

EL VUELO SECRETO DE MI PADRE



Y EL HUNDIMIENTO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”



1939 – 17 DE DICIEMBRE - 2014

Dr JORGE GABRIEL OLARTE

**EL VUELO SECRETO DE MI PADRE
Y EL HUNDIMIENTO DEL
“ADMIRAL GRAF SPEE”**

Dr JORGE GABRIEL OLARTE

EL MOTIVO QUE ME LLEVO A ESCRIBIR ESTE LIBRO

“Vimos al acorazado alemán destrozado por una explosión desde la carlinga de nuestro avión, a unos 600 metros de altura y a una milla de distancia de la nave.

Después de una de nuestras repetidas recorridas sobre el mar en busca de buques de guerra británicos, acabamos de regresar hacia el sitio donde estaba el “Admiral Graf Spee” y teníamos nuestra mirada fija sobre el buque de guerra cuando una enorme llamarada roja surgió por su única chimenea y en seguida una columna de humo. No pudimos oír la explosión porque el ruido de los motores del aeroplano lo impidieron.

Un instante antes habíamos mirado nuestro reloj y eran exactamente las 19.52...

El sol comenzaba a ponerse en el horizonte cuando regresamos volviendo a pasar una vez más sobre el Admiral Graf Spee.

El barco formaba un ángulo de unos 45 grados con nuestra línea de vuelo...”.¹



FOTOGRAFIA AEREA TOMADA PARA “LA PRENSA”²

De su lectura se desprenden algunos datos sumamente interesantes.

Primero que el bimotor en el que volaba Snipes al momento de la explosión estaba ubicado a cuarenta y cinco grados del “**Admiral Graf Spee**” y esta foto, que inmortalizó ese momento, fue sacada de frente, sobre las nubes.

¹ Nota *“Un representante de la United Press voló sobre el “Admiral Graf Spee” en el momento de hundirse*”, de Roscoe Snipes, publicada en “La Prensa” el lunes 18 de diciembre de 1939.

² En el epígrafe de este impactante documento publicado en el prestigioso matutino el lunes 18 de diciembre de 1939, se expresaba:

“Fotografía aérea tomada para LA PRENSA al producirse una de las explosiones en el “Admiral Graf Spee” y cuando la nave se estaba hundiendo.” (SIC)

En segundo lugar que en ninguna parte de su relato Snipes reconoce haber sacado fotos de la voladura de la nave de guerra alemana.

Por lo tanto, cabe preguntarse...

¿Quién piloteaba ese segundo avión desde donde se obtuvieron las impactantes fotografías aéreas y que **“La Prensa”** reprodujo al otro día de ese suceso?.

La respuesta se encuentra en este libro.

Transcurridos setenta y cinco años de ese acontecimiento histórico, considero que ya es tiempo de dilucidar ese misterio y por esa razón, he decidido relatar la historia del vuelo secreto de Miguel Olarte, mi padre, y el hundimiento del **“Admiral Graf Spee”**...

JORGE GABRIEL OLARTE

DEDICATORIA

A mis padres Claudia Ciancaglini y Miguel Olarte.

Espero haber podido plasmar en este relato verídico su historia de amor y la que ellos tuvieron por volar.

A sus inolvidables amigos aquí nombrados y, en especial, a los aviadores del Centro de Aviación Civil.

Y a Juan Jorge Link, Adriana Bance y Walter Schiller, grandes amigos de mi padre cuya pasión por el andinismo los llevó a morir trágicamente en el Aconcagua.

El autor

PROLOGO

“Que el hombre contemple, por lo tanto, la naturaleza entera de su alta y plena majestad; que aleje su vista de los bajos objetos que le rodean.

Que mire esa brillante luz puesta como una lámpara eterna para iluminar el Universo; que la tierra le parezca un punto comparada con la extensa órbita que describe y que se asombre al ver que esta vasta órbita ella misma no es más que un punto muy fino al lado del que los astros que ruedan por el firmamento abarcan.

Que el hombre viviendo así considere lo que él es en comparación de lo que es; que se mire como perdido en esta esquina extraviada de la naturaleza, y que desde este pequeño calabozo donde se halla alojado - como yo entiendo el Universo - aprenda a estimar la tierra, los reinos, las ciudades y a sí mismo en su justo valor.

¿Qué es el hombre en el infinito?”

“Pensamientos”

Blas Pascal

¿Cómo definimos a un hombre, entendiendo que hablamos también de una mujer?.

¿Qué define a una persona?

¿Su historia, sus antecedentes, sus parentescos, su árbol genealógico, su currículum?

Quizá. Es una de las formas de conocer a un hombre.

Podríamos también conocerlo por la descripción que podemos hacer de él, física y moralmente. Incluso su fama, si la tiene, nos permitiría conocerlo, o al menos, saber por qué es famoso; que ha hecho para merecer tal fama.

Pero quizá, alguna vez, deberíamos preguntarnos por los sueños del hombre, para conocerlo bien.

Deberíamos tratar de profundizar en sus ideales, en las utopías que tiene como persona, como ser humano mortal que camina por esta tierra que tantos disgustos y tantos placeres (ambos) le tiene reservados.

Sus ideales nos dirán más de él mismo, que lo que escuchemos de su boca, porque sus ideales hablan de algo que muchos se han empeñado en derrotar, destronar, destruir.

También a un país deberíamos conocerlo por sus ideales.

Sus ideales, si los tiene, nos hablarían mucho de su gente y, esos ideales existen porque existe el ansia de trascendencia.

Quizá no todos los seres humanos que viajan en esta nave planetaria quieran trascender.

Probablemente todos no, algunos porque no puedan o no sepan o no se hayan dado cuenta que ese anhelo, ese suspiro que se escapa de sus bocas, en realidad, se escapa de sus almas.

Es el ansia de trascendencia, que a veces asoma, incluso en aquellos en que pensamos en que no asomará.

Sí, asoma. Un día de lluvia, o quizá un día de sol. Un momento en la vida. Una triste canción.

El recuerdo del ser amado que no está, las imágenes de nuestros hijos cuando eran pequeños.

Un concierto al que asistimos para que llene nuestra alma, a pesar de todos los que se han empeñado en decirnos que el alma no existe.

Porque llenar nuestra alma es una de las formas del ansia de trascendencia.

Y queremos trascender cuando queremos ir más allá de lo que sabemos, conocemos o amamos.

Quizá, si no quisiéramos trascender, podríamos habernos quedado viviendo en los árboles, o en las cuevas.

Pero nunca fue así. Nunca lo será.

Andaremos y andaremos y al final, llegaremos a la Luna, o quizá llegaremos a Marte.

Y todos sabemos que allí en Marte nadie nos detendrá. Seguiremos adelante.

Es el ansia de trascender lo que vivimos, es esas ganas de ir ***“un poco más allá”***.

Hay quien se confunde y piensa que aquel que quiere trascender es alguien que ***“niega la realidad”*** o, como dice el vulgo, ***“vive en las nubes”***, o ***“en la nube de Valencia”***, pobre Valencia, qué culpa tiene. Se equivocan.

Quien niega la realidad, quien oculta los problemas para negarlos, no quiere trascender.

Quiere evadir sus problemas como quiere llenar su alma con equivocaciones, con ambiciones o codicias.

Tiene un problema, como tenemos todos, que es el de nacer sabiendo que va a morir. Es la ley del Hombre. Nace para morir.

Y por eso está obligado a hacer algo, ***“algo”***, con su tiempo, con su alma y con su vida.

Pero su miedo, su profundo miedo a la vida, su enorme miedo a la muerte, su imposibilidad de trascender, se oculta detrás de pantallas que incluyen la soberbia, la codicia, el deseo de poder, el ansia de dominar a los demás.

Pero aquel que quiere trascender, en forma verdadera, no necesita ocultarse de nadie.

No usa máscaras, no las necesita.

Se arregla con poco y vive soñando trascender en la mejor forma que el mismo ser humano ha inventado para derrotar la muerte: mediante sus actos, mediante sus sueños.

Consciente de su muerte segura, que sabe le llegará, sufre porque está completamente inerme frente a la idea de que no sabe cuándo eso sucederá.

Pero aquel que quiere trascender, y que por lo tanto conoce esa angustia, sabe que sólo con la fe como motor, llenando la vida de buenos actos, cubriéndola de afectos, puede salirse de este brete.

El dominador, el ambicioso, no puede salir del laberinto.

Ni siquiera por arriba, porque no puede levantar la cabeza de las cosas de este mundo.

Y si no puede levantar la cabeza de lo material, les juro, jamás encontrará las señales que le indican la salida.

El que trasciende verdaderamente, sí las encuentra, y las sigue.

El que quiere trascender, sabe que vive para sí y para los demás.

Y que el día que llegue la muerte (con minúscula, porque no le tenemos miedo, porque no tiene más entidad de la que tiene) tendrá un montón de cosas por dejar, ya que tuvo tantas cosas por vivir, por hacer y por decir.

Sabe que para salir hay que elevar la mirada, hay que ver más allá. Y que así podrá encontrar esa ventana que lo sacará de su angustia, que no es más que el estar encerrado en sí mismo esperando esa muerte que no llega. Y que nos da una vida de muerte.

El que sabe vivir, sabrá encontrar la puntita del arco iris.

Y viene a cuento esta reflexión con motivo del libro del Doctor Jorge Gabriel Olarte, que nos cuenta una historia de hombres y mujeres que no temen a la muerte, porque tienen muchos sueños para llenar sus horas.

Esos sueños incluyen, en algunos casos, volar, como es el caso del padre del doctor Jorge, de **"Miguelito"**, siempre acompañado por su novia Enriqueta.

En otros casos, defender a su patria y a su barco, como el caso del Capitán Langsdorff.

Otros piensan poner un cine en la ribera de Quilmes.

Otros, una cervecería.

Mujeres que quieren volar, y acompañan a sus novios y esposos, y seguro comentarán lo que ellos hacen mientras preparan sabrosas empanadas con las que harán un festejo inolvidable.

Muchos, muchos hombres y mujeres que viven y sueñan.

Y a veces, como el caso del Capitán Hans Langsdorff, también mueren.

Pero nunca, nunca, sin un porqué.

Hermosa obra la del doctor Jorge Gabriel Olarte, tan sentido.

Reúne tanto lo técnico como lo humano.

En lo técnico, está bien fundamentado, denota un intenso trabajo de investigación, un gran profesionalismo, una dedicación verdadera.

Un sueño, compartido con sus padres, de dar de sí, de dar lo mejor de sí.

De contar la historia de estos hombres y mujeres que no se conformaron con **"hacer lo que se les pedía"**, sino que hicieron más.

Y ese **"más"**, lo hicieron siguiendo un sueño, lo hicieron por ansias de trascendencia.

De darle a la vida un sentido humano, una búsqueda, un impulso que nos lleve más allá.

En lo humano, hay anécdotas reideras, hay cuestiones **"de novios"** que nos harán sentir partícipes de estas aventuras, hay un subir al Aconcagua arriesgándolo todo en una pareja amiga, hay un cadáver que hay que bajar del hielo porque se murió sin darse cuenta que moría, porque no le importaba morir.

Porque como dice el dicho, la muerte lo encontró tan vivo que dudó en llevárselo.

Eso es trascender.

Y cómo no trascender volando, si volar es trascender. Es dejar la tierra segura, con todas las personas que amamos, para subir a un avión y en un acto de inmenso arrojo, fotografiar el hundimiento de un barco como el **"Admiral Graf Spee"**.

Es más, subirse al avión sin pensarlo siquiera, subirse porque los sueños nos dan alas en los pies y salir manejando un avión que sobrevuele una zona de guerra, y traer al regreso las fotos y la gloria.

Por eso, la hazaña de **“Miguelito”**, de Miguel Olarte, de Miguel el padre de Jorge Gabriel que escribió la historia para que la conozcamos todos, del Miguel que una señorita como Enriqueta **“iba a matar si lo agarraba”** por haberla dejado plantada en un festival tan importante, del Miguel que hizo historia en el medio de la Historia, no se olvidará jamás.

Es cierto.

Quizá el Capitán Hans Langsdorff pase a la Historia con mayúsculas (continuando nuestro recorrido lingüístico con las letras grandes y chicas), pero Miguel Olarte no quedará atrás.

No puede.

Lo impulsan los vientos que elevan sus alas, y lo llevan más allá. Lo llevan hasta un momento histórico en medio de una guerra de la que no participa, y que hiciera decir al escritor quilmeño Dino de Filippis, **“...no es humano el que quiere la guerra, no merece habitar entre hombres el que pudiendo evitar una masacre se ensimisma en sus caprichos y destruye vidas para satisfacerlos”**.

Una guerra que, como toda guerra, es, quizá, la suprema forma de dominación, la forma más abyecta de la ambición, la síntesis perfecta entre el miedo supremo y la codicia suprema.

La guerra, que enmarca toda esta historia, es la más horrenda forma de trascender, evitando por siempre que otros trasciendan.

De Filippis, en sintonía con lo que pensamos, sostiene también su propia guerra personal, y creo que nos va dando pistas de por dónde entender algunas cosas: **“...la guerra ataca en forma directa al bienestar y a la cultura de los pueblos; nosotros cumpliendo con nuestro deber nos ponemos en contra de la acción guerrera que impide en forma completa el desarrollo en el mundo de las relaciones sociales, y de la cultura en general”**.

Cumplir con nuestro deber, es también una de las formas de seguir un sueño, un sueño ético, un sueño de un mundo en donde haya cultura y no haya guerra.

Donde lo humano triunfe definitivamente sobre lo que no lo es. Sobre lo que no deja trascender.

En este libro, la guerra es el trasfondo. La muerte suprema. Pero es una muerte que no puede con los sueños, porque son sueños de la gente. Seres que llegan de lugares tan distantes, y que vinieron a encontrarse aquí nomás.

Un poco como quizá le gustaría a Jorge Luis Borges, seres que están destinados a encontrarse a pesar de tanta bala y tanta sangre. Seres vivos, tan llenos de ideales, como Miguel Olarte y como el Capitán Hans Langsdorff.

Por eso este libro recupera esta historia, y nos trae de vuelta a sus personajes, que son personas. Personas humanas, mortales, que deciden seguir sus convicciones y las defenderán con sus actos.

Miguel Olarte sube al **“Fleet 65”** y galopa por el aire hasta llegar al **“Admiral Graf Spee”**.

Lleva, como único armamento, una cámara fotográfica **Leika** y cuatro tanques de gasolina extra que le permitirán tratar de silbar, a la caída de la tarde, el viejo tema **“Lilí Marleen”**, que, al igual que Enriqueta que aguarda en Quilmes, está esperando en algún lugar de Alemania.

Muchos no volverán, para tristeza de Lilí Marleen. Es la guerra. La horrible guerra que todo lo que toca lo destruye.

Por convicción, el intachable Capitán Hans Langsdorff, **“un caballero del mar”**, como lo define el autor de este libro, impide que el enemigo se quede con su nave y la hunde irremediabilmente en el plateado río que nos convoca a argentinos y uruguayos, tan lejos de su hogar, tan cerca del corazón de sus hombres.

Se quita la vida pero para vivir para siempre en el recuerdo de los que lo respetaron y los que lo admiraban, porque la vida vale tanto viva como cuando no lo está.

Y siempre está viva cuando hay un porqué, cuando hay una convicción profunda del deseo de servir a su patria y de saber que servir a la patria es también un ideal.

Algunos otros personajes de la historia no dejan de impactarnos.

Es el caso del Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry, el brillante oficial argentino que descubrió el misterio de la **“Máquina Enigma”**, tal como Edipo de Tebas encontró la solución al problema de la Esfinge.

Y como tantos, se ve obligado a sufrir los embates de la vida política argentina, en un país siempre pendiente de sus vaivenes, siempre a punto de remontar un vuelo muchas veces prometido y tantas veces postergado, en una patria a la que hoy le faltan sueños y debiera abreviar y conocer las virtudes de estos grandes hombres que intentaron trazar un camino para los que vendrán. Y todavía no lo han logrado. El futuro de esos sueños aún se hace esperar.

Mientras tanto, los que enseñan, los que acompañan, los que ayudan, los que sufren, las novias, las esposas, sus hijos, como todos los hijos de esta patria, esperan y sueñan sueños que todavía Argentina no cumplió.

Y por eso algunos, como Dirck Wesels Van Leyden y Miguel Olarte, se fueron un día a **“tomar posesión”** de un territorio que harían propio, por fuerza de la Ordenanza que los amparaba y de un sueño que había que cumplir, a dos días de vencer y finalizar la única oportunidad que tenían.

Y sabedores de las vueltas y avances y retrocesos de las leyes en nuestra patria, tomaron la posta y sentaron sus reales en Quilmes.

Son los primeros, muchos otros pilotos los seguirán, los que la obra nombra, grandes seguidores de sueños, desde el que enseñaba a volar (y nunca cobraba sus honorarios) hasta el que prendía el bochón de estopa y kerosene para que los aviadores volvieran sanos y salvos en sus vuelos nocturnos.

Todos, los que cuidaban, los que alentaron, los que arrimaron leña para encender esta fogata que era por aquel entonces la aviación, en una época en que todo estaba por hacerse.

Y qué decir de Enriqueta, quien fuera novia de **“Miguelito”** y luego su esposa, cuánta paciencia, cuánta lealtad, cuánta firmeza frente al hombre que amaba y al cual apoyaba incondicionalmente.

Esos valores, hay que decirlos, también se han perdido.

Pero no será para siempre.

Volverán.

Pascal, el gran filósofo, el gran geómetra del Universo, el creyente eterno cuya alma se renueva una y otra vez tanto con la ciencia como con la idea de Dios, Pascal, el soñador inmortal, nos pide que hagamos una profunda reflexión: que el hombre **“aprenda a estimar la tierra, los reinos, las ciudades y a sí mismo en su justo valor”**.

El hombre aprenderá.

Dejará la guerra, dejará la muerte, seguirá sus sueños, descubrirá a Dios en su corazón.

Y estos valores, volverán.

Y serán Amor, y serán Sueños, y serán Patria.

Bienvenidos a la vida del alma, que nos trae hoy el doctor Jorge Gabriel Olarte.

Y bienvenidos a esta historia, que es la historia del hundimiento del **“Admiral Graf Spee”**, y la historia de quienes remontaron vuelo más allá de aquello que vivimos todos los días.

Trascender es ser mortal, saber que se es mortal, y pensar, como Pascal decía, que el hombre era el único ser que podía tomar conciencia de sí y del Universo.

Pero esta conciencia, a pesar de ser parte de un ser pequeño como el de cualquier mortal, nos permite volar hasta el confín del Universo.

Seguir los sueños es pensar en grande.

Sólo pensando en grande, se es uno con el infinito.

Adriana Sylvia Narvaja

Periodista y Docente de Quilmes, con admiración

AGRADECIMIENTOS

En el curso de esta investigación histórica, he recorrido diversos lugares relacionados con este tema en busca de información que corroborara los relatos de mis padres sobre esta increíble aventura acontecida hace setenta y cinco años.

Con ese objeto, he tenido que recurrir a muchas personas, algunas ya las conocía por anteriores investigaciones que realicé y otras, gracias a esta tarea, he tenido el placer de conocer.

El gran escritor alemán Johann Wolfgang von Goethe expresó en una oportunidad que *“lo mejor que tiene la historia es el entusiasmo que despierta”*.

Si bien comparto ese pensamiento, yo creo que lo mejor que tiene es la gente linda que he tenido el gusto de conocer a través de los años, por ello considerando que sería muy injusto de mi parte no mencionarlas y hacer público mi profundo agradecimiento por la colaboración que me brindaron.

A fin de no olvidarme de ninguna de ellas, las citaré por el orden alfabético de la dependencia en la que trabajan, ya que sus aportes, por ínfimos que hayan sido, coadyuvieron decididamente en la concreción de esta obra.

I Archivo General del Ejército

Jefe de Documentación y de la División Microfilmación y Digitalización.
- Teniente Coronel Claudio Holzwarth.

II Biblioteca Florentino Ameghino, Facultad de Ciencias Naturales y Museo La Plata, Universidad de La Plata.

Bibliotecaria Celina Tiatto.
Bibliotecaria Martha Garrido.

III Biblioteca Nacional.

Hemeroteca.
- Profesora Romina Cárdenas.

IV Biblioteca Pública y Municipal de Quilmes Domingo Faustino Sarmiento.

Jefa del Departamento Biblioteca

- Liliana Centioni.

Personal de la biblioteca

- Vanina Ares.
- Cecilia Giménez.
- Nieves Noris.
- Esther Ocampo.

V Biblioteca Pública de la Universidad Nacional de La Plata.

Hemeroteca.

- Mario Daniel Carnebali.
- María Marta Isla.
- Mabel Nievas.
- Mónica Cecilia Ocaña.

VI Diario “El Sol” de Quilmes.

Periodista Guillermo Troncoso.

Hemeroteca.

- Mario Guarnieri.

VII Fuerza Aérea Argentina

Vicecomodoro Alejandro Tumino.
Juan Carlos Bustamante.

VIII Pejerrey Club

Presidente Carlos Urban.
Vicepresidente Néstor Sotelo.
Tesorero Oscar Mancieri.
Carlos Arancibia.
Raúl Daniel Ardiles.
Cristian Sebastian Guzzo.
Fabián Nunes.

IX Programa radial “Algo especial, protagonista del presente”

Adriana Sylvia Narvaja.

A mis hermanos Susana y Miguel, por las largas conversaciones que mantuvimos para ordenar nuestros recuerdos, que facilitaron ciertamente la búsqueda de la verdad histórica.

Asimismo, quiero expresar mi particular reconocimiento a la señora Cristina Alicia Neander de Desiervi por permitirme compartir la historia de su padre, el marinero del “**Admiral Graf Spee**” Hermann Neander y haberme facilitado un valioso material documental sobre el mismo.

Y por último a mi querido sobrino Miguel Gonzalo Olarte, el “**Miguelito**” de la nueva generación, por su gran aporte en el campo de la informática, en especial por la puesta en valor de varias de las viejas fotografías que ilustran esta obra,

A todos ellos...¡**Muchísimas gracias!**

Quilmes, 17 de diciembre de 2014

JORGE GABRIEL OLARTE

CAPITULO I

EL ACORAZADO DE BOLSILLO “ADMIRAL GRAF SPEE”

I EL TRATADO DE VERSALLES Y LAS RESTRICCIONES IMPUESTAS AL PODERIO NAVAL ALEMAN

Si bien Alemania se rindió el 11 de noviembre de 1918, para que concluyera formalmente la Primera Guerra Mundial, se necesitaron seis meses de negociaciones en la **“Conferencia de Paz de París”**.

Las discusiones comenzaron el 18 de enero de 1919 y en mayo de ese año fue entregado dicho Tratado a la delegación alemana como única alternativa posible; pues su rechazo hubiera implicado la reanudación inmediata de las hostilidades.

Dicha delegación fue presidida por el Conde Ulrich Brockdorff von Rantzau, en la práctica su desempeño fue inexistente, pues en todo su desarrollo no tuvo una mínima participación, por lo tanto, cuando se le entregó el **“Tratado de Versalles”** y tomó acabado conocimiento de sus humillantes disposiciones, lo calificaron como un **“Diktat”**, es decir un mero **“dictado”** impuesto por la fuerza.

Recibió ese nombre por haber sido firmado en el Salón de los Espejos del Palacio de Versalles a los cinco años exactos del asesinato del Archiduque Francisco Fernando en Sarajevo, acontecimiento que desencadenó la Primera Guerra Mundial.

Causó tanta indignación y estupor por parte del pueblo alemán su aceptación por parte del gobierno de **“La República de Weimar”** ¹ el 28 de junio de 1919, que al otro día prácticamente nadie salió de sus casas como señal de duelo, siendo considerada esa jornada como **“Día de Luto en Alemania”**.

A raíz del armisticio, la flota de guerra alemana - setenta y cuatro navíos -, fueron internados en la base naval británica de Scapa Flow, en las islas Orcadas, Escocia, donde fondearon con prohibición de enarbolar su pabellón, hasta que se decidiera su futuro.

El almirante Ludwig von Reuter, habría recibido información sobre las humillantes condiciones impuestas en Versalles y por eso, antes que permitir que sus buques fueran repartidos entre las potencias aliadas, decidió echar a pique la flota, lo que aconteció el 21 de junio de 1919 al abrirse los grifos del fondo de cada buque y las tomas de agua, hundiéndose de ese modo cincuenta y dos naves del total.

El **“Tratado de Versalles”** entró en vigor el 10 de enero de 1920, Alemania aceptó toda la culpa y la responsabilidad por el inicio de la guerra, sufriendo la total pérdida de sus territorios coloniales en África y Oceanía, entregó a Francia los territorios de Alsacia y Lorena, abonó en metálico y con su producción industrial onerosas reparaciones de guerra, soportó humillantes limitaciones a su poder de defensa y, creada la Sociedad de las Naciones, no pudo ingresar.

Por estar este trabajo relacionado con el hundimiento del acorazado de bolsillo **“Admiral Graf Spee”**, me referiré únicamente a las limitaciones impuestas por él a la **“Kriegsmarine”**. ²

¹ Régimen político implementado en Alemania en 1919 luego de su derrota en la Primera Guerra Mundial y que se extendió hasta 1933 en que se produjo la llegada al poder de Adolfo Hitler.

El nombre de **“República de Weimar”** procede de la ciudad donde se reunió la Asamblea Nacional Constituyente que proclamó la nueva Constitución Alemana que entró en vigor el 11 de agosto de 1919, pero en realidad dicha denominación no existió formalmente, sino que fue un término creado por la historiografía posterior, ya que Alemania conservó su nombre de **“Deutsches Reich”**, es decir Imperio Alemán.

² Armada de Guerra de Alemania.

Las mismas se encontraban en el Capítulo Cuarto, Sección Segunda, bajo la denominación de **“Cláusulas Navales”** – Artículos 181, 190 y 198 – cuya síntesis es la siguiente:

- Pasados dos meses desde la entrada en vigor del Tratado, las fuerzas de la flota alemana de guerra no deberán exceder, en buques armados, de seis cruceros de 10.000 toneladas cada uno, igual cantidad de 6.000 toneladas, doce destructores y doce cañoneras de 6.000 toneladas.
- Fue suprimida la flota submarina alemana.
- Se prohibió a Alemania construir o adquirir otros buques de guerra que los que se destinasen a reemplazar a las unidades armadas previstas en dicho Tratado.
- Los puertos marítimos, así como también los ríos Danubio, Rin, Elba y Oder fueron declarados abiertos a las naves de las potencias aliadas, sin que fuera necesario el permiso de Alemania.

No podía tener aviación militar ni naval.

II EL “ADMIRAL GRAF SPEE”

Era un **“Panzerchiffe”** – buque acorazado – con la velocidad y la potencia de fuego de un crucero pero de tamaño menor, por lo que fue llamado, junto al **“Deutschland”** y al **“Admiral Scheer”** como un **“Westentaschen – Schlachtschiff”** es decir un **“Acorazado de Bolsillo”**.

La ingeniera naval alemana burló las disposiciones del **“Tratado de Versalles”** debido a que tenía motores a gasoil que le permitían aumentar sus desplazamientos y a que sus paneles de acero no fueron remachados, sino soldados con electrodos revestidos,- invento del sueco Oscar Kjellberg de 1904 -, lo que redujo su peso y aumentó su velocidad.

A. FICHA TECNICA

Clase	“Deutschland”
Tipo	Acorazado de Bolsillo.
Construcción autorizada	23 de agosto de 1932.
Construcción iniciada	1ro de octubre de 1932.
Lugar de construcción	Astillero de Wilhelmshaven.
Fecha de botadura	30 de junio de 1934.
Fecha de asignación a la “Kriegsmarine”	6 de enero de enero 1936.
Desplazamiento	10.000 toneladas, con carga máxima 16.200.
Eslora	186 m.
Manga	21,6 m.
Puntal	27,4 m.
Propulsión	Ocho (8) motores diésel “Man” de dos tiempos de 9 cilindros y dos hélices.
Potencia	54.000 HP.
Velocidad máxima	28,5 nudos (52 km/h).
Blindaje	Puente de mando 150 mm. Cintura 80 mm. Horizontal máxima. 45 mm.
Sensores	Radar Tipo Fumo 22.
Armamento	Seis (6) cañones de 11” (28 cm) SK L/52 C28 (2x3), ubicados en dos torretas. Ocho (8) cañones de 5,9” (25 cm) SK L/52 C28 Seis (6) cañones AA de 10,5 cm, Flak L/65 C33 Ocho (8) cañones AA de 3,7 cm, Flak L/83 C30 Diez (10) cañones AA de 2,0 cm, Flak L/65 C30 Ocho (8) tubos lanzatorpedos 21” (533 mm) Varias ametralladoras antiaéreas
Una (1) aeronave Arado Ar 196 impulsada por catapulta.	
Tripulación en tiempo de paz	33 oficiales y 586 suboficiales y marineros.
Tripulación en tiempo de guerra	43 oficiales y 1099 suboficiales y marineros.

Su construcción fue encargada el 23 agosto de 1932 para reemplazar al viejo acorazado **“Braunschweig”**; originalmente se iba a llamar **“Ersatz Braunschweig”**.

Luego del triunfo de Adolfo Hitler en las elecciones de enero de 1933, pasó a denominarse **“Admiral Graf Spee”**, por un marino fallecido combatiendo en la Primera Guerra Mundial.³

Su quilla fue puesta en grada el 1 de octubre de 1932.⁴



³ Maximilian Graf von Spee (22 de junio de 1861 - 8 de diciembre de 1914), ingresó a la Marina Imperial Alemana en 1878; luego de estar destinado en la colonia alemana de Camerún varios años, retornó a Alemania donde se desempeñó en el área del desarrollo de armamento naval.

En 1908 fue nombrado Jefe del Estado Mayor de Flota del Mar del Norte y dos años más tarde fue ascendido al grado de Contralmirante.

En 1912 se lo puso al comando del Escuadrón de Cruceros del Asia Oriental, cuya base de operaciones se encontraba en la colonia alemana de Tsingtao, asentada en la provincia china de Shandong.

Al iniciarse la Primera Guerra Mundial, atacó buques mercantes enemigos, pero perseguido por la flota australiana primero y luego también por la Armada Imperial Japonesa, sabiendo que esas fuerzas unidas destruirían a su escuadrón formado por el **“Scharnhorst”**, el **“Gneisenau”**, el **“Dresden”**, el **“Leipzig”** y **“Nürnberg”**, decidió operar en aguas sudamericanas.

En la Isla de Pascua logró recuperar dos cruceros ligeros suplementarios y se dirigió a Valparaíso, Chile.

Luego de una breve estadía en la que recargaron carbón, siguieron navegando hacia el Sur, librando el 1ro de noviembre de 1914 la batalla naval de Coronel, en la que venció al contralmirante Christopher Cradock – quien murió en la acción -, hundiendo a los acorazados **“Good Hope”** y **“Monmouth”**.

Navegó hacia las Islas Malvinas, allí encontró el 8 de diciembre de 1914 con la flota del Vicealmirante Frederick Sturdee, compuesta dos cruceros, un acorazado y cinco cruceros ligeros, que estaba repostando carbón.

El Almirante Maximilian Graf von Spee no sacó partido de encontrar a la flota enemiga inmovilizada, ya que fue engañado por Sturdee quien le hizo creer que se hacía a la mar para enfrentarlo con la artillería del vetusto **“HMS Canopus”** y de esta forma lo hizo desviarse hacia el sur.

Repostada, la flota británica salió en su persecución y así el 8 de diciembre de 1914 se libró **“La Batalla de las Islas Malvinas”** en la que solo logró salvarse el **“Dresden”**, pues el resto de la escuadra alemana fue hundida.

Maximilian Graf von Spee murió en combate, lo mismo que dos de sus hijos, Heinrich y Otto.

Luego de esta derrota, la Armada Imperial Alemana limitó su presencia en ultramar a submarinos y a barcos mercantes camuflados que operaron como **“corsarios”**.

⁴ Su Número de Permiso de Construcción era el 125.

Esta histórica fotografía de Markus Titchs immortalizó el momento en que Huberta Gräfin von Spee, hija de Maximilian Graf von Spee, procede a bautizar la nave rompiendo la tradicional botella de champagne en su quilla, el 30 Junio 1934, en el varadero 1 del astillero de la Kriegsmarine en el puerto de Wilhelmshaven, en la Baja Sajonia.



UN ACERCAMIENTO DE LA PROA POR LA BANDA DE BABOR PERMITE APRECIAR SU NOMBRE



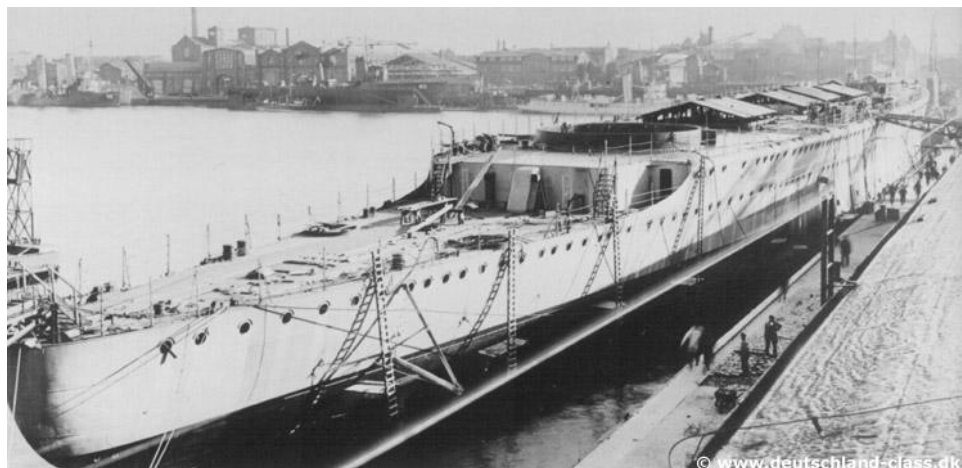
SE INICIA LA BOTADURA DE LA NAVE



EL CASCO SE DESLIZA HACIA LAS AGUAS DE LA BAHIA DE JADE, EN EL MAR DEL NORTE.



EL CASCO DEL "ADMIRAL GRAF SPEE" FLOTA EN LAS AGUAS.



ACONDICIONAMIENTO DE LA NAVE EN EL ASTILLERO DE WILHELMSHAVEN



EL 6 DE ENERO 1936 LO ENTREGAN EN WILHELMSHAVEN A LA KRIEGSMARINE ⁵



EL “ADMIRAL GRAF SPEE” EN UNO DE SUS PRIMEROS DESPLAZAMIENTO POR MAR ABIERTO

La nave tenía 10.000 toneladas de desplazamiento, pues se construyó **“formalmente”** de acuerdo a las limitaciones del **“Tratado de Versalles”**, ya que con carga máxima llegaba a las 16.200 toneladas.

Llevaba un avión anfíbio biplaza de alas plegables **“Arado Ar 196”** en su popa, que se ponía en vuelo impulsado por medio de una poderosa catapulta.

Tripulado por un piloto y un observador artillero/radioperador, tenía por misión avistar naves enemigas, mercantes o de guerra. ⁶

⁵ La tripulación a órdenes del Capitán de Navío Conrad Patzig se encontraba formada en la cubierta, mientras que los trabajadores de los astilleros observaban la ceremonia desde el muelle.

⁶ Este avión, fue creado en 1936 por el ingeniero Walter Blume en respuesta a una solicitud de la Kriegsmarine que buscaba mejorar su aviación embarcada y sustituir al Heinkel He 114.

El primer prototipo A-1 con dos pontones voló entre 1938/39, luego le siguieron la serie A-2 hasta la A-5.

III SUS MISIONES DE PAZ

A. LAS REALIZADAS DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

El “*Admiral Graf Spee*” realizó cinco patrullas de no intervención durante la guerra fratricida que había estallado en España, las tres primeras del 20 de agosto de 1936 al 14 de febrero de 1937.



LA TRIPULACIÓN DESCANSANDO EN LA PROA, FOTOGRAFÍAS DE WOLFGANG HARNACK

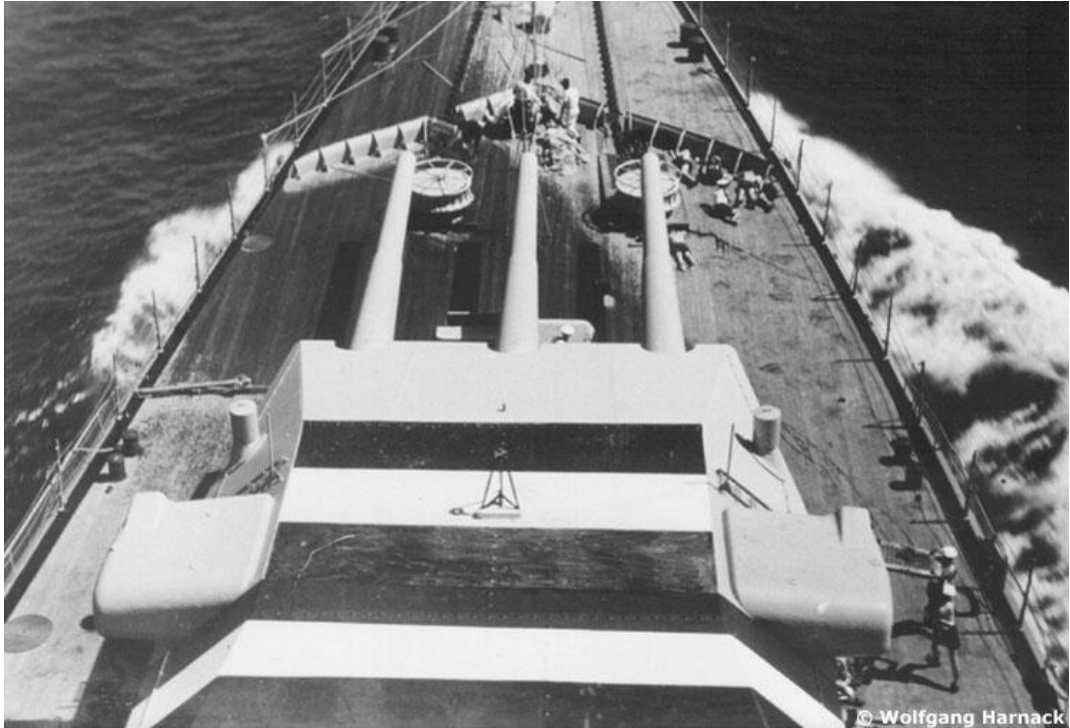
La Kriegsmarine usó el Ar 196 tanto en las grandes unidades de superficie como en buques corsarios.

El avión tenía 11 m. de largo, una envergadura de 12,4 m. y una altura de 4.5 m, su peso vacío era de 2.990 kg y su peso máximo al despegar 3.770 kg, era impulsado por un motor radial BMW 132 K que le permitía volar a una velocidad de crucero de 255 km/h y a una velocidad máxima de 310 km/h, su radio de acción era de 1.070 km y su techo de servicio de 7.000 metros de altitud.



El modelo A-1 fue muy bien recibido por los pilotos y técnicos por su sencillez, que lo hacían confiable y versátil, por ese motivo se fabricaron unos 3.500 de estos aviones, lo utilizaron las fuerzas aéreas de Bulgaria y Finlandia.

Estaba armado por dos ametralladoras MG 17 de 7,92 mm, ubicadas a los costados del fuselaje delantero y otra MG 15 del mismo calibre, instalada sobre soporte móvil en la cabina posterior.



VISTA DE LA TORRETA PRINCIPAL SMS SCHARHORST – SKL L/52 C 28.

B. LA GRAN PARADA NAVAL INTERNACIONAL POR LA CORONACION DEL REY JORGE VI DE GRAN BRETAÑA

En razón de ser el más moderno buque pesado de la Kriegsmarine, el **“Admiral Graf Spee”** fue seleccionado para representar a Alemania en la gran parada naval internacional que tuvo lugar en Spithead, Inglaterra, del 15 al 22 de mayo de 1937, para celebrar la coronación del rey Jorge VI.⁷

⁷ La noche del 11 de diciembre de 1936, por medio un discurso leído por la BBC de Londres a todo el Imperio Británico el rey Eduardo VIII explicó a sus súbditos el motivo por el que se veía compelido a abdicar al trono de Rey de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Emperador de la India.

En el famoso discurso, pronunció su recordada frase:

“...me ha resultado imposible soportar la pesada carga de responsabilidad y desempeñar mis funciones como rey, en la forma en que desearía hacerlo, sin la ayuda y el apoyo de la mujer que amo.”

Ante esta decisión, su hermano menor pasó a ser el nuevo monarca británico, quien asumió con el nombre de Jorge VI.

Pese a esta **“historia oficial”**, la abdicación de Eduardo VIII generó varias dudas e interrogantes, así también como aristas sumamente sospechosas

Para muchos, es un verdadero **“cuento de hadas”** que el rey de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y emperador de la India abdicara por el amor de Wallis Simpson, una estadounidense dos veces divorciada, considerando que fue la **“trama”** de la peor novela romántica del siglo XX.

En realidad el primer ministro británico Stanley Baldwin forzó su abdicación por considerarlo un gran admirador de Adolfo Hitler y su teoría de supremacía racial blanca.

En ese sentido puede recordarse que en una visita que había realizado años antes a la colonia británica de Australia, el en ese entonces Príncipe de Gales, en coincidencia con la teoría racista hitleriana, afirmó en Sidney a unos periodistas, que:

“Los aborígenes australianos son la forma más repugnante de seres vivos que he visto. Son la forma más baja conocida de seres humanos y lo más parecido a los monos”.

El embajador alemán en Londres entre 1936 y fines de 1937, Joaquín Von Ribentropp, trabó lazos personales con su persona y con lo más reaccionario de la aristocracia inglesa, que consideraba que el verdadero enemigo del Imperio Británico era la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas al mando de José Stalin y no la Alemania de Adolfo Hitler.

Y evidentemente algo de eso hubo porque luego de casarse, el ahora Duque de Windsor y su esposa, se marcharon en octubre de 1937 en viaje de bodas a Alemania donde fueron calurosamente recibidos.



EL DUQUE DE WINDSOR PASA REVISTA A UNA GUARDIA DE LAS WAFEN-SS QUE LE RINDEN HONORES

Gracias a la gestión de su amigo Joaquín Von Ribentropp, que en febrero de 1938 había sido nombrado Ministro de Relaciones Exteriores del III Reich, el matrimonio pudo presentar sus respetos al canciller Adolfo Hitler en su mansión de Berghof, cerca del pueblo de Berchtesgaden, en la zona montañosa de Obersalzberg, en Baviera.

En razón de estar ese lugar estaba reservado a la concurrencia de las personas del círculo íntimo del gobernante alemán, ese recibimiento fue evidentemente una gran distinción para el ex monarca británico.

Es oportuno recordar que ese viaje de bodas se realizó en abierta oposición al consejo del gobierno británico.

