despedida. Se trató de un convite en el Yacht Club del Centro Naval y el de la iniciativa fue mi querido compañero José Luis Pérez.

### **La vuelta a Gran Bretaña como asesor.**

Como resultado de todo ello volví a ser designado para viajar con el buque nuevamente a Inglaterra como Asesor de Sistemas (Hardware) del comandante designado, Capitán de Navío Nelson Raúl Castro, y junto con el Capitán de Navío Emilio Alberto Barros, que actuó como Asesor de Sistemas de Computación (Software) del mismo. Mi nueva designación se hizo rompiendo con todas las reglas de la administración del personal superior porque teóricamente no estaba habilitado para volver al extranjero. Zarpamos de la Base Naval de Puerto Belgrano hacia Portsmouth el 1° de abril de 1981 con escalas en Río de Janeiro y en las Palmas (Islas Canarias).

Todo ello era necesario para poder realizar, eficazmente y en tiempo, un programa similar al del “HERCULES” pero partiendo de la base de una construcción realizada en un astillero argentino.

María Elena, María Victoria, Analía y Vanina viajaron por avión a Londres con las esposas de los nombrados y previamente a nuestra llegada.

Mi esposa alquiló una casa muy linda frente a un parque que daba al mar frente a la isla de Walney (Ver **Fotos Nros. 122; 123; 124 y 125**).



**Foto N° 122:** Imagen de nuestra casa en 31 Western Way de Alverstoke.



**Foto N° 123:** La familia Domínguez en la puerta de nuestra casa en Alverstoke (Hants - Sur de Inglaterra).



**Foto N° 124:** La familia con mi suegra en el Parque ubicado frente a la casa. Primavera de 1981.



**Foto N° 125:** Vista del parque que nos conducía al mar tomada Desde una ventana del primer piso de nuestra casa.

La despedida social de los miembros del Ministerio de Defensa Británico, de la Royal Navy, de la Empresa Vickers y de muchos de sus subcontratistas la hicimos en el Central Hotel de Portsmouth con la presencia de las autoridades de nuestra Comisión Naval Argentina en Europa (con sede en Londres). Previamente yo había imaginado y propuesto al Comandante Castro proyectar durante la cena de despedida “slides” que traído desde Buenos Aires con imágenes de las distintas regiones de la Argentina.

Propuse también ensamblar su proyección con actuaciones de un muy buen grupo folklórico que teníamos a bordo. Ellos cantaban la música típica de cada región que mostrábamos luego de que mi hija mayor María Victoria (que ya hablaba perfecto inglés) describía las mismas según un texto que yo había escrito en castellano y ella había traducido al inglés. El ciclo terminaba en Buenos Aires con un tango cantado y bailado y, como broche de oro, el Cabo Gramático, profesor de danzas folklóricas, vestido con su traje completo de gaucho con espuelas, bailó un magnífico malambo que arrancó el aplauso de las más de 200 personas presentes (Ver **Foto N° ...**). Se sirvieron empanadas criollas con vinos argentinos y se repartió la letra de la zamba “López Pereira” para que todos juntos la cantáramos al son del conjunto folklórico de a bordo (Ver **Foto N° 126**).



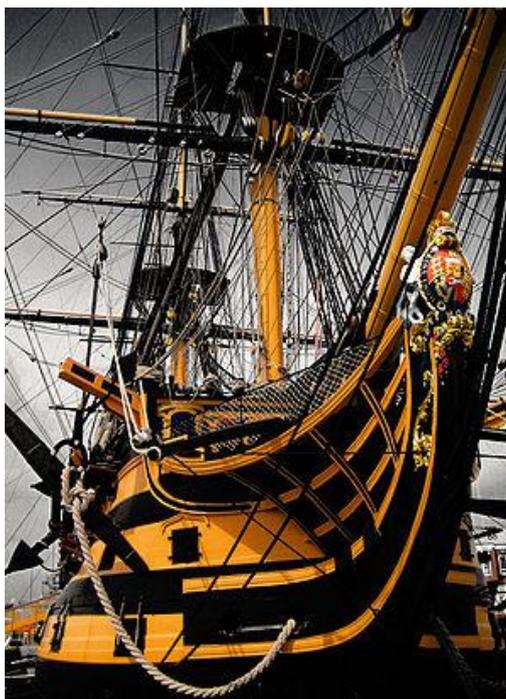
**Foto N° 126:** El Cabo Gramático da una lección de malambo a los asombrados británicos.



**Foto N° 127:** El increíble conjunto folklórico formado a bordo (que practicaba en la oficina que teníamos con el Suboficial Mayor Esquivel para controlar las pruebas de afinamiento operacional del buque).

Fue una noche inolvidable para todos los que de ella participamos. Años después el ya Capitán de Navío Rafael Alberto Fuentes y Arballos, que había sido designado Agregado Naval en Sudáfrica, me pidió los antecedentes para hacer algo similar en ese destino.