El Ministro de Propaganda del III Reich, José Goebbels se deleitó con la presencia del ilustre huésped, quien estaba por demás encantado de realizar esa visita, resultando evidente que quería transmitir al pueblo alemán un claro mensaje de paz.

Por eso, todos los medios de comunicación social nazis le dieron gran cobertura a su visita, en especial las fotos en las que se veía al Duque de Windsor haciendo alegremente el saludo fascista, en medio de multitudes que lo vitoreaban como a uno de los suyos por considerarlo – que lo era – un gran amigo del III Reich.

Para muchos de sus defensores esta actitud obedecía a la experiencia que él había vivido en Francia durante la Primera Guerra Mundial al haber observado **“...escenas de horror sin fin...”** en la guerra que habían librado contra los alemanes y por eso propiciaba una política de apaciguamiento con Alemania, a cuyo gobierno de extrema derecha consideraba el mejor baluarte contra el avance del comunismo en Europa.

La pareja de recién casados se estableció en Francia.

Luego del inicio de la Segunda Guerra Mundial el 1ro de septiembre de 1939, su primo Lord Mountbatten los trasladó a Gran Bretaña a bordo del **“HMS Kelly”**.

Al poco tiempo, el Duque de Windsor regresó a suelo francés, siendo nombrado Mayor General adscripto a la Misión Militar Británica en Francia, pero en realidad, no desarrolló ninguna función militar destacada, era un mero nombramiento para la propaganda de guerra.

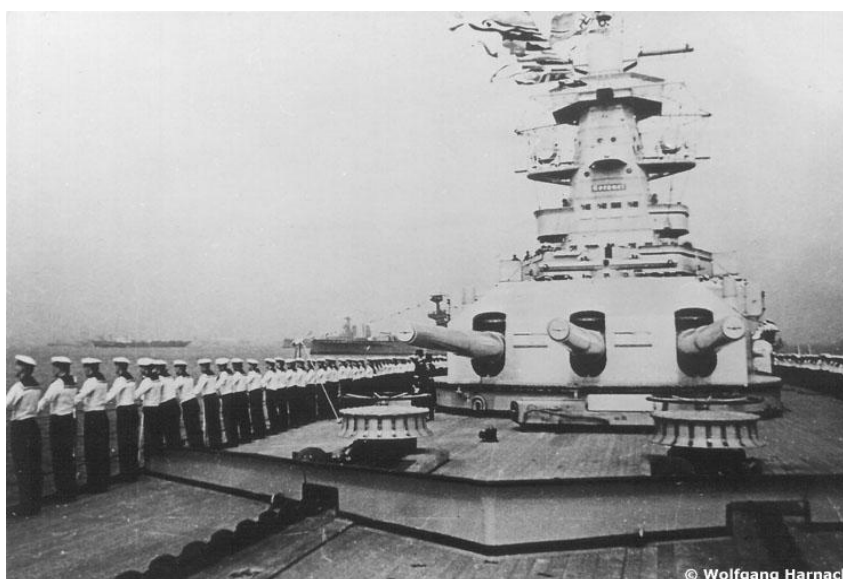
Cuando Francia fue invadida en 1940, logró reunirse con su esposa y juntos huyeron a la sureña ciudad francesa de Biarritz y al mes siguiente pasaron a España y en julio de ese año llegaron a Lisboa, alojándose en la casa de Ricardo de Espírito Santo, un banquero portugués con importantes clientes británicos y alemanes.

Al poco tiempo, solicitó al embajador alemán en Portugal que las tropas de ocupación de Francia protegieran sus mansiones de París y de la Costa Azul, y ese pedido le fue concedido de inmediato.



LA NAVE EMPABEZADA ARRIVA A SPITHEAD

El 2 de octubre asumió el mando el Capitán de Navío Walter Warzecha, a cuyas órdenes la nave realizó las dos últimas patrullas en España en febrero de 1938.



LA TRIPULACION FORMADA EN CUBIERTA EN EL DESFILE INAUGURAL DE LA REVISTA NAVAL ⁸

En la capital portuguesa otorgó una entrevista a la revista estadounidense *“Liberty”*, en la que expresó:

“Si Hitler fuese derrocado sería verdaderamente trágico para el mundo. Hitler es el líder adecuado y lógico para el pueblo alemán, es un gran hombre. Dígame al Sr. Roosevelt que si propone una oferta de intervención por la paz, el duque de Windsor promulgará inmediatamente un alegato apoyándola, y con ello comenzará una Revolución en Inglaterra que obligará al gobierno a alcanzar la paz”.

La misma fue calificada como **“derrotista”** por el Primer Ministro Winston Churchill, quien amenazó con someterlo a una Corte Marcial si no regresaba a suelo británico, entonces temiendo perder sus ingresos, aceptó su traslado a las Islas Bahamas como Gobernador, donde creyeron que no podría causar ningún daño.

Pero se equivocaron, pues siguió efectuando declaraciones sobre el inevitable triunfo del Tercer Reich, al igual que Joseph Kennedy - padre de John Fitzgerald Kennedy - embajador estadounidense en Londres.

Al ingresar Estados Unidos de América en la guerra a raíz del ataque japonés a Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941, el Duke de Windsor ocultó para siempre sus simpatías pro nazis y se llamó a un prudente silencio.

⁸ La Armada Alemana tenía la costumbre de poner nombres de batallas célebres las torres de artillería de sus naves; el **“Admiral Graf Spee”** llevaba una placa con la leyenda **“Coronel”** - que en la fotografía no se puede leer -, en recuerdo de la victoria del 1ro de noviembre de 1914 frente a Chile por el Almirante Maximilian Graf von Spee.



FOTOGRAFIA DE PROPAGANDA OBTENIDA EN SPITHEAD ⁹



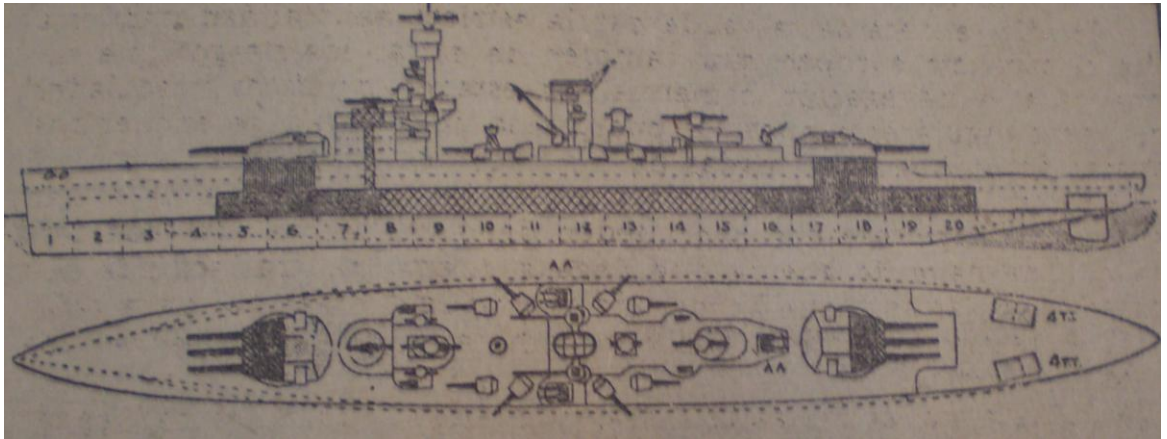
VISTA DE LA POPA, EN LA QUE SE DESTACAN LOS GRANDES CAÑONES DE LA TORRE B. LA NAVE QUE SE OBSERVA ES EL BUQUE DE GUERRA BRITÁNICO “HMS RESOLUTION”.

⁹ En ella se observan dos baterías de torpedos y la torreta principal B, la bandera de guerra de la nave y el águila de 2 metros de altura y 2,60 de ancho con una corona de roble que enmarcaba una cruz esvástica en sus garras.

La Kriegsmarine eliminó estos símbolos de sus buques de guerra luego del 1ro de septiembre de 1939, inicio de la II Guerra Mundial, pero el águila del “Admiral Graf Spee”, que pesaba 400 kg, no fue removida porque la nave zarpó de Alemania el 21 de Agosto de 1939. (a)

(a) El 10 de febrero de 2006 fue recobrada por un equipo de buzos. y exhibida en Montevideo.

En junio de 1938 colisionó con el submarino **“U-35”**, pero su proa no sufrió daños de importancia.



MUESTRA DE LA DISPOSICION INTERIOR DEL CASCO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE” Y EN EL PLANO DE SU PLANTA SE OBSERVA EL EMPLAZAMIENTO DE SUS CAÑONES Y OTRAS ARMAS OFENSIVAS. ¹⁰

El 1ro de noviembre de 1938 asumió su comando el Capitán de Navío Hans Langsdorff, en razón que Walter Warzecha fue ascendido al grado de Contralmirante y fue trasladado a otro destino.

Del 29 al 31 de mayo de 1939 el **“Admiral Graf Spee”** estuvo fondeado en el puerto de Hamburgo participó de los festejos con los que se recibió a la **“Legión Cóndor”** ¹¹ que había combatido en España a favor de las fuerzas del General Francisco Franco

Como toda nave de guerra de la Armada alemana, llevaba a bordo una máquina **“Enigma”**, es decir el equipamiento más sofisticado de encriptamiento de comunicaciones de la época, que le permitía contactarse con toda seguridad con el Alto Mando Naval Alemán en Berlín, pues se la consideraba invulnerable.

Los alemanes no recordaban que gracias al extraordinario desempeño del Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry, el Ejército Argentino había adquirido varias de esas máquinas y podía descifrar sin gran dificultad sus mensajes. ¹²

Esto, tendría gran importancia en el rescate de los marinos de su dotación en Montevideo y su posterior traslado a Buenos Aires...

¹⁰ Curiosamente no aparece ni el avión **“Arado Ar 196”** ni la catapulta que lo impulsaba al espacio.

¹¹ Cuerpo expedicionario de la Luftwaffe que llegó a tener 16.000 efectivos y 600 aviones.

La intervención alemana en la Guerra Civil Española, permitió a su aviación mejorar la calidad de sus aparatos y sus tácticas de combate que tan buen resultado le dio al comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

¹² Ver Capítulo siguiente.

CAPITULO II

LA MAQUINA “ENIGMA”

I EL EXTRAORDINARIO TRABAJO DEL CAPITAN ADOLFO CARLOS CAMILO UDRY

La máquina encriptadora “**Enigma**” fue creada por el ingeniero alemán Arthur Scherbius a fines de 1918 y cinco años más tarde, por las humillantes limitaciones impuestas a Alemania por el “**Tratado de Versalles**”, se comercializaba como un elemento criptográfico, de uso civil, para la seguridad industrial.

Hacia 1930 la adoptó el Ejército Alemán, siendo digno de resaltar el hecho, que puede parecer increíble: el Ejército Argentino lo hizo con anterioridad, cuatro años antes, para ser exactos.

Esto aconteció gracias a la visión del Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry ¹³, quien enviado a

¹³ Este polifacético oficial del Ejército Argentino nació el 27 de mayo de 1890 en la ciudad de La Plata.

Luego de finalizar sus estudios secundarios en su ciudad natal, ingresó al Colegio Militar de la Nación el 25 de febrero de 1910, en el arma de Ingenieros, que por ese entonces abarcaba el Servicio de Comunicaciones, ya que no existían unidades independientes de la misma.

Le cupo el honor de participar el miércoles 25 de Mayo de 1910 del desfile militar que tuvo lugar en la histórica Plaza de Mayo, considerado el evento mayor de los festejos por el “**Centenario de la Revolución de Mayo**” y esto fue así porque a la formación de 12.000 soldados y marinos argentinos – además de decenas de veteranos de la Guerra con el Paraguay y de la Conquista del Desierto – se sumaban las delegaciones militares y navales alemanas, austriacas, chilenas, españolas, estadounidenses, francesas, holandesas, italianas, portuguesas y uruguayas, que dieron colorido especial a esa jornada.

Se debe destacar que el arma de Ingenieros por ese entonces abarcaba el Servicio de Comunicaciones, ya que no existían unidades independientes de la misma.

Adolfo Carlos Camilo Udry llegó al grado de Cabo 1ro Cadete, grado máximo al que por entonces podían aspirar los cursantes de ese instituto de formación castrense, lo que demuestra su gran aplicación e inteligencia.

Egresó como Subteniente el 21 de diciembre de 1912, siendo el Nro 4 de la Promoción 37 y Nro 1 de su arma.

Fue destinado al Batallón 1º de Ingenieros – 2da Compañía de Zapadores Pontoneros -, con asiento en Campo de Mayo, cuyo Jefe era el Teniente Coronel Enrique Mosconi, participando como Jefe de la Sección Conductores de las Grandes Maniobras de 1914 en la provincia de Entre Ríos.

A su regreso pasó a desempeñarse como Jefe Accidental de la 3ra Compañía del Batallón, que era la especializada en Telefonía; la que recibió a mediados de ese año las primeras “**Estaciones Marconi de Campaña**”, procediendo Udry a su análisis bajo la supervisión de dos ingenieros de esa firma italiana.

En 1915 participó de los primeros ejercicios como Jefe de una Estación Marconi, la que era transportada a lomo de mula, ya que era responsabilidad de la caballería obtener la información de combate para las Grandes Unidades.

Pasó a continuar sus servicios “**En Comisión**” en la Inspección de Radiotelefonía del Ejército, que comandaba el Teniente Coronel Alejandro Obligado, profundizando sus conocimientos sobre las comunicaciones con el ingeniero radiotelegrafista de la Armada Argentina, Emilio Dagassan y, luego con el ingeniero Enrique Silbereinssen, el cual fue su maestro durante ocho años.

El 1ro de octubre de 1916 – continuando en ese destino – ingresó al cuarto curso de la Escuela Militar de Aviación, obteniendo en marzo de 1917 el brevet Nro 112 de piloto militar.

En 1918, con el grado de Teniente, redactó la primera parte del “**Manual de Radiotelegrafía Militar**” que fue editado por la Inspección de Radiotelegrafía.

Poco tiempo más tarde, creó y organizó el Laboratorio Radioeléctrico del Ejército, que se conocía con el curioso nombre de “**Sección Experiencias**”; donde perfeccionó un transformador de baja frecuencia e instaló la primera serie de radioreceptores para ondas continuas con amplificador – “**Modelo E.A. 23**”.

En 1920, durante un ejercicio de la Escuela de Tiro, en la ciudad entrerriana de Concordia, Udry realizó el primer reglaje de tiro de artillería desde un avión en vuelo, que él comandaba, en nuestro país.

Europa formando parte de la comisión que viajó en el marco de un plan de adquisición de material y elementos técnicos militares, al tomar conocimiento de su existencia, se imaginó el gran uso que podía dársele en el campo de la inteligencia militar.

En 1921 el Presidente de la Nación Argentina, doctor Hipólito Yrigoyen, dispuso la formación de una Comisión Técnica Permanente de Armamentos que operaría en Europa, a la que se subordinó una Comisión de Adquisiciones en el Extranjero, cuya misión consistía en seleccionar y enviar al país elementos y materiales para ser probados, a fin de considerar su adquisición.

Si pasaban las pruebas a las que se los sometía, se ordenaba la adquisición de ese moderno armamento, procediéndose así al reequipamiento del Ejército Argentino, que contaba con material anticuado y que había sufrido un considerable deterioro por el uso, al no poder ser reemplazado como consecuencia del estallido de la Primera Guerra Mundial como resultado de las lógicas restricciones que el conflicto impuso a los beligerantes que impidieron continuar con la venta de esos materiales.

La Comisión Técnica Permanente de Armamentos comenzó a actuar en Europa en los primeros meses de 1924, siendo presidente de la Nación el doctor Marcelo Torcuato de Alvear.

El Capitán de Ingenieros Adolfo Carlos Camilo Udry integró la misma, estando al mando de la **“Subcomisión V – Comunicaciones”** – que tenía su sede en la ciudad de Bruselas, Bélgica.



Capitán ADOLFO CARLOS CAMILO UDRY

En su nuevo destino se enteró que la empresa alemana **“Chiffriemaschinen Aktien Gesellschaft”**, de los ingenieros Arthur Scherbius y Richard Ritter, había fabricado una máquina encriptadora a la que denominaron **“Enigma”**, que si bien estuvo a punto de ser adoptada por el Ejército Alemán durante la Ira Guerra Mundial, no lo fue por la rendición germana el 11 de noviembre de 1918.

En cumplimiento de la misión ordenada, Udry adquirió una de esas máquinas percatándose de su gran importancia en el campo de las comunicaciones militares y, como tenía grandes conocimientos técnicos, procedió a desarmarla y logró entender su complicado mecanismo electromecánico, procediendo a efectuarle algunas modificaciones que fueron aceptadas de muy buen grado por sus asombrados fabricantes alemanes, que quedaron tan encantados con sus mejoras que comenzaron a producir el denominado **“Modelo Argentino 126 A”**, siendo ese su homenaje al ingenio de Adolfo Carlos Camilo Udry.

En 1923 fue nombrado Secretario de la Comisión de Legislación sobre Radiotelefonía, siendo nombrado miembro del jurado de la Ira Exposición Nacional de Radiocomunicaciones Argentina.

En 1924 integró la Comisión de Adquisición en el Extranjero – Subcomisión V – Comunicaciones – y allí tomó conocimiento de la existencia de la máquina **“Enigma”**.

Ver Anexo Nro 1.

En las primeras máquinas **“Enigma”** se escribía en un teclado de 26 teclas - interruptores eléctricos -, dispuestas en tres hileras de forma similar a los teclados de las máquinas de escribir, que al ser presionadas activaban un engranaje mecánico y un panel de luces con las letras del alfabeto.

A cada tecla le correspondía una bombilla eléctrica del **“Tipo Linterna”** de 3,8 Voltios y 0,20 Amperes, que se encendían al accionarse, señalando el nuevo valor asignado a la letra cifrada.

Tenían tres rodillos cifradores que contenían otros tantos alfabetos integrados por las 26 letras del alfabeto telegráfico internacional, este dispositivo le permitía trabajar con la frecuencia 26x26x26 de combinaciones alfabéticas distintas, lo que totalizaban 17.576 encriptamientos diferentes.

Para clarificar un tanto el tema, se podría decir que con la máquina encriptadora **“Enigma”** se podían combinar y utilizar 17.576 caracteres alfabéticos incoherentes y recíprocos sucesivos partiendo de una palabra clave de tres letras, por ejemplo **“Par”**, antes de repetir en el texto un mismo valor asignado a una letra cifrada.

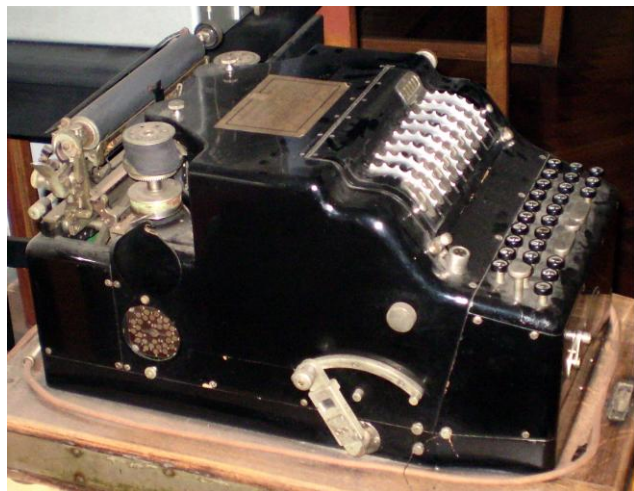
El **“Modelo Argentino 126 A”**, si bien continuó manteniendo los tres rodillos cifradores originales, presentaba una serie de modificaciones eléctricas y mecánicas introducidas por Udry, que permitían la fantástica cantidad de 456.176 combinaciones extras, llegando así la nueva versión de la máquina **“Enigma”** un total de 473.752 variantes, increíble crecimiento exponencial que aseguraba una mayor seguridad en la transmisión de las comunicaciones.



EL AUTOR JUNTO A UNA MAQUINA “ENIGMA” DE OCHO RODILLOS ADQUIRIDA EN 1932 QUE SE EXHIBE EN LA SALA HISTORICA DE LA CENTRAL DE INTELIGENCIA MILITAR EN CAMPO DE MAYO ¹⁴

¹⁴ La misma tiene en una pequeña placa la dirección del fabricante: Berlin w 35 Stegfigz. ratr 2 y en su parte posterior se encuentra inscripto su número de serie: H 212.

Asimismo, en la parte superior/anterior tiene adosada una nota que expresa **“Máquina de Criptografía Eléctrica. Secreto de Fabricación”**, firmada por el Mayor Adolfo Carlos Camilo Udry.



VISTA DE AMBOS COSTADOS Y DE FRENTE DE LA MAQUINA "ENIGMA" ALLI EXHIBIDA

Aproximadamente en el año 1932, el Ejército Argentino recibió las nuevas máquinas "**Enigma**", modelo "**Para Comandos Superiores**", que eran si bien eran más sofisticadas que las anteriores, eran mucho más complicadas, lo que las hacía más lentas.

Esta complejidad obedecía que para cifrar era necesario esperar que los electroimanes accionaran el complejo mecanismo de los rodillos conmutadores, haciendo funcionar las letras de inscripción.

Otro significativo adelanto de esta avanzada versión, fue que la misma no tenía tres rodillos como el "**Modelo Argentino 126 A**", sino que portaba ocho rodillos.

Las conexiones internas de la máquina y que constituyen el secreto de las claves de las mismas fueron depositadas en el Archivo de la Comisión de Adquisiciones en el Extranjero.

Los planos tienen esta codificación "Nros ch 14 – Ez 79 e- 25 ev walze y cb 14 – ez79 f – 27 ev – walze."

Ese importante aumento en su capacidad operativa permitía combinar una clave basada en una palabra de ocho letras como ser **“Partidas”**, mientras que, como hemos visto el ***“Modelo Argentino 126 A”***, por tener tan sólo tres rodillos, sólo podía partir de una palabra clave de tres letras, como ser **“Par”**.

Esta modificación, cuadruplicó el número de variantes alcanzado por la modificación realizada oportunamente por el Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry, ya que superaron las 200.000.000 de combinaciones.

Con ella se enviaban y recibían mensajes cifrados, el criptoanalista que la manejaba en pocos minutos podía descifrar un mensaje recibido.

A fin de cada mes los operadores recibían la nueva configuración que debía darle a su máquina.

Esta operación se hacía cambiando las hendiduras donde se ubicaban los rotores que alteraban ex profeso la secuencia criptográfica de las combinaciones a considerar, lo que daba por resultado final más de 100.000 posibles alfabetos.

El operador podía seleccionar algunas otras configuraciones para los rotores, denominados ***“giros”*** lo que podía darle una particular identificación para quien recibía el mensaje.

Fue tan segura que los alemanes que el tráfico cifrado fue por demás amplio, ya que llegaron a enviarse en plena guerra saludos familiares, navideños y de cumpleaños.

Nuestro país procedió a adquirir varias unidades de los distintos modelos de la máquina ***“Enigma”***, pero su cantidad es un misterio que quizás nunca se conozca.

II. LA ERRONEA VERSION DE COMO SE HABRÍA DESCIFRADO LA MAQUINA “ENIGMA”

Si bien precedentemente me he referido al extraordinario trabajo efectuado por el Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry que, aceptado con gran admiración por sus fabricantes alemanes, se transformó en el ***“Modelo Argentino 126 A”***, los británicos y estadounidenses, sea por ignorancia de la verdad o simplemente por tener vergüenza que un lejano país del ***“fin del mundo”*** los hubiera superado, han silenciado la historia precedentemente narrada y se han aferrado a ***“su versión”*** de cómo ellos lograron descifrar su complejo mecanismo, lo que como hemos visto, Udry realizó en 1924...

A. COMO EL EJERCITO POLACO COMENZO A TRABAJAR SOBRE ESTE TEMA

Según esta versión, en 1929 los polacos interceptaron una máquina ***“Enigma”*** enviada desde Berlín a Varsovia, que no sería otra que el ***“Modelo Argentino 126 A”***, construida como sabemos gracias a los aportes del Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry.

El servicio de contraespionaje polaco habría logrado apropiarse de una de esas máquinas aprovechando que la misma no había sido enviada como ***“Valija Diplomática”***.

En realidad, en vez de haberse tomado tantas molestias, les hubiera sido más fácil dirigirse a la empresa ***“Chiffriemaschinen Aktien Gesellschaft”*** de la ciudad de Berlín y adquirir una o más máquinas, pues se recuerda que en ese entonces se la comercializaba libremente como un elemento criptográfico de uso civil, para la seguridad industrial y que recién un año más tarde, en 1930, fue adoptada por el Ejército Alemán.¹⁵

Los polacos la desarmaron, pero no lograron comprender su funcionamiento - como si lo hizo Udry -, pero temiendo ser atacados por Alemania, se abocaron infructuosamente a lograrlo ese objetivo.

¹⁵ Recordemos que el Ejército Argentino ya la venía utilizando desde hacia un lustro.

Marian Rejewski, un joven matemático polaco, utilizando diversas fórmulas matemáticas y de estadística buscó encontrar un modo para combinarlas a fin de lograr descifrar los mensajes.

Se percató que el código del mensaje se repetía dos veces al principio y supuso que podía tratarse de una modalidad que obedecía no a la disposición del rotor y sus letras, sino a como las cambiaba.



MARIAN REJEWSKI

Para colaborar con esta teoría, los polacos construyeron máquinas similares a las que denominaron **“Bomba Criptológica”**¹⁶, nombre que derivaría del **“tic-tac”** que hacían dichas máquinas cuando generaban las diferentes combinaciones criptográficas

Gracias a este esfuerzo, los polacos habrían podido identificar el sistema del cableado de los rotores en uso por el Ejército Alemán y, lograron descifrar algunos breves mensajes o parte de ellos.

Percatándose que serían invadidos y posiblemente conquistados por los alemanes en poco tiempo, entregaron a mediados de 1939 sus trabajos a los franceses y británicos, como así también algunas de sus réplicas que ellos configuraron de máquinas **“Enigma”**.

B EL TRABAJO REALIZADO EN BLETCHLEY PARK

Ya estando en guerra, con la llegada de muchos criptógrafos polacos que trabajaron en el proyecto liderado por Marian Rejewski que lograron huir de Polonia, los británicos instalaron la **“Escuela Gubernamental de Códigos y Cifrados”** en el castillo de Bletcheley Park, ubicado a 80 kilómetros al Norte de Londres.

En toda Gran Bretaña se montó una gran red de interceptación de tráfico radial enemigo que se enviaba a Bletcheley Park en donde además de los polacos, se dieron cita criptógrafos, matemáticos, ajedrecistas, jugadores de bridge y hasta fanáticos de los crucigramas británicos para resolver el gran misterio.

Para que trabajaran con la más absoluta tranquilidad, se creó una organización secreta que dispuso de un presupuesto de 100.000 libras esterlinas – cifra astronómica para la época – formada por cuatro hombres y una mujer, bajo la conducción del matemático Alan Turing¹⁷, a quien tal mal le pagaron los británicos años más tarde, ya que lo encarcelaron por su calidad de homosexual, llevándolo al suicidio en 1954.

¹⁶ En polaco **“Bomba Kryptologiczna”**.

¹⁷ Inspirada en el libro de Andrew Hodges **“Alan Turing: The Enigma”**, en 2014 se filmó la película **“The Imitation Game”**, que aquí fue exhibida con el título de **“La Máquina Enigma”**.

Allí se establecieron estrictas medidas de contrainteligencia para evitar la más mínima fuga de los **“Boniface”**, que fue el nombre dado a los informes que habían descifrado.

El Primer Ministro Winston Churchill recibía los informes – llamados **“Ultra”** - en propias manos, en una caja cerrada, que él abría en persona con la llave que tenía.



OPERADORES DE LA MÁQUINA “ENIGMA” A BORDO DEL SEMIORUGA BLINDADO SD.KFZ 251, ENVIAN UN MENSAJE BAJO LA VIGILANCIA DEL GENERAL HEINZ GUDERIAN.

En el verano de 1940 se entregaron a Winston Churchill mensajes descifrados de la Luftwaffe relacionados con la planeada invasión a las Islas Británicas, contendidas bajo el nombre de **“Operación León Marino”**.

La Marina Británica se anotó dos grandes triunfos en mayo de 1941 en esta particular tarea de descubrir el misterio de la máquina **“Enigma”**: el día 7 capturaron a un barco meteorológico alemán, que llevaba una máquina **“Enigma”** y códigos de cifrado a bordo, y dos días después hicieron lo propio con el submarino **“U 110”**, con lo que lograron neutralizar el desplazamiento de los sumergibles alemanes durante casi dos meses.

Pero recién para 1944 se puede decir que lograron un éxito casi completo en la agotadora de describir el sistema de la máquina **“Enigma”**.

C LOS ESTADOUNIDENSES CAPTURAN UNA MAQUINA “ENIGMA”

Los estadounidenses, por su parte, recién lograron hacerse de una máquina **“Enigma”** el 4 de junio de 1944 al ser capturado al submarino alemán **“U 505”** por el Grupo de Tareas 223 de la Armada de los Estados Unidos de América, frente a las costas de África.

En la acción fue muerto uno de sus tripulantes, el resto fue rescatado por el grupo de tareas, e internado en un campo de prisioneros estadounidense en secreto, sin informarse siquiera a la Cruz Roja, pues el tema fue calificado por la Armada de los Estados Unidos de América como **“Top Secret”**¹⁸, y por ello se quiso evitar que los alemanes se enteraran que se habían apoderado de una máquina **“Enigma”**.

¹⁸ Muy Secreto



FOTOGRAFIA DE LA ARMADA ESTADOUNIDENSE TOMADA AL CAPTURAR EL SUBMARINO “U 505”.

La nave fue remolcada en el mayor secreto, donde su avanzado mecanismo fue estudiado, sirviendo de base para la construcción de submarinos estadounidenses que prestaron servicios hasta principios de la década del 70.

En 1954, la Armada Estadounidense donó el “**U 505**” al Museo de la Ciencia y la Industria de Chicago, Illinois, donde se exhibe como un “**Buque Museo**”.

III EPILOGO

Lo expresado precedentemente, permite evaluar en su justa medida, el destacado aporte que hizo a nuestro país con sus valiosos servicios el en ese entonces Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry al comprender y mejorar su funcionamiento, sin ningún equipo y carente de todo tipo apoyo financiero como lo tuvieron los británicos durante varios años.

CAPITULO III

CIENTODIECIOCHO DIAS

I UN CABALLERO DEL MAR

Hans Wilhelm Langsdorff nació el 20 de abril de 1894 en la isla de Bergen Auf Rügen, en el Mar Báltico.

Era hijo del abogado Ludwing Langsdorff, quien llegaría a ser un prestigioso juez y de Elizabeth Steinmetz – cuya familia tenía una larga tradición en la Iglesia Protestante – y por ese motivo, deseaba que su hijo primogénito fuera pastor.

Al poco tiempo de su nacimiento su familia se trasladó a Düsseldorf, en las inmediaciones del castillo del prestigioso oficial naval alemán Maximilian von Spee, quien siendo Almirante se transformaría en un héroe nacional alemán en la Primera Guerra Mundial.

Hans Langsdorff llegó a conocer al célebre marino y a sus hijos, a quienes trató.

Se incorporó a la Academia Naval Imperial Alemana de Kiel en 1912.

En 1914 egresó con el grado de Alférez de Fragata y, por ser oficial de torpedos fue destinado al “**Medusa**”, un pequeño crucero que tenía la misión de proteger la entrada del río Elba de las incursiones de los submarinos ingleses.

Por su desempeño, fue ascendido a Teniente en 1915.

La flota de guerra imperial alemana, un centenar de naves, al mando del Vicealmirante Reinhard Scheer, zarpó a fines de mayo de 1916 de la base naval de Wilhemshaven con la intención de atraer a una emboscada a la escuadra británica del Almirante Sir David Beatty.

La misma consistía en utilizar a los cinco modernos cruceros de batalla del Vicealmirante Franz Von Hipper como “**carnada**” para atraer a Beatty hacia el grueso de la flota alemana.

El plan falló porque los ingleses lograron interceptar algunas comunicaciones enemigas, por lo que el 30 de mayo de 1916 el Almirante John Jellicoe, comandante naval británico, navegó con el resto de su flota en auxilio de la escuadra de Beatty.

Al otro día las flotas de David Beatty y Franz Von Hipper se enfrentaron en una batalla naval, pero a poco de comenzadas las acciones Beatty huyó siendo perseguido por la flota alemana, sin saber que se estaba dirigiendo a la armada de Jellicoe.

De ese modo, a las 1830 horas se inició el combate entre unas doscientas cincuenta naves en la batalla naval de Jutlandia ¹⁹ que fue el mayor enfrentamiento en el mar de la Primera Guerra Naval.

Si bien la misma solo duró unas pocas horas, ya que para las 20.30 horas fue cesando la lucha, fue muy sangrienta pues fueron hundidos catorce barcos británicos y once alemanes, con grandes pérdidas humanas y de material por ambas partes.

El Almirante John Jellicoe intentó impedir que los alemanes pudieran regresar a su base de operaciones, pero el Vicealmirante Reinhard Scheer consiguió romper el bloqueo británico aprovechando la oscuridad de la noche y logró regresar a Wilhemshaven.

Si bien los británicos perdieron más barcos y hombres, hicieron fracasar los planes alemanes de destruir a la escuadra de David Beatty, logrando “**taponar**” a la flota alemana en el Mar del Norte gracias a un impresionante despliegue de la Real Armada Británica.

¹⁹ Recibió ese nombre por haberse librado al norte de la península danesa homónima.

De ese modo, los alemanes al no poder competir con las fuerzas navales de superficie del enemigo, privilegiaron la guerra submarina.

Por su comportamiento en la Batalla de Jutlandia se le otorgó al Teniente Hans Langsdorff la Cruz de Hierro de Segunda Clase.

Hacia fines de la guerra fue puesto al mando de un buque barreminas, tarea riesgosa de limpieza de las aguas que se extendió hasta 1922, es decir cuatro años luego de finalizada la contienda,

Por su destacado comportamiento, fue ascendido al grado de Teniente Capitán y recibió la Cruz de Hierro de Primera Clase.

Al año siguiente, destinado en la Oficina Naval de Dresde, conoció a Ruth Hager, con quien se casó en marzo de 1924 y con quien tuvo tres hijos, Jochen; Klauschen ²⁰ e Ingrid.

En octubre de 1925 pasó a desempeñarse en el Ministerio de Defensa, en Berlín.

Allí trabajó en la oficina que coordinaba las relaciones entre la Armada y el Ejército alemán.

Dos años más tarde, en 1927, fue puesto al mando de una flotilla de naves torpederas.

En abril de 1930 fue ascendido a Capitán de Corbeta.

En 1931 retornó al Ministerio de Defensa,

En 1934, siendo Capitán de Fragata, volvió al servicio activo naval por poco tiempo, pues fue adscripto al Ministerio del Interior.

En 1936 participó en Ginebra, Suiza, de la **“Conferencia de las Armadas”**, donde se trató de la humanización de la guerra en el mar. ²¹

Entre 1936 y 1937 fue embarcado en el **“Admiral Graf Spee”** y participó en el patrullaje de no intervención realizado por el estallido de la Guerra Civil Española.

El 1ro de enero de 1937 fue ascendido a Capitán de Navío y tomó el mando de esa nave el 1ro de noviembre de 1938.

Los británicos durante la guerra trataron de ensuciar su imagen luego de su viril decisión de **“hundirse con la nave”**, expresando que su brillante carrera no obedecía a sus notables calidades personales, sino a que había nacido el 20 de abril, igual que Adolfo Hitler, quien le llevaba cinco años, ya que nació en 1889 y eso, lo había utilizado en provecho propio.

Eso fue una sucia patraña, el Capitán de Navío Hans Wilhelm Langsdorff tuvo una brillante carrera por sus grandes méritos y en ella nada tuvo que ver la política, es más, me parece oportuno recordar que él no fue nazi.

II EL PERIPLO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

Dicha nave zarpó el 21 de agosto de 1939 del puerto de Wilhemhaven, en la Baja Sajonia, donde había sido botado, comenzando así su campaña naval de cientodieciocho días, la que finalizaría en las aguas del Río de la Plata con su hundimiento.

En la madrugada del 1ro de septiembre de 1939 se estaba reabasteciendo de combustible del buque cisterna **“Altmark”**, en el Atlántico del Norte, operación que se podía realizar aún

²⁰ Falleció en 1936 a los siete años de edad.

²¹ Por el comportamiento que tuvo tres años más tarde al mando del **“Admiral Graf Spee”**, se puede afirmar que aplicó al pie de la letra lo que allí aprendió.

navegando por medio de largas mangas de 20 centímetros de diámetro que eran sostenidas por flotadores.

Era una maniobra que pese a haberla efectuado muchas veces no dejaba de llamar la atención por su extraordinaria complejidad y por esa razón era observada por todos los allí presentes.

A los pocos minutos, por el altoparlante de la nave se les informó a ambas tripulaciones que fuerzas alemanas habían iniciado la invasión de Polonia y que se encontraban en guerra.²²

Si bien, todavía no lo estaban con los franceses y británicos, era de esperar que lo estuvieran en poco tiempo.

Y la espera no fue mucha: dos días más tarde, el 3 de septiembre de 1939, la nave interceptó y descifró la orden del Almirantazgo Británico **“Total Germany”**, que ordenada a todas sus fuerzas a atacar objetivos alemanes en razón de estar desde ese día en guerra con el III Reich.

El **“Admiral Graf Spee”** navegó hacia el sur con la intención de efectuar actividad corsaria²³ contra objetivos enemigos.

²² A las 4.47 horas el acorazo **“Schleswing-Holstein”**, buque escuela de la Armada alemana, cañoneó con todas las piezas de artillería de su banda de babor – cuatro piezas de 280 mm y cinco de 150 mm – la fortaleza polaca de Westerplatte, comenzando así la guerra.

²³ Se entendía por **“corso”** al enganche de barcos que en calidad de auxiliares hacían la guerra a favor de un país.

Era una nave, que estimulada por la posibilidad de obtener beneficios económicos determinados, se ponía al servicio de un beligerante y enarbolaba la bandera de guerra del país que lo tomaba a su servicio, mediante el otorgamiento de una Patente de Corso o Carta de Marca, navegaba por todo el mundo, atacando las naves de guerra y mercantes de Estado enemigo, entablado combate con ellas para capturarlas y/o hundirlas.

Sus antecedentes más remotos se encuentran en la Edad Media, con el denominado **“derecho de puño”**, por el que se reconocía a los particulares el derecho de apoderarse en el mar de las naves enemigas.

A fin de evitar que esas naves fueran consideradas piratas, se les otorgaba la denominada **“Carta de Marca”** por la que se reglamentaba las condiciones de su cometido.

Los reyes al declarar la guerra, manifestaban públicamente su voluntad de expedir patentes de corso a sus naturales y a los extranjeros que quisiesen ponerse a su servicio para luchar de ese modo en el mar.

Los corsarios estaban obligados por este documento a otorgar fianza suficiente que les permitieran cubrir las indemnizaciones que por eventuales reclamaciones que le formularan ante el Tribunal de Presas del Estado otorgante por capturas y/o ataques injustos o indebidos, por esa razón cuando se capturaba una presa enemiga, la misma debía ser llevada hasta un puerto del Estado que había otorgado la **“Carta de Marca”**, allí se hacía un examen de los antecedentes y recién, si era declarada **“buena presa”** por dicho tribunal, se procedía a la pública subasta y luego de retener el Estado su porcentaje, se le entregaba al corsario su parte.

Utilizaron sus servicios casi todos los países de Europa y cuando estalló la guerra por la independencia estadounidense, las Trece Colonias otorgaron mas de quinientas patentes de corso que atacaron como verdaderas jaurías del mar a la armada inglesa y especialmente a sus naves mercantes.

Tan exitoso fue su accionar, que causó pánico en Europa a tal extremo que en 1785 los Estados Unidos y Prusia firmaron un tratado por el que se comprometían a no autorizarlo.

Pese a ello, recién por el Tratado de París del 16 de abril de 1856, lo prohibieron casi todos los países, excepto los Estados Unidos de América, España y México; nuestro país lo ratificó posteriormente, pero curiosamente siguió figurando en el viejo artículo 67 de la Constitución Nacional hasta la reforma de agosto de 1994.

Por citar un ejemplo de incumplimiento de ese tratado, se podría mencionar a Perú, que pese a haberlo firmado, en 1879 autorizó el accionar corsario en su guerra contra Chile.

Las Provincias Unidas del Río de la Plata autorizaron la actividad corsaria desde 1815, reglamentándola el Director Supremo, General Juan Martín de Pueyrredón, en 1817.

Es interesante recordar que el General José Gervasio Artigas, otorgó patentes de corso para luchar contra Portugal.

A. LA PRIMERA PRESA, EL “SS CLEMENT”

El 30 de septiembre, el buque alemán se encontraba navegando 900 millas de la ciudad brasileña de Pernambuco, camuflado con el nombre falso de **“Admiral Scheer”**, cuando divisó al mercante británico **“SS Clement”**, botado en 1934, de 125 metros de eslora, 17 de manga y 7,9 de puntal, con un desplazamiento de 5.050 toneladas, con una tripulación de 48 hombres y carga general que fue considerada contrabando de guerra.

Totalmente confundido con su presencia, el capitán del carguero Charles Harris creyó que se trataba del crucero británico **“HMS Ajax”** y por esa razón se cambió de ropa, vistiéndose de blanco para saludar al Capitán Charles Woodhouse, su comandante.

Se dio cuenta de su error cuando de pronto vio sobrevolar al avión **“Arado Ar -961”** de la Luftwaffe que había sido impulsado al espacio por la catapulta del buque de guerra que se les aproximaba, que les impartió una orden muy concisa:

- “Detengan las máquinas y no usen la radio”.

Pese a ello, el valiente radiotelegrafista del **“Clement”** logró enviar un **“SOS”**, entonces el piloto del avión hizo una descarga de ametralladora que impactó en la cabina de radio, hiriéndolo en el brazo.

Sobre este particular, el Capitán Charles Harris, relataría tiempo después:

- “El avión voló sobre nosotros tres o cuatro veces disparando sus balas sobre el puente y la cubierta. El barco estaba parado. Las balas llovían como granizo a mi alrededor. Aún hoy no puedo explicarme como alguno de nosotros no murió entonces”

Harris ordenó abandonar la nave en dos grandes buques salvavidas y fueron llevados a bordo del buque alemán, que estaba tan bien camuflado como **“Admiral Scheer”** que hasta las gorras de los marineros tenían bordadas ese nombre.

Al recibir Langsdorff al Capitán Harris, luego de saludarle, le expresó en un inglés muy fluido:

- “Lo siento capitán, tendré que hundir su barco. Estamos en guerra”.

Pero como dice cierto refrán **“Del dicho al hecho, hay mucho trecho.”**

Aconteció que al **“SS Clement”** se le tiraron dos torpedos que en forma increíble no dieron en el blanco pese a la corta distancia que separaba a ambas naves; por tanto, se procedió a cañonearlo con veinticinco granadas de 15 cm, que fracasaron en el intento, por lo que se debieron utilizar cinco granadas de 28 cm, las que al fin... ¡lograron su objetivo!

El Capitán Charles Harris, muy orgulloso, exclamó: **“¡Qué buque más duro de hundir!”**.

Desde la orden de no transmitir ningún mensaje a la presa, a su abordaje, requisas y hundimiento transcurrieron tres horas y media, tiempo excesivo que Langsdorff buscó acortar ordenado que en el futuro se acercarán a una milla de la presa para estar en condiciones de utilizar todo su poder de fuego si ello era necesario.

Uno de los más gloriosos corsarios argentinos fue el Capitán de Navío Hipólito Andrés Bouchard, quien zarpó del puerto de Ensenada de Barragán el 9 de julio de 1817 al mando del buque **“La Argentina”** en un periplo que lo llevó por gran parte del globo, para finalizar exactamente dos años más tarde en Valparaíso.

Otro de nuestros corsarios, fue el estadounidense David Jewet que años más tarde pasaría a desempeñarse como oficial de la Armada Argentina y a quien le cupo, siendo comandante de la **“Heroína”** tener el alto honor de tomar posesión efectiva, en nombre de nuestro país, de las Islas Malvinas el lunes 6 de noviembre de 1820.

Decidió camuflar nuevamente su barco, por lo que se agregó **“otra”** torre confeccionada con tela y madera, se instaló una falsa torreta de artillería y se pintó en su estructura un oleaje falso para desfigurarla aún más y hacer creer a sus eventuales observadores que navegaba a mayor velocidad.

Se sabe que además, enarboló banderas de otros países, por ejemplo la francesa.

Langsdorff llamó a su presencia al piloto de la Luftwaffe que había ametrallado al **“SS Clement”** y muy molesto con ese proceder le recordó que los buques mercantes debían ser considerados naves civiles y que por ello, en el futuro, se abstuviera de atacarlos sin motivo legítimo

A los pocos días interceptaron al buque griego **“Papalemos”** ²⁴, y desde cierta distancia, para que no observados, se enviaron botes con la marinería del **“SS Clement”**.

Los mismos fueron desembarcados a los nueve días en la caribeña isla de San Vicente, donde interrogados por el Servicio de Inteligencia Naval Británico esos marinos expresaron que el buque que interceptó y hundió su nave era el **“Admiral Scheer”**.

B. LA SEGUNDA PRESA, EL “SS NEWTON BEACH”

A las 0630 horas del 5 de octubre de 1939 los vigías del **“Admiral Graf Spee”** observaron humo en el horizonte.

De inmediato se ordenó el toque de **“Todos a sus puestos de combate”** y se puso proa a la nave avistada, que resultó ser el **“SS Newton Beach”**.

Dicho buque había sido botado en 1925, tenía 118 metros de eslora, 16,6 de manga y 8,2 de puntal, con un desplazamiento de 5.229 toneladas de desplazamiento y una tripulación de 34 hombres.

La nave había partido hacia unos días de ciudad del Cabo de Buena Esperanza con una carga de maíz, gran parte del cual fue trasbordado, para alegría de la tripulación del corsario alemán. ²⁵

El buque alemán se acercó a toda máquina con sus banderas de guerra desplegadas y con su artillería lista para disparar si no obedecía la orden que le había impartido por radio al **“SS Newton Beach”**:

- “Póngase al pario, no emplee la radio”. ²⁶

La dotación de captura se desplazó rápidamente hacia el buque mercante, al abordarla el Capitán James Robinson les expresó:

Por eso si bien el **“Admiral Graf Spee”** era una unidad de la Armada Alemana, por camuflarse y lucir banderas y emblemas de otros países, muchos han considerado a su periplo como el de un **“corsario”**.

²⁴ Este carguero griego de 3.748 toneladas fue torpedeado y hundido el 28 de mayo de 1941 por el submarino alemán **“U-107”** que comandaba el Capitán Günther Hessler.

²⁵ Al principio la comida fue muy diversa y apetitosa, pero con el transcurso de la campaña y la llegada de nuevos **“pasajeros”** – los prisioneros -, que comían lo mismo que ellos, la variedad se fue agotando y por último quedó conformada por arroz como alimento base y otras **“exquisiteces”** como ser carne y pescado seco, arvejas, etc, que le servían de guarnición.

Como no había un comedor, cada uno se las arreglaba como podía para comer, pues en definitiva...jera un buque de guerra!.

Si bien nadie protestó, por lo bajo, cientos de ellos prometieron que no volverían a comer arroz en sus vidas.

²⁶ **“Detenga la nave y no comunique lo que está pasando”.**

- ***“Han llegado condenadamente temprano, caballeros”***.

La nave fue requisada convenientemente de todo elemento útil – en especial comida - y por ese motivo, recién tres días más tarde fue hundido con cargas explosivas.

C. LA TERCERA PRESA, EL “SS ASHLEA”

El 7 de octubre fue el turno del **“SS Ashlea”**, un carguero botado en 1929, de 112 metros de eslora, 15,7 de manga y 7,65 de puntal, con un desplazamiento de 4.229 toneladas y una tripulación de 33 marineros.

A su comando estaba el Capitán Charles Pottinger.

La operatoria de captura y requisa del mercante europeo fue efectuada con prontitud y gran eficacia por parte de la dotación de marinos alemanes responsables de esa tarea, lo que permitió su hundimiento con cargas explosivas sin ningún contratiempo.

Al enterarse del suicidio del Capitán de Navío Hans Langsdorff el 20 de diciembre de 1939, el Capitán Charles Pottinger viajó desde Montevideo a Buenos Aires y muy emocionado, depositó una corona en cuya cinta se leía ***“Los capitanes mercantes ingleses”***.

D. LA CUARTA PRESA, EL “SS HUNTSMAN”

Diez días más tarde, el 17 de octubre en curso de navegación para encontrarse con el **“Altmark”** fue avistado y hundido el **“SS Huntsman”**.

El viejo carguero botado en 1921, estaba al mando del Capitán Albert Horace Brown, tenía 160 metros de eslora, 19,30 de manga y 11,66 de puntal, con un desplazamiento de 8300 toneladas y una tripulación de 43 hombres.

La dotación de captura se percató que el radiotelegrafista había transmitido que un ***“corsario de superficie”*** los había atacado, por lo se aceleró la requisa y el hundimiento de la nave.

Gracias a la celeridad de su abordaje, los marinos alemanes lograron capturar una muy valiosa documentación militar – ***“Instrucciones Secretas del Almirantazgo Británico a los Buques en Alta Mar”*** -, que por medio de su máquina encriptadora ***“Enigma”*** transmitieron de inmediato a la jefatura de la Armada Alemana en Berlín.

E. LA QUINTA PRESA, EL “SS TREVANION”

Al otro día, 18 de octubre, de acuerdo a lo acordado por mensajes cifrados, el **“Admiral Graf Spee”** y el **“Altmark”** se encontraron para reabastecer de combustible.

Al ser detectado en las primeras horas de la tarde el humo inconfundible de un buque carguero de color gris en el horizonte, la operatoria se interrumpió y los capitanes convinieron reencontrarse en los próximos días.

Gracias al telémetro ²⁷ de proa, lo identificaron como el **“SS Trevanion”**, que estaba al mando del Capitán James Edwards, nave botada en 1937, que tenía 136,70 metros de eslora, 17,10 de manga y 7,06 de puntal, con un desplazamiento de 5.322 toneladas y una tripulación de 33 hombres.

²⁷ Dispositivo óptico que en ese entonces se componía de dos objetivos separados con los que se apunta simultáneamente a un objeto hasta que las dos imágenes se superponen en una sola.

Permite calcular la distancia al objeto a partir de la longitud de la base y de los ángulos subtendidos entre el eje de los objetivos y la línea de la base que, cuanto mayor es, más precisa es la información que brinda.

En la actualidad, además del telémetro óptico existen telémetros ultrasónicos y láser.

La nave, luego de ser convenientemente requisada y trasbordada su tripulación, fue hundida con cargas explosivas.

F. LA SEXTA PRESA, EL “SS AFRICA SHELL”

Al amanecer del 22 de octubre volvió a volar el avión “**Arado Ar - 196**” al que le habían cambiado el motor, noticia que fue muy bien recibida por toda la tripulación, pues el avistaje de nuevas presas se incrementaba considerablemente.

El “**Admiral Graf Spee**” que variaba su camuflaje siempre que podía, el 28 de octubre se reencontró con el “**Altmark**” de acuerdo a lo convenido diez días antes, terminaron el reabastecimiento de combustible.

Al buque cisterna le fueron trasbordados la gran mayoría de los prisioneros, salvo los oficiales.

Navegando en el Océano Indico, frente a la colonia portuguesa de Mozambique, el 15 de noviembre a las 1300 horas fue avistado el buque tanque “**SS Africa Shell**”, que había sido botado ese año.

La nave tenía 56,10 metros de eslora, 8,80 de manga y 3,4 de puntal, con un desplazamiento de 706 toneladas y una tripulación compuesta por 30 hombres, la mayoría de ellos africanos.

El pequeño buque, al mando del Capitán Patrick Dove navegaba hacia la capital de esa colonia lusitana, el puerto de Lorenzo Márquez ²⁸, cuando la interceptó el acorazado de bolsillo alemán.

Por encontrarse cerca de la costa, su tripulación fue enviada a ella en dos botes salvavidas, arribando a la misma sin ningún inconveniente.

Una vez alejados estos marinos, el buque fue hundido con cargas explosivas instaladas por el cada vez más eficiente equipo de demolición alemán.

Dove recordó en sus “**Memorias**” que al entrevistarse con el Capitán Hans Langsdorff en su camarote, muy molesto le presentó sus quejas más formales porque estaba seguro que su nave había sido apresada y hundida en aguas portuguesas, es decir neutrales. ²⁹

Langsdorff lo invitó a sentarse, lo convidó con un whisky –requisado en una de sus capturas anteriores – y, luego de escucharlo atentamente, le respondió que lo había hecho en aguas internacionales, pero que respetaba su parecer.

Dándole un giro inesperado de ciento ochenta grados a la conversación, el anfitrión le preguntó si tenía toda la ropa que necesitaba, Dove le respondió con el clásico ácido humor inglés, que así fuera no podría comprarla, sonriendo Langsdorff le expresó:

- “**No se preocupe Capitán, veré que Churchill ³⁰ se la pague**”.

Ambos capitanes iniciaron desde ese momento una relación amistosa basada en el respeto y aprecio mutuo; he visto una fotografía en la que se los ve, uno al lado del otro, charlando distendidos recostados en sendas reposeras sobre la cubierta de la nave, tomando sol.

²⁸ El 13 de marzo de 1976 la ciudad fue rebautizada como Maputo, es en el presente la capital de la República de Mozambique.

²⁹ Es muy probable que el capitán inglés haya tenido razón porque como vimos sus tripulantes llegaron a la costa en sus botes salvavidas.

³⁰ Langsdorff hacía referencia a Winston Churchill, el Primer Ministro Británico.

Este comportamiento demuestra que la caballerosidad y el buen trato se pueden mantener aún en tiempos de guerra.

Años más tarde, Patrick Dove escribió en su honor un libro cuyo título me revela de todo otro comentario: ***“Fuí prisionero de un caballero”***.

G. LA SEPTIMA PRESA, EL “SS DORIC STAR”

El 2 de diciembre fue apresado, requisado y hundido con cargas explosivas el **“SS Doric Star”**, un buque de pasajeros botado en 1921 que se era utilizando como carguero.

El mismo tenía 161,5 metros de eslora, 19,51 de manga y 11,28 de puntal, con un desplazamiento de 10.086 toneladas, con una tripulación de 64 hombres, siendo su Capitán William Stubbs.

H. LA OCTAVA PRESA, EL “SS TAIROA”

Al otro día, 3 de diciembre, fue capturado, requisado y hundido con cargas explosivas el **“SS Tairoa”**, un viejo carguero había sido botado en 1920, estaba al mando del Capitán William Starr, tenía 145,70 metros de eslora, 19,30 de manga y 9,50 de puntal, con un desplazamiento de 8.000 toneladas y una tripulación de 38 hombres.

I. LA NOVENA PRESA, EL “SS STREONSTHALH”

La última presa del **“Admiral Graf Spee”** la cobró el 7 de diciembre de 1939, cuando hundió al carguero **“SS Streonsthalh”**, de 106,40 metros de eslora, 15,20 de manga y 7,30 de puntal, botado en 1920, con un desplazamiento de 4.000 toneladas y una tripulación de 32 marineros, al mando del Capitán John H. Robinson.

J. TONELAJE HUNDIDO POR EL “ADMIRAL GRAF SPEE”

A continuación, se efectúa la sumatoria del tonelaje total hundido por el acorazado alemán:

1. 30/09/39	“SS Clement”	5.050 Tns
2. 05/10/39	“SS Newton Beach”	5.229 Tns
3. 07/10/39	“SS Ashlea”	4.229 Tns
4. 17/10/39	“SS Huntsman”	8.300 Tns
5. 18/10/39	“SS Trevanion”	5.322 Tns
6. 15/11/39	“SS Africa Shell”	706 Tns
7. 02/12/39	“SS Doric Star”	10.086 Tns
8. 02/12/39	“SS Tairoa”	8.000 Tns
9. 02/12/39	“SS Streonsthalh”	4.000 Tns
TOTAL		50.922 Tns

III EL COMBATE NAVAL DEL RIO DE LA PLATA

El **“Admiral Graf Spee”** necesitaba algunas reparaciones – en especial el avión **“Arado Ar 196”** que en un amerizaje de emergencia averió su motor – y, si bien el carguero **“Dresden”** lo había provisto de ácido carbónico necesario para refrigerar las santabárbara y los motores, necesitaba reaprovisionarse de alimentos, pues con la llegada de los **“invitados”** de los buques mercantes que habían hundido, sus reservas habían disminuido significativamente.

En el último encuentro con el **“Altmark”** ³¹, trasladaron la mayoría de los prisioneros del **“Doric Star”** y el **“Tairoa”**, quedando a bordo del **“Admiral Graf Spee”** solo sus oficiales.

³¹ Este buque tanque fue construido en 1930 por Blohn y Voss, en Hamburgo.; tenía 141 metros de eslora, 7.921 toneladas de desplazamiento y una velocidad de 22 nudos.

Utilizaba camuflaje, ya que enarbolaba bandera noruega y lucía el nombre de **“Sogne”**.

El 6 de diciembre de 1939, se recibió desde el Alto Mando de la Armada Alemana en Berlín un mensaje cifrado con la noticia que un convoy británico que se suponía mercante – que totalizaría unas 30.000 toneladas -, zarparía de Montevideo protegido por un crucero auxiliar.

La noticia causó gran regocijo en la tripulación del corsario alemán, pues pensaron que luego de dar buena cuenta de esa flota, regresarían triunfantes a su añorada patria.

Pero nada podía ser más erróneo: el accionar del **“Admiral Graf Spee”** fue detectado por la Armada Británica, y salieron en su persecución el **“HMS Cumberland”**, el **“HMS Exeter”**, el **“HMS Achilles”** y el **“HMS Ajax”**, que patrullaban la costa sudamericana, desde Río de Janeiro al Río de la Plata, en su busca.

En la madrugada del miércoles 13 de diciembre de 1939 el buque alemán navegaba cerca de la costa atlántica sudamericana observó humo de una chimenea al Este de su posición.

Creando que se trataba del **“Altmark”** que lo reaprovisionaría de combustible y especialmente de alimentos, pues por ser reservas muy escasas, Langsdorff navegó hacia ese buque con rumbo Sureste creyendo que era su buque aprovisionador o el convoy mercante enemigo que había zarpado de Montevideo, pero a los 10.000 metros de distancia, los vigías del buque alemán avistaron con sus binoculares la formación naval de guerra británica y, ante la temida novedad, los marinos alemanes se alistaron de inmediato para entrar en combate.

La misma estaba integrada por un carguero - el francés **“Fortune”** que no tenía nada que ver con la cacería del acorazado alemán –, un crucero pesado – el **“HMS Exeter”** – y dos cruceros livianos – el **“HMS Ajax”** y el **“HMS Achilles”** – que ya lo habían visto.³²

A. PRIMERA FASE - 0700 Hs

El **“HMS Exeter”** botado en 1929; por ser el mayor y mejor artillado – tenía cañones de 200 mm -, fue el primero que en ser atacado, siendo impactado con varios disparos de 280 mm, que silenciaron cinco de sus piezas de artillería, destruyeron su torre y el puente de mando, el El **“HMS Ajax”** y el **“HMS Achilles”** navegaron a toda máquina para socorrerlo, mientras que el **“Fortune”** continuaba su curso hacia el Río de la Plata.

B. SEGUNDA FASE - 0800 Hs

El **“HMS Exeter”** muy dañado se fue relegando del combate, mientras los otros dos cruceros ingleses encararon la persecución del acorazado de bolsillo alemán que logró escapar de ese rodeo.

C. TERCERA FASE - 1700 Hs

El **“HMS Exeter”** se fue rezagando por los daños recibidos - Langsdorff no lo hundió, pudiendo hacerlo, pues tuvo piedad de su tripulación.

Así el enfrentamiento naval quedó circunscripto al **“HMS Ajax”** y al **“HMS Achilles”**, que si bien fueron impactados por el buque alemán, a su vez le causaron una treintena de muertos, la destrucción de sus cocinas, más un daño severo de los alimentadores de sus baterías.

El Capitán Heinrich Dau, que había sido prisionero en la Primera Guerra Mundial, trató con rudeza a los marinos británicos que le trasbordó el **“Admiral Graf Spee”**

Al ser hundido éste, navegó hacia Noruega, arribando en febrero de 1940 con 299 prisioneros británicos; el primer ministro británico, Winston Churchill ordenó al destructor **“HMS Cossack”** que violara la neutralidad noruega y rescatara a los prisioneros, lo que aconteció el 16 de febrero de 1940.

³² El **“HMS Cumberland”** había navegado hacia las islas Malvinas para reabastecerse y para que su tripulación tuviera un merecido descanso,

El **“HMS Exeter”**, severamente dañado, se retiró protegido tras una cortina de humo, con muchos muertos y heridos.³³

³³ El buque navegó hacia las Islas Malvinas para efectuar reparaciones de emergencia, donde falleció el Capitán Walter Napier Thomason Beckett, siendo reemplazado por Oliver Gordon.

Al tiempo, habría navegado hacia Davenport donde su reacondicionamiento demandó catorce meses.

En diciembre de 1941 – a los dos años de combatir al **“Admiral Graf Spee”** -, el **“HMS Exeter”** fue enviado al Océano Pacífico para luchar contra los japoneses; en febrero de 1942 participó de la batalla naval del Mar de Java, donde recibió un impacto en sus calderas que lo obligó a retirarse y navegar a Surabaya a fin de ser reparado,

El 29 de febrero, navegando el **“HMS Exeter”** junto al **“HMS Encounter”** y el **“USS Pope”**, al alcanzar el Estrecho de Sonda, fueron atacados por una poderosa formación de cruceros pesados japoneses que hundieron las tres naves por medio de su artillería, torpedos y el ataque de la aviación naval japonesa.

VERSION

En el curso de la investigación que realicé sobre el tema, tomé conocimiento de una versión según la cual, lo precedentemente expresado no fue más que una operación de **“Velo y Engaño”**, pues el **“HMS Exeter”** nunca habría llegado a nuestras islas Malvinas, sino que se hundió a la altura de Bahía Blanca, siendo rescatada su tripulación por buques mercantes ingleses y el **“HMS Cumberland”** que como hemos mencionado, había navegado a dicho archipiélago con anterioridad para reabastecerse.

Los heridos más graves, habrían sido atendidos en el Hospital Naval de la base argentina de Puerto Belgrano y para ello, se habría desalojado apresuradamente un pabellón del mismo.

Tratándose de los británicos, en lo personal dicha versión no me parece descabellada pues los se mendaces en todo lo relacionado con temas históricos y sino, reparemos en un glorioso hecho de nuestra historia reciente, no muy divulgado, lamentablemente.

1. EL ATAQUE AL PORTAAVIONES “INVENCIBLE”

En el curso de las operaciones aeronavales realizadas en la **“Guerra de las Malvinas”**, el 30 de mayo de 1982 se llevó a cabo una sin precedentes, aviones Supertentard de la Armada y A 4 C Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina partieron de una base santacruceña y atacaron al portaaviones **“HMS Invencible”**.

La fuerza de ataque estaba integrada por:

1. Superetendar A MD/BA, matrícula 3 – A - 202, piloteado por el Capitán de Corbeta Alejandro Francisco, dicho avión portaba un misil aerospacial AM 39 Exocet.
2. Superetendar A MD/BA, matrícula 3 – A - 205, piloteado por el Teniente de Corbeta Luis Collavino, que carecía de armamento y que le acompañaba como **“distracción”** para las defensas aéreas del enemigo.
3. A 4 C Skyhawk, matrícula C- 301, piloteado por el Primer Teniente José Vasquez.
4. A 4 C Skyhawk, matrícula C- 310, piloteado por el Primer Teniente Omar Castillo.
5. A 4 C Skyhawk, matrícula C- 321, piloteado por el Primer Teniente Ernesto Ureta.
6. A 4 C Skyhawk, matrícula C- 318, piloteado por el Alférez Gerardo Isaac.

La fuerza de reaprovisionamiento de combustible en vuelo la formaban:

1. Hércules KC 130, matrícula TC-69, cuya tripulación era:

Vicecomodoro Luis Litrenta.
Capitan Guillermo Destéfamis.
Mayor Francisco Mensi.
Cabo Principal Juan Perón.
Cabo Principal Juan Tello.
Suboficial Auxiliar Hugo González.
Suboficial Auxiliar Vicente Reinoso.
Suboficial Auxiliar Manuel Lombino.

2. Hércules KC 130, matrícula TC-70, que estaba tripulado por:

Mayor Roberto Briend.
Mayor Miguel Sánchez.
Vicecomodoro Roberto Noé.
Capitán Osvaldo Bilmezis.
Suboficial Mayor Juan Cufre.
Suboficial Principal Carlos Golier.
Suboficial Principal Roberto Caracava.
Suboficial Auxiliar Héctor Sosa.
Suboficial Auxiliar Juan Marnoni.

El Capitán de Corbeta Alejandro Francisco, disparó el único misil AM 39 Exocet con que contábamos y el mismo dio en el blanco; pocos segundos más tarde los dos únicos Skyhawk que quedaban en curso de ataque, los tripulados por el Primer Teniente Ernesto Ureta y el Alférez Gerardo Isaac impactaron la nave enemiga con tres bombas retardadas por paracaídas de 250 kg y con 200 proyectiles de 20 mm disparados con sus cañones Colt MK-12, los que generaron graves daños a la gigantesca nave.

Los Skyhawk de los Primeros Tenientes José Vásquez y Omar Castillo, fueron derribados.

Esos Héroes de la Patria – así con mayúsculas -, fueron condecorados **“post mortem”** con la Cruz **“La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate.”**

Lamentablemente, han sido olvidados en el presente por la cobarde campaña de **“desmalvinización.”**

Los británicos nunca reconocieron ese ataque y menos el hundimiento del portaviones **“HMS Invencible”** y todo hubiera quedado así hasta que...

¡Sorpresas te la vida, la vida te da sorpresas!, dice el estribillo de una canción del panameño Rubén Blades.

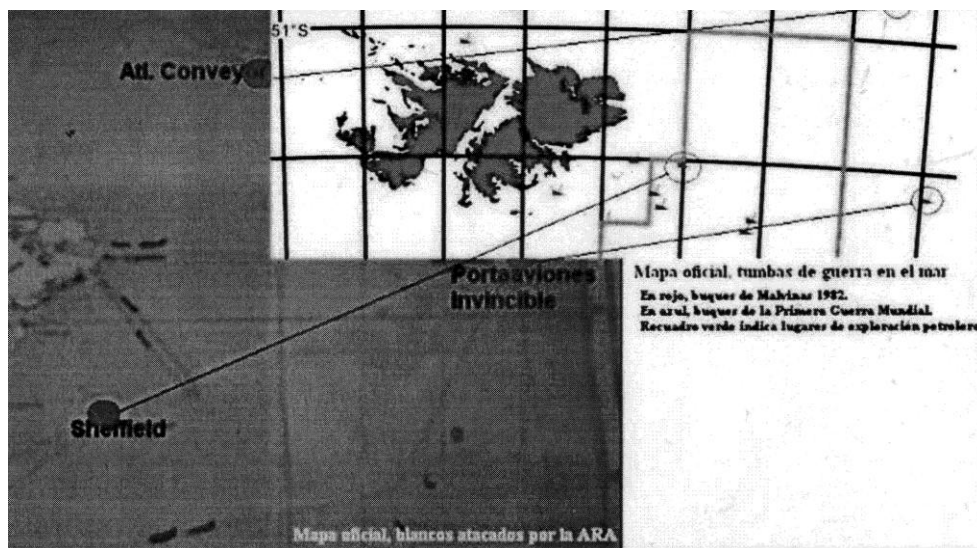
En el año 2010 al iniciar las fuerzas colonialistas de ocupación británicas la exploración submarina de petróleo en aguas cercanas a nuestras Malvinas, se confeccionó un mapa donde detallaron la ubicación de los buques que descansan en el fondo del mar, incluso lo de la flota del Almirante Maximilian Graf von Spee, hundidos en **“La batalla de las Islas Malvinas”** el 8 de diciembre de 1914. **(a)**

En ese minucioso trabajo cartográfico figura el lugar exacto del hundimiento, el nombre, bandera, calidad del buque – de guerra o mercante - y tonelaje, fue confeccionado por ser considerados **“Tumbas de Guerra”** y también para evitar un eventual accidente, porque no se sabe el estado de los explosivos que se encuentran a bordo de los mismos.

En el mismo existe una **“curiosidad”** muy relevante: en el preciso lugar donde nuestros heroicos pilotos afirmaron haber impactado con un misil y bombas al portaaviones **“HMS Invencible”**...

¡Aparece hundido un barco que me permito calificar como **“fantasma”**, pues del mismo no hay ninguna referencia a su nombre, bandera, calidad – de guerra o mercante - y tonelaje!.

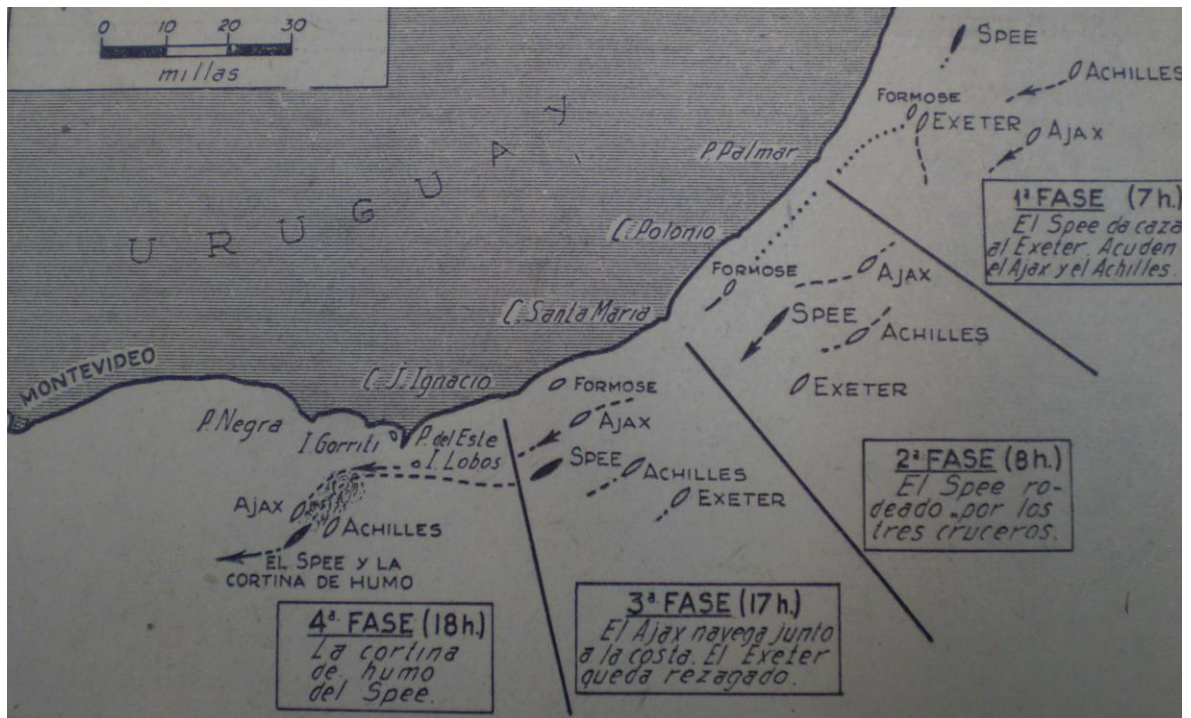
¿Qué **“curioso”** no?.



(a) Ver Capítulo I, El acorazado de bolsillo **“Admiral Graff Spee”**, Nota Nro 3, ps. 2 y 3.

D. CUARTA FASE - 1800 Hs

Navegando por el Río de la Plata, frente a Piriápolis, las tres naves intercambiaron un fuerte cañoneo naval que finalizó cuando el **“Admiral Graf Spee”** logró zafar de la persecución al protegerse con una cortina de humo que le permitió navegar hacia Montevideo.



LAS DISTINTAS FASES DEL COMBATE

“La Prensa” martes 19 de diciembre de 1939

IV. EPILOGO

El combate concluyó con daños en todas las naves y un luctuoso saldo: los alemanes sufrieron 36 muertos y 60 heridos, mientras que los británicos tuvieron 72 muertos y 28 heridos.

El Capitán Hans Langsdorff fue herido levemente en el combate y hasta perdió el conocimiento durante unos minutos; apenas recuperado, continuó en su puesto de combate.

El **“Admiral Graf Spee”** ancló en el antepuerto de Montevideo a las tres horas de finalizar su enfrentamiento con el **“HMS Achilles”**³⁴ y menor medida al **“HMS Ajax”**.³⁵

Hacía ciento catorce días que zarparon de Wilhemhaven, restaban cuatro jornadas para completar su destino...

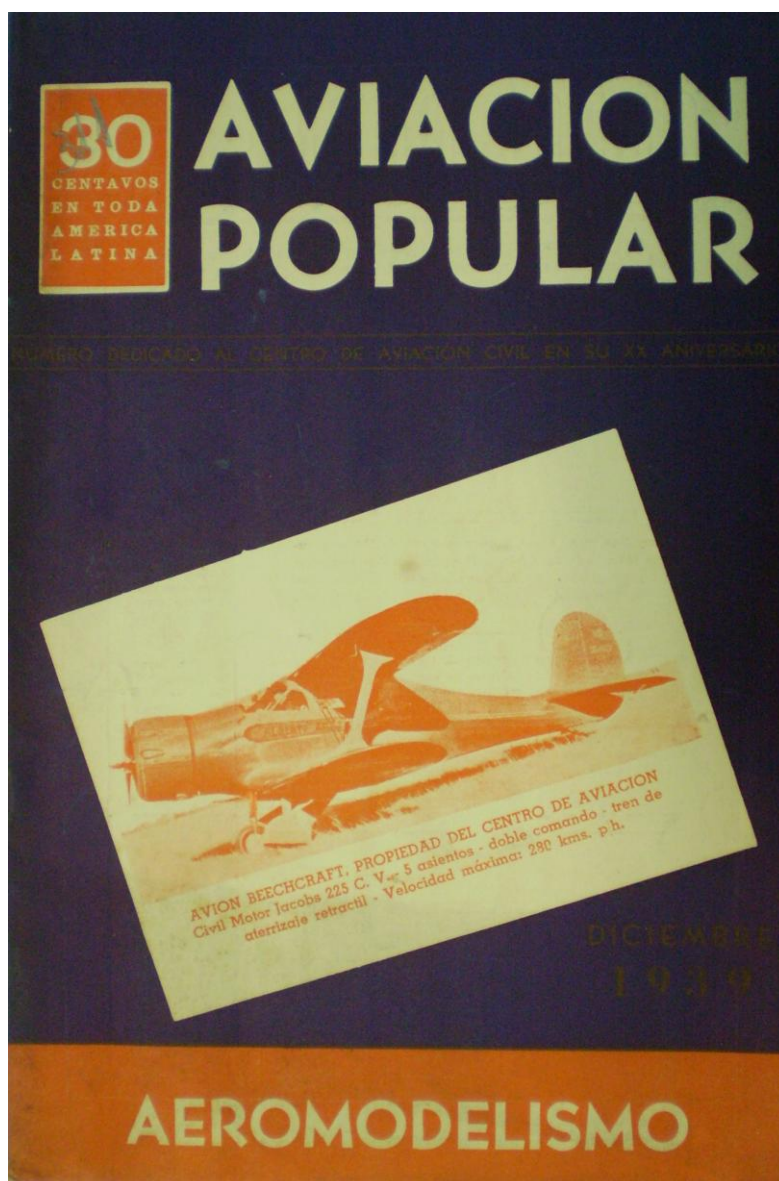
³⁴ Sirvió en la Armada Británica hasta 1946 en que fue transferido a la India, donde con el nombre de **“INS Delhi”** prestó servicios hasta 1976.

³⁵ En 1948 fue retirado del servicio y un año más tarde, fue desguazado.

CAPITULO IV

EL CENTRO DE AVIACION CIVIL

Para contar la historia de esta querida institución tan ligada a la historia de mi familia, lamentablemente hoy desaparecida, me pareció lo más acertado transcribir lo publicado en la revista **“Aviación Popular”** pues lo considero un hermoso testimonio de lectura sencilla y tan fresca, que nos hace olvidar por un instante que fue escrita hace setenta y cinco años. ³⁶



³⁶ La leyenda ubicaba debajo de su nombre era: **“LA REVISTA AERONAUTICA EN CASTELLANO DE MAYOR TIRAJE”**.

Como un bello gesto a la institución, en el número de diciembre de 1939, la misma fue reemplazada de este modo:

“NUMERO DEDICADO AL CENTRO DE AVIACIÓN CIVIL EN SU XX ANIVERSARIO”.

Dicha publicación agradeció al señor Higinio C. Bello por su colaboración en la preparación de dicho número

Sobre el avión que aparece en de la tapa de ese número aniversario, se expresaba lo siguiente:

“AVION BEECHCRAFT. PROPIEDAD DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL. Motor Jacobs 225 C.V. – 5 asientos – doble comando, tren de aterrizaje retráctil. Velocidad máxima 290 Kms p.h.”

I LOS PRIMEROS PASOS DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL

El día 19 de diciembre de 1919 nace el Centro de Aviación Civil.

Un deporte de ricos, era la aviación en ese entonces, y desde la época inicial y a lo largo de los años de la gran guerra. Sus cuadros los formaban solo personas de sobrados recursos.

Las escuelas de pilotaje eran privadas; esto es, de carácter particular de sus pilotos y no asociaciones como en el presente.

El curso demandaba, desde luego, el desembolso de algunos miles de pesos. A esto añádese un requisito de garantía de la máquina, en dinero efectivo, una simple medida de prudencia que no quería decir nada, pero que había que cumplirla **“antes de salir solos”** los alumnos.

Pero después del examen, venía todavía el entrenamiento. Y para eso había que adquirir un avión propio, o arrendarlo a compañías o a escuelas, a un precio exorbitante, prohibitivo.

Fue ese inolvidable día que un grupo de hombres humildes – eran 15 **“chauffers”** – y a iniciativa de Gustavo Gerock, fundan el **“Centro de Aviación Civil”**.

Se trata de una cooperativa. La obra total será costeadada proporcionalmente por sus asociados.

Se adquieren elementos.

Un hangar **“Besonneau”** cobija las primeras máquinas, y en junio de 1921 se inician las primeras actividades de vuelo en Villa Lugano.

Se gradúan Perotti, Lecoent, Lozano, bajo la dirección del instructor Juan Goggi, en un avión adquirido por contribución proporcional.

Pero el Centro se transforma bajo nuevas facies, y al sistema de cooperativa lo sustituye una cuota de matrícula para aquellos que utilizan el material de vuelo: una cuota fija de socio y un precio dado por cada hora de vuelo.

Con los recursos reunidos hasta ese momento, compran el primer Caudrón G.111, biplano de dos plazas, equipado con motor Le Rhone, rotativo de 110 HP.

Y con esta máquina, que al Centro conserva aún intacta, como una reliquia, se inaugura la escuela oficial de pilotaje, el 15 de noviembre de 1921.

El Director de la Escuela, el actual Comandante de la Aviación del Ejército, Coronel D. Antonio Parodi, e imparten instrucción Roedel, Goggi, Ferrari y Sianja.

El contingente de alumnos, constituido por Forgan, Fuentes, Lignac, López Rodríguez, Senen Lorda, Lovera, Rojas, Avelino Sánchez y García Fuentes, entusiastas y unidos, madrugan y esperan a sus maestros.

La ansiedad de **“llegar a ser”** los saca de la cama. Vuelan a diario y prometen.

LA OBRA DE ESE ESFUERZO

Dios quiso probar a ese puñado de entusiastas y a un año de labor, a fines de junio de 1922, un pavoroso ciclón destruye esa obra de abnegación y sacrificios.

El saldo del desastre es el siguiente: Hangar **“Cándor”** y tres aviones Salmson, un Newport, un Dorand y un Caudron. Hangar **“Bessoneau”**, un avión Curtiss 90HP y cinco Caudrons utilizados en los cursos por la institución.

Y las bajas humanas: los modestos colaboradores, humildes y abnegados, que cayeron por salvar las máquinas hasta la temeridad: el mecánico Emilio Herbert muerto, el mecánico Pedro

Gómez y el sereno Francisco Arce, gravemente heridos, pero rescatados a la muerte por milagro.

Al día siguiente van llegando a la hora temprana en que se gusta como un licor el aire, los aguiluchos, los más ansiosos, los primeros siempre, aquellos que están por recibir sus alas – y los maestros y los pilotos que van a diario **“a sacudir sus plumas”**.

A medida que se acercan, les desfigura la consternación el rostro.

Convertido en escombros, les espera ese ideal, ese sueño de sus vidas, amasado con tantas privaciones.

¡Era imposible tanta fatalidad!

A ellos, los más pobres, despojarlos de lo único que tienen.

¡El único regalo de sus vidas de obreros, que cada uno se hizo regateando al mendrugo!

Uno a otros se miran.

Entre la tarde y la mañana, se marchó la esperanza y ha dejado tumbados y abrazados como espectros, las vigas y las máquinas.

Un silencioso llanto los consuela.

EL FRUTO DEL LOTO

Esto empieza como un cuento.

Refiere Homero que al regresar de Ilión la flota griega, devolviendo a su patria los soldados después de una campaña de 10 años, naufragaron las naves frente a Chipre y aquellos desdichados, impelidos por las olas de la misma tempestad, recalaron sus cuerpos en la costa de la maravillosa isla.

La casualidad les hizo un día coger, entre otras frutas, la bellota del loto **“...que tiene la virtud de hacer olvidar hasta la patria”** y desde entonces prefirieron morir de hambre o nunca más gustar de aquel manjar.

La aviación es así: una pasión. El que ha sentido la emoción de elevarse, ha probado la fruta del loto.

Y nunca ya podrá olvidar, y la nostalgia le consumirá, si el destino le arrancase las alas a aquel que ha conducido por sí mismo un avión.

Esto había comenzado como un cuento. Pero aquel puñado de hombres, aquel puñado de náufragos del aire comprendieron que sin **“eso”** que acunó sus ensueños, la vida para ellos no tendría sentido, y otro día, cantando como los que realizan con amor sus anhelos, volvieron a empezar.

Repararon, como pudieron, sus máquinas. La Misión Aeronáutica Italiana les ofrece albergue para sus aviones y pistas para sus actividades en Castelar, y allá fueron.

Había mucho de bohemia en todo esto. Allí comenzaron a ser muchos.

A Lecoent y a los otros se incorporaron Schilling, Sotl, Mármol, Abeijón Blanco, Antonio Martínez y Viscarret, el popular Don Marcelino, el inefable **“Viejo Vizcacha”**, según el mote cariñoso de sus discípulos y de sus camaradas.³⁷

³⁷ “En un ágape cordial, el Centro de Aviación Civil festejó los veintisiete años de aviador y diez de instructor de la institución del piloto don Marcelino Viscarret

Como no se podían eternizar en casa ajena, alquilaron en el terreno del aeródromo Curtiss, en San Fernando, un espacio para levantar un hangar cedido por el gobierno.

Terminan su aprendizaje Gerdían y José Alvarez.

Es Director el Teniente Alfredo Paladino. Luego bajo la dirección del Tte Castex Lainford y teniendo a su cargo la instrucción Fernández Arcay se gradúan Antonio Fernández y Ricardo Fideli.

El mismo Arcay y Lawrence León brevetan a Guillón, José López y Gerardo Varela.

Allí nacen también a la aviación, bajo la dirección de los instructores Olivero, Lorda y Olmos, los nuevos pilotos Alimbau, Ardehain, Rodrigo, Castro y Pedrozo.

Aumenta el material; al Caudrón G. 111 se agrega el Curtis J.N, la famosa **“petiza”**.

No había de terminar allí el peregrinaje, de nuevo había que ambular.

El Gobierno arrienda el campo de Morón. Hubo que ir allí.

Debía ser ese lo que se dio en llamar el **“Campo único”**, donde habríase de concentrar las actividades de las entidades aerodeportivas de la Capital.

El programa no despierta entusiasmo entre los integrantes del Centro de Aviación Civil.

Se lo discute con el Servicio Aeronáutico del Ejército, que lo ha proyectado.

Se estima que la concentración no satisface las necesidades de una ciudad tan extensa como Buenos Aires, y se oponen otros reparos de distinto orden.

La rama del Gobierno no está de acuerdo con estas reservas.

Hay que ir.

El Centro de Aviación Civil traslada sus instalaciones a Morón.

Tres meses bajo la política y las directivas absorbentes de la rama oficial, le dan razón a nuestra entidad.

El Centro señala por nota a las autoridades superiores la conducta del Jefe del Departamento de Aviación Civil y se retira del aeródromo oficial.

Otra vez a Castelar, con la Sociedad Italo-Argentina de Aeronáutica.

Allí adquiere todas las instalaciones de la Misión.

Un hangar que hizo la guerra en el frente de Italia: una casa de madera, etc.

Se reabre la escuela. Imparte instrucción Carrizo y bajo su dirección se gradúan Alberto Arata, Antonio Biedma y Fernando Menéndez.