Luego vino la despedida militar que nos hicieron todos los buques ingleses engalanados, con el pabellón argentino a tope y las tripulaciones saludándonos desde cubierta. Estaban el Portaviones HMS “INVENCIBLE”, los destructores HMS “SHEFIELD” y “COVENTRY” gemelos de clase de nuestro buque, el Destructor HMS “GLADMORGAN” y muchos otros buques de la Royal Navy. El HMS “VICTORY”, buque insignia del Almirante Nelson (Ver **Foto N° 128**) también lucía su engalanado y con la bandera argentina a tope para despedirnos.



**Foto N° 129:** Imagen del buque de guerra inglés HMS “VICTORY” desde el cual el Almirante Nelson comandó la flota durante la batalla de Trafalgar en 1805.



**Foto N° 130:** Foto tomada en los momentos previos a nuestra zarpada del muelle del Dockyard de Portsmouth. A la izquierda el Destructor HMS “Sheffield” (hundido durante la Guerra de Malvinas el 4 de mayo de 1982), a la derecha el Destructor HMS “Coventry” (también hundido en la misma guerra y con fecha 25 de mayo de 1982) y al centro el Portaviones HMS “Invincible” (que sufrió averías por aviaadores argentinos, que nunca fueron reconocidas por la Royal Navy, el 30 de mayo de 1982).



**Foto N° 131:** Ya navegando hacia la Base Naval de Puerto Belgrano vemos por la amura de estribor al Destructor HMS “Glamorgan” averiado seriamente con un misil “Exocet” lanzado por el Capitán de Fragata (RE) Don Julio Marcelo Pérez el 12 de junio de 1982, actuando como “oficial de comando de infantería de marina” (“defensa de costas”) pero siendo en realidad ingeniero electrónico, especializado en misiles y graduado como maquinista de la Escuela Naval Militar. Por esta acción fue condecorado.

Nunca olvidaremos que meses después la mayoría de esos buques eran parte de la Fuerza de Tareas británica y los marineros ingleses nuestros enemigos. Esto forma parte de una historia no contada que rescato como una singularidad muy especial. El hangar del helicóptero lo traíamos cargado de misiles “Sea Dart” luego de haber comprado de apuro a los ingleses una santabárbara adicional. Dos meses antes el Comandante me había mostrado un sobre enviado desde Buenos Aires, con el sello de “Estrictamente Secreto y Confidencial” y, sin informarme de su contenido, me ordenó hacer las gestiones para dicha adquisición. Los ingleses contentísimos por una compra millonaria en dólares me invitaron a Bath a mostrarme la fábrica de los misiles (Aerospace and Defence Systems) y decirme de las posibilidades de satisfacer en tiempo nuestro pedido. Siempre me quedó la idea de si los comprábamos para lanzárselos a ellos. Llegamos a la Base Naval de Puerto Belgrano a fines de diciembre de 1981, poco más de tres meses después, el 2 de abril de 1982, se inició la Guerra de Malvinas y el buque que inició el “Operativo Rosario” fue el mismo Destructor ARA “SANTISIMA TRINIDAD”. Luego no pudo actuar en “defensa antiaérea de área” de la Flota de Mar, junto con el Destructor ARA “HÉRCULES”, por las razones que he explicado en mis

artículos: **“909. Un número que me recuerda una historia jamás contada – Los radares 909 y las capacidades operativas de los destructores ARA “HERCULES” y “SANTÍSIMA TRINIDAD”, Boletín del Centro Naval N° 830, mayo/agosto de 2011 y Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas, Boletín del Centro Naval, N° 831, enero/abril de 2012.** Estas razones en parte también afectaron la operabilidad antiaérea de muchos buques ingleses (siete de los más importantes) y de allí la eficacia de los ataques aéreos de nuestra Aviación Naval y de la Fuerza Aérea, más allá de su increíble coraje y del recurso, imprevisto por el enemigo, de los aviones navales Dassault-Breguet Super Étendard dotados de misiles Exocet AM39.

Ambos buques debieron ser afectados a funciones secundarias y a esto se sumó el riesgo de los satélites artificiales y de los submarinos nucleares que inclinaron al Vicealmirante José Lombardo, como Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, a tomar ciertas decisiones que considero razonables.

Ante los problemas evidenciados en la guerra y contra los cuales luché durante ocho años (1974-1982) secundado por los mejores oficiales ingenieros y suboficiales técnicos de los que la Armada disponía entonces. La cuestión era asegurar la disponibilidad para el combate del sistema ADAWS-4 y que ello se prolongara durante toda la vida útil de los dos buques, no hubo solución ni para nosotros ni para los británicos. Había un error en la concepción general del sistema centralizado del cual no nos sentimos responsables. Luchamos a brazo partido para que funcionara y lo logramos muchas veces pero, cual quijotes, perdimos contra los “molinos de viento”. Ante las grandes dificultades afrontadas en las pruebas lo intuíamos pero, lamentablemente, así ocurrió.

El Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD”, luego de ser “canibalizado” para que subsistiera el “HÉRCULES” durante una posguerra en que los británicos aún ahora nos niegan los repuestos, se hundió olvidado en un muelle de la Base Naval de Puerto Belgrano. Los montoneros fueron superados por nuestra realidad.

El Destructor ARA “HÉRCULES” fue enviado a astilleros chilenos para sacarle los radares 909 y agrandarle el hangar de helicópteros para poder operar con dos de esas aeronaves y cambiar su función operativa.

Curiosamente, de los dos buques que marcan mi carrera naval, desde su inicio hasta su final, la Fragata “PRESIDENTE SARMIENTO” con bastante más de 100 años flota en Puerto Madero como Museo Histórico Naval mientras que el Destructor ARA “SANTÍSIMA TRINIDAD”, con menos de 34 años de vida, descansa en paz en el fondo del mar mientras se lo trata de reflotar como Monumento Histórico Nacional.

Esta es una frustración nacional para los argentinos y personal para mí, en este libro he contado el porqué de esto último y me da muchísima pena que así sea.

Lo positivo de esta historia sería que hayamos aprendido que, en materia de defensa nacional:

- No debemos comprar armamento a países que puedan ser nuestros futuros enemigos;
- La independencia tecnológica es imposible;
- La autonomía tecnológica hay que diseñarla con muchísimo cuidado y con el asesoramiento de los ingenieros mejor dotados intelectualmente para tener alguna chance efectiva de lograrlo;
- La tecnología, luego del coraje de nuestros hombres y la imaginación de de nuestros comandantes, es el más importante ingrediente de la victoria en el combate;
- La tecnología es el producto de una cultura y no se la puede compartir con otros si no se comparte su cultura;
- Finalmente, el control es la base del poder y la tecnología lo es de gran parte del control. Como consecuencia, si queremos el poder, desarrollemos nuestra tecnología dándole el lugar que les corresponde a nuestros ingenieros militares ayudados por los civiles con sentido patriótico.

### **Mi desembarco como Oficial superior y el pase a la Dirección Programa Unidades Navales (DIPROUNIVALES) como Jefe del Departamento Técnica.**

Cuando llegamos a **PUERTO BELGRANO** desembarqué rápidamente pues ascendía a Capitán de Navío y debía presentarme a la **DIRECCIÓN DE NUEVAS UNIDADES NAVALES** como Jefe del Departamento Técnica. Calculo que hasta ese momento había navegado unas 160.000 millas.

Por allí tengo una esquila del Almirante Emilio Massera que, como Jefe del Estado Mayor General de la Armada, me felicitó por haber alcanzado la jerarquía de “Oficial Superior”. Se trata de un nivel en el que uno debe seguir mirando para abajo del escalafón pero, más que mirar para arriba para recibir órdenes, debe hacerlo para los costados y tomar decisiones claras y precisas respecto a su futuro profesional.

En los pocos días que permanecí en el Hotel de Oficiales de la Base Naval de Puerto Belgrano, donde me reencontré con mi familia, decidimos pasar un día de mucho calor en la pileta de la Base de Infantería de Marina de Baterías. Al tirarme del trampolín sentí como si en mi pierna izquierda se rompiera un elástico. Nadé con mucha dificultad hasta la orilla de la pileta y tuve que ser ayudado para poder salir de ella. La pierna se me comenzó a

hinchar y concurrí al Hospital Naval para ver un traumatólogo. Luego de revisarme este no tardó mucho en decirme su diagnóstico: rotura del “músculo plantal delgado”. Acto seguido acotó: "se trata de un músculo que sólo lo tienen algunos seres humanos y que sirve para arquear los dedos y las plantas de los pies para sujetarse a las ramas de los árboles".

Me mandó guardar cama, tomar desinflamantes y me dijo que, si no pensaba treparme a los árboles, no tendría problemas futuros. Así fue, pero me quedaron algunas cuestiones sin resolver: ¿sería yo el famoso "eslabón perdido"?; ¿qué me unía a los monos?, ¿qué parecido tenía yo con esos simpáticos y ágiles animales?.....Con el tiempo leí que compartimos una enorme parte de nuestro ADN (entre el 97% y el 99%) con los chimpancés y cada vez los veo más con un aire de familia.

Pocos días después debía presentarme en mi nuevo destino: la Dirección del Programa de Nuevas Unidades Navales (DIPROUNIVALES). Pude manejar mi automóvil hasta Buenos Aires gracias a que tenía cambio automático y sólo debía usar el pié derecho para acelerar y frenar. Llegué al Edificio “Libertad” de blanco, con espada y ...rengo de mi pierna izquierda.

Mi desplazamiento por el pasillo era similar al de los monos y ello me hacía pensar en el diagnóstico del médico y mi autopregunta sobre el “eslabón perdido”. A medida que avanzaba me sentía cada vez más ridículo. Yo diría que entré con el pié izquierdo y así me fue.

Me presenté a mi flamante Director: el Contraalmirante Horacio Rodríguez Sartori, el mismo que me había recibido en Londres al comienzo de mi compromiso con el Proyecto 42 británico. Lo hice luego de arrastrarme por el pasillo hasta su despacho. Éste me aclaró que mi departamento sólo se ocuparía de problemas relativos a ingeniería naval y propulsión (precisamente de lo que menos sabía por mi formación profesional), las cuestiones de electrónica y de armas serían encaradas por las direcciones técnicas correspondientes. Quedó claro que empezábamos muy mal nuestra relación jerárquica.