Ofreció la demostración, a la que asistieron la totalidad de sus socios, el presidente de la institución, Dr. Ido Celeri, agradeciendo con palabras emocionadas el agasajado, a quien se le hizo entrega de una medalla de oro.

En nombre de sus alumnos hizo uso de la palabra el piloto Juan B. Galeta, quien recordó las virtudes del maestro, que:

“...con manos firme supo guiarlos magistralmente en el difícil arte de volar y que seguro de su capacidad y su fe inquebrantable ha formado decenas de pilotos que hoy honran, a través de su enseñanza y su consejo, a la Patria”.

AVIACION POPULAR, diciembre de 1939



GRUPO DE PILOTOS Y SOCIOS DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL, REUNIDOS EN EL AERÓDROMO DE QUILMES

Más tarde es designado Leonardo Selvetti instructor oficial de la institución, y él forma a Calejaria, Gerock, Marchessi, Mamerto Martínez, Meda, Pintos, Echaveguren Serna.

Después, en el Xº curso a Gross, Krempt y Navarro; del XI curso egresan Ramos Brey, Cataldi, Cascallana, Castañares y Vali; curso XII Marimott, Di Nobile y Sartori.

En 1928 Selvetti pasa a prestar servicios en la Aeroposta Argentina, como piloto de línea a la Patagonia y a partir de aquí es Marcelino Viscarret el maestro a cuyo cargo se confía la formación del plantel de pilotos del Centro. Lleva, hasta el presente, 170 pilotos formados bajo su dirección, es el instructor que ha **“dado”** más pilotos civiles en el país.

El origen humilde y esforzado le señaló al Centro de Aviación Civil un programa preciso: Volar, nada más volar. Y una línea de conducta: disciplina. Hay que cuidar el material. Y hay que formarse una conciencia honesta y seria de la misión que está llamada a cumplir, en el país, la aeronáutica.

Hay que servir a la aviación, que es la causa; no a la vanidad del piloto. De este modo toda su preocupación fueron las máquinas. Que nunca falte material. Que sea pobre de casa, que no haya más que una barraca. No importa, pero que haya aviones.

Fue la primera institución que tuvo material propio y la que llegó a poseerlo en mayor cantidad.

II. ALGUNOS ASPECTOS DE LA OBRA REALIZADA POR EL CENTRO DE AVIACION CIVIL

Fue constante preocupación del Centro de Aviación Civil el perfeccionamiento de sus pilotos, ya por el año 1928 decía entre otras cosas su presidente de aquel entonces Ingeniero Edmundo Lucius.

“El socio piloto, sin medios para adquirir máquina propia – su mayoría casi absoluta – se ve obligado a no efectuar entrenamiento por escasez de material de vuelo y por haber realizado casi en su totalidad verdaderos sacrificios para afrontar los gastos que

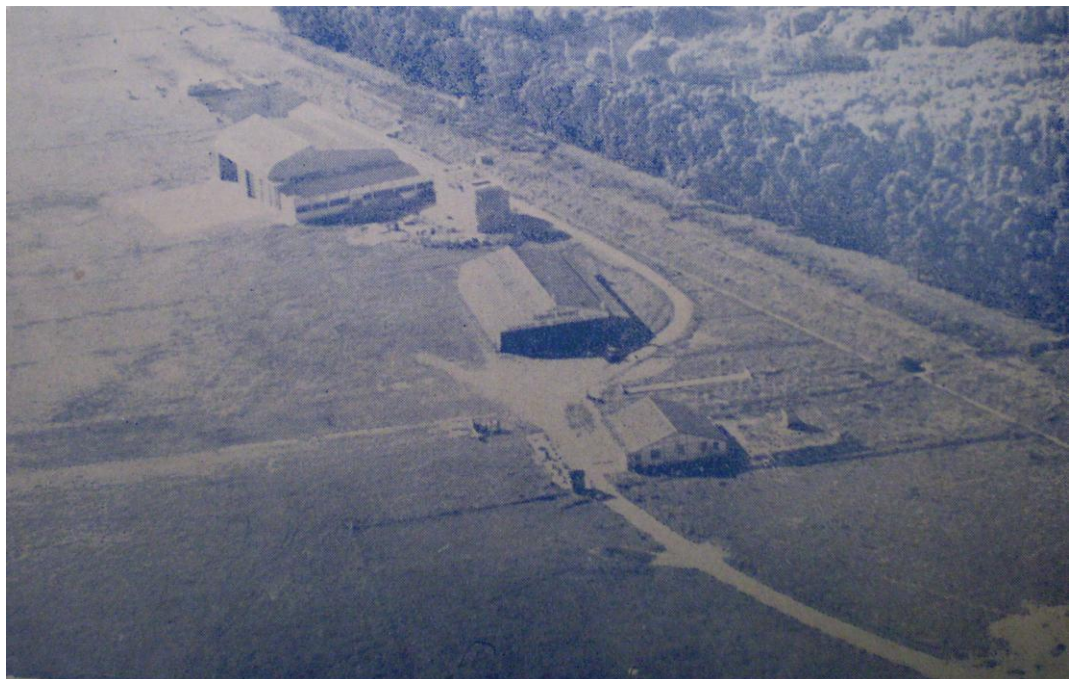
demanda la instrucción, esfuerzo que lo deja en pésimas condiciones pecuniarias para continuar su entrenamiento abonando el precio mínimo fijado para la hora de vuelo.

Su inactividad trae aparejada consigo la pérdida del trabajo realizado.

Es por ello que creo ha de ser indispensable estudiar bien a fondo ese problema a fin de conseguir por lo que al Centro de Aviación Civil respecta, facilitar en horas y días apropiados el material de vuelo con destino exclusivo para el entrenamiento en la misma forma que se hace para la instrucción.

Otro aspecto que debe tenerse en cuenta es el que, no es posible limitar, como hasta ahora, las enseñanzas aeronáuticas a la simple conductibilidad del avión, a formar “chauffeurs” del aire.

Debe hacerse al piloto un elemento conciente y técnico en su misión”.



VISTA AEREA DE LAS INSTALACIONES DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL EN QUILMES

Foto Aviación Popular

En el año 1933, el Centro de Aviación Civil inicia la campaña más grande efectuada hasta el día de hoy en Sud América, en pro de la difusión del vuelo.

Numerosos colegios secundarios y escuelas de manualidades, entre ellas la de Artes y Oficios de Quilmes, concurren a Castelar, invitadas por el Centro.

Hacen allí su bautismo del aire, alumnos y profesores y se les explica elementalmente, el funcionamiento de un avión obsequiándoles luego con un libro llamado **“Nociones elementales de Aviación”**, editado por la Institución con el fin de hacer verdadera conciencia aeronáutica.

Con el mismo objeto se destaca una máquina a localidades distantes de la capital: Chascomús, Rojas, Las Heras, Quemú-Quemú (Pampa Central), Jardón (Pampa) y vuelan centenares de niños.

A los ciclos anuales de conferencias y cursos de motores y aerodinámicas le sucede la **“Escuela de Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación”**.

Es éste un organismo complejo y de un alcance y utilidad que la destaca de la simple mención de las materias que se estudian y los profesores que las dictaban:

Meteorología:	Ingeniero Alfredo Galmarini.
Navegación:	Ingeniero Carmelo Di Corletto.
Aerodinámica:	Ingeniero Carlos Gadda.
Metales:	Ingeniero Aronoldo Lucius.
Motores:	Ingeniero Rómulo S. Vittoni.
Radiogoniometría:	Roberto Bonello y Rodolfo Passini.
Telegrafía:	Sr. Edgardo Harvut.

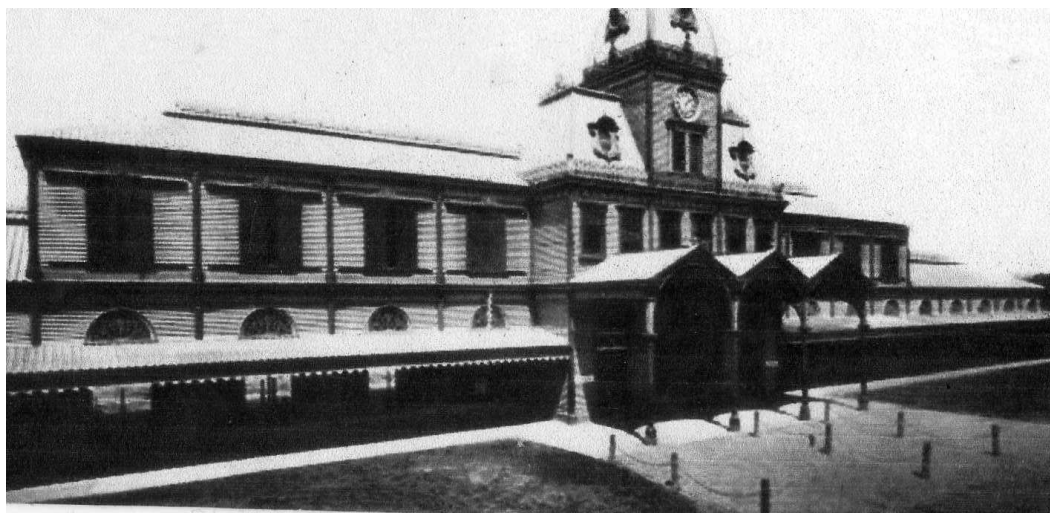
En reconocimiento a esa escuela el Poder Ejecutivo de la Nación creó recientemente la Escuela Nacional de Aeronáutica.

III RECUERDOS AERONAUTICOS DEL PARTIDO DE QUILMES

El óptimo gas de carbón de la fábrica de **“Bernal FCS”** ³⁸ trae al partido de Quilmes la

³⁸ Siglas del Ferrocarril del Sud, su historia relacionada con la ciudad de Quilmes, es la siguiente:

El **“Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de Ensenada”** partía de la Estación Central de Buenos Aires (a), que era de madera **“prefabricada”**, estaba ubicada en la intersección de la avenida Paseo de Julio (b) y La Piedad (c), cerca de la Casa Rosada; fue inaugurada en 1870 ante el asombro de la población que desconocía ese tipo de construcción.



ESTACION CENTRAL

Archivo General de la Nación, Colección Witcomb, inventario 263

De La Boca, por un puente de quebracho, cruzaba el Riachuelo y llegaba a la estación **“General Mitre”** (d), en Barracas al Sur (e).

El 18 de abril de 1872 se inauguró la estación **“Quilmes”**, hecho muy significativo para su constructor, Guillermo Wheelwright. (f), pues al hablar frente a la multitud que allí se había reunido, recordó que en 1823, al hundirse la nave mercante en que viajaba frente a esas costas, nadó para salvar su vida **“...habiendo llegado náufrago, casi sin zapatos a este lugar de Quilmes donde los argentinos lo recibieron tan cordialmente, se aprovechaba con orgullo del camino inaugurado para ofrecerlo como recompensa de su inolvidable hospitalidad”**.

Las obras continuaron a un ritmo febril y así, el 31 de diciembre de ese año llegaron a Ensenada.

El 14 de febrero de 1897 la Estación Central de Buenos Aires se incendió y no se pudo reconstruir porque el gobierno municipal porteño que deseaba sacar al tren del centro de la ciudad, no lo permitió y por ese motivo el **“Ferro Carril de Buenos Aires al Puerto de Ensenada”** ubicó su nueva cabecera en Casa Amarilla, que era una estación intermedia del **“Ferro Carril del Sud”**, la poderosa empresa británica que era su competencia.

En 1898 fue adquirida por esta última, pasando a ser un ramal más de la misma.

aeroestación.

Esta primera manifestación aeronáutica puesto que le procedió a la aviación, va a cobrar, en la localidad en que tiene el aeródromo el centro de aviación Civil un impulso relevante.

Se instruye allí a los jóvenes militares que adoptan este nuevo elemento, para aplicarlo a los planes bélicos.

Cincuenta años más tarde, el 1ro de marzo de 1948, al ser nacionalizados los ferrocarriles, el gobierno nacional lo denominó **"General Julio Argentino Roca"**, nombre que mantiene en el presente.



ESTACION ENSENADA

Archivo General de la Nación, Colección Witcomb, inventario 01102

NOTAS

- (a) Su destino original había sido el Virreinato británico de la India.
- (b) En la actualidad Paseo Colón.
- (c) Actual calle General Bartolomé Mitre.
- (d) Actual estación **"Sarandí"**.
- (e) En el presente Partido de Avellaneda.
- (f) Guillermo Wheelwright nació en Newbery Port, Massachusetts, Estados Unidos de América, el 16 de marzo de 1798.

Llegó al Río de la Plata en 1823, siendo capitán de un buque mercante que naufragó frente a las costas de Quilmes, salvando su vida con gran dificultad, se estableció en Buenos Aires, pero luego de un tiempo pasó a Chile.

Volvió a nuestro país después de Caseros y ofreció sus servicios para construir el ferrocarril de Rosario a Córdoba que se inauguró en 1870 y posteriormente, construyó el **"Ferro Carril de Buenos Aires al Puerto de Ensenada"**.

Wheelwright falleció en Londres el 1ro de agosto de 1873; en un merecido homenaje, la plaza quilmeña ubicada frente a la estación del ferrocarril recibió su nombre.

Juan Bautista Alberdi, quien lo conoció en Chile, escribió su biografía, pues lo consideraba **"...el mejor ejemplo probatorio del bien que el extranjero puede hacer al progreso de la patria"**.

El extinto Ernani Mazzoleni, aeronauta italiano es el maestro a cuyo cargo se halla la formación del contingente militar, como lo ha sido también de los civiles y es además el consejero de los que ya se graduaron.

Desde 1910, año en que se inician las ascensiones en Bernal, hasta 1916 hacen con él, su aprendizaje los tenientes Albarracín, Zuloaga, Zanni, Brihuela, Goubat, Parodi, Varona, Biedma, Cramer, Ferreira, Pereyra, Campos, Atilio Cattáneo y otros.

También se gradúan aquí con Mazzaoleni, después de haber cumplido su período de instrucción militares y civiles uruguayos como Berisso, Christi y Pedotti.

Un núcleo numeroso de civiles realiza también una intensa actividad: Hacen ascensiones Borcosque, el Ingeniero Héctor Fernández, Videla Dorna, Doce, Obligado, Mascías y algunos más que en la urgencia de la nota no escapan.

El material que se dispone es abundante y de probada eficacia. Hay doce esféricos de las más variadas capacidad y poder ascensional.

El **“Eduardo Newbery”** y el **“Jorge Newbery”** de 2.200 m³ de gas, el **“Centenario”**, el **“Buenos Aires”** y el **“Tte Origone”** de 1600 m³; el **“Pampero”** de 1.300 m³, el **“Patriota”** y otros también denominado **“Pampero”** de 1.200 m³, **“Argentina”** de 900 m³, **“Huracán”** y **“Tte Agneta”** de 800 m³ y el **“¿Quo Vadis?”** de 600 m³.

Es digno señalar – para que se pueda apreciar hasta que punto constituía la aeroestación no solo una preocupación deportiva o un elemento auxiliar para el combate, si no, también una posibilidad industrial y la competencia del personal que atendía ese servicio – que con excepción del **“Eduardo Newbery”** y el **“Centenario”** y el **“Pampero”** -, todo el resto del material mencionado, esto es, nueve esféricos, fueron construidos en el país bajo la dirección de Ernani Mazzoleni.

Un récord

En una oportunidad prepara Mazzoleni una ascensión. Quiere establecer una marca de permanencia y de distancia. Lleva de acompañante a Bocosque y Zuloaga.

Ya todo listo, el día señalado para iniciar la prueba comienza por no favorecerles el tiempo.

El viento es casi nulo. En consecuencia, la velocidad escasa.

Han salido a las 5 de la mañana de Bernal y se mantienen todo el día y la noche, ligeramente impelidos en dirección noroeste. El día siguiente no se han modificado las condiciones atmosféricas, que las habría, en otro caso, permitido hacer un recorrido considerable.

No obstante eso, la performance es ya más que apreciable. Sencillamente constituirá un récord. Esto es lo que se comenta en la barquilla y se decide antes de entrar la noche del segundo día descender. Toman contacto con tierra en Santa Teresa, provincia de Santa Fe, son las 6 de la tarde. Han navegado 37 horas.

La aviación a motor

El bañado de Quilmes recibe su consagración de aeródromo, con la instalación de Edmundo Marichal y su Farman. Marichal no es piloto ³⁹.

Ha hecho doble comando, pero no llegó a salir solo. Construye aviones con reconocida

³⁹ Recién obtuvo su brevet en 1917, antes volaba y exhibía sus aparatos, pero no podía enseñar.

BENAVENTE, Juan Carlos, **“Crónicas Aeronáuticas de Quilmes”** publicadas en el semanario **“Pulso 33”**, entre junio de 2000 y enero de 2001.

competencia.⁴⁰

Ha construido Bleriot, Farman (Henri), de los que ha dotado a los pilotos de San Fernando.

Uno de estos últimos del tipo denominado **“Cigüeña”**, por el estabilizador avanzado, con un motor Gnome rotativo de 50 HP, es lo que trae a Quilmes.

Toma al piloto Sargento Francisco Sánchez; van a hacer escuela y a prorratar las ganancias.

Pero no aparecen los alumnos y Sánchez se retira.

Viene entonces Pedro Garré, un piloto del año 14 que cursó en San Fernando con Pailler.

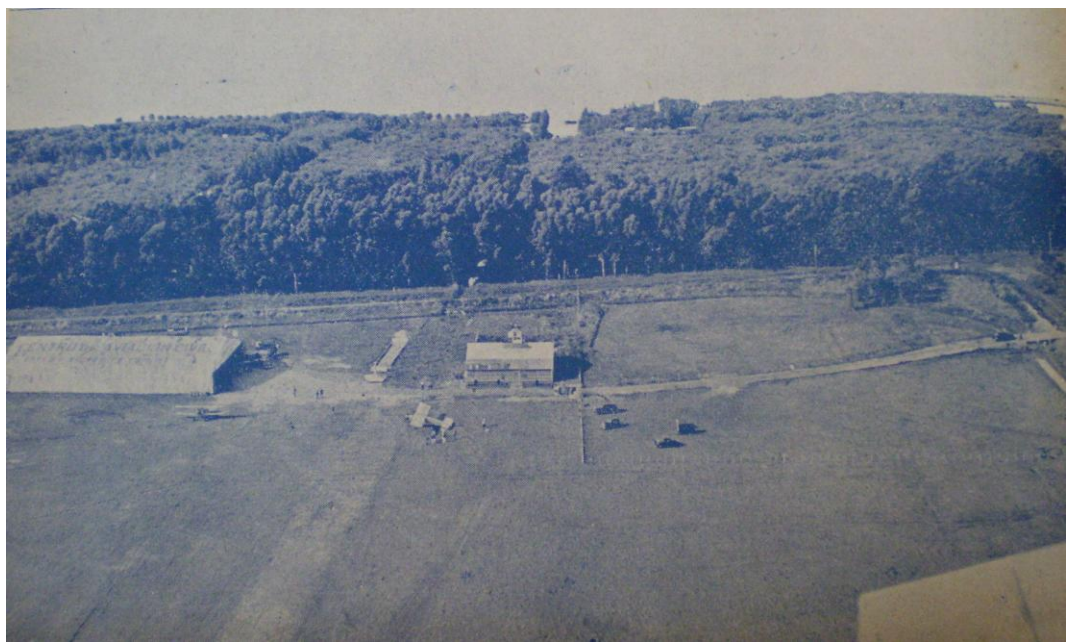
Al irse éste a la guerra, terminó con Ricardo Dromasi.

Es entusiasta como solo puede serlo por el vuelo.

Consigue a un alumno, es un oficial de la policía de La Plata, Mariano González Funston, pero éste, después de recibir la instrucción lo trampea.

Consigue otro, Zalvá, que también, un buen día desaparece sin pagarle un centavo.

El negocio no es el más lucrativo.



VISTA AEREA DE LAS INSTALACIONES DEL AERODROMO DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL DE QUILMES

Foto Aviación Popular

Garré se levanta para ir desde la Capital al aeródromo a las dos de la madrugada.

⁴⁰ ***“Una nota de progreso la dio la modesta fábrica de aviones instalada en un viejo galpón de la calle Humberto 1ro, frente a la plaza Wilde.***

Allí, el constructor Marichal fabricó varios biplanos “Caudrón”, con motores de 100 HP, similares al utilizado en el Cruce de los Andes por la aviadora francesa Bolland”. (a)

CRAVIOTO, José Alcides, ***“Quilmes a través de los años”.***

(a) Adrienne Bolland fue la primera mujer en sobrevolar la Cordillera de los Andes el 1ro de abril de 1921 desde Mendoza a Santiago de Chile en un Caudrón G-3, por su parte más elevada de esa cadena montañosa.

Toma el primer tranvía de la mañana y llega con la alborada a la estación ferroviaria, desde allí ya no le quedan más que treinta cuadras para hacerlas a pie.

Y a trabajar con la máquina.

Servir a un avión es una esclavitud.

Y si a esos que no irroga más que dedicación, se le agrega que la **“víctima”** tiene que vivir y proveer el combustible y el lubricante, y los gastos de conservación y de reparación, hartos frecuentes para mayor desgracia, podrá tener una idea del daño material y el desaliento que le causaban sus aprovechados discípulos.

Una vez, uno le pagó. Se llamaba Andrés Delfino, un ingeniero electricista de la Armada.

Garré no puede olvidar esta emoción de hace veinticinco años:

- **“Me pagó todo – recuerda casi con gratitud – el primero, González Funston hasta rompió el Farman”.**

Garré se retiró, aquello era **“vivir del aire”**, sin metáfora.

Había mucha concurrencia, pero nadie pagaba. A pesar de esa falta de estímulo se cumplió una labor interesante.

Se hicieron vuelos nocturnos: Lo hizo Francisco Sánchez, el primero en el país. También Garré lo hizo en distintas ocasiones.

En una oportunidad lleva un pasajero, un señor Baccigalupo, a las 10.30 de la noche, en un viaje de Quilmes a Sarandí.

Otro que desarrolló actividad en Quilmes, aunque ocasionalmente cuando llegaba de visita, era Eduardo Bradley.

Aún se recuerda aquella aventura de los Torrás.

Los Torrás eran carpinteros e hicieron un avión.

Esto suele ocurrir con frecuencia. También sucede que los fabricantes de aviones se dediquen a hacer muebles, bancos, etc, tentando mejor suerte. Era un tipo Morand, con tres de aterrizaje de un Duperdoussin y accionando con un Anzani de 3 cilindros, de 35 H.P.

Lo ofrecieron, para la prueba, a cuanto piloto había; muchos se decidieron a tentar la aventura, pero no consiguieron extraerle más que un carreteo penoso. Otros se negaban redondamente a probarlo.

Pero Garré se propuso agotar los esfuerzos de un piloto. Después de innumerables intentos y otros tantos fracasos en el curso de meses y cuando ya sus constructores se hicieron célebres por el títeo que suscitaba el engendro, Garré consiguió hacerlo decolar.

Como estaría hecho aquel fenómeno, dotado, no obstante, de la más formal apariencia de un avión que su piloto exclamaba con ingenuo asombro cuando explicitaba la aventura:

- **“¡Despegó, no sé cómo!”.**

Despegó y tomó altura. Unos diez metros. De pronto, sin saber por qué se precipita a tierra y se rompió como un biscocho. Lo del piloto, por fortuna, no fue más que un revolcón.

Uno que entró en la historia

Un voluntario candidato a pasajero le hizo presente su deseo al piloto.

-“ Para volar, hay que trabajar, mi amigo”.

Esto era una verdad hace veinticinco años.

Y el aficionado aceptó y a las dos de la mañana, emprendía viaje con una lata de combustible al hombro, hasta el tranvía que los dejaba en la estación.

Desde allí, a pie, por aquellos caminos, por debajo de los árboles y por entre las zanjas, dejando atrás el pueblo, alcanzaban el alba y el aeródromo a un tiempo.

Así, el primer pasajero del aeródromo Quilmes, Marcos Garbellini Vidal entró en la historia de la aviación local.

Los que vienen después

Algo olvidado ya pasó entre Marichal y Garré y se marchó este último.

Le sucede el malogrado Celestino Corbellini.

Después de un tiempo se retira también.

Y se instala en el terreno, con otro **“Farman”**, el aviador Manuel González.

Es el último que usa la pista como base.

Después solo sirvió de descenso ocasional de algunas máquinas, hasta el día en que aparece la agrupación **“Aero Rex”**, desaparece ésta para tomar ubicación el Centro de Aviación Civil, aportando el prestigio de sus antecedentes.

IV CURSO DE VUELO CON INSTRUMENTAL

En breve iniciará el Centro de Aviación Civil un curso completo de navegación aérea, que será realizado dentro de un orden rigurosamente metódico, como se dicta en los mejores institutos de aeronavegación americanos; constará de una clase teórica en que alternarán diariamente las distintas asignaturas.

A cargo de la enseñanza estarán parte del cuadro de profesores que actuó en la Escuela de Perfeccionamiento Aeronáutico, fundado también por el Centro de Aviación Civil y que el Poder Ejecutivo ha convertido en instituto nacional.

Debido a la falta de funcionamiento de este instituto, el Centro de Aviación Civil ha obtenido que ocupe la cátedra de meteorología al Director General de Meteorología, Geofísica e Hidrología, Ingeniero Alfredo Galmarini; que el Ingeniero Carmelo Di Corleto dicte aeronavegación y mecánica de los instrumentos; el profesor Arnoldo Lucius, mecánico de motores; el ingeniero Roberto J. Bonello, radiotelegrafía y goniometría teórico y titular de la cátedra de Aeronáutica, el ingeniero Fausto R. Newton.

Para la fase práctica del curso se habilitaron dos aviones, uno de ellos un Fleet, equipado con instrumental apropiado para el vuelo a ciegas, según el método **“Uno-dos-tres”**, con el grupo de **“velocidad”** y bajo capote, y para la práctica del vuelo instrumental con el grupo Sperry y radio, se ha destinado un avión Beechcraft de cuatro plazas y doble comando.

La instrucción práctica del vuelo a ciegas la impartirá el piloto de línea Marcelino Mignone y colaborará, posiblemente con él otro piloto de vuelo a instrumental del plantel de aviadores del Centro de Aviación Civil.

El curso teórico-práctico de vuelo a ciegas es complementario de la escuela de pilotaje de la institución y tienen, en consecuencia, acceso a él todos sus socios con brevet que posean la licencia al día.



COMISION DIRECTIVA DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL ⁴¹

V NUESTROS INSTRUCTORES

Dick Wesels Van Leyden hizo su curso de pilotaje durante el año 1933 en el aeródromo de Castelar del Centro de Aviación Civil y fue preparado por el prestigioso y conocido instructor de esa entidad, don Marcelino Viscarret.

Obtenido el brevet de la categoría “**A**”, se ausentó a Europa, donde ingresó en la Escuela Nacional de Aviación de Holanda. Siguió cursos especiales de acrobacia, vuelo nocturno y ciego, hasta obtener los títulos de piloto de las categorías “**A**”, “**B**” y “**C**”.

El piloto Van Leyden totalizó cerca de 400 horas de vuelo de instrucción solamente.

Regresó a Europa a mediados del mes de Abril del año pasado, revalidando de inmediato sus brevets en la Argentina, obteniendo además el título de instructor de vuelo.

En tal carácter ingresó al Aero Club Los Patos, que tiene instalado su campo de actividades en el aeródromo oficial “**Presidente Rivadavia**”, en Seis de Septiembre, cargo que desempeña actualmente con toda corrección. ⁴²

Bajo su dirección se han recibido ya varios pilotos; piensa iniciar en breve un curso de vuelo a ciegas en la entidad en la cual presta servicios como instructor.

VI UN GRAN FESTIVAL AERONAUTICO REALIZARA EL CENTRO DE AVIACION CIVIL.

Uno de los actos más importantes organizados por el Centro de Aviación Civil para conmemorar dignamente el vigésimo aniversario de su fundación, ha de resultar, sin duda

⁴¹ La misma fue elegida en abril de 1939.

De izquierda a derecha, sentados: Luis Rodríguez Aybar, secretario, Dr. Ido C. Celeri, presidente, Enrique A. Roger, profesor. parados Jorge Basualdo, vocal, Higinio C. Bello, vocal, Mario Marchessi, vocal, Juan Alleno, prosecretario, Benito Yacoponi, vocal y Luis Fiamberti, prosecretario 2º. Integran además la Comisión Directiva los señores Antonio J. Menéndez, vicepresidente y Antonio M. Costa, tesorero.

⁴² En febrero de 1926 se lo llamó “**Aeródromo Central Presidente Rivadavia**” por cumplirse el centenario de su presidencia.

El partido de Morón, en 1932 fue rebautizado “**Seis de Septiembre**” en recuerdo de la revolución del 6 de septiembre de 1930 que derrocó al doctor Hipólito Yrigoyen.

Esta denominación cesó en la década del cuarenta, recuperando su antiguo nombre.

alguna, el gran festival de carácter aeronáutico que se llevará a cabo el domingo 17 del corriente mes de diciembre en el aeródromo de Quilmes, FCS ⁴³, costa del balneario del mismo nombre.

El extenso e interesante programa preparado para ese día por la Comisión de Festejos, ha de atraer al campo de la prestigiosa institución aerodeportiva, a una enorme cantidad de público.

La carrera de velocidad, que figura como primer número del programa que publicamos, se disputará sobre un circuito de 26 kilómetros, correspondiendo dar cinco vueltas con un total de 130 kilómetros. El citado circuito comprende los siguientes puntos: Quilmes-Wilde: punto de referencia o pilón, primer chimenea de la Casa de Bombas de las Obras Sanitarias de la Nación; unión de los caminos a La Plata y Mar del Plata: pilón estación de servicio; unión de Caminos Berazategui: piletón, tanque de cemento armado de la fábrica Ducilo; Berazategui, Quilmes.

Las máquinas participantes serán largadas desde el aeródromo de Quilmes de acuerdo a su velocidad, haciéndolo en primer término la de menor velocidad.

Los números que se desarrollarán en la fiesta aeronáutica a la que nos referimos, son los siguientes:

- 1º - Carrera de velocidad para aviones, en circuito.
- 2º - Vuelos de planeadores en escuadrilla, remolques dobles y triples, acrobacia a cargo de pilotos del Club Argentino de Planeadores Albatros.
- 3º - Vuelos de exhibición en escuadrilla, por aviones de las Fuerzas Armadas.
- 4º - Lanzamiento con paracaídas.
- 5º - Concurso de acrobacia aérea para pilotos civiles.
- 6º - Bombardeo aéreo contra un avión cargado de explosivos.
- 7º - Sorteo entre el público presente de vuelos gratuitos de recreo.

Las entradas al festival serán numeradas y darán derecho a participar en el sorteo de varios vuelos gratuitos de recreo, que se efectuará al finalizar la fiesta.

Una vez finalizados los diferentes números en el aeródromo, se realizará a las 19 y 30 horas, en los salones de la Municipalidad, cedidos gratuitamente, una gran reunión familiar en honor de las autoridades y delegaciones aeronáuticas.

Amenizarán el acto, la jazz Lousianna y la Típica Passo.

Por otra aparte, el martes 19 del corriente a las 21 y 30 horas, será servido en el restaurant del Jousten Hotel, Corrientes y 25 de Mayo, un gran banquete de confraternidad aeronáutica, en el transcurso del cual serán entregados los premios a los ganadores de las distintas pruebas aerodeportivas disputadas el domingo 17.

Las tarjetas para participar en el banquete pueden retirarse en la Secretaría del Centro de Aviación Civil, Avenida de Mayo 953, 6º piso, a los miembros de la Comisión de Festejos; su precio se ha fijado en \$ 6 moneda nacional.

VII VEINTE AÑOS DE VIDA

El 19 de Diciembre de 1939, cumple el Centro de Aviación Civil su vigésimo aniversario.

⁴³ Ferrocarril del Sud; ver en este Capítulo la Nota Nro 37, p. 39

Son veinte años de acción entusiasta y nunca interrumpida que dedicó íntegramente al servicio de la aeronáutica civil argentina.

Si dura fue la prueba que debió afrontar en sus comienzos, cuando la ventura y con verdadero espíritu de **“pionners”** los creadores del Centro de Aviación Civil dieron vida a una institución llamada a orientar definitivamente la aeronáutica deportiva argentina, cupo a ellos, más tarde, el honor de haber colocado los cimientos de una obra que hoy es orgullo y legítima satisfacción de los que ven en ella la cristalización de sus nobles ideales.

A los veinte años de continua y silenciosa labor, el Centro de Aviación Civil mantiene inmovibles sus sólidas bases, y puede afirmarse que la situación de privilegio que ha logrado alcanzar se la debe a sí mismo.

Animada del impulso que le dieron sus fundadores, no fueron luego un hombre, ni dos, ni una comisión, los que obtuvieron el triunfo definitivo de la desinteresada y patriótica causa que inspiró la creación de la entidad; fue la institución toda, el espíritu de unidad, de trabajo, de perseverancia; fue la íntima confianza que en su programa animó a todos sus asociados, lo que al presente permite decir convicción.

El Centro de Aviación Civil es hoy lo que ha sido siempre.

Todo entusiasmo e idealismo.

Nacido para bregar por el engrandecimiento aeronáutico argentino, no detuvo ni ha de detener su marcha ascendente por más obstáculos que halle en su camino.

CAPITULO V

MIS PADRES Y EL CENTRO DE AVIACION CIVIL

I LOS PRIMEROS VUELOS EN QUILMES

El 25 de mayo de 1913 una pequeña escuadrilla, al mando del Teniente 1ro Raúl Goubat quien voló en esa ocasión un monoplano Bleirot XI de 80 HP, el Teniente Alfredo Agneta con un Bleirot de 50 HP y el Instructor Alfredo Mascías, al comando de un biplano Farman 50 HP, sobrevolaron el palco instalado en el Hipódromo de Palermo donde el Presidente de la Nación, doctor Roque Saénz Peña, su gabinete y el cuerpo diplomático, asistían al desfile militar por un nuevo aniversario de la Revolución de Mayo.

Se había planificado que el sobrevuelo se efectuara en formación, pero debido al fuerte viento imperante, el mismo se realizó volando uno tras otro ⁴⁴ y los impulsó hasta el balneario de Quilmes, desde donde lograron retornar al aeródromo de El Palomar.

Vários historiadores consideran que la escuadrilla aterrizó en nuestro bañado en espera que mejoraran las condiciones climáticas para poder retornar a El Palomar, pero no habría ocurrido según un material al que tuve acceso recientemente ⁴⁵, muy fundado por cierto:

1ro. Que habría un cuarto aviador, nada más ni nada menos que el Ingeniero Jorge Newbery quien voló al comando de un Morane Saulnier.

En una nota de la Revista **“Caras y Caretas”**, Nro 765, del 31 de mayo de 1913, se immortalizó ese sobrevuelo sobre el palco presidencial, dando los nombres y el orden de pasada de los aviadores que realizaron el primer desfile aéreo en nuestro país, a saber: Agneta, Mascías, Fels ⁴⁶ y Newbery.



⁴⁴ En el Boletín N° 13 del Aero Club Argentino, de mayo de 1913, se relata que los aviadores tenían planeado volar en formación.

⁴⁵ NARVAJA, Adriana Sylvia, programa **“Algo Especial Protagonista del Presente”**, www.algoespecialpresente.blogspot.com.ar

⁴⁶ El soldado Pablo Teodoro Fels no pudo volar por estar enfermo, siendo reemplazado por el Teniente 1ro Raúl Goubat.

2do. Mascías llevaba un pasajero, el Teniente Carlos Gimenez Kramer, mientras que Agnetta transportaba al Teniente Aníbal Brihuega.

3ro. Que dicho aterrizaje en el bajo quilmeño no se habría concretado.

Este último tema, ha sido así tratado:

“¿Descendió esta cuadrilla en la zona de Quilmes?”

Al parecer, y a pesar de lo que sostienen prestigiosos autores, no lo hizo.

Las condiciones de tiempo eran malas, con mucho viento (estamos en mayo), y si bien no había Órdenes de Vuelo, sí había instrucciones precisas: ante cualquier problema, el grupo debía retirarse hacia el lado del Río de la Plata, cosa que sucedió.

Pero los tiempos de vuelo no cierran: de acuerdo con los tiempos de ida y vuelta, no podrían bajado en lo que hoy es el Area Material Quilmes, y que por aquel entonces no existía como base aérea, ya que la única pista era la de El Palomar (que no era base), y en Quilmes ni siquiera había desde donde despegar.

Recién en febrero de 1915 se abriría el Taller cuyo dueño, don Edmundo Marichal, comenzaría a armar los primeros aviones cuyas partes se importaban desde Francia, y se harían los primeros vuelos desde nuestra localidad. Era el nacimiento de la primera Escuela de Aviación de Quilmes.

Además, si hubieran descendido, hubieran violado la orden de retornar de inmediato a El Palomar, desde donde partieron, dadas las condiciones desfavorables del tiempo.

Gran expectativa generó este vuelo, en una época en que la aviación era una auténtica rareza y una verdadera maravilla.”⁴⁷

Con este novedoso aporte queda abierta la discusión histórica sobre si aterrizaron o no, algo que en lo particular me parece muy bueno, pues así se enriquecerá la cuestión y se generarán nuevas investigaciones para dilucidar la cuestión.

II CLAUDIA CIANCAGLINI de OLARTE Y SUS RECUERDOS

Mi madre así recordaba su contacto con el mundo mágico de la aviación.⁴⁸

⁴⁷ NARVAJA, Adriana Sylvia, opus cit.

⁴⁸ Tuve el raro privilegio de ser profesor mi hijo Juan Pablo, en el desaparecido instituto secundario ***“Guillermo Enrique Hudson”***.

En 1996 asigné una hermosa tarea a ese curso: investigar distintos aspectos de la historia quilmeña.

A Pablo Metallo y Juan Pablo Olarte le fue asignada la responsabilidad de trabajar sobre ***“La aviación en Quilmes”***.

Con ese objeto, entrevistaron a mi madre – quien si bien al principio se molestó un tanto conmigo ***“...porque yo ya no me acuerdo nada de los aviones”*** - al recibir a los ***“reporteros”*** en su casa, como si fuera un acto de magia, al ver viejas fotografías de esa etapa tan importante y querida de su vida, poco a poco fue recordando y al responder las preguntas que le formulaban, se entusiasmó con el proyecto, porque ante su asombro se dio cuenta que podía contestarlas y es más, sus respuestas fueron abonadas con anécdotas y datos por demás sorprendentes.

Habiéndole comentado lo precedente en una charla informal a un oficial amigo de la Fuerza Aérea Argentina, el en ese entonces Capitán Alejandro Tumino - piloto helicopeterista -, éste me manifestó que a las autoridades del Taller Regional Quilmes le interesaría mucho conversar ella, pues estaban muy interesados en conocer todo lo acontecido con el Centro de Aviación Civil en ese lugar, pues se escribiría la historia de la unidad.

Pactada una entrevista con las autoridades militares respectivas, concurrí con mi madre y mi hermana Susana.

“Mis padres, Enrique Ciancaglini y Claudina Lucas de Ciancaglini eran los cuidadores del hangar donde se guardaba el avión biplano “Farman” de Edmundo Marichal, quien muchas veces me acunó en sus brazos, lo mismo que su instructor Castaibert.” ⁴⁹

Al ingresar, su rostro se transformó, sus ojos un tanto apagados por el paso de los años, volvieron a tener un brillo juvenil y no solo pudo ayudar **“un poquito”** para ir recuperar esa historia perdida, sino que mi querida vieja **“dio cátedra”** y respondió las preguntas que le formularon sino que, dando rienda suelta a sus recuerdos contó hermosas anécdotas de ese tiempo tan querido, sin duda, el mejor de su vida.

El Comodoro Roberto Pastrán **(a)** y el Vicecomodoro Eugenio Ongaro la recibieron con gran cariño, ella les entregó material escrito de sus recuerdos y fotografías de esa época, muchas de las cuales ilustran este capítulo.

Al terminar la entrevista, de muy buena gana aceptó acompañar a Ongaro a una visita por la base.

Este oficial, una persona sumamente simpática, le preguntó en forma un tanto tímida si ella recordaba algo de las viejas instalaciones existentes en esos tiempos, pero que si no podía hacerlo, que por favor no se hiciera problema.

Mi madre, le respondió que se acordaba perfectamente y sorprendiéndonos a todos fue indicando con precisión matemática donde estaban las mismas y por supuesto, que cada una de sus referencias, venía con la **“correspondiente anécdota”**.

Las autoridades quedaron tan impactados con la **“joven historiadora”**, que la invitaron a participar del acto por el día de la **“Fuerza Aérea Argentina”** y esa distinción, fue para ella algo muy importante y emocionante, pues a poco de iniciarse el mismo, su presencia fue destacada por la locutora oficial por los altavoces expresando que se encontraba presente **“la pionera de la aviación quilmeña”**.

No puedo explicar el orgullo que ella sintió, seguramente el mismo que compartí con mi hermana Susana.

Al poco tiempo, concurrió a su domicilio el historiador aeronáutico Juan Carlos Benavente y esos recuerdos quedaron plasmados en una serie de notas que salieron en el año 2000 en el semanario **“Pulso 33”**.

Por el trato y el respeto que dispensó a mi madre, mis hermanos y yo, le quedaremos eternamente agradecidos.

Claudia Ciancaglini de Olarte falleció el 28 de junio de 2008, a los 91 años de edad.

Por gestión del Mayor Alejandro Tumino ante el nuevo jefe del Area Material Quilmes, Comodoro Arturo Emilio Infante - quien tuvo la deferencia de permitirme cumplir con su última voluntad -, procedí a esparcir sus cenizas en la pista de aterrizaje.

De eso modo, mi vieja descansa en el lugar donde conoció a sus dos grandes amores: Miguel Olarte y **“sus”** aviones que, como el viejo **“Farman”** de Edmundo Marichal, siguen velando su sueño...

(a) Llevó adelante la última misión de combate de la Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de las Malvinas al mando de un bombardero BAC Canberra, nave que derribada por el enemigo; Pastrana pudo eyectarse salvando su vida, no así su copiloto, el Capitán Fernando Casado.

⁴⁹ ***“Organizada de un modo admirable por el Automóvil Club Argentino (a), se celebró anteayer una soberbia fiesta, a la que asistieron, si no calculamos mal, más de cinco mil personas. Han participado en la fiesta de aviación en Buenos Aires el famoso piloto Domenjoz, de nacionalidad suiza, Castaibert y Sánchez, profesores de aviación de las escuelas de San Fernando, Lugano y Quilmes. Estos últimos partieron de sus respectivos hangares y vinieron por los aires a saludar a Domenjoz.”***

El efecto que producía contemplar a los cuatro aviadores, maniobrando a grande altura, dos en monoplano y dos en biplano, era verdaderamente sorprendente. Domenjoz dobló el rizo en repetidas ocasiones, impresionando hondamente a nuestro público, lo propio que los atrevidísimos virajes de Castaibert y los descensos en espiral del intrépido Sánchez.