Entre mis subordinados tenía ingenieros navales y el capitán de fragata electricista Edgard Félix Norberto Suárez era mi segundo. Ningún maquinista. Todos ellos sufrieron un mal año conmigo porque el clima en que vivía no era para nada agradable; sobre todo luego de mi pedido formal de retiro por nota y el castigo que se me impuso por hacer “apreciaciones improcedentes” en dicho documento.

Mis últimas fojas habían sido de nivel “excepcional” y yo no podía tolerar que se me tratara mal y sin motivo.

Pese a todo traté de seguir siendo un profesional digno de mis galones de oficial superior. Pese al dicho de que “cada uno asciende hasta el nivel de su propia incompetencia” yo pensaba que tenía capacidad para justificar las tiras de mi último ascenso. Fue así como encaré una de las cuestiones

pendientes de los destructores tipo “HÉRCULES” que me tenía preocupado desde la recepción de ambos buques. Se trataba de un problema detectado durante su recepción y que se llamaba: “degradación del doppler propio”. Para saber si realmente era así se necesitaba probar con los dos buques lo que pasaba con el efecto doppler que captaban los radares 909 para determinar la velocidad de los aviones atacantes, cuando estos superaban cierto rango de velocidad en vuelo rasante sobre el mar. Si no lo lograban los buques serían blanco fácil para esos aviones porque no les podrían disparar sus misiles antiaéreos. Elevé una nota al respecto y los únicos aviones que superaban dicha velocidad eran de la Fuerza Aérea Argentina, fue difícil conseguirlos para la prueba pero esto al final se hizo con resultados favorables como para eliminar mis serias preocupaciones. Por otro lado las dudas hubieran resurgido luego, cuando los atacantes fuimos nosotros durante la Guerra de Malvinas. Lo curioso es que esta prueba la propuse antes de que se planteara la posibilidad de una guerra.

Para el mes de abril, cuando comenzó dicha guerra, tuve la oportunidad de hacer algunos aportes, tanto a la Armada como a la Fuerza Aérea, sobre la base de que yo conocía muy bien las capacidades y las dificultades del sistema misilístico Sea Dart (GWS-30) y el sistema del cañón automático (GSA-1) que poseían muchos de los buques de la Fuerza de Tareas Británica (Portaviones HMS “Invencible”, destructores HMS “Sheffield”, “Coventry”, “Bristol”, “Exeter”, “Glasgow” y Cardiff”) que serían tanto blancos de nuestros buques y aviones como de los aviones de la Fuerza Aérea.

A poco de comenzar la guerra vino a verme el Vicecomodoro (RE) Hugo Weskamp, amigo y relacionado conmigo por ser el marido de una hermana de mi cuñado, el Capitán de Corbeta (RE) Guillermo Testorelli (que poco antes había fallecido en un accidente de un avión de la Empresa Austral sobre el Río de la Plata).

Me pidió un plano de los destructores Tipo 42 y le mostré el del Destructor ARA “HERCULES”. Me preguntó cuales eran los puntos más vulnerables del buque para dejarlo inoperante y se lo dije. También le agregué información de cómo debían ser atacados por aviones para vulnerar las capacidades de sus sistemas antiaéreos y poder alcanzarlos con misiles, cohetes, bombas o ametralladores que portara el avión. El Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea me pidió ver la documentación que avalara mis afirmaciones y le envié fotocopias. Evidentemente desconfió de mí porque me pidió ver los originales y se los presté por 24 horas para que viera que lo que yo afirmaba era cierto. Me llamó la atención que dicha información no le hubiera sido suministrada por la Armada oficialmente, para fortalecer la interoperabilidad conjunta ante la posibilidad de un combate real contra un enemigo común. Lo hice como patriota y desafiando las consecuencias que ello pudiera ocasionarme en el futuro. Es aquí donde lo expreso con

claridad por primera vez en mi vida y deseo que si existe algún lector que no hubiera hecho lo mismo me lo diga en la cara y lo justifique según su escala de valores.

### **Retiro de la Armada.**

Fue así como, por esa cuestión de maltrato que he descrito en el punto anterior y muchas otras cuestiones que venía acumulando a lo largo de toda mi carrera y que se evidenciaron en los meses siguientes, pedí el retiro voluntario pese a que no cumplía con la famosa cláusula legal del “30 y 40” (más de 30 años de servicios simples y 40 computados) me faltaban menos de dos años para lograrlo, tenía posibilidades de ser Agregado Naval en alguna parte y, si todo seguía bien, ascender al grado de contraalmirante. Nada más alejado de lo que me había tocado en suerte: un grupo de superiores resentidos, envidiosos y poco dispuestos a las innovaciones que yo venía proponiendo.

Fui retenido hasta cumplir un año en el grado, cumpliendo con lo reglamentado. Entretanto ocurrió la Guerra de Malvinas y se pensó que ello me haría cambiar de decisión; se equivocaron, me fui con un gran desencanto profesional que se unía a los que oportunamente habían tenido mi padre y mi abuelo materno. Pensé (y lo sigo pensando) que no se valoraba adecuadamente lo que había hecho porque lo hice como ingeniero. Más de un año después, el 18 de octubre de 1984, el Vicealmirante Ramón Antonio Arosa, entonces Jefe del Estado Mayor General de la Armada, me entregó en la Escuela Naval Militar la “Medalla de Oro de la Armada Argentina” (Ver **Foto N° 132**).

Cuando me la entregó me dijo que él esperaba que yo siguiera por mucho más tiempo en la Armada. No le respondí nada. No había más que hablar, sólo tenía sentido mi retiro voluntario. Ya no me encontraba a gusto con lo que pasaba y con los lugares que me tenían reservados luego de que yo lo había brindado todo.

Todavía no tenía claro lo que iba a hacer con mi vida después del retiro pero en mí ya venía surgiendo una reflexión filosófica que debía ser convenientemente encaminada. Mis nuevos horizontes debían ser distintos que los marinos. Quería ir más alto que el mar y de diversas maneras creo que lo he logrado. Nunca más nadie podría manipular mi vida a su antojo, y sería yo el que eligiera mis destinos y el de mi familia. Esto no significaba para nada que yo pudiera aportar a la Armada mucho de lo que encontrara en el camino y que pudiera ser útil. Siempre he preservado a la Institución de mis amores de mis enojos con los que, dentro de su seno, cometen arbitrariedades que me han indignado o han pretendido menoscabar mis actuaciones profesionales.



**Foto N° 132:** El Vicealmirante Arosa, quien fuera mi jefe en el Departamento Operaciones del Portaviones ARA “VEINTICINCO DE MAYO” me despide de la Armada entregándome una medalla de oro por los servicios prestados a la Institución.

### **Otra guerra no querida.**

Quince años después de la llamada Revolución Libertadora entramos en la década del 70 del siglo pasado. Una nueva guerra, no convencional, más perversa y más cruel, ubicó a algunos de mis compañeros y amigos nuevamente en la desagradable situación de tener que combatir contra otros argentinos que atacaban a las Fuerzas Armadas, a las Fuerzas de Seguridad y a la estructura del Estado desde la clandestinidad y con nuevas tácticas. Ellos, en muchos casos, profesaban una ideología acuñada fuera de nuestras fronteras, ajena a nuestra tradición y costumbres y ambiciosa de obtener el poder por la vía de la violencia de las armas y la mentira. Esto lo intentaron fuera de los carriles de la democracia y mediante hechos bélicos aberrantes que demostraron su naturaleza despiadada.

La necesidad de encarar una Guerra Antisubversiva, como nosotros la denominamos, y que aún ahora no es reconocida como tal por gran parte de la sociedad argentina, nos obligó a actuar con procedimientos que eran ajenos a los propios de la guerra convencional en el mar, para la que habíamos sido preparados. Los unos y los otros terminamos fuera de los principios que rigen el Derecho Humanitario, aplicado en las guerras convencionales desarrolladas hasta entonces. Fueron muchos los marinos que murieron en tierra, peleando con desventaja contra un enemigo oculto y sin uniforme.

Los que no murieron, los que tuvieron la suerte de sobrevivir, aún ahora padecen ante una justicia que se ha quitado la venda e inclina la balanza a favor de quienes se alzaron contra el poder del Estado desde la clandestinidad, sin dar la cara y con nombres de combate falsos. La verdad nunca fue representada por el dios Jano, pero los argentinos lo hemos hecho posible. Lo que nosotros vemos de frente, otros lo tienen en la nuca y no son capaces de dar vuelta la cara. Hay todo un discurso de los Derechos Humanos que los protege, nadie habla de los Deberes Humanos que ellos no cumplieron, ni de los Derechos Humanos de quienes intentaron proteger a la sociedad de tanta ignominia.

Las verdades de esta etapa fueron resumidas por mi compañero, el ya fallecido Contraalmirante retirado Oscar Jorge Calandra, en su artículo: “Una malversación histórica (1959-1983)” (Boletín del Centro Naval N° 808, mayo/agosto de 2004, pág. 183), desarrolladas por el joven abogado Nicolás Márquez su libro: **La otra parte de la verdad** y largamente detalladas por el periodista Carlos M. Acuña en su libro: **Por amor al odio. Historia de la subversión en la Argentina**, con la asistencia de la información que le brindaron otros compañeros como el Contraalmirante Juan Carlos Bou (excelente persona y brillante profesional ya fallecido), el Capitán de Corbeta retirado César Antonio Barros (amigo del anterior y de este autor de similar dimensión humana y profesional que el antes nombrado) y Calandra. Este último, además, hace un interesantísimo aporte en otro artículo publicado en el Boletín del Centro Naval N° 812, setiembre/diciembre de 2005, pág 389, planteando: “Obediencia debida: ¿nuevo mito o antigua realidad?”).