Una nota altamente simpática la ha dado la heroína de la aviación argentina señorita Rosa Figueredo (b) ejecutando diversos vuelos con una maestría incomparable.”

(a) El periodista catalán cometió un error, pues se trataba del Aero Club Argentino.

(b) Su nombre completo era Amalia Rosa Figueredo.

Diario **“El Mundo Deportivo”**, Barcelona, España, lunes 19 abril de 1915, p. 2.

“Este diario europeo reflejaba los sucesos importantes de la aviación en la Argentina, lo que demuestra la importancia que nuestro país había alcanzado en este sentido, que para entonces era un “deporte”.

Apenas nacida ⁵⁰ yo fui a vivir en la pequeña vivienda que allí existía, es decir que fui acunada por el ruido del motor de ese avión.

Cuando yo tenía pocos meses de vida, aproximadamente en el invierno de 1917, una noche en que mi padre que era Suboficial de la Prefectura Nacional Marítima ⁵¹, estaba de guardia en el destacamento quilmeño, ubicado a unas siete u ocho cuadras del hangar, mamá sintió ruidos y voces de unos ladrones que trataban de forzar la puerta y comenzó a gritar pidiendo auxilio.

Mi padre llegó a los pocos minutos acompañado de dos marineros, comprobando que efectivamente se había tratado de forzar el candado con la intención de robar el motor del avión que estaba en una mesa de trabajo para ser reparado.”

Por el estallido de la Primera Guerra Mundial las dificultades económicas fueron haciendo cada vez más dificultoso continuar con las actividades y la **“escuela”** de Edmundo Marichal, quien había llegado a Quilmes en 1914 y abrió su aeródromo al año siguiente, emprendimiento que debió cerrar en 1917, siendo su último instructor Celestino Corbellini.

“Por ese motivo, mis padres se mudaron a su casa propia, ubicada en la avenida Otamendi Nro 931, en la actualidad, 1136.” ⁵².

Al poco tiempo se instaló allí el piloto Manuel González, quien también utilizó un biplano **“Farman”**. ⁵³

III LA ORDENANZA MUNICIPAL DE QUILMES Nro 763

El Honorable Concejo Deliberante, sanciona:

Artículo 1º *Concédese al Centro de Aviación Civil una fracción de tierra en el Bañado Municipal, de mil metros de frente por igual metraje de fondo y que linda por el NE con el Vivero Municipal, y por el SE, con terrenos de la Compañía de Tranvías del Balneario de Quilmes, con destino a la construcción de un aeródromo.*

Artículo 2º *La concesión es por el término de diez años, con opción a otros diez, la que deberá solicitarse con seis meses de anticipación a su caducidad, en acuerdo de partes y en ningún caso podrá transferirse a otra entidad sin previo consentimiento de la Municipalidad.*

Artículo 3º *La Entidad Concesionario no podrá celebrar acuerdos a título oneroso con terceros, para la ocupación de sus instalaciones ni autorizar construcciones por cuenta ajena en el terreno cedido, sin requerir previamente, en cada caso, la conformidad municipal.*

Artículo 4º *El Centro de Aviación Civil entregará anualmente a la Intendencia en*

NARVAJA, Adriana Sylvia, Opus cit.

⁵⁰ Nació en Avellaneda el 27 de julio de 1916.

⁵¹ Así se denominaba en ese entonces, desde 1967 su nombre es **“Prefectura Naval Argentina”**.

El destacamento de ese entonces era una construcción de madera, erigida sobre pilotes en donde hoy se encuentran los baños públicos en el murallón costero, ya que por ese entonces el río llegaba adonde hoy se erige el edificio de la Prefectura Naval Argentina, pues el murallón costero recién se construyó en 1925.

⁵² Relato de mi madre.

⁵³ Sobre este particular, ver Capítulo anterior, III. Recuerdo aeronáuticos del Partido de Quilmes.

compensación, la cantidad de mil pesos moneda legal (\$ 1.000 m/l) que serán invertidos en obras para el mejoramiento de la ribera o caminos de acceso a la misma.

Artículo 5º *El Concesionario se obliga a invertir en obras para la habilitación del campo o en la construcción de hangares oficina meteorológica y anexos, una cantidad no menor de Treinta mil pesos moneda legal (\$ 30.000 m/l) en el primer año.*

El aeródromo deberá funcionar dentro de los ciento ochenta (180) días de promulgada esta Ordenanza.

Artículo 6º *La falta de funcionamiento regular del aeródromo así como el incumplimiento de las obligaciones estipuladas en los artículos 3º, 4º y 5º, dará motivo a que el Departamento Ejecutivo emplace a la entidad a regularizar su situación, bajo apercibimiento de considerarlo como causa suficiente para declarar caduca esta concesión, sin que el Centro de Aviación Civil, pueda reclamar indemnización alguna.*

Artículo 7º *El Concesionario, salvo los casos en que se requieran conocimientos especiales, deberá seleccionar el personal que ocupe en los vecinos que acrediten su residencia en el Partido desde un año.*

Artículo 8º *Declárase que las construcciones que deban efectuarse están comprendidas en los beneficios que acuerda la Ordenanza 652.*⁵⁴

Artículo 9º *En razón del permiso precario otorgado por la Municipalidad al Aéro – Rex Quilmes*⁵⁵ *para instalar su aeródromo actualmente en funciones en los*

⁵⁴ Para una mejor comprensión del amigo lector, me permito transcribir a continuación la normativa citada:

Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 652.

El Honorable Concejo Deliberante sanciona:

Artículo 1º *Todo establecimiento de carácter industrial que se radique dentro del Municipio, desde la promulgación de la presente, queda eximido del pago de cualquier impuesto ó derecho municipal creado o a crearse que se dedique a la elaboración o transformación de productos bajo formas o sistemas distintos a los existentes con anterioridad, en la Comuna.*

Artículo 2º *Transcurrido el período de cinco años a que alude el artículo anterior, dichos establecimientos satisfarán los impuestos que le sean aplicables con una quita del 50% durante los dos (2) años siguientes.*

Artículo 3º *Los beneficios de esta liberación impositiva no comprende el pago de las obras de pavimento, ni el Impuesto General por Retribución de Servicio de Alumbrado, Limpieza, Riego y Barrido, Aguas Corrientes y Cloacas.*

Artículo 4º *No gozarán de la franquicia que acuerda la presente Ordenanza, los establecimientos que elaboren bebidas alcohólicas, naipes, explosivos y otras sustancias nocivas a la salud pública y los establecimientos clasificados de peligrosos para el vecindario.*

Es facultativo del Honorable Concejo Deliberante, privar de los beneficios que establece esta Ordenanza, a los establecimientos industriales que puedan considerarse perniciosos para la salud del pueblo, debiendo el Departamento Ejecutivo, en los casos que consideremos comprendidos en esta disposición, elevar los antecedentes, a los fines indicados.

Artículo 5º *Comuníquese, etc*

Quilmes, 23 de mayo de 1933”

⁵⁵ *“A principios de 1933, un grupo de entusiastas de la aviación que vivían en Quilmes, entre los que se contaba el reconocido piloto alemán Maximiliano Erich Hoërhammer fundó el “Club Aero Rex – Unión Pro Aviación Deportiva”.*

terrenos objeto de esta Concesión, el Centro de Aviación Civil deberá convenir con aquella Institución la forma en que la misma continuará desarrollando sus actividades en el campo cedido.

Este convenio será sometido a la aprobación municipal dentro de los treinta días de promulgada la presente Ordenanza.

Artículo 10° *Comuníquese, etc.*

Quilmes, 20 de octubre de 1934”.

IV EL CENTRO DE AVIACION CIVIL EN QUILMES

De acuerdo a lo normado en la Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 763 transcrita precedentemente en su Artículo 5º, última parte, establecía que *“...el aeródromo deberá funcionar dentro de los ciento ochenta (180) días de promulgada esta Ordenanza”.*

Como hemos visto, esa normativa se sancionó el 20 de octubre de 1934, por lo tanto, el plazo de su caducidad era el 20 de abril de 1935.

¿Cuándo tomó posesión de esos terrenos el concesionario?

Pues, nada más ni nada menos que...***¡El 18 de abril de 1935!***

Es decir, tan solo dos días antes que caducara dicha concesión.

Esto demuestra que, lamentablemente, también en el pasado cometíamos muchos de los errores que en el presente tanto daño nos han hecho.

¿Concurrió algún miembro del Directorio del Centro de Aviación Civil para efectivizar la toma en posesión de los terrenos concedidos por diez años?

No, por el contrario estaban enfrascados en la discusión si era bueno o no hacerlo.

Aconteció entonces que un joven piloto de veintiséis años percatándose que estaban por

Sus instalaciones se erigieron en terrenos cedidos por el municipio en el bañado quilmeño.

Formalmente iniciaron sus actividades el 1º de noviembre de 1933 con un planeador construido por ellos. Merced a su entusiasmo, prontamente contaba con treinta socios que al pagar religiosamente sus cuotas, le permitieron aumentar su dotación aérea, llegando a contar con dos aviones y tres planeadores, como así también construir una casa/oficina y un hangar para sus aeronaves.

En marzo de 1935 el ingeniero Hans Ott, con el planeador Wolf Hirth, voló unos 75 minutos alcanzando los 1.300 metros de altura.

Maximiliano Erich Hoërhammer, que tuvo una presencia relevante en Quilmes y en otros aeródromos como instructor y piloto de la compañía alemana “Sindicato Cóndor”, alcanzó con el mismo planeador los 1.500 metros de altura, planeando durante casi 49 minutos y llegando a Dock Sud.

Dos años después, dicho aviador sufrió heridas en un accidente en Quilmes cuando se precipita a tierra desde una altura de 30 m por la rotura de uno de los planos del planeador que volaba.

En julio de aquel 1937, partiendo de la ciudad Montevideo, Hans Ott cruza el Río de la Plata uniendo Colonia de Sacramento y Quilmes en 43 minutos con el planeador “Argentina”, que había comprado en Alemania.”

El precedente resumen fue extractado de una nota del diario *“La Verdad”*, del 9 de julio de 1935, Nro. 3.209.

El historiador aeronáutico Juan Carlos Benavente, en sus *“Crónicas Aeronáuticas de Quilmes”* (a), la transcribió parcialmente en la nota integrante de esa saga *“La prolífica década del 30”*, publicada en agosto de 2000.

(a) Publicadas en el semanario *“Pulso 33”*, entre junio de 2000 y enero de 2001.

perder la concesión de los terrenos que le había otorgado la Municipalidad de Quilmes y tener así **“casa propia”**, convenció a otro camarada, de veinte años, que debían hacer algo para evitarlo, ante la increíble pasividad de la dirigencia del Centro de Aviación Civil.

Y así, en un todo de acuerdo con otros jóvenes aviadores, decidieron **“tomar el toro por las astas”** y volar hacia Quilmes para evitar que caducara la concesión.

De ese modo en un biplano **“Fleet”** de la institución, munidos de una carpa y algunos enseres necesarios para acampar, volaron hacia **“la tierra prometida”** y con gran osadía tomaron posesión de la misma el jueves 18 de abril de 1935 ⁵⁶, en nombre del Centro de Aviación Civil, pues sabían que con esa acción unilateral se arriesgaban, como mínimo a ser expulsados, pero no les importó pues eran jóvenes y uno a esa edad, hace muchas **“locuras”**.

Consideraban que por conversaciones mantenidas con otros aviadores del Centro de Aviación Civil, éstos los respaldarían **“in totum”** – tal como aconteció – y que los directivos terminarían aprobando su proceder, aunque por supuesto no lo hicieron de buena gana, porque es sabido que a la **“gente grande”** nunca le ha gustado respaldar a los jóvenes cuando éstos marcan el rumbo a seguir.

Estos dos pilotos, que eran muy amigos, se habían conocido el año anterior cuando obtuvieron sus respectivos **“brevets”** ⁵⁷ de aviadores en el aeródromo del Centro de Aviación Civil de Castelar, siendo ambos alumnos del querido y prestigioso instructor de vuelo Marcelino Viscarret.

¡Y de ese modo, despegando muy temprano, llegaron a media mañana a su destino!.

El más joven de ellos, se llamaba Dirck Wesells Van Leyden. ⁵⁸

⁵⁶ Era Jueves Santo.

⁵⁷ Del francés, título, esta palabra se hizo casi oficial en la aeronáutica como **“Insignia de Aviador”**

⁵⁸ Era hijo de inmigrantes holandeses, nació en la Ciudad de Buenos Aires el 15 de diciembre de 1914; realizó sus estudios secundarios en la Escuela Industrial de la Nación – en la actualidad Escuela de Educación Técnica Nro 1 **“Otto Krausse”** - de su ciudad natal

Como expresé (a), en 1933 realizó el curso de piloto privado y comercial en el Centro de Aviación Civil, luego se trasladó a Europa, y en la Real Escuela Nacional de Aviación de Holanda, realizó cursos de Perfeccionamiento de Alta Acrobacia y Vuelo a Ciegas.

En abril de 1938 regresó al país, revalidó esos títulos, se desempeñó como Instructor de Vuelo del **“Aero Club Los Patos”** que desarrollaba sus actividades en el aeródromo **“Presidente Rivadavia”** de Seis de Septiembre.

El 21 de mayo de 1939 por iniciativa suya y del ingeniero Miguel F. Vera, junto a veintiséis pilotos, se reunieron en el restaurante **“Liguria”** (b) y fundaron la **“Agrupación de Pilotos Aviadores Civiles Argentinos Profesionales”** (c), siendo elegido Secretario.

Trabajó en varias empresas de aviación, obtuvo una beca para perfeccionarse en la Escuela Oficial de Houston, Texas, Estados Unidos de América, de la que egresó con tres nuevos títulos aeronáuticos: Piloto de Multimotores, Vuelo por Instrumentos y Navegación Radioeléctrica.

En 1942 regresó a nuestro país e ingresó en la compañía **“Aeroposta Argentina”**, sucesora de la empresa francesa del mismo nombre, donde voló Antoine de Saint-Exupéry.

Van Leyden lo hizo en carácter de copiloto de los Trimotores Junker Ju-52, siendo el segundo del Comandante Domingo Irigoyen, un piloto legendario.

Pocos años más tarde ascendió a Comandante de Junker y a mediados de 1947, al llegar los Douglas DC-3.

Van Leyden era un hombre ejecutivo e incansable, cualidades que facilitaron su ascenso en la **“Aeroposta Argentina”** y, posteriormente, por expreso pedido del presidente de la empresa, Dr. Ernesto Pueyrredón, ocupó el cargo de Administrador, pero pese a esas complejas tareas administrativas, nunca dejó de volar.

El **“más viejo”**, era Miguel Olarte, mi padre ⁵⁹, quien afortunadamente escribió un testimonio muy simpático en el anverso de la fotografía, que hoy tiene carácter histórico:

A fines de la década del cuarenta, existían en el país estas cuatro empresas de aeronavegación comercial, a saber:

1. **AEROPOSTA ARGENTINA**, esta filial de la **“Compagnie Générale Aéropostale”** fue creada el 5 de septiembre de 1927

Por volar hacia la Patagonia, era conocida como **“La línea más austral del mundo”**.

2. **FAMA** - Flota Aérea Mercante Argentina -, que era totalmente estatal, realizaba los vuelos internacionales.
3. **ZONDA** - Zona Oeste y Noroeste Argentino -, empresa mixta de aviación, sucesora de la estadounidense **“Panagra”**, cubría el Oeste y el Noroeste argentinos
4. **ALFA** - Aerolíneas Litoral Fluvial Argentino -, empresa mixta de aviación, cubría los servicios aéreos al Litoral argentino.



ITINERARIO DE LA AEROPOSTA ARGENTINA

Van Leyden, que se había destacado en la administración de la empresa **“Aeroposta Argentina”**, fue designado por el gobierno argentino como Administrador General de las cuatro empresas precedentemente mencionadas.

El día 10 de diciembre de 1950, se unificaron, naciendo así **“Aerolíneas Argentinas”**, siendo nombrado primer Presidente de dicha empresa, pero tan solo cuatro años más tarde, por diferencias con el orden político imperante en el país, que entorpecía el funcionamiento de la aviación comercial, presentó su renuncia en forma indeclinable.

Al tiempo, fue contratado por la empresa Philips Argentina, de origen holandés, encargándose del área de telecomunicaciones, siendo posteriormente designado miembro del Consejo Central de Dirección de la Compañía.

Este extraordinario aviador – gran amigo de mi padre -, falleció el 25 de diciembre de 1968, tenía tan solo 54 años.

- (a) Ver Capítulo IV, El Centro de Aviación Civil, V. Nuestros Instructores, p. 42.
- (b) En su salón de actos se realizaron muchas reuniones del Centro de Aviación Civil, estaba ubicado en la calle Cerrito 234, Buenos Aires, eran sus propietarios los señores Sambucetti y Zuchela.
- (c) La comisión directiva de la entidad: quedó así integrada: **Presidente**, Miguel F. Vera, **Secretario** Dirk Wessels Van Leyden, **Tesorero**, Emilio Romeo, **Vocal 1º** León Pareta, **Vocal 2º**, Alberto Sautú Riestra, **Suplentes**, Guillermo Hillcoat y Luis A. Rapella, **Revisores de Cuentas**, Marcelino Viscarret e Isaac Díaz Villafañe.

⁵⁹ Nació en Pergamino el 12 de junio de 1908, era hijo de Catalina Ferrer y Miguel Olarte Aguado.

Ante la muerte de su padre en 1913, su madre retornó a Buenos Aires con sus dos hijos, mi padre y mi tía María Teresa Olarte Aguado, asentándose en el barrio de Parque Patricios, por lo que fue nada extraño que se hiciera simpatizante de **“Huracán”**, el querido **“Globito”**, apadrinado por su admirado Jorge Newbery.

Llegó a cursar estudios secundarios en el Colegio Salesiano de Buenos Aires, que no completó pues debió salir a trabajar para colaborar con la economía doméstica del hogar.

"18/4/35 Recuerdo de los primeros habitantes del aeródromo del (sello al agua del Centro de Aviación Civil), en Quilmes, Dirck Wesells Van Leyden y Miguel Olarte".



18/4/35
Recuerdo de los primeros
habitantes al aeródromo
del , en Quilmes
Dirck. Wesells Van Leyden y
Miguel Olarte

Sobre este arribo, retomo el relato de mi madre:

"Para mi esta fotografía es muy especial, pues el piloto Miguel Olarte – quien aparece sosteniendo el cráneo de una vaca -, diez años más tarde sería mi esposo.

El Centro de Aviación Civil levantó con gran prontitud sus instalaciones en Quilmes, en las que se realizaban variadas actividades, todas ellas ligadas al fomento de la aviación, como su reconocida Escuela de Pilotos, en la que se impartían no solo

conocimientos prácticos, sino que se los complementaban con otros relativos a la navegación, meteorología, mecánica, etc.



Acá se puede observar a Miguel Olarte dando una clase de navegación a un grupo de jóvenes alumnos, muchos de los cuales llegaron a ser oficiales de la Fuerza Aérea Argentina. ⁶⁰



Esta fotografía fue sacada en el aeródromo de Quilmes, durante un “Encuentro de Confraternidad Rioplatense”, razón por la que arribaron pilotos y azafatas uruguayas

Mi futuro esposo es el anteuúltimo a la izquierda, está con las piernas cruzadas, luciendo su “clásico estilo”: tostado y de impecable mameluco blanco.

Era un hombre “muy pintón”, pero las primeras palabras que cruzamos en una reunión social en el Centro de Aviación civil, a mi no me gustaron.

⁶⁰ Obsérvese que en la parte superior del pizarrón estaba escrita la leyenda “CENTRO DE AVIACION CIVIL”.

-“Señorita, no me podría alcanzar esa copa”.

Yo como una tonta obedecí, mientras que pensaba para mis adentros:

- “¡Que rubio más arrogante!”.

Al entregársela, con una gran sonrisa me agradeció el gesto, se presentó y charlamos de la aviación; yo sabía que era piloto y es más, que le decían “Miguelito”, porque lo había escuchado.

Mentiría si no reconociera que me había gustado, en especial me encantaron sus ojos celestes, pero en esos tiempos las chicas éramos muy recatadas y por eso, desde ese día cada fin de semana que había una reunión aeronáutica, “Miguelito” buscaba la forma de poder conservar conmigo y sí poco a poco, “fue mejorando su imagen”⁶¹, hasta que por fin me invitó a volar y si bien no recuerdo cuando se me declaró...

¡Me gusta pensar que lo hizo volando, en el cielo...!

No se debe pensar que la actividad de la actividad del Centro de Aviación Civil se agotaba en enseñar a volar, por el contrario, la distinguía una intensa vida social, como,lo demuestra esta foto tomada el 13 de junio de 1937 en honor al piloto Edmundo Lutter que viajaba de paseo a Alemania, se puede ver una muestra.



En la pared del frente, se ve una fotografía del dirigible “Graf Zeppelin” que nos visitó en junio de 1934.



⁶¹ Siendo novios me confesó que eso fue lo primero que se le ocurrió para hablarme y por supuesto, nos reímos mucho.

EL DIRIGIBLE “GRAF ZEPPELIN”

Esta famosa aeronave alemana, de color plata, recibió ese nombre en honor del Conde Ferdinando Zeppelin, pionero de la aviación alemana.

Tenía 236 metros de longitud y 45 metros de altura, sus tanques tenían una capacidad de 105.000 m³ de hidrógeno

Fue la mayor aeronave de su tiempo, era propulsada con cinco motores Maybach de 550 HP que le permitían llegar a los 128 kilómetros por hora y podía transportar una carga de 60 toneladas.

Su vuelo de bautismo fue el 18 de septiembre de 1928, al año siguiente, al mando del Capitán Hugo Eckener, se transformó en la primera aeronave que circunnavegó el globo terrestre en veintiún días, a una velocidad media de 85 kilómetros por hora.

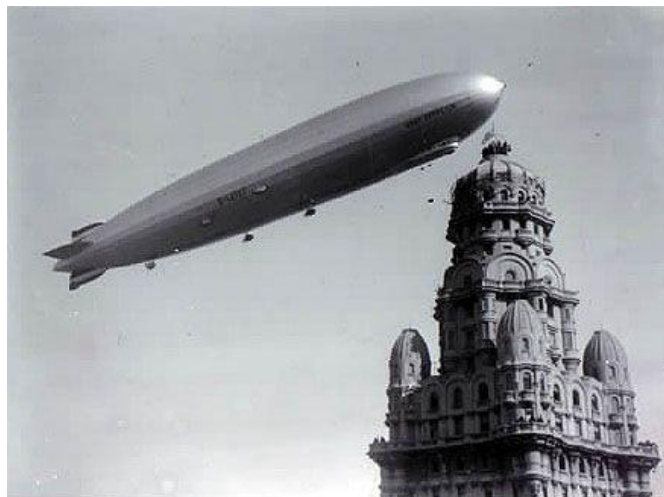
La vida a bordo era muy parecida a la de un barco pero con menos comodidades, los camarotes eran bastante amplios y confortables, mientras que las cabinas individuales estaban provistas con sofá camas y/o literas.

Los pasajeros asistían a la cena vestidos con trajes de etiqueta; como no tenía calefacción, para protegerse del frío, los pasajeros y la tripulación debían taparse con mantas.

El 30 de junio de 1934 llegó a nuestro país procedente de Río de Janeiro, transportando 64 personas – 40 tripulantes y 24 pasajeros -, descendió a las 9,47 horas en Campo de Mayo, luego de una complicada maniobra por unos doscientos soldados que jalaron las gruesas sogas que pendían de su cabina y fuselaje, las que ataron a un enorme mástil de amarre construido al efecto.

Su visita fue muy breve, a las 10,30 horas de la mañana se elevó ante el aplauso y la ovación de miles de espectadores, para sobrevolar luego Buenos Aires durante casi dos horas, ante de alejarse rumbo a Montevideo.

El objetivo de ese viaje fue establecer una línea regular entre Alemania y Argentina, pero por cuestiones económicas, el **“Graf Zeppelin”** solo llegó a Río de Janeiro, debiendo los pasajeros que deseaban continuar hacia Argentina, trasbordaban a aviones de la **“Deutsche Lufthansa y Cóndor Syndicat”** con los que volaban hasta el aeródromo de Quilmes.



EL “GRAF ZEPPELIN” SOBREVOLANDO EL PASAJE BAROLO



EN ESTA VISTA DEL DIRIGIBLE, SE OBSERVA NITIDAMENTE SU CABINA

Dicha aeronave, en una fría mañana de invierno, se detuvo en el aire por casi una hora sobre mi casa ubicada en el bañado de Quilmes, que por ese entonces era una de las pocas viviendas allí existentes.

Esto obedeció, según nos enteramos más tarde, por unos problemas con los amarres en Campo de Mayo.

Recuerdo todavía esa hermosa visión, nos parecía un sueño, no les puedo describir la emoción que junto a mi familia sentí, era algo que uno solo podía ver en una película; distinguíamos perfectamente a la gente ubicada en su cabina y nos saludábamos recíprocamente.

El Centro de Aviación Civil tenía una Escuela de Pilotos ⁶², cuyo Director e Instructor en Jefe era el señor Marcelino Viscarret. ⁶³

Vienen a mi memoria el recuerdo de muchos aviadores, lamentablemente no de todos esos queridos amigos de mi lejana juventud, a quienes quiero rescatar del olvido.

Sus nombres, por orden alfabético, eran: José Abeijón Blanco, Juan Alleno, José Atencio, Manuel Barreiro Deus, Higinio C. Bello, Enrique César Brugo ⁶⁴, Jorge Cépernic ⁶⁵, Santiago Germanó, Pascual González, Carlos Hass, Valdemar Lehemann,

⁶² Mi padre era profesor de la misma, cuyo nombre era **“Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación”**

⁶³ En agosto de 1939 la hora de vuelo de los aviones usados por los alumnos era de: **“Fleet”** \$ 14 y **“Cubt”** \$ 11

Ese mismo mes se resolvió **“...poner nuevamente en vigencia la disposición de la Comisión Directiva que determina que, en los días domingos y feriados, se impartirá instrucción de vuelo únicamente hasta las 10 horas, haciéndolo saber así a la dirección del aeródromo para su cumplimiento”**.

Ambas informaciones fueron extractadas de la revista **“Aviación Popular”** de ese mes.

⁶⁴ Trabajando para la **“Aeroposta Argentina”**, volando junto a Próspero Palazzo – quien comandaba el avión Laté 28 Nro 293, matrícula F-AJUXUN -, el 23 de junio de 1936 en ruta hacia Comodoro Rivadavia, el viento los abatió contra el suelo, muriendo ambos a consecuencia de la colisión y posterior incendio de la nave.

⁶⁵ Llegó a ser gobernador de la provincia de Santa Cruz.

⁶⁶ Era sobrino de Jorge Newbery, su padre, fue un gran odontólogo como su abuelo, tocaba muy bien el violonchelo, hablaba con fluidez el ruso, era un destacado navegante de yates y avezado aeronauta, que murió trágicamente a bordo de *“El Pampero”*:

“Eduardo Newbery – diplomado piloto aeronauta el 21 de agosto de 1908 – había participado a su amigo Tomás Owen, que proyectaba realizar una ascensión nocturna, y éste, entusiasmado, se mostró decidido a acompañarlo. Quedaron convenidos en que Newbery le avisaría con anticipación de horas el momento de la ascensión.

El 17 de octubre de 1908 se presentó como un día propicio para la realización del viaje y ambos deportistas se pusieron al habla, conviniendo en que saldrían al atardecer para viajar toda la noche.

A mediodía, Owen halló en su escritorio una nota de Newbery en la que le comunicaba que volvería a llamarlo para convenir la hora precisa de la partida.

Como pasara el tiempo y Newbery no llamara, decidió trasladarse al consultorio de éste, instalado en Florida y Corrientes. Allí tampoco lo encontró: recurrió entonces al teléfono, y ya de noche supo que su amigo, cansado de esperarle, había partido en compañía del Sargento Romero.

Había ocurrido lo siguiente: cuando Eduardo Newbery llegó al campo aerostático situado en los terrenos de Tornquist, en Gutemberg y Pampa, el globo ya estaba en condiciones de soltar amarras.

Pasaron las horas y Eduardo Newbery decidió partir solo, desistiéndolo de tal propósito su hermano Jorge; mientras discutían, cerca de ellos, un sargento del Ejército llamado Eduardo Romero escuchaba.

Romero había llevado hasta el lugar diez palomas mensajeras; acercándose a Newbery, le dijo:

- “Si me convida, lo acompaño”.

A lo que Newbery preguntó: - “¿Qué órdenes tiene, sargento?”.

-“ ¡Ponerme a disposición del doctor Eduardo Newbery!

Minutos después, el “Pampero” se elevaba majestuosamente; pasó la noche; amaneció y transcurrió el día sin noticias del globo y sus tripulantes. Desde entonces cundió la alarma. Por teléfono se solicitaron noticias a las comisarías de Las Flores, Dolores, Tandil, Juárez, Tres Arroyos, Necochea, Mar del Plata, etc.

De varios puntos llegaron despachos afirmando haber visto pasar el globo. Por Ingeniero White, por Coronel Pringles, por Bahía Blanca, por fuerte Rocha.

Un telegrama de Fuerte Rocha decía:

“El 20 fue avistado como a las 4 de la tarde, un globo, llevando rumbo Norte. Hoy a las 11 a.m. apareció nuevamente rumbo Sudoeste. Supónese sea el “Pampero”.

Y otro del mismo lugar indicaba:

“En la noche del martes, desde las 9.30 hasta las 12, se vio en el espacio una luz blanca que hacía señales semejantes a las de un reflector. La luz venía del Norte y su marcha indicaba que el “Pampero” caminaba lentamente. De pronto el punto luminoso tomó una dirección de S. A S.E. y luego desapareció detrás de las nubes”

El miércoles 21, cuatro días después de la partida se produjo un hallazgo que causó sensación: en las inmediaciones del puerto de La Plata había sido encontrada una paloma mensajera enteramente agotada; el aro de aluminio con el número 0044 demostró que pertenecía al “Pampero”, pero no se le halló ningún mensaje.

Al día siguiente otro hallazgo. en Las Flores, en un campo de propiedad del señor Honorio Ibarra, un hijo de éste encontró varios trozos de salvavidas; llevados a Buenos Aires, estos restos fueron minuciosamente revisados por Jorge Newbery y por el técnico preparador del globo, admitiéndose con reservas que pertenecían al “Pampero”.

De Bahía Blanca partieron un cúter y una ballenera en busca de los aeronautas; fueron revisadas las islas Bermejo, Trinidad, etc, pero todo fue en vano. En tanto, otras noticias fueron lanzadas a la circulación por personas sensacionalistas.

Palazzo, Emilio Pitzer, Enrique Roger y Lorenzo Strassera.

En el Centro de Aviación Civil se realizaban vuelos de bautismo - si no recuerdo mal se cobraban ocho pesos-, carreras de regularidad y acrobacias aéreas, que atraían el interés y el deleite de la concurrencia; había una gran dotación de aviones, afortunadamente volé como pasajera en la mayoría de ellos.

En una carrera mi novio llegó primero, pero fue descalificado por no haber seguido las vías del ferrocarril: poniendo en práctica lo que él enseñaba en la Escuela de Pilotos, voló por navegación y así, haciéndolo a “campo traviesa” sin seguir la sinuosidad del trazado de las vías férreas, arribó con gran ventaja, sabiendo que lo iban a descalificar, pero él lo hizo para demostrar que se tenía gran superioridad sobre quienes solo volaban guiados por el avistamiento de puntos fijos como vías, rutas, ríos, lo que era muy peligroso, pues se podían sufrir graves accidentes, muchas veces mortales.



AVION SINIESTRADO DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL ⁶⁷

Finalmente, perdidas las esperanzas, Jorge Newbery llegó a la conclusión de que al “Pampero” se lo tragó el Océano y temeroso de que la tragedia malograra los esfuerzos deportivos del Aero Club, tres meses después de aquélla, el 24 de enero de 1909 partía del mismo sitio a bordo del “Patriota”, de 1.200 metros cúbicos, adquirido en París por el ingeniero Horacio Anasagasti y donado por éste al Aero Club Argentino” (a)

Eduardo Newbery se había casado muy joven con Adela Maranesi y eran un matrimonio muy feliz.

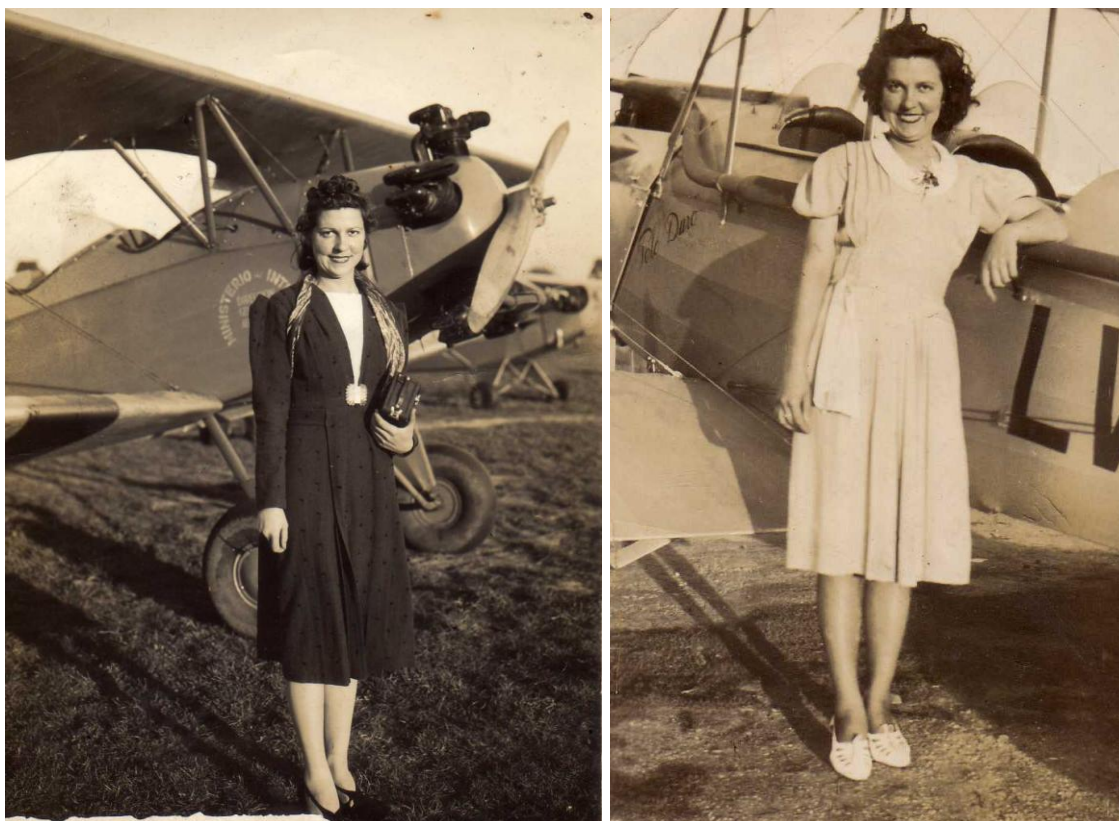
Su esposa no pudo sobrellevar su trágica desaparición y murió de tristeza el 19 de junio de 1909. a los pocos meses de la pérdida del “**Pampero**”, tuvieron dos hijos, Silvia y Eduardo, quien fue un destacado miembro del Centro de Aviación Civil y asiduo concurrente al aeródromo de Quilmes, siendo un gran amigo de mis padres.

Una vez, Eduardo Newbery (H), muy emocionado, en una reunión en el Centro de Aviación Civil relató que a poco de desaparecer su padre, con tan solo cuatro años, su hermana de ocho lo tomó de la mano y se sentaron en el umbral de la puerta de calle de su casa en Belgrano, mirando fijamente el cielo “**esperando la vuelta de su papá**”.

Eduardo Domingo Newbery, un gran amigo de mis padres en esa época tan hermosa de su vida, continuó siéndolo toda su vida, falleció el 9 de agosto de 1977.

(a) IGARZABAL, Josué R., “**Reflejos del Pasado**”, “**La tragedia del Pampero**”, p. 501, Círculo Militar, Buenos Aires, 1964

⁶⁷ Obsérvese la palabra “**CENTRO**” en el ala inferior del “**Fleet**” caído en Castelar en noviembre de 1934, mientras que la otra quedó en el poste contra el que colisionó. Foto de Andrés Vallebella, Saavedra 1043, Buenos Aires.



MI MADRE POSANDO JUNTO AL “**OTRO AMOR DE SU VIDA**”: LOS AVIONES

Era tan renombrado el Centro de Aviación Civil que a veces las “fiestas de la aviación” – como yo les decía - terminaban oficialmente con una hermosa velada en el Jousted Hotel y en algunas ocasiones hasta en el mismísimo Alvear Palace Hotel de la ciudad de Buenos Aires.



MI MADRE A LA IZQUIERDA, DISFRUTA UNA COPA DE HELADO EN EL ALVEAR PALACE HOTEL CON MIEMBROS DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL, SU HERMANA FELISA APARECE A LA DERECHA. ⁶⁸

⁶⁸ Foto tomada el 15 de febrero de 1937, en la entrega de premios de la “**Carrera Circuito Buenos Aires**”.

Otra cosa que también recuerdo era que a muchos enfermos de tos convulsa o coqueluche, enfermedad por ese entonces muy temida, pues podía llevar a la muerte, se los hacía volar a gran altura para que mejoraran su respiración. No sé bien qué mejora producía en el organismo de los pacientes, pero el tema es que era una práctica que se realizaba con cierta asiduidad.⁶⁹

Como pasajera yo volé exactamente noventa y seis horas, realicé vuelos acrobáticos con Miguel Olarte, Edmundo Lutter y Carlos Hass.

Con este último, tengo una anécdota increíble, en una ocasión dio tantas vueltas seguidas en un “Fleet”, que se cayó la almohadilla sobre la que me sentaba y yo quedé columpiándome boca abajo, sujeta tan solo con el cinturón de seguridad y agarrándome lo más fuerte que puede con ambas manos del fuselaje.

Al aterrizar le conté lo sucedido, Hass que no se había percatado de nada⁷⁰ se quedó mudo, cuando se recuperó del susto me rogó que por favor no dijera nada de lo acontecido, porque temía ser multado y suspendido por estar prohibido esos vuelos sobre la ciudad⁷¹ y yo por supuesto accedí creyendo que allí quedaba ese tema, pero lo que ninguno de los dos pudo imaginar que a los días concurrió al aeródromo el señor Antonio Gibaudi, si mal no recuerdo su nombre, dueño de una quinta de la costa de Bernal, donde cayó la almohadilla, para devolverla.

⁶⁹ Boletín Oficial del Centro de Aviación Civil, publicado en “**Aviación Popular**” en agosto de 1939:

“Se autoriza a Leopoldo Klima para que lleve a su hijo que sufre de tos convulsa, para hacerle efectuar un vuelo a cierta altura, de una hora más o menos, en día hábil. A Fernández Gasso, se autoriza el pedido de este asociado para que el piloto Higinio Bello efectúe un vuelo de altura llevando a un enfermo de tos convulsa, abonando el vuelo a precio corriente”.

⁷⁰ Esto puede parecer algo increíble de creer, pero esas cosas podían suceder en esos tiempos:

“En abril de 1927 mientras viajaba como único pasajero de un avión militar, un brusco descenso del aparato, proyectó al General Agustín P. Justo al espacio.

El piloto ni advirtió cuándo ni dónde se había quedado sin el pasajero, quien tuvo la serenidad de abrir el paracaídas y pudo llegar sano y salvo a tierra, luego de caminar unos kilómetros siguiendo la vía del tren por regiones desoladas, arribó a una estación ferroviaria donde sorprendió al jefe de la misma al manifestarle:

- “¡Soy el Ministro de Guerra!...¡Déme comunicación con Buenos Aires!”.

LEVENE, Gustavo Gabriel, “**Nueva Historia Argentina – Presidentes Argentinos**”, Tomo II, p. 188, Ediciones Argentinas SRL, Buenos Aires, abril de 1975.

⁷¹ **ORDENANZA MUNICIPAL DE QUILMES Nro 867.**

El Honorable Concejo Deliberante sanciona:

Artículo 1º Desde la fecha de promulgación de la presente Ordenanza quedan prohibidos los vuelos de los aviones y aparatos similares sobre los centros poblados del Municipio, a una altura no menor de quinientos (500) metros, sobre el nivel del suelo.

Artículo 2º Prohíbese igualmente toda práctica de acrobacia aérea, a cualquier altura que ello pudiera efectuarse sobre los centros mencionados.

Artículo 3º Las infracciones al Artículo 1º serán penadas cada una con una multa de cien (100) pesos moneda legal y las afectadas al Artículo 2º con la cantidad de trescientos (300) pesos moneda legal, inhibiendo al autor en caso de reincidencia para practicar vuelos como piloto en los límites del Municipio por el término de cinco (5) años.

Artículo 4º Comuníquese, etc.

Quilmes, 28 de septiembre de 1935”

¡Nuestro “secreto” peligraba!

Demostrándose una vez más la gran camaradería que existía entre los jóvenes pilotos, rápidamente se montó “un gran operativo” para que el tema no se difundiera y llegase a conocimiento de los directivos: se le agradeció a Gibaudi su gesto, pero se le explicó que si se daba a conocer el tema, el piloto podría llegar a ser expulsado.

Entonces ese buen hombre comprendió el problema que había generado por su honradez y por ello manifestó que se retiraría sin decir una palabra. Hass agradeciendo su gesto lo invitó a volar, lo que aceptó de buena gana pues nunca había volado, pero lo hizo luego que le prometió que sería un vuelo sencillo, es decir “sin ninguna voltereta”, lo que Hass aceptó con una amplia sonrisa y así fue que emprendieron el vuelo, en el que sobrevolaron, entre otras cosas, su quinta y la costa de Bernal. Al aterrizar Gibaudi muy emocionado, con un fuerte abrazo y lágrimas en sus ojos, le agradeció el haberle hecho vivir “el mejor día de su vida”.

Mi hermana menor Catalina, para volar debió ser autorizada por mi papá ante el Juez de Paz de Quilmes, pues sin ese documento, no podía hacerlo.

Un vuelo que recuerdo especialmente con mi novio en el “Fleet” – mi avión preferido - fue cuando sobrevolando en forma un tanto baja el Río de la Plata, bastante lejos de la costa, vimos un espectáculo que aún hoy me emociona recordar:

Vimos cientos de lisas ⁷² saltando fuera de las aguas, entonces Miguel giró y volvió a pasar sobre el cardumen, pero lo hizo mucho más bajo; no sé si las asustó el ruido del motor del avión, o las perseguían peces depredadores que las cazan – quizás el dorado - pero la cuestión fue el número de “voladoras” aumentó significativamente; los rayos solares se reflejaban en sus plateados contornos brindándonos una maravillosa visión, que observé ese día por primera vez y que, lamentablemente, nunca más volví a ver.



MI MADRE, CON LAS MANOS ENTRECRUZADAS, CARLOS HASS Y MI TIA FELISA ⁷³

⁷² La Lisa, es un pez eurihalino que vive en el Océano Atlántico, a principios del verano grandes cardúmenes ingresan al Río de la Plata, hay dos subespecies, la Lisa común (*Mugil Brasiliensis*) y Lisa Lebranche (*Mugil platanus*), es oliófaga, es decir “comedora de barro” sin embargo, con paciencia se las pesca con anzuelos encarnados con lombriz colorada o tiritas de corazón de vaca, pues una vieja tradición dice que ese color la atraería.

Es plateada con manchas oscuras en su dorso, tiene cabeza ancha y deprimida, hocico obtuso, boca pequeña subínfera, su carne asada a la parrilla, gozaba de merecida fama.

⁷³ Esta fotografía fue sacada en mayo de 1937, por la época del tema de la “almohadilla perdida”



MAMA ES LA CUARTA DE LA DERECHA, MI TIA FELISA ES LA SEPTIMA Y LA NOVENA ES MI TIA CATALINA, MI PADRE ESTA SENTADO, SONRIENTE Y CON SU "CLASICO ESTILO"

Como expresé al aeródromo del Centro de Aviación Civil llegaban aviones desde la República Oriental del Uruguay, porque su ubicación geográfica era muy especial.

Por esa razón, a mediados de 1935 se instaló la compañía de aviación alemana "Cóndor", que trajo un cambio muy importante, definitivo al "campo de aviación" de Quilmes, con grandes innovaciones.

Una de esas transformaciones fue sin duda la realización de vuelos nocturnos por la llegada de los ruidosos trimotores Junkers desde el Brasil, los que obligaron a una tarea "extra" al querido encargado del campo, don Francisco Pastor, quien debía encender los tachos enterrados ex profeso al costado de la pista, que estaban llenos de estopa y kerosene y pese a que se pueda pensar que dicha señalización era muy rudimentaria, la misma fue altamente efectiva, ya nunca se produjo un accidente en los cientos de aterrizajes nocturnos que se efectuaron.



MI MADRE A POSA A LA IZQUIERDA, JOSE ABEIJON BLANCO SE ENCUENTRA CASI EN EL CENTRO Y MI TIA FELISA ESTA UBICADA A LA DERECHA

La llegada de la compañía “Cóndor” produjo la concurrencia de muchos integrantes de la colonia alemana de Buenos Aires y partidos vecinos.

Entre estos visitantes se encontraba el reconocido escalador Juan Jorge Link, quien al conocer a mi novio, se hizo muy amigo de él y, en razón de ser Miguel meteorólogo, lo convenció de acompañarle a un ascenso al cerro Aconcagua en febrero de 1940.

Lamentablemente, poco a poco, se comenzó a hablar de política porque muchos de ellos respaldaban al gobierno de Adolfo Hitler y eso produjo fuertes discusiones.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial, fue un golpe muy duro para la aviación en Quilmes, los costos se encarecieron mucho y así, poco a poco, los vuelos se fueron espaciando.

El último gran festival, fue el que se realizó en diciembre de 1939 por el vigésimo aniversario del “Centro de Aviación Civil”.

Al declarar Argentina la guerra a Alemania el 27 de marzo de 1945, la Fuerza Aérea Argentina ocupó las instalaciones del aeródromo de Quilmes y de ese modo, cesó la actividad del “Centro de Aviación Civil” y así terminó esa etapa tan querida de mi vida...”



FOTOGRAFIA DE MIS PADRES Y AMIGOS TOMADA EL 9 DE JULIO DE 1939

V LA LLEGADA DE LA EMPRESA ALEMANA DE AVIACION “CONDOR”

El hidroavión “**Anhanga**” de la línea aérea alemana “**Syndikat Cóndor Limitada**”, realizó en marzo de 1934 un vuelo sobre la zona costera de Buenos Aires, Avellaneda y Quilmes, llevando a bordo funcionarios, militares y periodistas.

La nave decoló del “**dique flotante**” existente en “**Puerto Ingeniero Huergo**” ⁷⁴, que era único en Sudamérica en esos tiempos.

⁷⁴ También conocido como “**Puerto Nuevo**”.

Tenía un embarcadero de hidroaviones de 15 x 21 metros de dimensión, dotado de cámaras de inmersión que, como esclusas, resguardaban la integridad de los Junkers W-34 y Ju-52/3m, modificados con flotadores, que fueron los aviones que allí se guardaban.

Ese viaje de exploración tenía por objeto buscar posibles lugares para asentar un aeródromo.

En julio de ese año, arribó a nuestro país una misión económica alemana con el propósito de celebrar convenios bilaterales ***“...destinados a recuperar y aumentar el intercambio comercial con los estados sudamericanos”***.

Para facilitar dicha operatoria; parte de dicha misión recorrió ***“in situ”*** el bajo quilmeño - el lugar más apto para erigir un aeródromo internacional según la recomendación del personal aeronáutico alemán que había volado a bordo del ***“Anhangá”*** -, al coincidir con ese parecer los nuevos expertos alemanes, todo fue muy rápido y sencillo.

Tres factores fueron decisivos para que fuera elegido dicho lugar:

- El primero fue la cercanía del mismo con Buenos Aires.
- El segundo que se cubría de niebla más tarde que otros sitios de la franja costera y era el primero en el que la misma se disipaba.
- El tercero era que el reconocido piloto alemán Maximiliano Erich Hoërhammer (1902-1904), quien se había asentado en Quilmes en 1924, como he mencionado ⁷⁵, a principios de 1933 junto a un grupo de entusiastas fundó el ***“Club Aero Rex – Unión Pro Aviación Deportiva”***, llegando a ser piloto de planeador categorías **A, B, C**, instructor de vuelo y piloto comercial.

Por eso, su opinión a favor de la instalación del aeródromo de Quilmes fue muy valorada, en especial por su experiencia como piloto en el lugar y sus atinadas referencias a la cuestión climatológica precedentemente mencionada.

En el invierno de 1935 un sonriente Maximiliano Erich Hoërhammer aterrizó en la pista de aviación quilmeña del ***“Centro de Aviación Civil”***, un Junkers JU-52/3, matrícula PP-CBA de la empresa ***“Syndikat Cóndor Limitada”***, demostrando de una manera práctica, lo acertada de la elección adoptada.

A. LA ORDENANZA MUNICIPAL DE QUILMES Nro 878

El Centro de Aviación Civil estaba atravesando una difícil situación económica con el tema de su radicación en Quilmes y por ese motivo se consideró oportuno asociarse a la poderosa empresa alemana de aviación, a fin que ésta le brindara el imprescindible apoyo logístico que le permitiera seguir volando en ese aeródromo, y así fue que le transfirió el contrato firmado con la Municipalidad de Quilmes, lo que dio lugar a la sanción de la Ordenanza Municipal Nro 878, que se transcribe a continuación:

“El Honorable Concejo Deliberante, sanciona:

Art 1 ***A mérito del convenio celebrado entre el Centro de Aviación Civil y el Sindicato Cóndor Limitado, con fecha 13 de septiembre de 1935, que se aprueba, transfiriéndose a esta última entidad la Concesión otorgada a favor del primero por Ordenanza Nro 763, con todos los derechos y obligaciones emergentes de la misma.***

Art 2 ***Concédese igualmente al Sindicato Cóndor Limitado - en adelante el Concesionario – una fracción de tierra contigua a la acordada Ordenanza Nro 763, hacia el rumbo N.O. de doscientos cincuenta metros (250) de frente***

⁷⁵ Ver en este Capítulo, la Nota Nro 54, p. 53.

al S.O. por mil (1.000) metros de fondo al N.O., lindando en ambas direcciones más terreno Municipal.

En concepto de compensación, el Concesionario entregará anualmente a la Municipalidad, la suma de doscientos pesos (\$ 250) moneda legal, además de la prevista en el artículo 4º de la Ordenanza Nro 763. ⁷⁶

Art 3 *El objeto, vencimiento, de termino y condiciones de esta Concesión Ampliatoria, son los mismos expresados en la que se aprueba por el Artículo 1º con las ampliaciones y modificaciones que se establecen más adelante, las que regirán para las dos Concesiones.*

Art 4 *Si por cualquier circunstancia, no conviniera al Concesionario, ni a las Compañías que representa “Deutsche Luftschiffeederici A. G” y “Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft”, seguir haciendo uso de la concesión, deberá dicho Sindicato transferirlo nuevamente al Centro de Aviación Civil.*

Art 5 *Las obras de desagüe del campo, que ejecuta el Concesionario, serán de análoga importancia en toda la extensión de su perímetro.*

La Municipalidad queda facultada para utilizar dicha obras, para el desagüe de la Ciudad sin cargo alguno, siendo por cuenta de la misma cualquier ampliación que fuera necesario efectuar en aquellas obras, para su utilización, adecuada, sin perjuicio de las defensas del campo.

El Departamento Ejecutivo convendrá con el Concesionario y la Compañía beneficiaria de la Ordenanza Nro 441 ⁷⁷, *la realización de los trabajos de*

⁷⁶ Este artículo fue modificado por la Ordenanza Municipal Nro 896, del 21 de diciembre de 1935:

“El Honorable Concejo Deliberante Sanciona:

Art 1 *Modifícase el artículo 2º de la Ordenanza Nro 878, en los términos siguientes:*

“El Sindicato Cóndor Limitado, queda facultado para retener la remuneración de un mil doscientos cincuenta pesos moneda legal (\$ 1.250 m/l) anuales correspondientes a los diez primeros años de la Concesión, con cargo de aplicarla íntegramente a la amortización del capital que se invierta en el campo, siempre que antes de ese término no se hubiera amortizado dicho capital. Si la amortización se hubiera hecho antes del término de diez años (10), el Sindicato Cóndor Limitado, deberá entregar a la Municipalidad la remuneración anual estipulada”

Art 2 *El Sindicato Cóndor Limitado, entregará a la Municipalidad, una vez amortizado el capital, cualquier suma que perciba por derecho de uso o alquiler del campo.*

Art 3 *Modifícase el artículo 5º de la misma Ordenanza Nro 878, en el sentido de que la intervención de la Oficina Técnica Municipal deberá limitarse a lo que corresponda por razones de seguridad, higiene y estética.*

Art 4 *Comuníquese, etc.”*

⁷⁷ Ordenanza Municipal Nro 441

“El Honorable Concejo Deliberante de Quilmes, sanciona el 16 de octubre de 1929:

Art 1 *Ampliase las disposiciones de la Ordenanza Nro 43 autorizándose al Departamento Ejecutivo a pagar con imputación a la misma a los propietarios de los monumentos que resultaron intencionalmente dañados en el Cementerio Público, y que en el plazo acordado en las publicaciones respectivas hayan manifestado su deseo de efectuar las reparaciones por su cuenta, una indemnización igual a la estimación del daño calculado por la Comisión Especial designada al efecto, una vez realizada por aquellos los trabajos para su reparación.*

Art 2 *Comuníquese, etc.”*

conexión de las obras de desagüe a cargo de ésta, desde la calle Las Heras hasta las obras de desagüe del campo.

Todas estas obras, así como las instalaciones que el Concesionario haga dentro del terreno otorgado por la Ordenanza Nro 763, y la ampliación concedida por el Artículo 2º de la presente, deberán ejecutarse por intervención de la Oficina Técnica Municipal y sujetarse a la aprobación previa del Departamento Ejecutivo.⁷⁸

Art 6 A la expiración de la Concesión y sus prórrogas, la Municipalidad tendrá el derecho preferente a adquirir las construcciones que hiciera el Concesionario en el campo por el valor que tuviera en esa época, determinados por peritos nombrados por ambas partes.

En caso de desacuerdo entre los peritos el valor será fijado por un tercero.

Si la Municipalidad no hiciera uso del derecho que le acuerda el párrafo precedente, el Concesionario está obligado a retirar las construcciones, en un plazo que no exceda de ciento ochenta (180) días.

Art 7 Cualquier suma que el concesionario percibiera por concepto de alquiler o derecho de uso, será destinado exclusivamente a la amortización del capital empleado en mejorar el campo. Una vez expirada la Concesión, se considerará amortizado totalmente el capital.

Queda entendido, que todo acuerdo a título oneroso que el Concesionario celebre con terceros para ocupación o locación del campo y/o instalaciones, requerirá la previa autorización municipal.

Art 8 La Municipalidad procurará evitar las construcciones y edificaciones inmediatas al aeródromo, que dificulten la partida y aterrizaje de las aeronaves.

Art 9 El Concesionario está facultado para efectuar obras de iluminación nocturna en el campo.

Art 10 El Concesionario tendrá derecho preferente para la calefacción de un nuevo convenio concesión sobre cualquier otro interesado en análogas condiciones.

Art 11 Modificase el artículo 1º de la Ordenanza Nro 763, estableciéndose que la Concesión otorgada en virtud de la misma y por la presente, será por el término de diez (10) años a contar desde la promulgación de la citada Ordenanza Nro 763, con opción a otros diez (10) años, beneficio este, a que el Concesionario podrá acogerse haciendo conocer su determinación a la Municipalidad con seis meses de anticipación al vencimiento del primer término y siempre que dentro del campo referido, se hayan efectuado en los diez (10) años primeros años obras y trabajos por valor no menos de sesenta mil pesos moneda legal (\$ 60.000 m/l) comprobados en forma fidedigna.

Art 12 Comuníquese, etc.

Quilmes, 30 de septiembre de 1935”

⁷⁸ Modificado por el artículo 3º de la Ordenanza Municipal Nro 896.

El Director del **"Sindicato Cóndor Limitado"**, señor Enrique Hall Hammer armonizó con gran habilidad y simpatía la operatoria de su empresa con una excelente convivencia con el **"Club Aero Rex – Unión Pro Aviación Deportiva"** y el **"Centro de Aviación Civil"**, las que sin ningún inconveniente continuaron con sus respectivas actividades aéreas en el aeródromo y es más, recibieron un desinteresado apoyo logístico de la firma alemana.

De inmediato comenzaron los febriles trabajos: se emparejó el terreno, se erigió un gran terraplén de cientos de metros de extensión para proteger el aeródromo de las inundaciones del Río de la Plata ⁷⁹, se hicieron desagües, se instaló un hangar de 40 metros de frente traído de Alemania, se instaló una poderosa estación de radio, se edificaron talleres de metalización y pintura para mantener el funcionamiento de la operatoria aérea.



MIS PADRES, MI TIA FELISA Y UNOS AMIGOS POSAN AL COSTADO DE DICHO HANGAR

⁷⁹ Pese al mismo - que aún hoy existe con sus cuatro metros de altura -, el 15 de abril de 1940 la más grande inundación del siglo XX, lo rompió en varias partes e invadieron el campo de aviación, que quedó bajo unos tres metros de agua, pues esa fue la marca que dejó a la mitad de la altura del cuatrimotor **Focke-Wulf "Cóndor"**.

Los encargados del campo, Francisco y Sofía Pastor, se guarecieron con su hijita arriba de un hangar, ante el llanto desconsolado de **"Bochita"**, aceptaron dársela a un gaucho que a caballo se ofreció a rescatarla.

Pero resbaló con tanta mala suerte que fue arrastrada por la corriente y se ahogó.

Mi padre, días más tarde, la encontró debajo de una escalera de madera.



LA INFORTUNADA BEATRIZ SOFIA PASTOR

Se construyó un amplio y cómodo edificio de ladrillos para el embarque de los pasajeros donde funcionó desde el 31 de diciembre de 1941 hasta octubre de 1943 una delegación de la Aduana Nacional.

En octubre de 1936 el trimotor junkers “**Maipo**” inauguró el nuevo aeródromo quilmeño, como pista internacional, despegando hacia a Mendoza y posteriormente continuó su viaje a Chile.

B. EL AVION COMERCIAL CUADRI MOTOR F. W. 200, SU LLEGADA AL PAIS

En este aeródromo, además de los trimotores Junkers, a partir de agosto de 1939 lo hizo el cuatrimotor Focke Wulf FW-200 “**Cóndor**”, denominado “**Abaitara**”, matrícula brasileña PP-CBI, cuyo arribo mereció esta nota periodística:

“El Focke-Wulf “Cóndor” es un avión pan-metálico de alas bajas, cuyas líneas aerodinámicas permiten gran velocidad y radio de acción, con un mínimo de fuerza motriz. Las ruedas del tren de aterrizaje son recogidas.

Para hacer más corto el recorrido en tierra, en el aterrizaje, el avión está provistos de aberturas en las alas y un sistema amortiguado y blando de frenos, que hacen casi imperceptible a los pasajeros el ascenso y descenso del avión.

Los 26 pasajeros están distribuidos, en un salón de fumar con 9 plazas, y otro para no fumadores de 17 lugares.

En cada sillón mullido con apoyo para cabeza y brazos, se encuentra una lámpara para lectura y un dispositivo para la entrada de aire fresco.

A disposición de cada pasajeros encuéntranse mesas plegadizas o fijas.

También a los costados tiene compartimientos para colocar valijas de mano, diarios, etc., y encima de las ventanillas a todo lo largo portaequipajes, botones de llamada, encendedores y ceniceros.

Los salones para pasajeros tienen una altura, que los viajeros pueden ir cómodamente parados.

El nuevo avión de cuatro motores, puede transportar 26 pasajeros a una velocidad de crucero de 270 kilómetros por hora y un consumo de nafta por pasajeros de solamente 7 litros por cada 100 kilómetros con un aumento considerable de seguridad y comodidad, además un mayor peso en el transporte de correo y carga.

Con solamente tres motores este avión alcanza una altura de 6.800 metros y tiene en ese caso una velocidad de crucero (con motores a velocidad total) de 345 Kms/h, en altura de vuelo de 3.400 metros. Fallando dos motores del mismo lado, la altura máxima de vuelo es de 4.100 metros y de velocidad a una altura de 3.400 metros es aún de 275 Kms por hora.

Con un solo motor es posible un aterrizaje de emergencia.

Medidas y rendimiento de este avión, con uso de motores BMW 132 DC 4x870 HP y un peso en vuelo de 15.500 kilos.

Envergadura	33 metros.
Largo máximo	23,85 metros.
Altura máxima	6,10 metros.
Superficie de ala	120 m ²
Rendimiento:	

Velocidad máxima en 3.000 metros.	400 Km/h
Velocidad de crucero en 3.800 metros.	370 Km/h
Velocidad de aterrizaje.	110 Km/h
Tiempo de ascensión hasta 1.000.	2 m.1s
Altura máxima.	8.500 mts ⁸⁰

VI UN EJEMPLO DE LA IMPORTANCIA DEL AERÓDROMO INTERNACIONAL DE QUILMES

“El equipo que jugará la Copa Roca (a) partirá hoy para San Pablo.

La delegación se trasladará en un avión que saldrá de Quilmes a las 8.

Partirá hoy por la mañana para San Pablo el equipo representativo de la Asociación de Fútbol Argentino que jugará el domingo en dicha ciudad el tercer partido por la “Copa Roca” correspondiente a 1939 con el team de la Confederación Brasileña de Deportes. Los jugadores que integran la delegación practicaron ayer por la tarde en el field del Club River Plata, a las órdenes del entrenador Guillermo Stabile, y quedaron luego concentrados en dicho estadio.

De allí partirán hoy a las 6.30 en el ómnibus del Sindicato Cóndor para el aeródromo de Quilmes, en donde a las 8 tomarán un avión que los conducirá a San Pablo, y que llegará a la ciudad brasileña a las 13.

Presidirá la delegación el presidente del Consejo Federal de Fútbol y delegado del Club Atlético Boca Juniors D. Alberto M. Calarco, e integrará misma, con carácter de delegado, el señor Casimiro López, representante del Club Atlético Chacarita Juniors.

La delegación estará integrada por diez y ocho jugadores, formando el equipo representativo los siguientes futbolistas: S. Gualgo, A. Salomón y V. Valussi; M. Aragüez, J. Perucca y P. A. Suárez, C. Pecuelle, A. Sastre, L. Arrieta, E. Baldonado y E. García. Como suplementes completarán la delegación los jugadores J. López, A. González, R. Sbarra, J. Angeletti, J. Fidel y J Zorrilla”. ⁸¹

⁸⁰ Revista “*Aviación Popular*”, mes de agosto de 1939.

⁸¹ La Nación, Jueves 15 de febrero de 1940.

(a) La “Copa Roca”.

Este torneo internacional de fútbol, el más antiguo de la historia de ese deporte, se instituyó a pedido del gobierno brasileño en honor el Teniente General Julio Argentino Roca, en reconocimiento al éxito diplomático que dicho estadista tuvo en una delicada misión diplomática realizada en los Estados Unidos del Brasil que alejó la posibilidad de una guerra entre ambos países.

En una entrevista realizada el 3 de julio de 1912 por un cronista del diario carioca “*A Impresa*” el día de su arribo a Río de Janeiro, el Teniente General Julio Argentino Roca manifestó que confiaba en llegar a un rápido entendimiento con Brasil.

En el párrafo al final de la extensa nota, expresó:

“No hay motivo de recelos ni de desinteligencias posibles; lo que hubo fue nubes tenues, levisimas de esas que a veces ocultan el sol solo para presentarlo poco después más intenso y más luminoso.

El Brasil y la República Argentina en la disposición sincera en que se encuentran, concurrirán sin prevenciones injustificadas a acentuar más aún si cabe una completa armonía de visitas pues es fácil ver el valor de esa actitud en la relación del papel que ambos países habrán de ocupar en el continente.

El Brasil y la República Argentina, como grandes potencias que son, inspirarán la concordia y la confianza recíproca y la fraternidad entre los demás países sudamericanos, que influenciarán con el progreso y con la paz.

La delegación argentina se adjudicaría la **“Copa Roca”** que se disputó ese año, al vencer a los brasileños 3 a 0 en el partido jugado en San Pablo el 25 de febrero de 1940, retornando por avión al aeródromo de Quilmes a los pocos días.

Nada de nuevos pertrechos bélicos, hagamos sacrificios, sí, pero para obras de mayor oportunidad y de más notorios beneficios para todos los pueblos”.

El gobierno brasileño solicitó en enero de 1914 a su similar argentino que en honor del hombre que había evitado un conflicto bélico dos años antes, se instituyera la **“Copa Roca”**, que disputarían sus respectivos seleccionados de fútbol, como muestra de fraternidad.

Aceptándose la hermosa idea de confraternidad deportiva de inmediato.

A pedido del gobierno brasileño, se decidió que dicha copa se disputara por primera vez en Buenos Aires, pues era su intención homenajear al gran estadista argentino, quien sería el invitado de honor a ese evento y era la persona designada para entregar la copa que llevaba su nombre, al capitán del equipo ganador.

Lamentablemente el Teniente General Julio Argentino Roca no pudo asistir por encontrarse en cama, bastante delicado de salud. (1)

El domingo 20 de septiembre arribaron al puerto de Buenos Aires los jugadores de la Liga Metropolitana de Sports Atlético del Brasil, quienes tuvieron un penoso viaje a bordo del vapor **“Alcántara”**, al ser sorprendidos por una tormenta.

Por ese motivo, para no tener ventaja deportiva, los presidentes de ambas delegaciones se acordó jugar ese día un amistoso - que ganó la representación argentina 3 a 0 - y disputar el partido oficial por la **“Copa Roca”** el domingo 27 de septiembre de 1914.

Ante un marco impresionante de público y la asistencia de los Ministros de Relaciones Exteriores, de Justicia e Instrucción Pública argentinos, así como también de los embajadores plenipotenciarios de los Estados Unidos del Brasil y de las repúblicas del Uruguay, Chile, Paraguay y Perú, del Presidente de la Liga Uruguaya de Football, se disputó en la cancha del Club Gimnasia y Esgrima, en Palermo, el partido en que puso en juego por primera vez a la **“Copa Roca”**.

El mismo finalizó con la victoria brasileña por 1 a 0.

En el transcurso del encuentro, se produjo un gesto de caballerosidad deportiva por parte de un jugador argentino que fue saludado con un fuerte aplauso por toda la concurrencia.

“...habiendo marcado el jugador Roberto Leonardi (2) un tanto pero incurriendo en hand, el juez Alberto Borgerth dio por válido el goal, pero convencido más tarde por el mismo Leonardi de tal circunstancia y a su pedido anuló el tanto indebidamente marcado...”(3)

La FIFA ha expresado sobre dicha copa que:

“En un principio, la idea era crear un campeonato para estrechar las relaciones entre Argentina y Brasil. Pero el torneo imaginado por el General Julio Roca en enero de 1914 (4) acabó adquiriendo una dimensión mucho mayor: desde su primera edición, en septiembre de aquel mismo año, no solo sirvió como termómetro para decidir cuál de las dos potencias atravesaba un mejor momento, sino que también se convirtió en el símbolo de una de las más apasionantes rivalidades del fútbol mundial”.

(1) El Teniente General Julio Argentino Roca falleció el 19 de octubre de 1914.

(2) Pertenecía al Club Estudiantes de la Plata.

(3) La Prensa, lunes 28 de septiembre de 1914, p. 12.

(4) Esto es un error, fue el gobierno brasileño el autor de la idea, no Julio Argentino Roca, quien vivía retirado en su casa de Buenos Aires.

CAPITULO VI

EL FESTIVAL AEREO EN QUILMES DEL 17 DE DICIEMBRE DE 1939

I. ANIVERSARIO DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL ⁸²

Como hemos venido informando, con motivo de cumplirse el 19 del corriente el vigésimo aniversario del Centro de Aviación Civil, esta entidad ha organizado un programa de festejos que se llevarán a efecto en el aeródromo que posee en esta ciudad.

De la organización del festival, que comprenderá varias carreras de aviación, concurso de acrobacia, bombardeo, caza de globos, aterrizajes sobre el Centro, etcétera, se ha encargado a una comisión de asociados integrado por los señores Enrique Roger, Higinio C. Bello, Manuel Barrera Deus, Miguel Olarte y Juan A. Alleno.



ESCUDO DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL

II. EL PROGRAMA ANUNCIADO

CELEBRARA HOY EL XX ANIVERSARIO DE SU FUNDACION EL CENTRO DE AVIACION CIVIL ⁸³

EL EXTENSO PROGRAMA DE ACTOS A EFECTUARSE

Cómo lo anunciáramos, hoy celebra el XX aniversario de su fundación el Centro de Aviación Civil, entidad esta que desde hace mucho tiempo tiene su playa de aterrizaje, hangares y demás comodidades instaladas en la ribera local, sobre la avenida Otamendi.

Tan grato como promisorio, ha de ser celebrado como se merece, por cuanto sus autoridades no han omitido esfuerzo, habiendo preparado a tal efecto un extenso e importante programa de actos, los cuales en su gran totalidad han de realizarse en el día de la fecha, teniendo por escenario el campo de operaciones que la citada institución posee en la localidad.

Han sido invitados especialmente a concurrir a presencia la realización de las diversas pruebas programadas, las autoridades municipales, periodistas y altas autoridades nacionales y provinciales, vinculadas a las actividades en la que se haya especializado el Centro de Aviación Civil.

⁸² Diario "El Sol", viernes 15 de diciembre de 1939, Nro 3998, p. 11.

⁸³ Ibídem, domingo 17 de diciembre de 1939, Nro 3100, 1ra, 5ta y última página.

A título informativo vamos a hacer conocer a nuestros lectores la nómina completa de los actos, que hoy han de desarrollarse, por creerlo de interés, ya que se trata de una fiesta deportiva de gran significación y trascendencia, con la que una importante institución, puede decirse sin temor a equivocarse, local, desea conmemorar dignamente la celebración del XX aniversario de su fructífera y laboriosa existencia.

EJERCICIOS Y DEMOSTRACIONES CON PLANEADORES POR SOCIOS DEL CLUB ALBATROS

Estará a cargo del Club Argentino de Planeadores Albatros, una serie de interesantes pruebas, en las que utilizarán un velero de acrobacia Grunau Baby II, un alto velero **“Cóndor”** del señor Helmuth Teichmann y avión de remolque **“Corsario”**. Dirigirán estas demostraciones el señor Alfredo L. Finochietti e ingeniero Marcelo J. Pegasano.

LANZAMIENTO CON PARACAIDAS

Este número de sensación estará cargo de la popular y veterana aviadora señora Enriqueta F. de Jarfelt, muy conocida en el ambiente aeronáutico, donde actúa en forma entusiasta desde hace veintiocho años. Actualmente ocupa un cargo de responsabilidad en la Sección Paracaídas de la Dirección de Material Aeronáutico del Ejército.

LA LLEGADA DE UN GIGANTE DEL AIRE

Se hará coincidir con la realización del programa, la llegada de un avión internacional del Sindicato Cóndor cuatrimotor, una de las máquinas más grandes y poderosas de la actualidad, la que arribará procedente de Río de Janeiro con su tripulación completa y correspondencia.⁸⁴

⁸⁴ AVIACION POPULAR, Diciembre de 1939, **“Número dedicado al Centro de Aviación Civil en su XX aniversario”**

“Fue presentado oficialmente el Focke-Wulf “Abaitara”.

En el aeródromo de Quilmes de la Deutsche Lufthansa y Sindicato Cóndor Limitada, fue inaugurado oficialmente un nuevo gran hangar que complementa las importantes instalaciones que dichas compañías mantienen en Buenos Aires para sus servicios en el tráfico aéreo regular. (a)

Las instalaciones libradas a las necesidades de dicha compañía vienen a llenar las importantes funciones en la incorporación de grandes dotaciones como el Focke-Wulf FW 200 “Abaitara”, implica para su organización técnica.

El amplio cobertizo que fuera inaugurado, consta del hangar en sí, de enormes proporciones de 38 metros de largo y 15 de alto, siendo el primero de los existentes por esas dimensiones, en su género en el país.

Adosado al mismo y en forma de martillo ha sido construido el taller, que ocupa un cuerpo de edificación angular de dos alas, una de 80 metros de largo y la otra de 32, siendo su ancho de 10 metros y rodean por los lados Este y Sur el cobertizo de los aviones. Los talleres habilitados en ese cuerpo constructivo, comprenden diversos comportamientos destinados cada uno de ellos a distintas funciones técnicas, según sea el trabajo de los elementos mecánicos que se realicen para las máquinas.

Así, en forma seriada, se encuentran los hornos para templar el duraluminio, tornos eléctricos de gran precisión, verificadores de instrumental de vuelo, aparatos especiales para nivelar y regular las hélices y ampliar instalaciones para el personal de la empresa.

El banco de pruebas, el único existente en Sudamérica de esta calidad e importancia llena sus funciones de tal, para motores de aviación y en él pueden hacerse ensayos con mecanismos de una potencia de 3.000 caballos y para su uso habitual han sido reunidos todos los elementos técnicos y constructivos indispensables, muros convenientes, dos torres de 10 metros de alto que sirven para dar entrada y salida respectivamente a las corrientes de aire que provocan las hélices lanzadas a máxima velocidad en cada prueba”.

(a) En el número del mes de abril de 1939 de la mencionada publicación, se expresaba:

“Aún cuando hasta el momento de cerrar esta edición, las autoridades locales de la mencionada empresa aerocomercial no había fijado fecha para la inauguración de sus nuevas instalaciones, se sabe que ello piensa hacerse dentro del corriente, o, a más tardar, en los primeros del entrante”

PILOTOS QUE PARTICIPARAN EN REPRESENTACION DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL

Han sido nombrados para que participen del programa, en representación del Centro de Aviación Civil, los siguientes pilotos, señores: Isaac Podestá Casares, ingeniero Carmelo Di Corleto, Carlos Hass, Higinio C. Bello, José Abeijón Blanco, Benito Yaconi, Emilio M. Boggie. Emilio Pitzer, Leonardo C. Vecchio, Juan Alleno, Manuel Ribera, Alfredo Traber, Manuel Cordo, Pedro Ghibuadi, Gregorio Jasnovski, Enrique Ruiz Daudet, Luis Rodríguez Aybar.

OTRAS PRUEBAS DEL PROGRAMA

Se llevará a cabo una carrera de aeroplanos, de velocidad en un pequeño circuito para que los aviones permanezcan a la vista. Esta prueba será con handicap, el que se descontará antes de la salida, por lo tanto, al finalizarla, estarán las máquinas en su orden de clasificación.

El circuito será Aeródromo de Quilmes-Balneario de Bernal-Casa de Bombas de las Obras Sanitarias de la Nación de Wilde y regreso, recorrido que se repetirá cinco veces.

A continuación tendrá lugar un concurso de acrobacia aérea en el que intervendrán pilotos destacados por instituciones del interior y del extranjero que fueron especialmente invitados a participar en estas competencias.

El número final de la jornada lo constituirá el concurso de bombardeo aéreo contra un avión cargado de explosivos, considerándose ganador de la prueba el piloto que consiga incendiarlo mediante sus impactos.

SORTEO DE VUELOS DE BAUTISMO DEL AIRE

Se distribuirán gratuitamente numerosos vuelos entre los concurrentes; a tal fin, las entradas al campo estarán numeradas, procediéndose en el aeródromo al sorteo entre las que fueran vendidas; los favorecidos podrán hacer uso inmediato de las plazas en aviones destinados a tal efecto.

Los precios que regirán para el público, con derecho al sorteo, son entrada general, un peso; reservada, dos pesos.

Para la reunión danzante de la noche, se ha fijado el precio de la entrada en tres pesos.

Los invitados y socios tendrán acceso gratis.

TRANSMISION CON PODEROSOS PARLANTES

A fin que el público esté bien al corriente de todos los detalles que se vayan produciendo una red de altoparlantes a cargo de varios locutores especializados.

DELEGACIONES AEREAS E INSTITUCIONES ADHERIDAS

Las delegaciones aéreas inscriptas hasta ahora, son las siguientes:

Centro Nacional de Aviación de la República del Uruguay, constituida por una comisión que preside el señor Pedro Achondo y la integran los señores Adalberto Fontana, Angel S. Adami y Enrique Costa Preza, de la comisión directiva de esa entidad, y por los pilotos doctores Manuel Rodríguez López, Amílcar Falco y señores Lorenzo Zabaleta ⁸⁵, Raúl Tarino y Manuel

⁸⁵ La Nación, 15 de febrero de 1940, p. 7.

CENTRO DE AVIACION CIVIL.

Una delegación asistirá a las jornadas aeronáuticas uruguayas.

Con motivo de las Primeras Jornadas Sudamericanas de Aeronáutica, organizadas por el Aéreo Club del

Pastoriza, que concurrirán con cinco máquinas de la base de Melilla, de la vecina República, Aero Club Dolores con aviones Waco y Fleet, encabezando esta delegación el popular piloto Ignacio Cigorraga; Círculo de Aviación de Rosario que se hará presente con dos máquinas y tres pilotos; Aero Club Los Patos con tres máquinas a cargo de los pilotos Rodolfo Altgett, José Mendoza Iturralde y Conde Max de Thurn.

En representación del Aero Club Jujuy y del gobernador de esa provincia, señor Pedro Buitrago, el piloto señor Leonardo J. Lemoine con avión Moth; del Aero Club Tucumán el ingeniero César A. Posse; del Aeroclub de Pergamino, los señores Tunnini (h.), Nicolas Colabella y Gregorio Gabino Vidaurreta; en representación del Servicio Aeronáutico de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, el Comisario aviador don José Gatti. Han expresado su adhesión a estos festejos el Aero Club de Rafaela y el Aero Club de Coronel Suárez.

JURADO, CRONOMETRISTAS Y CONTROLES

Integrarán las distintas comisiones a cargo del control de las pruebas, por parte de la Federación Aeronáutica Argentina, los señores Luis González Moreno y Roberto J. Bonillo; por el Club de Planeadores Albatros, los señores Marcelo J. Pegasado y Alfredo L. Fiocchi; por el Centro de Aviación Civil, los señores Ido C. Celeri, Luis Rodríguez Aybar, José Menéndez, Jorge Basualdo, Luis Fiamberti, Mario Marchés, Miguel Olarte, Nicolás Boragina y Oscar Boragina. La realización de los distintos actos se hallará bajo la dirección del piloto señor Enrique A. Roger y del jefe de campo, don Marcelino Viscarret.

COMISION AUXILIAR DE DAMAS

Colaborarán en la preparación de los festejos programados, la siguiente comisión auxiliar de damas: Señoras Dora G. de Celeri, María Julia Arriola de Roger, María Luisa R. de Alleno, María Salanova de Menéndez, Margarita Lutter de Bello, Rita M. de Fiamberti, y las señoritas Julia Enriqueta Roger Arriola y María Esther Boledi.

DISTRIBUCION GRATUITA DE UNA PUBLICACION

A cada uno de los concurrentes le será entregado un ejemplar del último número de la revista **“Aviación Popular”** que contiene una extensa información relacionada con la actividad desarrollada por el Centro de Aviación Civil y otras notas curiosas sobre la utilización del campo de Quilmes, como aeródromo, desde la primera hora de la aeronáutica del país.⁸⁶

REUNION SOCIAL DANZANTE EN EL PALACIO MUNICIPAL DE QUILMES

Terminado el programa aeronáutico de mañana, las autoridades e invitados especiales se trasladarán al palacio municipal de Quilmes, en cuyo salón de fiestas se realizará una reunión danzante y lunch, que se prolongará hasta las 24 horas. Esta fiesta será amenizada por dos conjuntos musicales.

Uruguay, que se realizarán en Montevideo los días 24 al 28 del actual, la comisión directiva del Centro de Aviación Civil ha resuelto adherirse a tan importante reunión, que congregará a todas las entidades que se dedican a la práctica del deporte aéreo en la América latina.

A tal efecto ha designado para que se traslade en vuelo a la capital uruguaya, el 24 del actual, a la siguiente delegación: en el avión Beechcraft LV-LDA; piloto, ingeniero Carmelo Di Corleto, y pasajeros, el presidente del Centro, Dr. Ido C. Celeri; el secretario general, D. Luis Rodríguez Aybar, y el prosecretario D. Enrique Roger.

En el avión Curtiss Robin LV-AAC, piloto, D. Mario Marchesi, y pasajeros, los prosecretarios 1º y 2º del Centro, señores Juan Alleno y Luis Fiamberti. La citada delegación aprovechará esa oportunidad para hacer entrega oficial al piloto D. Lorenzo Zabaleta, del Aero Club del Uruguay, del trofeo Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires D. Arturo Goyeneche, que se adjudicó en el festival con que el Centro de Aviación Civil celebró, en el mes de diciembre último, el vigésimo aniversario de su fundación.

⁸⁶ Sobre este particular, ver Capítulo IV.

III. CON EXITO EFECTUOSE EL DOMINGO EN ESTA CIUDAD EL GRAN FESTIVAL DE CONFRATERNIDAD AERO- NÁUTICA. ⁸⁷

CELEBROSE CON EL ACTO EL XX ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL

Tal como lo habíamos anunciado, el domingo llevose a efecto en nuestra ciudad la gran fiesta de confraternidad aeronáutica que, con motivo de cumplir en dicha fecha el XX aniversario de su fundación la prestigiosa institución deportiva, el Centro de Aviación Civil, habían organizado con acertado criterio, sus dinámicas autoridades.

El anuncio de los citados festejos, como así la extensión de los números que se habían programado, algunos de ellos importantes, y todos en general de interés, despertó general y justificada expectativa, la cual ha quedado ampliamente exteriorizada, con la grande e interminable caravana de automóviles que de la localidad, Capital Federal y pueblos limítrofes, acudieron hasta el aeródromo local del Centro de Aviación Civil, colmando por completo la amplia capacidad con que cuenta en el citado lugar dicha institución y tomando ubicación los restantes en ininterrumpida fila a ambas márgenes de la avenida Otamendi, en toda su extensión, desde la estación del tranvía local, hasta la rotonda, de tal forma aglomerados que, durante las horas de la tarde quedó casi por completo obstaculizado el tránsito de vehículos en la citada **“gran arteria”** muy frecuentada en dicho día, con el fin de no perder detalles de las diversas pruebas aeronáuticas que instantes después iban a tener lugar en aquel magnífico escenario de nuestra ribera.

También se llegó hasta las inmediaciones de aquellos lugares, con el fin de poder ver de cerca las pruebas anunciadas, una coincidencia numerosísima, integrada por familias de la localidad y pueblos limítrofes, tomando ubicación muchos centenares de los concurrentes, dentro de las instalaciones del campo de aviación de la citada prestigiosa institución mientras otra parte de la concurrencia, la más numerosa quizás, se colocaba estratégicamente en los alrededores del lugar, con el fin de disfrutar, en forma gratuita, de los espectáculos anunciados.

DESARROLLO DEL PROGRAMA

Tal como estaba anunciado, a la hora indicada se dio comienzo a la serie de actos que habían sido programados, amenizando el grato ambiente de una tarde con cielo limpio y pleno de sol, la banda de música de la sociedad de Bomberos Voluntarios de esta ciudad, la cual con sus notas armoniosas expandió sana y contagiosa alegría en el espíritu ya predispuesto de los millares de personas que allí se hallaban reunidas, dispuestas a disfrutar una tarde plena de emociones, con los diversos espectáculos aeronáuticos que se iban a desarrollar.

COMIDA DE CAMARADERIA Y ENTREGA DE PREMIOS

Como broche final de los festejos programados, tendrá lugar el martes próximo, a las 21.30 horas, en el Jousted Hotel de la Capital Federal en honor de las autoridades, de las delegaciones de los clubes de aviación y del periodismo. Al terminarse este acto, se efectuará la entrega de los premios a los vencedores de la jornada aeronáutica y en la misma ocasión, el vicepresidente de la Federación Aeronáutica Argentina, señor Luis González Moreno, procederá a poner en posesión de los trofeos otorgados por esta entidad a los señores Octavio L. Alvarado y Jorge Fiallo Montero, con motivo de su brillante participación en la carrera organizada por dicha federación en mayo último. ⁸⁸

⁸⁷ “El Sol”, martes 19 de diciembre de 1939.

⁸⁸ El 30 de abril se llevó a cabo una de estas actividades:

***“Se realizó otra de las carreras aéreas de regularidad organizada por esta entidad para el entrenamiento de sus pilotos. El recorrido, que comprendía un total de 140 kilómetros, fue el siguiente: Quilmes – Estancia “La Argentina” – Puente Camino a Las Heras – estación Rafael Castillo y Quilmes.*”**

Las personas que deseen adherirse a dicho banquete podrán retirar su tarjeta, cuyo precio es de seis pesos, en el Jousted Hotel o en la Secretaría del Centro de Aviación Civil, Avenida de Mayo 953, 6º Piso.