Otros compañeros tuvieron participación activa en este conflicto, y se jugaron la vida por una verdad que aún sigue ausente de la mayoría de las conciencias argentinas y están siendo juzgados, como mi querido amigo y compañero, el Capitán de Fragata Luis E. Sosa, infante de marina actualmente juzgado y condenado pese a su delicado estado de salud por la justicia civil y por una acción bélica en defensa de un gobierno democrático.

La ignorancia respecto a esta historia infecta las mentes de muchos jóvenes, que han sido adoctrinados en la mentira y que no vivieron los acontecimientos que nosotros padecemos y seguimos padeciendo.

No he tenido el honor de participar en dicha guerra, pero sus efectos me afectan como si lo hubiera hecho. No sé si viviré lo suficiente como para ver el pleno ejercicio de la justicia en manos de jueces probos y el resurgimiento del patriotismo, de la verdad histórica y, por lo menos, del sentido común en la mente de muchos argentinos que no saben, no quieren o no pueden afrontar lo que realmente nos pasó. El slogan de “memoria, verdad y justicia” debe ser aplicado en toda su extensión desde el punto de vista y la comprensión de lo que es la guerra contra el terrorismo y el derecho humanitario más que los tan mentados derechos humanos. Creo que estamos muy lejos de ello y es lamentable.

Entretanto estimo que el país se ha quedado sin defensa más allá de las armas que podamos poseer. Esto es así porque el espíritu de quienes juramos “defender nuestra bandera hasta perder la vida” declinamos la defensa de nuestro derecho humano fundamental: el **derecho a la vida** y pensamos que nuestros enemigos, tengan la bandera que tengan, se han juramentado de la misma manera. En la guerra no hay asesinos entre los que defienden su bandera con honor y con riesgo de perder sus vidas. En las guerras civiles la única bandera defendible es la del Estado reconocido como tal dentro de la comunidad internacional. Esto me hace recordar mi discurso a los conscriptos que debían jurar la bandera en la Base Naval de Mar del Plata el 20 de junio de 1974; les aclaré que juraban por una bandera celeste y blanca, iluminada por un sol dador de vida y no por otra bandera cruzada por una franja roja y sin sol. Sigo pensando lo mismo y ello no obedece ni a mi edad ni a la inflexibilidad, estrechez o cortedad mental que se nos atribuye a los militares.

## CONCLUSIONES.

En este segundo libro de mi autobiografía he desarrollado aspectos de mi segunda etapa como niño y de una adolescencia que compartí entre los ámbitos civiles y de la Armada. Luego de los 17 años ya sabía lo que quería y mi vocación como oficial de marina se manifestó en mí de muy diversas maneras.

Los años pasados en la Escuela Naval Militar fueron profundamente formativos. Es muy difícil decir cómo debe ser un oficial de marina ideal. Desde el punto de vista ético el sistema de premios y castigos aplicado no nos podía dejar lugar a dudas respecto a lo que se esperaba de nosotros; el oficial debía ser un ejemplo para sus subordinados y debía conocer, en la teoría y en la práctica, cuáles eran los conocimientos esperables en cada una de las instancias de la carrera del suboficial de marina. Esto se instrumentaba asignando a los cadetes de cada año funciones que iban desde la de marinero hasta la de suboficial mayor.

Por otro lado la diversidad de conocimientos que debían ser asimilados en los cinco años para poder conducir al personal subordinado, manejar buques y usar las armas para la defensa de la Patria en el mar (como lo expresaba el “Manual del Cadete” que nos era entregado al ingresar) puedo decir que era muy amplia. También cabe observar que, desde un punto de vista epistemológico, nuestro conocimiento es de carácter interdisciplinario. Lo teórico era tan importante como las aplicaciones prácticas y teníamos navegaciones durante cada año en los que asumíamos los roles del personal subalterno que luego deberíamos poner en práctica al recibirnos de guardiamarinas.

Todo lo anterior no significó para nada que saliéramos de la Escuela todos formados de la misma manera. La impresión que dejan los uniformes, todos iguales, los desfiles militares, con la uniformidad de los movimientos al son de marchas militares y el cultivo de una verticalidad propia de la cadena de comando no significó, ni significará nunca, que las academias militares produzcan “soldaditos de plomo”, todos iguales y pensando lo mismo. Dentro de cada promoción todos sabemos, luego de muchas décadas, que cada uno tiene una identidad diferente, que no somos santos, que pensamos diferente y que también actuamos de diferentes maneras según nuestras diferentes imágenes del mundo. Lo que sí nos une e identifica es la camaradería y la disciplina. Terminamos siendo como hermanos y cumplimos nuestras responsabilidades mutuas a rajatabla. Soy consciente que, de otra manera, no podríamos ir a la guerra y cumplir con los juramentos empeñados.

Al salir de la Escuela Naval Militar nos encontramos con las realidades profesionales de todo oficial de marina. Debemos admitir que muchos suboficiales, cabos y marineros tienen saberes y habilidades que nosotros

no poseemos. Eso nos hace ser cautos en su conducción y respetarlos como profesionales del mar que son. Ellos tienen familias y problemas familiares y sociales que de alguna manera debemos comprender y contribuir a su solución. Una vez que el buque zarpa esos problemas quedan en tierra.