NUMEROSOS APARATOS POBLABAN LA PISTA DE VUELO

Hallábase en la pista de vuelo de la institución, que preside en la actualidad el doctor Ido C. Celeri, no menos de una treintena de aparatos procedentes de diversas entidades aeronáuticas del interior, que habían enviado sus representantes con el propósito de adherirse a los festejos.

Pasadas las 16, se efectuó una demostración de vuelo en planeadores, que estuvo a cargo de los socios del Club Albatros, señores H. Teichmann, R. Virginillo y C. Butler, los que permanecieron en el espacio aproximadamente 15 minutos, por no haber hallado corrientes de aire favorables para hacerlo en una forma más prolongada. Ello no obstante, el señor Virginillo efectuó con su aparato algunas demostraciones de acrobacia que merecieron la más franca aprobación de la concurrencia.

El número siguiente fue una carrera de velocidad, en la que intervinieron cinco competidores: los señores Higinio C. Bello, Carmelo Di Corletto y José Abeijón Blanco, en representación de la entidad patrocinante; Octavio Alvarado, del Centro de Aviación de Rosario y Franklin Martínez, del Aeroclub de Dolores.

Todos los competidores efectuaron la carrera, que comprendía un trayecto de 40 kilómetros, con aparatos Fleet, mientras el señor Alvarado piloteó un Caudrón de mayor velocidad, razón por la cual debió partir tres minutos más tarde, para compensar la superioridad mecánica de su monoplano. Los pilotos cubrieron cinco veces el circuito determinado por la pista de vuelo del Centro de Aviación, balneario de Bernal, Casa de Bombas de las Obras Sanitarias de la Nación y regreso al lugar de iniciación.



ASPECTO QUE PRESENTABA LA PISTA MINUTOS ANTES DE COMENZAR EL FESTIVAL AERONAUTICO ⁸⁹

Se clasificó ganador de la misma el piloto señor Higinio C. Bello; el segundo lugar correspondió a Galetto y el tercero a Pitzer. Actuaron de controles el ingeniero Bonello y el señor Thénon”.

En esa oportunidad, la Comisión Directiva del Centro de Aviación Civil otorgó al piloto señor Carlos A. Hass la medalla de oro donada oportunamente por el socio señor Isaac Podestá Cásares, en mérito a la intensa actividad desarrollada por el mismo.

AVIACIÓN POPULAR, Agosto de 1939.

⁸⁹ Artículo *“Momentos del deporte y de la actividad local”* de *“La Nación”* del lunes 18 de diciembre de 1939.



JOSE ABEIJON BLANCO, VENCEDOR DE LA CARRERA, POSA SONRIENTE CON SU CLASICA BOINA NEGRA Y MOÑO. ⁹⁰

Seguidamente, el instructor del Centro, don Lorenzo Lemoine, efectuó una demostración pública de las diversas fases que comprende la enseñanza del manejo de los aviones a los alumnos de la escuela de pilotos que mantiene la institución, realizándose de inmediato una exhibición acrobática que contó con el concurso de los pilotos Carlos Hass e Isaac Podestá Casares, en representación de la entidad local, y de Leonardo Lemoine, que representó al Aero Club de Jujuy.

Todas las evoluciones de los mencionados pilotos así como los pasajes de la excelente acrobacia que practicaron, fueron seguidos con emoción ostensible por los espectadores que premiaron con prolongados aplausos a cada uno de ellos una vez finalizada su actuación.

Otro de los números que llamó poderosamente la atención fue el que estuvo a cargo de don Cirilo Britos, quien se arrojó en paracaídas, en forma impecable, desde un aeroplano que fue conducido por el piloto Carlos Hass. ⁹¹

Antes de dar comienzo a los vuelos de **“bautismo del aire”**, que se sortearon, un concurso de bombardeo de un avión cargado de explosivos, situado en el centro de la pista, y en el que

Bajo de esta fotografía se expresó:

“Un aspecto del campo de aviación de Quilmes, en el transcurso de la fiesta con la cual el Centro de Aviación Civil celebró el 30º aniversario de su fundación.”

El cronista cometió un error, pues se celebraba el vigésimo aniversario, pues se fundó el 19 de diciembre de 1919.

⁹⁰ Idem.

⁹¹ Este extraordinario piloto tenía en ese entonces 27 años de edad, con 500 horas de vuelo era el Subinstructor de Pilotaje del Centro de Aviación de Quilmes.

Se había recibido de piloto en dicho Centro en mayo de 1931 y cinco años más tarde, obtuvo su brevet de piloto instructor.

Tenía excepcionales condiciones para la acrobacia aérea y el vuelo nocturno, demostrando en el festival del domingo 17 de diciembre de 1939 su gran pericia al realizar una notable exhibición acrobática con un avión **Focke Wulf** construido en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba.

intervinieron los aficionados Emilio Pitzer, Emilio Boggio y Eduardo Ricci, de la institución local y los señores Adalberto Fontana y Lorenzo Zavaleta, del Centro Nacional de Aviación de Montevideo.

A lo largo de la competición, cada uno de los participantes arrojó tres bombas, sin lograr empero, la destrucción del blanco, que el público aguardó con acentuada expresión.



OTRO ASPECTO DEL FESTIVAL AEREO ⁹²

REUNION SOCIAL DANZANTE EN EL PALACIO MUNICIPAL DE QUILMES

Cuando dieron término las pruebas que dejamos descriptas buena parte de la concurrencia, socios y familias del Centro de Aviación Civil se trasladaron hasta los salones de la Municipalidad de Quilmes, en donde se efectuó un lunch seguido de baile, que muy animadamente se extendió hasta la medianoche.

Esta fiesta fue amenizada por dos conjuntos musicales.

Oportunamente, el presidente del Centro, doctor Ido C. Celeri, hizo uso de la palabra para referirse al placer que significa para la institución que preside la presencia de los delegados de las entidades similares, para quienes tuvo amables expresiones.

Historió seguidamente el nacimiento del Centro, las dificultades que debieron afrontarse para llegar al estado actual de prosperidad en que se cumplen los cuatro lustros de vida.

Recordó luego emocionadamente al extinto director de Aeronáutica Civil, don Francisco Méndez Gonçalves y concluyó formulando votos porque todos los aficionados a la aviación del ambiente civil del país se agrupen en una sola institución, a fin de evitar la dispersión de nobles esfuerzos de los que muchos de ellos han dado pruebas en más de una oportunidad.

⁹² Foto **“La Nación”**, lunes 18 de diciembre de 1939.

CAPITULO VII

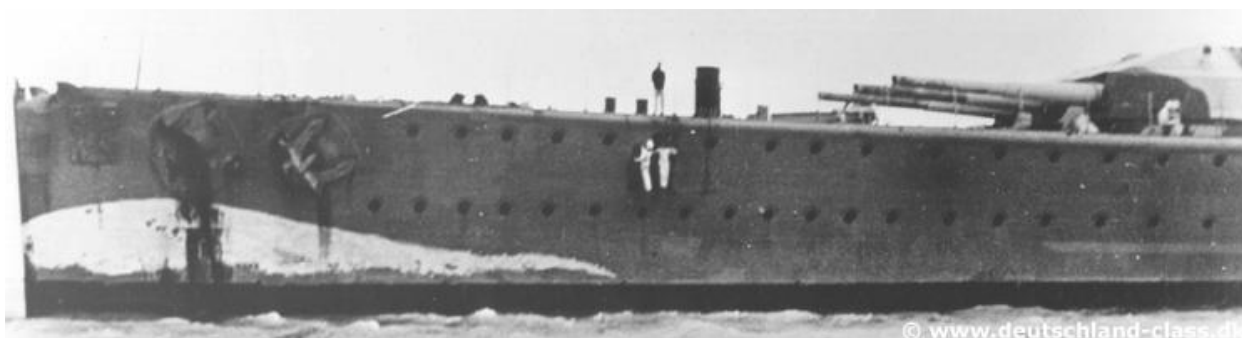
EL HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO “ADMIRAL GRAF SPEE”

I SU ARRIBO AL PUERTO DE MONTEVIDEO

La nave alemana se vio obligada a buscar refugio en el antepuerto de Montevideo poco antes de medianoche del 13 de diciembre de 1939, después de haber sostenido una serie de combates frente a la costa uruguaya con tres cruceros británicos.

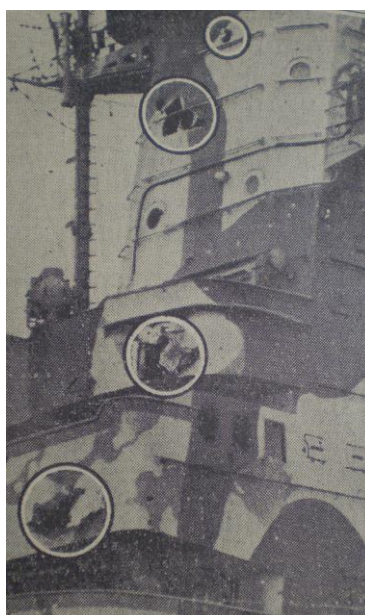
El “*Admiral Graf Spee*” ancló en el antepuerto uruguayo tres horas después de haber librado su última batalla frente al popular lugar veraniego de Piriápolis; presentaba cuatro impactos de proyectiles de grueso calibre sobre la línea de flotación, por esa razón el capitán del remolcador “*Lavalleja*” se ofreció para ayudarlo a entrar al puerto, pero desde el barco alemán se le agradeció la atención pero le respondieron que no era necesario.

Las primeras horas del día siguiente permitieron apreciar los daños sufridos en el enfrentamiento naval mantenido con los tres buques británicos.



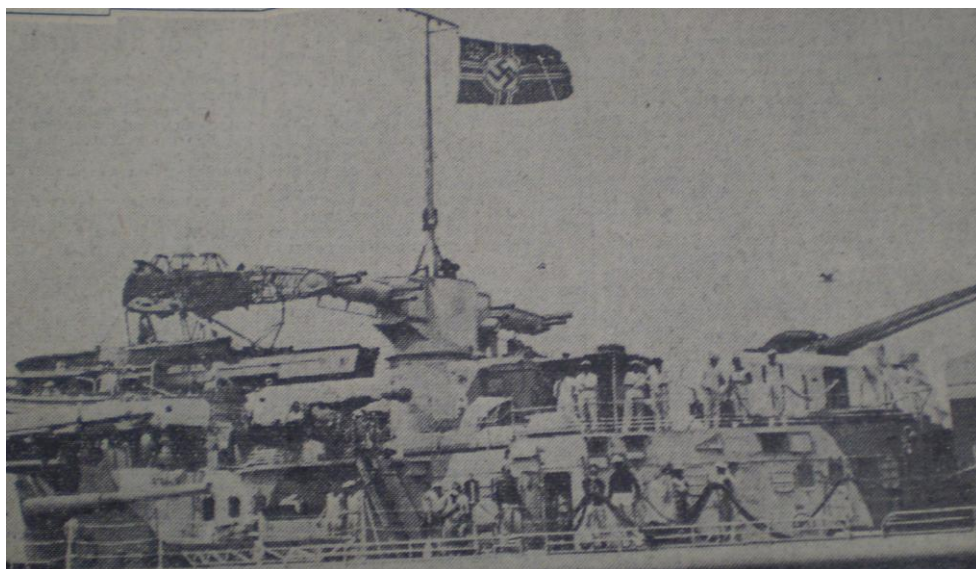
VISTA DE LA PROA DE LA BANDA DE BABOR DONDE SE APRECIA LA “OLA BLANCA” PINTADA ⁹³

Nótese a dos marineros en el agujero causado por un proyectil de 152 mm



SE PUEDEN APRECIAR CUATRO IMPACTOS DE ARTILLERIA EN LA TORRE DE LA NAVE

⁹³ Ver Capítulo III, Cientodieciocho días, II. El periplo del “*Admiral Graf Spee*”, A. La primera presa, el “*SS Clement*”. p. 24.



EN ESTA FOTOGRAFIA SE PUEDE OBSERVAR LOS RESTOS DEL AVION ARADO "AR 196"

A las 0036 horas el embajador alemán en la República Oriental del Uruguay, señor Otto Lagnsmann, se dirigió a la prefectura portuaria y manifestó su deseo de trasladarse a bordo de la nave, pedido que fue cumplimentado de inmediato.

Langsdorff le solicitó que arbitrara todos los medios a su alcance para que el gobierno uruguayo les otorgase un plazo razonable para reparar los daños considerados indispensables para la seguridad de la navegación del buque, de acuerdo a lo prescripto en el artículo 17 de la XIII Convención de La Haya.

El 14 de diciembre, bien temprano, Langsdorff recibió una serie de pormenorizados informes de los daños sufridos, de los que se deducía **"...que la potencialidad de combate del buque - maquinarias y armamentos -, no había sido muy afectada"**, pero si que lo habían sido **"...las cocinas y la panadería"**, cuya anulación hacían imposible considerar una estadía prolongada del buque en alta mar.

Lo precedente fue informado a la embajada alemana, expresándole que como mínimo, necesitaban una dos semanas para efectuar esas reparaciones y que por supuesto estaban prontos a recibir a peritos uruguayos para que constataran **"in situ"** esas aseveraciones.

En esa comunicación, se solicitó se contrataran los servicios de talleres navales para reparar dichos daños y que por favor, en forma urgente, les enviaran suministros de boca para alimentar a la tripulación, que practicamente no había probado alimento alguno en las últimas 24 horas.

Los marinos heridos más graves fueron desembarcados para su mejor tratamiento.

Posteriormente, Langsdorff reunió a los sesenta y un prisioneros de los barcos mercantes hundidos que permanecían a bordo y les dirigió unas breves palabras de despedida expresándole que su **"encuentro"** se había debido nada más que a la guerra y que él como marino había lamentado hundirles sus barcos, al finalizar su alocución, se despidió de cada uno de ellos con un apretón de manos, deseándoles la mejor ventura personal.

Fue sin dudas un momento muy emotivo, porque si bien eran enemigos, por el buen trato que se les dispensó a bordo, la despedida tuvo una respetuosa calidez y ellos, también le desearon lo mejor.

Langsdorff creyó que nunca más los volvería a ver, pero estaba muy equivocado, como lo comprobaría a las pocas horas.

II EL ENTIERRO DE LOS MARINOS ALEMANES ⁹⁴

A las 9.20 horas de la mañana del viernes 15 de diciembre de 1939 comenzó el traslado de los ataúdes desde la cubierta del **“Admiral Graf Spee”** a tierra, mientras la banda de música de la nave ejecutaba una marcha militar, toda la tripulación se hallaba perfectamente alineada en posición de firme, despidiendo a sus camaradas caídos en cumplimiento del deber.

Una vez colocados los féretros en la chata **“Plaza Constitución”**, fueron cubiertos cada uno de ellos con la bandera alemana y posteriormente un Oficial aviador naval y dos marineros, en posición de firmes, los escoltaron hasta llegar al muelle, lo que demoró unos diez minutos.

Los ataúdes, numerados del uno al treinta y seis, fueron desembarcados; los empleados de la empresa fúnebre los colocaron en los nueve furgones estacionados en el lugar.

Mientras tanto, el remolcador **“Antonio Lussich”** había recibido a 300 marinos alemanes que participarían de la luctuosa ceremonia, atracó a unos 400 metros del lugar donde habían arribado los ataúdes y los marinos alemanes, sin armas, ocuparon varios ómnibus que los estaban esperando a tal efecto.

En dos lanchas desembarcaron el comandante y varios oficiales, quienes también participaron de la exhumación de los marinos alemanes caídos en el combate librado dos días antes.

En el muelle los esperaban el embajador alemán, doctor Langmann y todo el personal de esa legación y del consulado germano, su par italiano, doctor Bollardi Ricci y todo el personal diplomático y consular, el director del periódico **“Dopo Lavoro”** Pompeo Giannoni, el Jefe de los Edecanes del Presidente de la República Oriental del Uruguay, el Edecán del Ministro de Defensa Uruguayo, Capitán de Corbeta Roberto R. Prado, el Contralmirante Gustavo Schoeder, jefes y oficiales del Ejército y de la Armada uruguaya, las tripulaciones de los barcos mercantes **“Lahn”** y **“Tacoma”**, del **“Olinda”** ⁹⁵ y unos cincuenta tripulantes del transatlántico italiano **“Neptunia”**.

Numerosas coronas y palmas llegaron al muelle, entre ellas la del embajador alemán, las de la colectividad, instituciones y casas de comercio germanas de Montevideo y Buenos Aires, eran tan numerosas que hubo que habilitar unos pequeños camiones para transportarlas al cementerio.

A las 10.10 horas se puso en marcha la comitiva, las fuerzas de la Prefectura Marítima uruguaya presentaron armas a los caídos, un grupo del **“Neptunia”**, vestidos con uniformes fascistas, hicieron su clásico saludo. Los nueve furgones que conducían los féretros partieron delante, seguidos de varios automóviles y ómnibus, donde viajaban la plana mayor del **“Admiral Graf Spee”**, el embajador de Alemania y las demás autoridades que habían concurrido a la dársena, así como trescientos marinos del acorazado alemán desembarcado al efecto de despedir a sus camaradas.

Más de media hora tardó la comitiva fúnebre en recorrer los distritos del puerto y diversos barrios, hasta llegar el apartado Cementerio del Norte, ubicado en uno de los suburbios más pintorescos de Montevideo, en un paraje de terreno ondulado y poblado por abundantes arboledas, pues el vecindario se había volcado en las calles en nutridos grupos presenciando

⁹⁴ La Prensa, sábado 16 de diciembre de 1939.

⁹⁵ El 3 de septiembre de 1939, a las pocas horas de entrar en guerra Gran Bretaña e Irlanda del Norte contra Alemania, el Almirantazgo Británico irradió un lacónico mensaje **“Total Germany”**, por el que a partir de su recepción, quedaban abiertas las hostilidades y que todo buque alemán, de guerra o mercante, debía ser atacado.

El Capitán Charles Woodhouse, que comandaba el crucero **“HMS Ajax”** procedió a cumplimentarla de inmediato, ya que previendo que recibiría esa orden de un momento a otro, venía siguiendo al mercante alemán **“Olinda”**, al que hundió frente a las costas de la República Oriental del Uruguay.

el paso en respetuoso silencio.

La marinería uruguaya y la del acorazado alemán se habían adelantado al cortejo en varios ómnibus. Los primeros habían tomado ubicación a la entrada del cementerio, mientras los alemanes habían formado una doble fila en la proximidad de las tumbas.

Al paso de la comitiva fúnebre las tropas de marinería uruguaya presentaron armas y más tarde hicieron salvas de honor.

Los automóviles del acompañamiento penetraron en el cementerio entre nutridas filas de público, deteniéndose donde se hallaba formada la marinería alemana.

Las calles del trayecto se hallaban tan atestadas de público por lo que el cortejo fúnebre recién llegó al cementerio a las 11.35 horas.

Allí los compañeros se hicieron cargo de los ataúdes; en silencio, obedeciendo las órdenes de un oficial, equipos de seis hombres iban tomando a pulso uno a uno los féretros. Cuando la tarea de descargar estuvo terminada, la comitiva inició la marcha hacia las tumbas, mientras se oían los acordes de una marcha fúnebre que ejecutaba la banda del **“Admiral Graf Spee”**.

Seguían detrás de los ataúdes al ministro de Alemania, el comandante del acorazado, los oficiales del mismo, miembros del cuerpo diplomático y autoridades marítimas del Uruguay. Frente a las tumbas presentaban armas una compañía de marineros alemanes, única parte de la tripulación que había desembarcado con armas.

Un pastor protestante pronunció una breve oración fúnebre y acto seguido hizo lo propio un sacerdote católico, quien luego de referirse a la muerte trágica de los marinos caídos en el cumplimiento del deber, impartió la bendición a los muertos.

Fue motivo de animados comentarios la presencia en el cortejo fúnebre de sesenta y un marinos mercantes británicos que fueron puestos en libertad por el Capitán Hans Langsdorff al llegar a Montevideo. Al procederse a la exhumación de los marinos alemanes, éstos colocaron una gigantesca corona, en cuya cinta violeta con letras doradas se leía la siguiente inscripción:

“A la memoria de los bravos del mar, de sus camaradas de la marina mercante británica”.

Fue éste, quizá, el homenaje más emocionante que se rindió a los muertos.⁹⁶

Asimismo, entre la multitud fue detectada la presencia de la **“Legión Británica de Montevideo”**, integrada por ex combatientes de la Primera Guerra Mundial de esa nacionalidad, que ofrendó una gran corona a los marinos alemanes caídos en combate, notándose en el rostro de sus miembros la visible emoción que los embargaba, cual si se tratara de marinos británicos.

Ese hecho tan digno, me emocionó mucho, debo reconocerlo y por eso, quise destacarlo muy especialmente pues, pese a la barbarie de la guerra, hechos como los narrados, hablan muy bien de los **“Códigos de Honor”** que nunca deberían ser olvidados por los seres humanos.

Los treinta y seis ataúdes fueron enterrados en una fosa común de 25 metros de largo **“codo a codo”**, como estuvieron en el combate, como enfrentaron a la muerte...

A. NOMINA DE LOS CAIDOS

1. Hans Albrech	21 años	soltero
2. Günther Arnold	19 años	soltero

⁹⁶ Seguramente al presenciar ese gesto tan caballeresco, el Capitán Hans Langsdorff y el resto de sus hombres allí presentes, se habrán sentido muy emocionados y reconfortados.

3. Otto Betge	18 años	soltero
4. Karl Bode	19 años	soltero
5. Heunich Bougardts	23 años	soltero
6. Johamn Brummer	26 años	casado
7. Peter Becker	19 años	soltero
8. Eric Diesing	24 años	soltero
9. Karl Dreisback	20 años	soltero
10. Joachim Ebert	20 años	soltero
11. Amo Giebel	21 años	soltero
12. Georg Gierscher	20 años	soltero
13. Edgard Grigat	25 años	soltero
14. Walther Groth	20 años	soltero
15. Rudolf Haferkorn	20 años	soltero
16. Horust Hintz	22 años	soltero
17. Robert Horneffer	20 años	soltero
18. Paul Janssen	25 años	soltero
19. Frauj Klautb	21 años	soltero
20. Gerard Klauz	19 años	soltero
21. Kunther Kelytta	20 años	soltero
22. Werner Kruger	19 años	soltero
23. Karl M. Meier	22 años	soltero
24. Gerhard Menersberger	19 años	soltero
25. Wilhelm Olschinski	21 años	soltero
26. Mathias Putz	17 años	soltero
27. Heinrich Neuhardt	33 años	casado
28. Max Renger	20 años	soltero
29. Walter Riedel	21 años	soltero
30. Max Schamow	22 años	soltero
31. Enil Schel	19 años	soltero
32. Eduard Simmerrer	22 años	soltero
33. Kohanes Stuermann	23 años	soltero
34. Vurt Tium	21 años	soltero
35. Herman Uhr	19 años	soltero
36. Villy Walf	24 años	soltero



EL CAPITÁN HANS LANGSDORFF DESPIDE A SUS HOMBRES HACIENDO LA VENIA, NO EL SALUDO NAZI

III LA HISTORIA TIENE SUS VUELTAS ⁹⁷

Si bien elogíé precedentemente el honroso gesto de los marinos mercantes británicos prisioneros del **“Admiral Graf Spee”** y de la **“Legión Británica de Montevideo”** en el entierro de los marinos alemanes, no se pudo decir lo mismo del embajador británico en Montevideo Eugen Millington Drake, quien obedeciendo órdenes del Primer Ministro Winston Churchill utilizó los más diversos medios diplomáticos y **“de los otros”**, para evitar que le acordaran el plazo de quince días solicitado por el Capitán Hans Langsdorff para reparar la nave.

Los británicos se sentían muy humillados por el ataque a la base naval escocesa de Scapa Flow por un submarino alemán y por eso no podían permitir que el **“Admiral Graf Spee”** lograra salir a alta mar y escapara, pues de lograrlo serían burlados de nuevo en poco más de dos meses. ⁹⁸

⁹⁷ Basado en la nota **“El hombre que dijo no al Graf Spee”**, publicado en el diario de **“El País”** de Montevideo en 2009.

⁹⁸ Al producirse el armisticio del 11 de Noviembre de 1918, que detuvo las operaciones bélicas en Europa y se aprestaban a realizar la **“Conferencia de Paz de París”** que culminaría con la firma del **“Tratado de Versalles”** (a), la flota de guerra alemana - unos setenta y cuatro navíos -, recibieron la orden de navegar hacia la base naval británica de Scapa Flow, en las islas Orcadas, Escocia, donde fondearon con la prohibición de enarbolar su pabellón y la de bajar a tierra su tripulación, cuyo racionamiento fue tan escaso, que su principal **“entretenimiento”** fue la pesca desde los buques anclados y conste que no lo hacían por deporte, lo mismo que el cazar gaviotas...

Debían permanecer así, mientras se negociaba sobre su futuro.

El comandante alemán de la flota, almirante Ludwig von Reuter, aparentemente habría recibido información sobre las humillantes condiciones impuestas por los vencedores a Alemania en Versalles y por ese motivo, antes que permitir que sus buques fueran repartidos entre las potencias aliadas, decidió echar a pique la flota.

El hundimiento comenzó a las 1120 horas del 21 de junio de 1919 al abrirse los grifos del fondo de cada buque y las tomas de agua, además se rompieron las tuberías internas de agua, se quitaron los ojos de buey que habían sido aflojados previamente, se dejaron abiertas las puertas estancas...

Como resultado, se hundieron cincuenta y dos de los setenta y cuatro barcos de guerra alemanes internados.

Los ingleses, muy alterados por lo acontecido, al tratar de impedirlo, no tuvieron reparo alguno en disparar a los marinos alemanes desarmados, asesinado a nueve de ellos e hiriendo a otros dieciséis.

De ese modo, el nombre de **“Scapa Flow”** se transformó para los alemanes en un sinónimo de humillación y de un fuerte deseo de venganza.

Pasaron poco más de veinte años...

El submarino **“U-47”** al mando del Capitán de Corbeta Günther Prien partió de la base naval de Kiel la mañana del 8 de octubre de 1939, rumbo al Mar del Norte.

La tripulación era de 40 hombres, éstos creían que realizarían una misión de patrullaje de rutina.

Recién cuatro días más tarde, Prien les informará el verdadero objetivo de su misión: de acuerdo a una orden del Almirante Karl Doenitz, atacarían la base naval de Scapa Flow en las islas Orcadas, Escocia y se tomarían desquite por el hundimiento de la flota.

A fin de calcular con exactitud su posición, el submarino emergió esa noche y una vez que constató que se encontraba al Sudeste del Kirk Sound se volvió a sumergir, permaneciendo en el fondo por dieciséis horas.

A las 19:00 horas del 13 de octubre, emergió y navegó con rumbo nordeste, bajo un cielo cubierto que favoreció su desplazamiento en superficie, mientras que al Norte resplandecía la aurora boreal.

Cuatro horas más tarde sus vigías avistaron un mercante inglés, por lo que se sumergió a profundidad de periscopio y así continuó navegando durante media hora, volvió a emerger y maniobrando con gran habilidad tan cerca de la costa rocosa que llegaron a ver a un ciclista y, evitando colisionar con el casco de un barco hundido, penetró en la bahía de Scapa Flow a la medianoche.

Prien tenía buena visibilidad por la aurora boreal y por eso pudo observar que en el sudoeste de la bahía no había ningún barco porque el grueso de la flota se había hecho a la mar pocas horas antes.

Los mismos tienen entre sus deplorables costumbres, la de apropiarse sin ningún reparo moral o ético de **“laureles ajenos”** y en Montevideo en diciembre de 1939, volvieron a ejercitar ese **“viejo hábito”**.

Hicieron correr el rumor, que luego fue aceptado por la gran mayoría como una verdad absoluta, en el sentido que gracias a las presiones del embajador Eugen Millington Drake sobre el gobierno uruguayo, esto impidió la reparación del **“Admiral Graf Spee”**.

Si bien dichas presiones existieron, no fueron las que determinaron la cuestión, pues aunque pueda parecer increíble, ello se debió a un hecho acontecido casi setenta años antes...

En la tarde del viernes 15 de diciembre de 1939 el Capitán Hans Langsdorff impecablemente vestido con su informe blanco de gala, luego de presidir la inhumación de los restos de treinta y seis marinos de su buque, se dirigió a las oficinas del astillero **“Regusci y Voulminot”**, ubicada en la intersección de las calles Rondeau y Nicaragua de la ciudad de Montevideo.

Fue recibido respetuosamente por Alberto Voulminot, uno de los dueños, quien le saludó en forma correcta, pero dejando traslucir cierta frialdad. A solas, en su oficina, hablando con gran fluidez en francés, Langsdorff al tiempo que le explicaba que necesitaba su ayuda para reparar su nave, abriendo su cartapacio sobre el escritorio le mostró un cheque en blanco y lacónicamente le expresó que pusiera el precio.

La cortante respuesta que recibió fue que ellos no iban a repararlo.

- **Véndame entonces, los materiales que necesito.**

- **Capitán, es inútil, esta empresa no sólo no reparará al Graf Spee, sino que tampoco le venderá ni un solo elemento de los que está usted precisando.**

- **Ponga usted el precio, pida lo que quiera, no hay límite** -, insistió Langsdorff señalándole el cheque que estaba dentro del cartapacio.

- **No es cuestión de precio, ni de dinero, sino de dignidad** -, fue la respuesta cortante.

- **Señor, ¿Usted sabe que yo tengo, en mi barco, armamento y fuerza suficiente para volar la ciudad de Montevideo?**

Al recorrer la costa septentrional, descubrió dos grandes buques y varios destructores anclados.

A la una de la madrugada del 14 de octubre se dispararon tres torpedos de propulsión eléctrica que permanecen invisibles durante su trayecto, uno solo de ellos explotó en la proa del acorazado **“Royal Oak”**, producido el lógico zafarrancho de combate los británicos creyeron que han sido atacados por aviones enemigos y luego, al desechar esa idea, consideraron que el estallido se ha debido a una explosión generada en el propio buque.

Prien, que había dado media vuelta para escapar, al percatarse que el buque estaba casi indemne, decidió volver al ataque, pero esta vez para asegurar el éxito, se acercó a 1500 metros del buque y así, a la 01.30 horas disparó una segunda salva de torpedos, tres de los cuales hicieron impacto y el buque se hundió tan rápidamente, que de 1234 hombres de su tripulación, murieron 833, entre ellos el Contralmirante H. E. C. Biagrove.

El **“U-47”** logró volver al mar luego de su hazaña, ya que no sólo había burlado las defensas de la principal base naval británica, sino que había hundido un acorazado de 29.150 toneladas.

Al llegar a Kiel el 17 de octubre el submarino fue recibido por una gran multitud que los vitoreaba literalmente enloquecida.

Adolfo Hitler condecoró personalmente al Capitán Günther Prien con la **“Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro”**.

El gobierno, la Royal Navy y el pueblo británico se sintieron humillados por el audaz ataque y por eso, Churchill sabía que no podían permitir que huyera el **“Admiral Graf Spee”** refugiado en Montevideo...

(a) Ver Capítulo I, El acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee”, I. El Tratado de Versalles y las restricciones impuestas al poderío naval alemán, p. 1.

- Claro que lo sé Capitán, pero también sé que usted es un caballero y que no lo hará.

Voulminot se levantó de su asiento dando por terminada la reunión, tomó el cartapacio, se lo devolvió a Langsdorff y lo acompañó hasta la puerta de su empresa, donde lo despidió.

Luego de la reunión, Voulminot redobló la guardia del depósito del astillero temiendo que a la noche los alemanes intentaran robar los materiales que necesitaban y así, hasta que zarpó el buque, permaneció armado con un revólver junto a sus operarios - también armados -, custodiaron esas dependencias.

Los motivos que determinaron la negativa de Alberto Voulminot a colaborar en la reparación del buque se remontaban a 1870, cuando Alemania enfrentó a Francia invadiendo Alsacia.

En la pequeña localidad de Colmar, tropas alemanes mataron a su abuelo, quien fue la primera víctima de aquella guerra.⁹⁹

Su hijo, Albert Adolf Voulminot Sutter, entonces un niño, emigró con algunos familiares a Buenos Aires donde trabajó en la industria cervecera varios años y luego pasó a Montevideo, donde trabajó en talleres navales y con el transcurso del tiempo llegó a tener fundar un dique de reparaciones.

En ese tiempo, Voulminot Sutter aún vivía, pero quienes estaban al frente de la empresa eran su hijo Alberto, su nieto Carlos Alberto Voulminot Bonomi y el ingeniero Armando Regusci; nieto del otro fundador de la compañía.

Cuentan que al oír la explosión que retumbó en toda la ciudad de Montevideo al anochecer del domingo 17 de diciembre en el momento en que el Capitán Hans Langsdorff hundió su nave, el viejo Albert Adolf Voulminot Sutter expresó: **"La historia tiene sus vueltas"**.

Su hijo, al negar toda colaboración, había tomado condigna venganza de los alemanes por la muerte de su abuelo en Alsacia, setenta años más tarde, asestándole un rudo golpe al orgulloso Iller Reich.

Presionado por el embajador británico, el gobierno uruguayo pese al informe de calificados peritos navales locales que respaldaban el pedido de Langsdorff, le comunicó al embajador Otto Lagnsmann que no se le concedían los quince días solicitados y que tan solo se le conferían al **"Admiral Graf Spee"** 72 horas, es decir que tenía que abandonar el puerto el domingo 17 de diciembre a las 20.00 horas.

Para complicar más las cosas, autoridades portuarias montevidéanas – seguramente sobornadas por los británicos -, impidieron el 16 de diciembre, durante varias horas, que operarios navales pudieran abordar la nave a la que estaban reparando.

Por todo lo expresado, el Capitán Hans Langsdorff tomó su drástica decisión.

IV EL COMANDANTE DEL "ADMIRAL GRAF SPEE" COMUNICO AL MINISTRO ALEMAN SU DECISION DE PROCEDER AL HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO.¹⁰⁰

Fundamentos de orden jurídico y técnico invocados en su nota por el jefe alemán

Montevideo, diciembre 17.

Esta mañana, el comandante del acorazado **"Admiral Graf Spee"**, Capitán de Navío Langsdorff, dirigió una nota al ministro plenipotenciario de Alemania, señor Otto Langmann, en

⁹⁹ Fue recordado en ese poblado con una gran tumba esculpida nada más ni nada menos que por Frédéric Bartholdi, el constructor de la Estatua de la Libertad de Nueva York.

¹⁰⁰ La Prensa, 18 de diciembre de 1939.

la que manifiesta que ha resuelto hundir su buque.

La nota dice textualmente:

“Antes de zarpar de Montevideo no quisiera dejar de expresar por intermedio de usted, mi más profundo agradecimiento por las innumerables demostraciones de simpatía y sentimiento caballeresco al pueblo uruguayo.

Asimismo no quisiera omitir expresar mi más profundo agradecimiento a las autoridades uruguayas, tanto por la rápida disposición de ayuda a la inesperada llegada del acorazado “Admiral Graf Spee”, como también por los eficacísimos socorros posteriores dispensados a mis heridos y los honores rendidos a mis muertos.

Con gran pesar de mi parte se ha mezclado en estas exteriorizaciones de verdaderos sentimientos humanitarios una profunda discordancia.

De acuerdo con su comunicación, referente a su entrevista con el señor ministro de relaciones exteriores de la República Oriental del Uruguay, debe considerarse como definitivo el plazo fijado por el consejo de ministros de ese país la fecha del 17 de diciembre, a las 20, para la salida del acorazado “Admiral Graf Spee”, no obstante que las reparaciones imprescindibles para el establecimiento del estado de navegabilidad no puede ser efectuadas dentro de ese plazo.

Contra tal determinación protesto en toda forma.

Los fundamentos de mi protesta son los siguientes:

Primero *De acuerdo con el artículo 17 de la XIII Convención de La Haya, puede concederse a los barcos de guerra de estados beligerantes en puertos neutrales el plazo para la reparación de aquellos daños que son indispensables para la seguridad de la navegación.*

Existe un caso de precedencia para esto en Sud América, que data del año 1914: reparaciones de una duración de varias semanas del crucero inglés “Glasgow”.

Para eliminar los daños marítimos de mi buque fue solicitado por mi, después de la revisión efectuada por peritos, un término de quince días.

Segundo *La comisión técnica del gobierno uruguayo ha podido convencerse, por sus propios ojos, que la potencialidad de combate del buque, quiere decir maquinarias y armamentos, ha sufrido tan poco que no era de temerse que el plazo podría ser utilizado para reforzar la potencialidad militar.*

Esta misma comisión pudo convencerse de que en el caso del buque pueden comprobarse averías cuya reparación es indispensable a fin de poner al buque en estado tal que esté en condiciones de resistir los peligros de la navegación. Además, se impuso dicha comisión de los perjuicios ocasionados en las cocinas y en la panadería de a bordo, cuyo funcionamiento, teniendo en cuenta el número de la tripulación del buque es condición indispensable para una estadía prolongada del buque en alta mar.

Por consiguiente, estas reparaciones están comprendidas en el artículo 17 de la XIII Convención de La Haya.

De acuerdo con las comunicaciones que le fueron hechas por el señor ministro de relaciones exteriores, la comisión anteriormente citada y

nombrada por el Ministro de Defensa, ha declarado suficiente el plazo de 72 horas para la reparación de las averías mencionadas, sobre lo cual se basaba el dictamen del consejo de ministros.

Las dificultades presentadas.

Tercero *A pesar de los intensos esfuerzos hechos, no ha sido posible reparar las averías en el plazo citado con los medios de auxilio disponibles en el puerto de Montevideo.*

Esto podría haber sido controlado en todo momento mediante una nueva investigación.

Dentro de estas declaraciones expongo formalmente que el empresario y su personal encargado de la ejecución de los trabajos ha sido impedido, el día 16 de diciembre a las 18, por parte de las autoridades aduaneras y por el transcurso de varias horas, de trasladarse a bordo, habiéndole sido permitido esto sólo después de la intervención de un funcionario de la legación de Alemania.

Tengo que exponer que la determinación del consejo de ministros de la República Oriental del Uruguay me obliga a abandonar el puerto de Montevideo con un buque que no ha sido reparado “en la media imprescindible para la seguridad de navegabilidad del mismo”.

Una salida a alta mar representaría, por lo tanto, hacer peligrar negligentemente la tripulación, compuesta de más de mil hombres, a cuyo efecto puntualizo, nuevamente, que en esto no me refiero al peligro debido a la acción contraria del enemigo, sino única y exclusivamente a los peligros generales de la navegación.

Cuarto *El dictamen del concejo de ministros representa una flagrante violación de las aspiraciones de humanización de la guerra, que llevaron a la firma de la Convención de La Haya arriba mencionada.*

Quinto *La evidente discrepancia entre el comportamiento del pueblo uruguayo y – exceptuando el caso mencionado bajo el inciso tercero – también de las autoridades, por una parte, y la decisión del consejo de ministros, por la otra, sólo puedo explicármela con la suposición de una presión ejercida por parte interesada.*

Yo, por mi parte, a pesar de que ello hubiera estado dentro de mis posibilidades técnicas, he prescindido severamente de cualquier presión.

En la mañana del 13 de diciembre he atacado en alta mar al crucero inglés “Exeter”.

En el combate tomaron parte también los cruceros “Ajax” y “Achilles”; una vez que el “Exeter” fue puesto fuera de combate por mí.

Resolví entrar en el puerto de Montevideo a los efectos de reparar la avería marítima. Era de mi conocimiento que el gobierno inglés también en las aguas del Río de la Plata reconoce solamente la zona de tres millas.

Una vez que mi buque había alcanzado esa zona sobre la cual los dos estados linderos del Río de la Plata reclaman un condominio internacionalmente discutidos, a pesar de estar en conocimiento de la

interpretación inglesa, con toda conciencia he tenido en consideración los sentimientos de las poblaciones amantes de la paz de estos dos estados, prescindiendo de una acción de ataque.

Sobre todo, y a pesar de las condiciones favorables de táctica y de visibilidad, he abierto el fuego de mi parte contra el crucero inglés estacionado cerca de la isla de Lobos sólo después de que éste había abierto el fuego y que los impactos llegaban cerca de mi buque.

Sexto *A pesar de que no reconozco el fundamento del gobierno uruguayo, respetaré también ahora el plazo que me fue fijado por este mismo.*

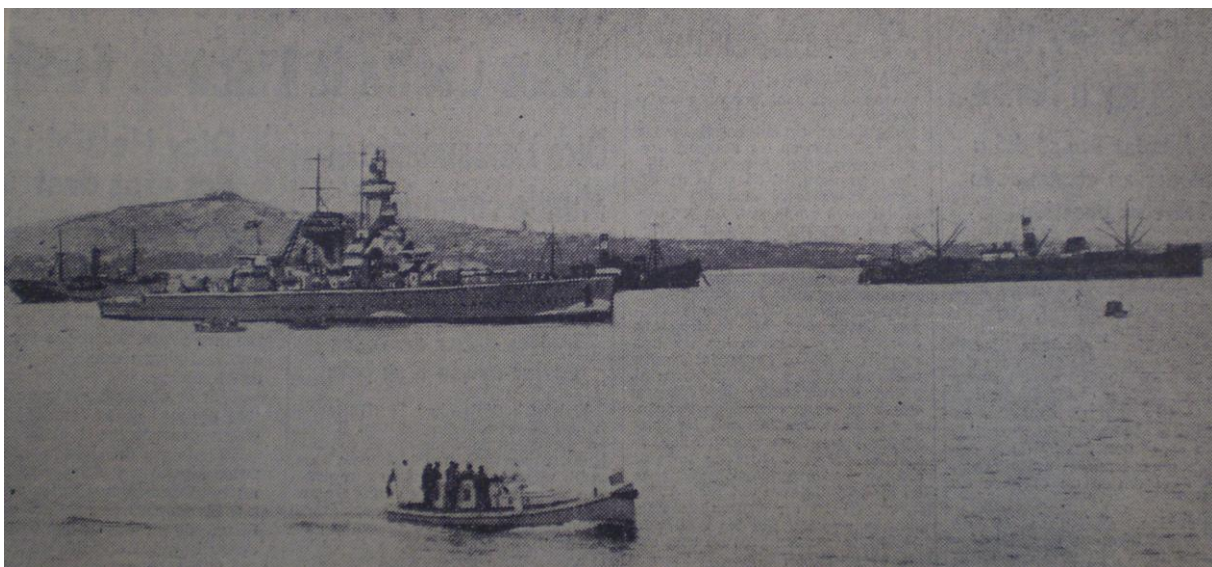
Pero debido a que el gobierno uruguayo me niega la posibilidad prevista por la Convención de La Haya de poner en condiciones de navegabilidad a mi buque, no estoy dispuesto a entregar el control de este país a mi buque, el cual, por lo demás, no ha sufrido en absoluto durante la batalla, en cuanto a su potencialidad de combate.

Bajo estas circunstancias no me queda otra solución que la de hundir mi nave con cargas explosivas en las cercanías de la costa uruguaya, reembarcando previamente toda la tripulación con rumbo a la Argentina.