Los buques también tienen fallas, a veces son muy viejos y están al fin de su vida útil. No obstante hay que cuidarlos e infundir en la dotación un cariño especial por ellos. Constituyen nuestra casa flotante y están sujetos a las inclemencias del tiempo que, en el mar, pueden poner en peligro la seguridad que nos brinda nuestro buque hasta límites extremos.

El buque puede manejarse en forma aislada o ser parte de una flotilla o de una flota. En este segundo caso es sumamente importante tener en cuenta todas las maniobras en función de los otros buques y tener muy en claro los reglamentos que las amparan. También existen versos que nos permiten manejarnos desde el puente de nuestro buque con precisión:

“Si ambas luces de un vapor  
por la proa has avistado y  
da el verde con el verde  
y el rojo con su igual  
entonces nada se pierde  
siga a rumbo cada cual”.

La experiencia que dan los años navegando es insustituible. De todas maneras siempre surgen nuevas situaciones no previstas que hay que afrontar con seguridad y entereza. No hay Escuela Naval Militar que pueda enseñarlo todo y para siempre. La permanente innovación tecnológica de la que son pasibles los buques de guerra hace que los conocimientos tecnológicos adquiridos en la etapa formativa se diluyan entre una generación de buques y la siguiente y que se haga necesario un proceso de adquisición de nuevos conocimientos para poder afrontar los buques nuevos que sean incorporados a la flota. Relataré en el próximo libro: **En busca de otros nuevos horizontes** mis experiencias al volver a dar una conferencia en la Escuela Naval Militar luego de muchos años y la que viví con el Contraalmirante ® Don Fernando Milia cuando escribimos: “Las armadas del año 2002” (\*) quince años antes. Mi propia experiencia en los destructores tipo 42 marca claramente lo que pasa cuando la Armada se renueva con una gran inversión tecnológica, de conocimiento y económica. Pero las actividades en la Armada no sólo se desarrollan en buques, también involucran a aviones (Aviación Naval) y operaciones anfibia (Infantería de Marina) y ello demuestra una capacidad especial de nuestra Institución para la interoperabilidad conjunta con las otras dos fuerzas: La Fuerza Aérea Argentina y el Ejército Argentino.

---

(\*) MILIA, Fernando y DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, “Las armadas del año 2002”, Boletín del Centro Naval (Número especial por el centenario), N° 750-751, julio – diciembre de 1987.

En mi caso sólo cuando estuve en el Portaviones ARA “25 de Mayo” tuve oportunidad de interoperar con aviadores navales. De todas maneras el logro de una interoperabilidad conjunta entre las tres Fuerzas Armadas Argentinas considero que es sólo incipiente y que estamos lejos de adoptar la última Revolución de los Asuntos Militares.

Otra forma de estar fuera de los buques es la de participar en tareas administrativas, ser destinado a las diferentes bases de apoyo logístico, estar en laboratorios, polígonos de prueba de armas, participar en diseños, ser docente en institutos militares, etc. Las funciones que puede desempeñar un oficial de marina son de amplio espectro y creo que la descripción que he hecho de lo que particularmente he tenido que encarar es una muestra de ello.

Pero de todas las funciones que podemos realizar con relativa eficacia, mi experiencia me indica que nunca más deberemos encarar las propias de la política. Nuestra formación no se parece en nada con la de un político. Es así como hemos cometido gruesos errores cuando fuimos llevados a ejercer funciones políticas tratando de resolver problemas de la sociedad que los políticos no asumieron o que por ambiciones personales de algunos militares fuimos involucrados en este tipo de cuestiones. Creo que estamos pagando muy caro los desvíos a los que fuimos inducidos por políticos o militares que no quisieron adoptar sus responsabilidades en distintos tiempos históricos que he tenido la angustia de vivirlos desde el año 1934 en que vine al mundo.

Nací no sólo poco después de la Revolución de 1930 sino también luego de algunos años de que se usara la radio a galena, viví la Era Nuclear y la Espacial, el advenimiento de la televisión (primero de blanco y negro y luego de color), el inicio de la computación y de la telemática, la telefonía celular, etc., etc. en lo que se refiere a la tecnología. En cuanto a la política mundial la Guerra Fría, el terrorismo a nivel mundial, el narcotráfico globalizado, el proceso de globalización en sus aspectos de telecomunicación, de teleobservación, económicos, de alcance de las armas de destrucción masiva, etc. En cuanto a la política nacional el advenimiento del peronismo luego de la Revolución del 30, la Revolución Libertadora, la Revolución entre Azules y Colorados, la Guerra Antisubversiva, la Revolución de marzo de 1976, el menemismo y actualmente el kitchnerismo.

Todas esas experiencias las llevo en mi mochila y no creo que allí entre nada más. Lo que venga después será problema de mis hijas y nietos y, por supuesto, me tiene angustiado. Me temo que puedan culparme de algo que les pueda pasar. He sido llevado por las olas de lo que viene pasando en el mundo y en mi país y no encuentro ni la playa ni el horizonte para pensar en el futuro que les espera.

No puedo terminar estas conclusiones sin hacer una referencia especial a las familias de los oficiales de marina y a mi familia en particular. Decimos que todas las familias de los hombres de la Armada constituimos la Gran Familia Naval. En ellas se mezcla lo militar con lo civil y ello demuestra que la Armada no puede subsistir sin una contención de la sociedad civil. Nuestras esposas e hijos nos han seguido y contenido en todos los destinos que la Armada nos ha designado y ello lleva como agregado mudanzas, cambios de vivienda, nuevos colegios para los hijos y nuevas amistades por un tiempo limitado. Lo que nosotros hemos sufrido lo ha sufrido también nuestra familia y todos lo hemos aceptado como un deber patriótico.

Muchas veces las esposas son profesionales y deben abandonar su profesión por estos cambios o mantenerse en un lugar y el oficial de marina trasladarse para ver a su familia durante los fines de semana.

Por otra parte los miembros de la Fuerzas Armadas no tienen un gremio que se movilice para lograr que las remuneraciones sean acordes con la inflación crónica que padece nuestro país. Es así como se debe recurrir al sentido común y a la buena voluntad de los políticos de turno para ajustar los haberes. Muchas veces esas virtudes políticas no existen o no son ejercidas por muy diversos motivos y un padecimiento adicional se suma a los que deben soportar las familias.

Debo observar que, en relación al título de este libro, nunca he podido atrapar los horizontes del mar navegando una buena cantidad de decenas de miles de millas en los más diversos tipos de buque en que lo he hecho. No he navegado mucho haciendo guardias de puente y en contacto directo con el mar. Como ingeniero electrónico de la Armada mi contacto ha sido indirecto, haciendo funcionar muy diversos equipos útiles para quienes han ejercido las funciones de comando de los buques en los que navegué. Desde fines de los años 50 pude atisbar que otros navegantes, los aviadores, podían tener horizontes más amplios y llegados ya a los años 60's otros navegante, mucho más sofisticados, podrían ver todo nuestro planeta desde el espacio ultraterrestre. Eso es parte de la materia del tercer tomo de esta zaga: **En la búsqueda de otros nuevos horizontes.**

Finalmente, debo decir que la falta de comprensión respecto a lo que es una guerra, por quienes han visto la Guerra de Malvinas por televisión y no son militares, lleva a desvíos jurídicos que han poblado las cárceles argentinas con militares y policías que han combatido a las organizaciones subversivas de la manera que pudieron, sin la formación adecuada para ese nuevo tipo de enfrentamientos y con un supuesto apoyo de una civilidad que ahora se los niega. Se hace necesario poner orden en las ideas si es que se quiere tener un sistema de defensa efectivo para el futuro.

Pese a todo lo pasado y lo aún no resuelto conservo la esperanza que la Nación reaccione frente al proceso de aculturación que le vienen produciendo ciertos ideólogos, que a la manera de los materialistas de la

Edad Media, piensan que las ideas pueden ser parte de la realidad. Como lo demuestra Umberto Eco en su libro: **El nombre de la rosa** (\*), la “idea de caballo” no forma parte del conjunto de los caballos reales. Ninguno de los “ismos” que he conocido ha tenido materialización en la realidad del mundo o de algún país y los fanáticos que los promueven han causado demasiado daño a las sociedades.

---

(\*) ECO, Umberto, **El nombre de la rosa**, Cuarta Edición argentina, Traducción de Ricardo Pochtar, Editorial Lumen/Ediciones de la Flor, Buenos Aires, octubre de 1985, 607 págs.

Todo lo expresado en este libro es fruto del pensamiento profesional del autor como oficial de marina. Desde el comienzo trato de mostrar las influencias genéticas y familiares como para que, finalmente, termine optando por ser lo que soy: un oficial de marina comprometido con la Armada Argentina y su historia.

Como todo el resto de mis colegas que han formado familias, puede apreciarse en mi libro que la esposa y los hijos tradicionalmente siguen a los padres de familia en todas las vicisitudes de sus carreras y ello se constituye en un factor invaluable para el desarrollo de una profesión tan comprometida como variada en sus quehaceres.

No pretendo que los hechos que he vivido a lo largo de mi carrera hayan sido más valiosos o distintos que los que suelen experimentar otros oficiales de marina a lo largo de sus respectivas carreras. Cada carrera es una singularidad en sí misma y sólo me he tomado la atribución de contar la mía tal cual fue, no es mejor ni peor que otras experiencias que no hayan sido contadas aún, pero pienso que en ella se esconden muchos de los aspectos desconocidos por la sociedad argentina respecto a lo que es ser **oficial de marina**. Otras profesiones son más conocidas por los argentinos por tener contacto directo con sus cultores (médicos, contadores, abogados, ingenieros, etc.). Nuestra profesión se desarrolla dentro de una gran familia: la Familia Naval, que es parte de la sociedad pero que lleva una vida bastante singular y generalmente desconocida. Tan sólo pretendo que este libro aporte a su conocimiento y a una valoración profesional necesaria por y para la sociedad.