Hans W. Langsdorff

V LA VOLADURA DE LA NAVE

El 17 de diciembre de 1939 el diario **“El Pueblo”** de Montevideo, anunció que el comandante de la nave habría declarado que: **“Si no puedo burlar el bloqueo hundiré mi buque”**.



EL “ADMIRAL GRAF SPEE” EN EL MOMENTO DE ABANDONAR EL PUERTO DE MONTEVIDEO,

Próximo al mismo aparece el buque alemán “Tacoma”.¹⁰¹

A las 17.05 el acorazado alemán comenzó a levar anclas, tarea que terminó a las 17.10.

En el mástil del acorazado ondeaba la insignia del comandante, lo que indicaba que iba a zarpar. A las 17.55 el **“Admiral Graf Spee”** comenzó a cambiar señales en código con el **“Tacoma”**, barco mercante alemán que lo había abastecido de combustible dos días antes y

¹⁰¹ La Prensa, lunes 18 de diciembre de 1939.

que desde hace tiempo permanecía en puerto.

A las 18.00 horas el acorazado comenzó a maniobrar enfilando su proa hacia el mar y exactamente a las 18.18 inició la marcha.

Traslado de la tripulación al “Tacoma”

Poco antes de que el “**Admiral Graf Spee**” comenzara a maniobrar, se trasladó con un remolcador gran parte de la tripulación al “**Tacoma**”.

En el puerto crecía la muchedumbre. Dichas personas habían preferido no concurrir a los partidos de fútbol para presenciar el espectáculo de la partida de la nave alemana.

El “**Tacoma**” se hallaba a unos 300 metros del acorazado y los tripulantes que subieron a él llevaban sus efectos personales. No se veía en torno del buque nazi ningún remolcador o lancha.

Por su parte el “**Tacoma**” comenzó a levar anclas a las 18.15 como aprestándose también a zarpar, lo que hizo a las 18.45.

El “Graf Spee” acelera la marcha

Una vez enfilada la proa hacia el mar el acorazado alemán aceleró la marcha, mientras desde los muelles el enorme público hacía los gestos de despedida a los amigos extranjeros.

Así el buque de guerra fue alejándose y en pocos minutos llegó el pontón de recalada, mientras el “**Tacoma**” salió lentamente del puerto.

A las 18.40 la nave se hallaba a unos cuatro kilómetros del puerto interno. En la explanada del mismo una muchedumbre calculada en 50.000 personas lo miraba alejarse.

Al llegar ligeramente al oeste del kilómetro 6 del canal de acceso y saliendo, o sea a la mitad de este aproximadamente, el acorazado detuvo su marcha.

Seis lanchas de la propia nave lo seguían lentamente.

Las intenciones del Comandante

Mientras al acorazado abandonaba las aguas del puerto, circulaban persistentes rumores de que el comandante Langsdorff estaba resuelto a hundir su barco.

En esferas diplomáticas se reveló que los alemanes se habían negado a aceptar su internación o un ultimátum para salir de Montevideo durante las negociaciones con el canciller Guadagni.

Todo esto contribuía a acentuar la incertidumbre, tanto en los círculos navales como en los diplomáticos, sobre todo en vista de haberse sabido posteriormente que 300 marinos del “**Admiral Graf Spee**” habían sido trasbordados al “**Tacoma**”, en las primeras horas de esta tarde de 22 heridos más del buque extranjero.

El personal de la legación alemana había regresado al local de la misma limitándose a declarar que “...quizás podrían decir algo dentro de una hora o dos”.

El acorazado vuelve a detenerse

Cuando estaba a seis kilómetros y medio el “**Admiral Graf Spee**”, volvió a detenerse, mientras el “**Tacoma**”, que navegaba con bastante velocidad se hallaba a unos 900 metros del acorazado.

La prefectura de Montevideo había prohibido que siguiese al buque alemán cualquier nave desde el puerto.

A eso de las 19.30 se vio que se acercaban al acorazado alemán un remolcador y una chata con bandera argentina, que lanzaron cables a la gran nave para permanecer junto a ella.

El **“Tacoma”** seguía siempre detrás del **“Admiral Graf Spee”**, pero a una distancia mayor. En el puerto había una gran expectativa, tenían la mirada fija en el acorazado, como si esperaran algo.

Entretanto, el sol se iba poniendo sobre las aguas parduzcas del río.

El Hundimiento de la Nave

Los minutos pasaban y el **“Admiral Graf Spee”** ya se hallaba fuera del canal de Montevideo, a muy poca distancia de la entrada.

En ese momento, 19.52 horas, cuando el remolcador y chata con bandera argentina se habían alejado de la nave, se oyó una tremenda explosión provocada por el estallido de seis cabezas de torpedos y cargas de explosivos colocadas en la torre y en las cuatro salas de máquinas por el equipo de demolición, ya no se tuvo duda alguna de que el comandante Langsdorff había preferido hundir su nave antes que cayera bajo las andanadas del enemigo que lo acechaba fuera de las aguas jurisdiccionales uruguayas y argentinas.



LUGAR DEL HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO DE BOLSILLO “ADMIRAL GRAF SPEE” ¹⁰²

El barco se hundió a unos 8 kilómetros de Punta Yeguas, a los 34° 58 de latitud Sur y 56° 17' de longitud Oeste.

Otras detonaciones posteriores partieron el barco por la mitad.

Todos los barcos surtos en Montevideo atronaron el espacio con sus sirenas, difundiendo la noticia del trágico fin del famoso **“acorazado de bolsillo”**.

El público, agazapado en los muelles, forzaba sus ojos en vano para ver como terminaba la azarosa navegación del barco de guerra nazi.

¹⁰² LA NACION, 18 de diciembre de 1939.

Se hizo un silencio de varios minutos, mientras la nave se hundía casi horizontalmente.

Otra explosión menos intensa que la primera volvió a sacudir la estructura del **“Admiral Graf Spee”**.

La oscuridad se iba espesando.

En el río las naves iban siendo siluetas que se recostaban en el horizonte que el sol poniente iluminaba cada vez con menos intensidad.

A las 20.50 una nueva explosión más violenta que la primera hizo volar por el aire la torre central del comando, mientras que el petróleo que llevaba el acorazado se convirtió en una gigantesca hoguera, cuyas llamaradas alcanzaban casi veinte metros de altura.

Todas las embarcaciones que se hallaban en el puerto se dirigieron apresuradamente al lugar, incluso el cañonero argentino **“Libertad”** y el crucero uruguayo **“Uruguay”**.

El **“Admiral Graf Spee”** fue oficialmente puesto fuera de servicio a las 20.00 horas del domingo 17 de diciembre de 1939.

VI UN REPRESENTANTE DE LA UNITED PRESS VOLO SOBRE EL “ADMIRAL GRAF SPEE” EN EL MOMENTO DE HUNDIRSE.

Pudo observar las últimas maniobras realizadas a bordo del buque alemán.

Por Roscoe Snipes, especial para LA PRENSA.

Desde un avión sobre el **“Admiral Graf Spee”**, diciembre 17.

“El “Admiral Graf Spee” se ha hundido deliberadamente en aguas del Río de la Plata.

Puso fin a su breve carrera de corsario antes de caer en manos de la armada británica o ser internado por el gobierno del Uruguay.

Su tripulación, fiel a la tradición que un barco de guerra jamás debe caer en poder del enemigo, lo hizo volar y hundir con bombas de tiempo a seis millas del puerto de Montevideo, donde, durante cuatro días, la diplomacia alemana se esforzó por lograr un plazo largo para que pudiera reparar todas las averías que sufrió en su combate en tres cruceros británicos.

Antes de colocar las bombas de tiempo del mismo tipo que las que el “Admiral Graf Spee” utilizara para hundir nueve barcos mercantes británicos desde que inició en el Atlántico sur, el Capitán Langsdorff, comandante de la nave, puso a salvo su tripulación de casi mil jóvenes alemanes.

Los Restos del Barco Alemán

Vimos al acorazado alemán destrozado por una explosión desde la carlinga de nuestro avión, a unos 600 metros de altura y a una milla de distancia de la nave.

Después de una de nuestras repetidas recorridas sobre el mar en busca de buques de guerra británicos, acabamos de regresar hacia el sitio donde estaba el “Admiral Graf Spee” y teníamos nuestra mirada fija sobre el buque de guerra cuando una enorme llamarada roja surgió por su única chimenea y en seguida una columna de humo.

No pudimos oír la explosión porque el ruido de los motores del aeroplano lo impidieron.

Un instante antes habíamos mirado nuestro reloj y eran exactamente las 19.52.

Cuando se supo que el **“Admiral Graf Spee”** había resuelto finalmente abandonar el puerto de Montevideo a las 18, es decir, dos horas antes de que venciera el plazo acordado por el gobierno uruguayo para que zarpara, nos dirigimos a toda velocidad al aeródromo de Montevideo y a las 1830 estábamos en el aire, esto es, once minutos después que el acorazado alemán había levado anclas y puesto en marcha sus poderosos motores Diesel.

El piloto enfiló directamente hacia la parte exterior del puerto, bordeando la ciudad. Podíamos ver al **“Admiral Graf Spee”** navegar lentamente por el canal.

La nave ofrecía un bello espectáculo lleno de majestad con sus elegantes líneas del casco y torre de comando reparados, mientras escasos marineros iban de aquí para allá sobre cubierta, poniendo al barco en condiciones de deslizarse sin tropiezos por el angosto canal de Montevideo.

Describimos círculos a escasa altura sobre el acorazado, que aparecía una nave de guerra zarpando en tiempos normales, con la diferencia de que sobre la cubierta no había grupos de marineros haciendo gestos de despedida.

Detrás del barco seguían cuatro de sus botes con marineros a bordo de los mismos.

Al abandonar el canal el **“Admiral Graf Spee”** torció su rumbo hacia el oeste.

“Se dirige a Buenos Aires”, nos dijo el piloto del avión, lo que nos hizo pensar que se convertía en realidad una de las tantas conjeturas, de que la nave iba a la capital argentina para ser internada o disponer de más tiempo para efectuar reparaciones. Pasamos sobre ella y describimos dos círculos más.

Luego mirando hacia el Este, divisamos en la lejanía lo que nos pareció que era un buque de guerra.

Le tocamos el hombro al piloto, preguntamos si la flota británica habría empezado a estrechar su cerco mientras el **“Admiral Graf Spee”** se hallaba todavía en aguas uruguayas.

“Vamos hacia allá”, gritamos al piloto, y dejamos a un lado el acorazado para volar velozmente sobre el mar hacia el oriente, a unas diez a quince millas de Montevideo.

Cuando nos acercamos vimos que era en efecto el crucero **“Uruguay”** ocupado en vigilar la costa de su país, de conformidad con lo establecido en la declaración panamericana de Panamá.

El barco navegaba hacia el oeste, paralelamente al **“Admiral Graf Spee”** pero a unas veinte millas detrás y a diez hacia el mar adentro.

Regresamos a la entrada del puerto de Montevideo para no perder de vista al acorazado nazi. Al pasar sobre al escollera de la entrada vimos otro barco, pero mercante, que salía del puerto.

Presumiendo que se trataba del buque estanque alemán **“Tacoma”** que seguían al acorazado **“de bolsillo”** para reabastecerlo de combustible en caso de que la nave resolviera intentar burlar el bloqueo británico y reanudar sus correrías, descendimos para cerciorarnos.

La bandera nazi ondeaba en la popa y alineados sobre el lado de estribor vimos numerosos marinos del **“Admiral Graf Spee”** en posición de firme, mirando hacia su acorazado. Del lado de babor no distinguimos a ningún grupo de marinos.

Los cuatro botes del “Admiral Graf Spee” que lo habían seguido, se hallaban lejos, detrás de la popa del “Tacoma”.

Pareció raro que ocurriera tal cosa cuando un barco de guerra iba presumiblemente a librar combate, a menos – pensamos – que el comandante hubiese decidido lanzarse a la lucha con la menor tripulación posible en vista de la inferioridad de condiciones en que se hallaba para imponerse al enemigo.

Pero entonces, después de describir más círculos sobre el “Tacoma” y de observar que al “Admiral Graf Spee”, vimos que el acorazado navegaba en aguas poco profundas, pues tocaba el fondo barroso del río.

Detrás de su casco se dibujaba una estela parduzca que contrastaban rápidamente entre ellas, sobre las aguas resplandecientes por el reflejo de los rayos del sol poniente.

En un nuevo giro sobre los buques pasamos entre los dos y vimos otra lancha llena de tripulantes que se destacaba del acorazado y se dirigía hacia el petrolero.

Observamos atentamente el acorazado, pero no nos fue posible advertir ninguna persona sobre su cubierta.

Inmóvil, con su chimenea sin humo, parecía un buque abandonado.

La Primera Explosión

El sol comenzaba a ponerse en el horizonte cuando regresamos volviendo a pasar una vez más sobre el “Admiral Graf Spee”.

El barco formaba un ángulo de unos 45 grados con nuestra línea de vuelo y estábamos justamente frente a su parte central cuando se produjo la primera explosión.

Nuestro primer pensamiento fue el estallido de una caldera y en seguida que el desplazamiento del aire podía afectar nuestro aeroplano, pese a la distancia.

Pero antes que pudiéramos reaccionar, se sacudió al acorazado lanzando un espeso humo que tapó por completo al buque.

Giramos y describimos otro círculo par echar una última mirada a la nave, orgullo de la armada alemana, pero el humo la envolvía completamente como una gigantesca mortaja.

Minutos más tarde, al dirigirnos sobre el “Tacoma” de regreso al aeródromo, el último de los barquitos se había alejado del “Admiral Graf Spee” y se acercaba al buque estanque.

Sobre la cubierta de éste los marinos del acorazado, siempre en posición de firmes, miraban su nave y el sol que se ponía a lo lejos”. (United)

CAPITULO VIII

EL VUELO SECRETO DE MI PADRE

I LA IMPORTANCIA DE SABER VOLAR POR INSTRUMENTOS

En el Capítulo IV de esta obra, me referí al “**Curso de Vuelo con Instrumental**” que en diciembre de 1939 estaba próximo a iniciarse en las instalaciones quilmeñas del Centro de Aviación Civil, expresando que se trataba de:

“...un curso completo de navegación aérea, que será realizado dentro de un orden rigurosamente metódico, como se dicta en los mejores institutos de aeronavegación americanos; constará de una clase teórica en que alternarán diariamente las distintas asignaturas. A cargo de la enseñanza estarán parte del cuadro de profesores que actuó en la Escuela de Perfeccionamiento Aeronáutico, fundado también por el Centro de Aviación Civil y que el Poder Ejecutivo ha convertido en instituto nacional.

Debido a la falta de funcionamiento de este instituto, el Centro de Aviación Civil ha obtenido que ocupe la cátedra de meteorología al Director General de Meteorología, Geofísica e Hidrología, Ingeniero Alfredo Galmarini; que el Ingeniero Carmelo Di Corleto dicte aeronavegación y mecánica de los instrumentos; el profesor Arnoldo Lucius, mecánico de motores; el ingeniero Roberto J. Bonello, radiotelegrafía y goniometría teórico y titular de la cátedra de Aeronáutica, el ingeniero Fausto R. Newton. Para la fase práctica del curso se habilitaron dos aviones, uno de ellos un Fleet, equipado con instrumental apropiado para el vuelo a ciegas, según el método “Uno-dos-tres”, con el grupo de “velocidad” y bajo capote, y para la práctica del vuelo instrumental con el grupo Sperry y radio, se ha destinado un avión Beechcraft de cuatro plazas y doble comando. La instrucción práctica del vuelo a ciegas la impartirá el piloto de línea Marcelino Mignone y colaborará, posiblemente con él otro piloto de vuelo a instrumental del plantel de aviadores del Centro de Aviación Civil”. ¹⁰³

Bien, el piloto que colaboró en su dictado, fue Miguel Olarte, mi padre.



FOTOGRAFIA DEL PILOTO JOSE ATENCIO VOLANDO “EL 65” SACADA POR SU AMIGO CESAR BRUGO ¹⁰⁴

¹⁰³ Transcripción de la publicación “**Aviación Popular**”, diciembre de 1939.

CONSOLIDATED FLEET	
Confiable biplano biplaza estadounidense construido en la fábrica de Burbank de California, cuyo motor Whright de 220 HP, le permitía alcanzar una velocidad máxima de 200 Km/h.	
Longitud	6, 50 m
Longitud de las alas	2,40 m
Peso vacío	470 Kg
Peso lleno	826 Kg
Autonomía de vuelo.	477 Km

La reproducción de “**El 65**” – como cariñosamente le decían -, no es casualidad, por el contrario: ese avión era al que se refería la nota precedentemente transcrita al expresar que era el otro que estaba “...**equipado con instrumental apropiado para el vuelo a ciegas**”.

Como expresé oportunamente, el vuelo instrumental era la herramienta indicada para lograr volar de noche o en condiciones de pésima visibilidad, pues esta modalidad de navegación aérea alejaba al avión del riesgo de volar demasiado bajo, siguiendo el trazado de las carreteras o de las líneas férreas, pues ese procedimiento muchas veces terminaba en luctuosos accidentes ¹⁰⁵, por eso resulta muy interesante leer como se consideraba imprescindible dominar esa técnica de vuelo:

“Algo sobre el vuelo a ciegas

Mucho se ha hablado hasta el presente del vuelo sin visibilidad, y creo que es oportuno decir algunas palabras al respecto. Como en todas las fases del pilotaje de un avión, en el vuelo a ciegas, tampoco hay misterio alguno.

Nada más absurdo ni más ridículo que pretender hacer creer al profano que quien sabe volar a ciegas es algo sí como un héroe que merece la admiración de quienes la rodean. En la actualidad no debía haber un solo piloto en actividad, sin haber hecho por lo menos un curso elemental de vuelo a ciegas, para en esta forma saber en que orden debe efectuarse la lectura de los instrumentos que tiene en su avión, porque todo el “misterio” del vuelo a ciegas radica en eso: saber leer en orden los instrumentos.

Quiero para ello recordar las palabras del gran piloto Howard Stark, quien después de volar durante cinco años y haber transportado 4.000 pasajeros, ingresó como piloto en una compañía comercial donde debía volar con toda clase de tiempo, comprobando “...que sólo había una forma de comandar el avión en vuelo sin visibilidad, y era, emplear un orden en la lectura de los instrumentos”.

En nuestra aeronáutica no se ha dado hasta el presente importancia, a esta parte del pilotaje, y por el contrario se ha rodeado el vuelo sin visibilidad de una aureola de misterio no debe causar en el público la misma impresión que causa el comprobar que un niño que nunca aprendió a leer, no sepa hacerlo”

Dirk Wessel Van Leyden

Piloto Aviador ¹⁰⁶

¹⁰⁴ Revelado de Andrés Vallebelle, Perfumería “**Select**” –Armería-Optica-Fotografía, Brasil 1194, Buenos Aires.

¹⁰⁵ Ver Capítulo V, Mis padres y el Centro de Aviación Civil, IV. El Centro de Aviación Civil en Quilmes, Nota Nro 67, p. 64.

¹⁰⁶ Aviación Popular, Mayo de de 1939. Sobre el autor de esa nota, ver Capítulo IV, El Centro de Aviación Civil, V. Nuestros Instructores, p. 45

II COMO NACIO LA IDEA DE FOTOGRAFIAR AL “ADMIRAL GRAF SPEE”

La noticia del combate naval del Río de la Plata entre el “**Admiral Graf Spee**” y de tres buques de guerra británicos, causó un gran impacto en Argentina.

El arribo de la nave alemana a Montevideo para efectuar reparaciones y su retorno al mar para continuar el enfrentamiento era la comidilla del país y por supuesto que el sábado 16 de diciembre de 1939 fue el tema único de conversación en el aeródromo quilmeño, pues se llegó a rumorear que se prohibiría todo tipo de actividad aérea en la zona, como lo había decretado el gobierno uruguayo.

Había gran temor en el gobierno argentino que el buque navegara hacia nuestro país, cuando abandonara Montevideo el 17 de diciembre de 1939 día “...a las ocho de la noche”.

Por ese motivo, representantes del Centro de Aviación Civil realizaron una serie de llamadas telefónicas con diversas autoridades nacionales para recordarles que por cumplir el vigésimo aniversario de la creación del Centro de Aviación Civil, realizarían en Quilmes un importante festival aéreo ¹⁰⁷, del que participarían varios círculos aeronáuticos del país, el Centro Nacional de Aviación de la República Oriental del Uruguay y el Servicio Aeronáutico de la Policía de la Provincia de Buenos Aires.

Se les expresó que habían vendido todas las entradas y con ese dinero se había pagado gran parte de la comida y bebidas que se pondrían en venta al público para recaudar fondos.

Las autoridades comprendieron los motivos y luego de algunos cabildeos autorizaron su realización. basándose en dos razones muy válidas esgrimidas por sus interlocutores:

- Cuando el buque alemán abandonara el puerto de Montevideo, el festival aéreo habría finalizado.
- No tenían ningún piloto calificado para volar hacia Montevideo sobre el Río de la Plata.

Lo primero era cierto, lo segundo, no...

En el tradicional asado de los sábados que congregaba a los jóvenes pilotos, mi padre que era el “**asador designado**” ese día, se encontraba reunido con sus grandes amigos, entre los que estaban José Abeijón Blanco, Carlos Hass, Valdemar Lehmann, Edmundo Lutter, Eduardo Newbery, Carlos B. Olano y Lorenzo Strassera.

Además de conversar del festival aéreo que tendría lugar al otro día, el ocurrente Carlos Hass, de pronto expresó que sería fantástico si un piloto volara a Montevideo y sacara fotos de la partida del “**Admiral Graf Spee**” y quizás, hasta del propio combate naval con los británicos.

La cosa, dicha medio en serio, medio en broma, no quedó allí pues otro, manifestó que las fotos podrían venderse a algún diario de Buenos Aires y ese dinero le vendría muy bien a las alicaídas arcas del Centro de Aviación Civil, que siempre estaban muy complicadas.

Entonces, Eduardo Newbery recordó que un primo suyo, que era jugador de polo, tenía buenos contactos con un periodista de “**La Prensa**” que lo había entrevistado en varias oportunidades y sin decir nada más, fue al salón de actos de la institución y lo llamó por teléfono.

La suerte estuvo de su lado, pues lo atendió ese familiar y éste se comprometió a hablar de inmediato con el cronista amigo, pues la idea le pareció excelente.

Al regresar y relatar lo precedente, todos muy animados, comenzaron a hablar del “**vuelo**” que en pocos minutos se fue transformando en algo real y concreto.

¹⁰⁷ Ver Capítulo VI.

¿En que avión se volaría?.

La respuesta fue unánime: **“¡En el 65!”**.

Era lógico, ese confiable Fleet, era uno de los dos aviones del Centro **“...equipado con instrumental apropiado para el vuelo a ciegas”**.

¿Y quien lo pilotearía?.

Todas las miradas convergieron hacia el **“asador”**, quien muy sonriente les respondió:

- “Si la gente de “La Prensa” dice que sí, yo me animo”.

“Miguelito” era uno de los pocos pilotos en condiciones de volar sin referencia geográfica alguna pues como he expresado, **“sabía volar a ciegas”**, como se decía entonces y, por ese motivo fue elegido para colaborar en el dictado del **“Curso de Vuelo con Instrumental”**, que estaría a cargo del piloto de línea Marcelino Mignone y que daría comienzo próximamente.

Además era meteorólogo y por si fuera poco, hubo otra razón determinante para pensar en él: **“Miguelito”** era un **“loco lindo”**, pues para volar hacia Montevideo sobre el Río de la Plata, en esas condiciones tan riesgosas pues hasta podía tener lugar una batalla naval, indudablemente había que serlo.

Todos dieron su palabra de honor que si realizaba el vuelo, nadie diría nada del mismo, pues el piloto sería expulsado de la institución y no sabían que otras penalidades podrían acarrearle, pero si por alguna infidencia, las autoridades se llegaban a enterar y tomaban alguna drástica medida contra él, todos ellos serían solidarios y renunciarían al Centro de Aviación Civil.

Ante la perspectiva que la gente de **“La Prensa”** aceptara, para ir ganando tiempo se convocó al ayudante mecánico Hugo Neijeat y luego de informarle lo que querían hacer, solicitándole la más absoluta reserva, le pidieron que revisara **“del cabo al rabo”** a ese avión.

Neijeat respondió que jamás diría nada, en especial si ello pudiera perjudicar a papá, a quien le estaba muy reconocido por haberle redactado una nota por la que él solicitó aumento de sueldo y por haber respaldado personalmente ese pedido ante la comisión directiva.¹⁰⁸

Una hora más tarde se recibió la llamada telefónica de los directivos de **“La Prensa”** adquirirían las fotografías y se comprometían a mantener en el mayor secreto su procedencia.

Luego de un primer momento de euforia, sobrevino la calma y luego se produjo un gran silencio entre los comenzales pues lo que comenzó como un simple risueño comentario, en un par de horas se había transformado en una realidad y ninguno de ellos, en especial **“Miguelito”**, se irían para atrás.

Como dijo uno de ellos: **“Alea jacta est”**¹⁰⁹ y ahora, lo único que les restaba era poner todo de sí para que **“el vuelo secreto”** fuera eso, precisamente, **“secreto”**.

¹⁰⁸ **“Centro de Aviación Civil - Boletín Oficial. Ayudante Mecánico: “Se le asigne al señor Hugo Neijeat, que desempeña ese cargo en carácter de prueba, la suma de \$ 3 diarios”**.

AVIACION POPULAR, agosto de 1939., p. 17.

¹⁰⁹ En el año 49 antes de Cristo, el general romano Julio Cesar, que provenía de las Galias al mando de un poderoso ejército, al llegar a las orillas del río Rubicón, que era donde comenzaba la provincia de Italia, no licenció sus tropas como le había ordenado el Senado, bajo pena de ser declarado traidor a la Patria y continuó hacia el Sur, hacia Roma, con sus legiones, sabiendo que con ello provocaría la guerra civil con Pompeyo.

Pero Julio César siguió su destino expresando **“Alea jacta est”**, es decir **“La suerte está echada”**.

Dicha contienda concluyó al año siguiente con su triunfo en la batalla de Farsalla.

III LA PLANIFICACION DEL VUELO

Se decidió participar del mismo al Encargado del Campo, señor Francisco Pastor, una gran persona que les tenía gran aprecio y que por supuesto accedió a prender los **“bochones de iluminación”** desde las 21.00 horas, por si **“Miguelito”** había tenido algún inconveniente y regresaba antes de tiempo. ¹¹⁰

Los **“complotados”** consideraron que debían planificar minuciosamente todos los detalles inherentes al vuelo de inmediato y en el mayor secreto, por lo que se fueron en tranvía a la rambla quilmeña.

Lo precedente no levantó ninguna sospecha, pues mi padre formaba parte de la Comisión Organizadora del Festival Aeronáutico por el XX Aniversario del Centro de Aviación Civil. ¹¹¹

“Miguelito” le dijo a un directivo que iban a charlar con Castor Arreche ¹¹², que vivía a cuatro cuadras de la rambla ¹¹³, encargado con un grupo de gauchos de hacer el gigantesco asado que se serviría al otro día a los cientos de visitantes que habían agotado las entradas del festival y luego, irían a conversar con los dueños del Hotel **“Bristol”** ¹¹⁴, donde se hospedarían algunos pilotos llegados del interior del país y de la República Oriental del Uruguay, para cercionarse que todo estuviera bajo control.

Castor, pese a haber nacido en las provincias vascas españolas, era todo un gaucho y por esa razón los recibió mate en mano, expresándoles que al otro día bien temprano, después de ordeñar las vacas, llevaría la leña que había cortado hacia varios meses para ese asado y que con gran previsión cargó en el carro grande del **“Negrillo”** ¹¹⁵ días antes y cubrió con una lona que tenía, por lo que la misma estaba bien seca y no la había mojado la lluvia que, copiosamente, había caído hasta esa mañana. ¹¹⁶

De acuerdo a lo convenido previamente, la descargaría a una cuadra del final de la pista, que era el lugar elegido para hacer el gigantesco asado, pues estaba alejado de los hangares a fin de evitar que el fuego generara algún tipo de inconvenientes con el combustible de los aviones, pues era su intención prenderlo para asar todo como era debido, es decir **“a fuego lento”**.

¹¹⁰ Al transcribir los recuerdos de mi madre, en relación con los cambios que se produjeron en el campo de aviación quilmeño, ella expresó que al instalarse la compañía de aviación alemana **“Cóndor”** sobrevinieron innovaciones muy importantes, definitivos al **“campo de aviación”** de Quilmes.

Una de ellas **“...fue sin duda la realización de vuelos nocturnos por la llegada de los ruidosos trimotores Junkers desde el Brasil, los que obligaron a una tarea “extra” al querido encargado del campo, don Francisco Pastor, quien debía encender los tachos enterrados ex profeso al costado de la pista, que estaban llenos de estopa y kerosene”**.

Ver Capítulo V, Mis padres y el Centro de Aviación Civil, IV. El Centro de Aviación Civil en Quilmes, p. 54.

¹¹¹ Esa comisión estaba integrada **“...por los señores Enrique Roger, Higinio C. Bello, Manuel Barrera Deus, Miguel Olarte y Juan A. Alleno”**.

Diario **“El Sol”**, viernes 15 de diciembre de 1939, Nro 3998, p. 11.

¹¹² Junto a nuestros padres, con mis hermanos tuvimos el placer de tratarlo a él y a su familia durante muchos años y por mi parte, tuve el gusto que mi señora e hijos conocieran a Cástor Arreche y su esposa.

¹¹³ Ver Anexo Nro 2.

¹¹⁴ Estaba ubicado en lo que hoy es parte del parque del **“Pejerrey Club”**, a la entrada derecha del mismo.

¹¹⁵ Otro gaucho amigo de la familia de mi madre, primo de Castor, al que solo conocimos con ese cariñoso apodo.

¹¹⁶ Llovió mucho desde las ocho de la mañana del viernes 15 hasta las primeras horas del sábado 16 de diciembre de 1939.

Con gran orgullo les mostró las medias reses y las rastras de cientos de chorizos que, adquiridas a un matarife amigo, colgaban de las gancheras del viejo **“Carretón Frigorífico”** confeccionado hacia veinte años para cumplimentar la Ordenanza Municipal quilmeña sancionada para transportar la carne en nuestro Municipio. ¹¹⁷

La carne estaba convenientemente refrigerada por barras de hielo adquiridas en la Cervecería Quilmes ¹¹⁸ el día anterior, las que debidamente apiladas en los laterales y en el fondo de la caja del mismo, brindaban un frío por demás adecuado para su conservación.

Años antes Castor había adquirido dicho **“Carretón Frigorífico”** a un buen precio, cuando la llegada de los camiones reemplazaron a los carros en esos menesteres.

Lo utilizaba para transportar carne cuando se realizaban fiestas gauchescas como ser domas, yerras, carreras cuadreras, que por esos tiempos se hacían con gran frecuencia en el partido de Quilmes, que por ese entonces era mucho más extenso, ya que abarcaba al actual municipio de Berazategui.

Lavado a fondo y enjuagado con agua hirviendo, el **“Carretón Frigorífico”** presentaba una pulcritud e higiene digna de elogio.

Los vecinos que colaboraban con lechones, corderos, pollos, patos y gansos, los habían ido trayendo desde esa mañana, acomodándolos en una mesa de madera que tenía en su interior.

Los aportes de esos vecinos y los del propio Castor, se registraron en un cuaderno, para de ese modo, cada uno cobrar lo suyo, sin ningún contratiempo, tal como aconteció.

Su esposa **“Pita”**, por su parte, junto a muchas señoras de la ribera, estaban haciendo las empanadas que al otro día se freirían en el Centro de Aviación Civil, manifestándole a mi padre que no se inquietara que al otro día **“se iban a chupar los dedos”** y eso, así ocurrió.

Castor y sus amigos recibieron una excelente paga por sus aportes y servicios, los que fueron hartos merecidos, por la calidad y frescura de esos alimentos, de los que dio buena cuenta el público asistente al festival aéreo.

¹¹⁷ Ordenanza Municipal Nro 24, del 22 de octubre de 1919:

- Art 1 *Desde sesenta días después de promulgada esta Ordenanza queda absolutamente prohibido transportar carne para el consumo en vehículos que no reúnan las siguientes restricciones.*
- Art 2 *La carne será transportada en carros cerrados lateralmente techados, revestidos en su interior hasta la altura de las gancheras con zinc o hierro galvanizado.*
- Art 3 *Las gancheras deberán ser de hierro galvanizado o niquelado.*
- Art 4 *Queda prohibido transportar ninguna otra cosa en los mencionados vehículos.*
- Art 5 *Los infractores serán penados con una multa de veinticinco pesos m/l la primera vez y con el duplo en caso de reincidencia.*
- Art 6 *Todo vehículo que no siendo apropiado, conduzca carne, será detenido y enviado por el corralón municipal y no será devuelto sin previo pago de la multa reteniéndose la carga, la que será examinada por el Veterinario Municipal y devuelta al interesado si resultase apta para el consumo; en caso contrario, será decomisada y destruida.*
- Art 7 *Los conductores de vehículos en que se transporte carne, deben llevar consigo y están obligados a exhibir al agente municipal que la requiera, el justificativo de que la res ó reses ó partes que conducen, proceden de puntos habilitados para la matanza ó para la introducción al Municipio y que por lo tanto, ha recibido la visita sanitaria y se ha pagado el impuesto de abasto.*
- Art 8 *Comuníquese, etc.*

¹¹⁸ Ver Anexo Nro 3.

Estos gauchos en su gran mayoría eran modestos tamberos, muchos de los cuales aprovecharon ese ingreso extra para abonar el canon de la vacunación obligatoria antituberculosa de sus vacas, que debieron abonar a principios de ese mes, de acuerdo a la normado por una Ordenanza Municipal y que les estaba resultando muy onerosa. ¹¹⁹

Mi padre y los **“complotados”**, se despidieron muy satisfechos de las respuestas de Castor porque comprendieron que no tenían que preocuparse en lo más mínimo por el asado.

Así, caminaron las cuatro cuadras que los separaban del Hotel **“Bristol”**, donde verificaron que no había ningún inconveniente con el alojamiento de los pilotos y sus esposas, descendieron por su hermosa escalera de acceso y ubicándose en las mesitas ubicadas en su espacioso parque, pidieron una picada y unas cervecitas **“Quilmes”**.

Así, pasando desapercibidos, pues eran unos muchachos que conversaban de sus cosas, se abocaron a planificar el **“vuelo secreto”**.

Luego de discutir un rato cada uno de los diversos aspectos de la arriesgada empresa, los fueron aprobando y numerando en el cuaderno de vuelo de mi padre:

- 1°. Se consideró imprescindible informar de sus planes al radiotécnico Herbert Neydorff de la empresa **“Cóndor”**, considerando que, eventualmente, pudiera prestarle ayuda a mi padre por radio en el vuelo de regreso, pues a la ida no mantendría ningún contacto radial.

Por otra parte, Neydorff podría justificar ante alguna pregunta indiscreta de algún directivo del Centro de Aviación Civil, que Francisco Pastor había encendido los **“bochones de iluminación”** a partir de las 21.00 horas, pues se esperaba un avión del Brasil, lo que por supuesto no era cierto, pues el único que arribó fue el Fucke Wulf **“Abaitara”** en horas de la tarde.

- 2°. **“Miguelito”** sería reemplazado de su función de Jurado – Cronometrista de las diferentes pruebas aéreas a la que había sido designado, por Carlos B. Olano.

Si eventualmente el presidente del Centro de Aviación Civil, doctor Ido C. Celeri - quien también integraba esa Comisión de contralor -, llegara a preguntar por mi padre, Olano le respondería que estaba trabajando con Lorenzo Strassera, contabilizando los ingresos resultantes del asado en razón de ser muy amigo de Castor Arreche.

- 3°. **“Miguelito”** debía despegar con tanque lleno al iniciarse el festival aéreo, es decir a eso de las 16.30 horas y volando a una velocidad crucero entre 180/200 km por hora, dependiendo de la velocidad del viento del noroeste que era el predominante en esa época del año -, podría encontrarse sobrevolando Montevideo poco antes de las 19.00 horas.

- 4°. El curso a seguir sería Sur/Sureste a fin de internarse rápidamente en el Río de la Plata para evitar algún eventual avistamiento desde la base aeronaval de Punta Indio; como consecuencia de esa deriva, la distancia a recorrer en el vuelo de ida rondaría los 200/220

¹¹⁹ Ordenanza Municipal Nro 25, del 22 de octubre de 1919:

Art 1 *Después de treinta días de promulgada esta Ordenanza la tuberculinización de las vacas que se utilizan para la venta de la leche en la calle.*

Art 2 *La tuberculinización se hará una vez por año y estará a cargo del Veterinario Municipal, en las condiciones que determine el D.E.*

Art 3 *Se abonará por este servicio, dos pesos m/l por cada animal.*

Art 4 *Los infractores a lo dispuesto en los artículos anteriores incurrirán en una multa de cincuenta pesos m/l la primera vez y el doble en caso de reincidencia.*

Art 5 *Comuníquese, etc.*

kilómetros.

A una distancia determinada, que el piloto consideraría apropiada, según las particularidades del vuelo, variaría el rumbo y navegaría hacia el Uruguay.

- 5°. Para tener un margen de seguridad razonable en relación con el combustible que cargaba, determinaron que el tiempo del sobrevuelo sobre la zona cercana a Montevideo no podría sobrepasar en el mejor de los casos, los quince/veinte minutos.

Según fueran las circunstancias, no descartaron un sobrevuelo sobre el propio puerto para sacar algunas fotos del **“Admiral Graf Spee”** que a esa hora estaría comenzando a levar anclas...

- 6°. El regreso debía iniciarse a más tardar a las 19.20 horas, esperándose su arribo para las 21.30 horas, pues volaría en línea recta unos 170/180 kilómetros.

A. Si bien la autonomía de vuelo del **“Fleet”** era de poco más de 470 kilómetros y según lo planificado, sumando el máximo del vuelo de ida (200 kilómetros) y el de vuelta (180 kilómetros), recorrería una distancia aproximada de 380 kilómetros, quedándole un margen cercano a los 90 kilómetros.

B. Como no sabían las condiciones climáticas que soportaría **“El 65”**, la velocidad de los vientos contrarios – si los hubiera - ni tampoco poder calcular el gasto de combustible del sobrevuelo en Montevideo, dicho margen se acortaba peligrosamente, ya que regresaría de noche cerrada por haber luna nueva.

En ese momento, Hass le preguntó – interpretando el sentir de todos – si le parecía buena idea seguir adelante, por las grandes dificultades que la temeraria empresa representaba, en especial porque no tendría donde hacer un aterrizaje de emergencia, ni a la ida ni a la vuelta, expresándole que si desistía, nadie iba a pensar que se había acobardado.

“Miguelito” agradeció su preocupación, pero le respondió que confiaba mucho en **“El 65”** y en su pericia y que, salvo un imponderable que lo obligara a descender en el río, no tenía miedo de volar.

- 7°. Se decidió que Carlos Hass se quedaría en el campo de aviación y el resto de ellos iría al **“lunch”** y reunión danzante que se realizaría en los salones de la Municipalidad de Quilmes para agasajar a los ilustres visitantes; apenas arribara **“Miguelito”** llamaría por teléfono y preguntaría por José Abeijón Blanco, para darle la noticia y éste sería el encargado de decírselo a **“Enriqueta”**.¹²⁰

Cuando muy felices por haber planificado todo hasta el mínimo detalle, brindaban por el éxito del vuelo, fueron sorprendidos por mi mamá, quien con mis tías Felisa y Catalina, había concurrido a la pileta y que, al ser informada por una amiga que estaba **“Miguelito”** con unos pilotos tomando unas cervezas en el parque del Hotel **“Bristol”**, rápidamente se cambió y fue a ver que pasaba, pues ella creía que estaba en el campo de aviación – que ese día no tenía actividad – ultimando los preparativos de la reunión de esa noche y del festival del otro día.

Al verla, los **“complotados”** se quedaron mudos, pero papá sin perder la calma le respondió que habían ido a ver a Castor para saber si estaba en orden lo del asado y que luego controlaron el tema del alojamiento en el **“Bristol”** y, ahora estaban **“tomando una cerveza”**.

Cambiando rápidamente de tema le preguntó si el agua de la pileta no estaba fría, pues si bien la temperatura era cálida, no hacía mucho calor para bañarse¹²¹, mi madre le respondió que

¹²⁰ Mamá se llamaba Claudia, cariñosamente le decían **“Enriqueta”**, pues mi abuelo se llamaba Enrique Ciancaglini.

¹²¹ La temperatura máxima de ese día, 24,9 grados, se verificó a las 15.00 horas.

no, que estaba muy agradable y sin sospechar nada, se quedó unos instantes con ellos, pues le manifestaron que se iban para ultimar los detalles de la recepción que ofrecerían esa noche en el salón de actos del Centro de Aviación Civil – a la que ella concurriría con su hermana Felisa – y, sin más los acompañó a tomar el tranvía y se despidieron.

A bordo del mismo, los **“complotados”** se miraron y comprendieron que su **“perfecta planificación”** no era tal, pues ellos podían **“disimular”** la ausencia de mi padre de la Comisión de Control de las Pruebas y también del lugar donde se efectuaba el recuento de los ingresos provenientes del asado, pero ninguno de ellos se había preguntado como lo iban a ocultar durante unas seis horas de su novia...

Así, pensativos retornaron al aeródromo, donde para no despertar sospechas, se separaron con la consigna que si a uno de ellos se les ocurría la respuesta adecuada, se volverían a reunir y sino, la encontrarían juntos en la reunión de la noche.

IV LA SOLUCION AL “PROBLEMA ENRIQUETA”

Mi padre se quedó con José Abeijón Blanco, uno de los pilotos designados por el Centro de Aviación Civil para intervenir en la carrera de velocidad que, despegando del aeródromo quilmeño sobrevolaría el balneario de Bernal, llegarían a la Casa de Bombas de las Obras Sanitarias de la Nación de Wilde y regresarían al punto de partida, repitiendo el recorrido cinco veces, totalizando así unos 40 kilómetros.

Mientras revisaban el **“Fleet”** que utilizaría en dicha carrera, conversaban cómo resolver el **“Problema Enriqueta”** sin poder encontrar la respuesta, en ese momentos se les apersonó un sonriente piloto de Dolores, el señor Franklin Martínez, quien sin saberlo les brindaría la adecuada cobertura.

El recién llegado, al tiempo que lo abrazaba muy sonriente le expresó:

- **“¡Yo vine pensando que ganaría la carrera y me encuentro con la novedad que compito con el “Vasco”¹²², no vale, no es justo...!”**.

Martínez formaba parte de la delegación del Aeroclub de Dolores y era muy amigo de José Abeijón Blanco, a quien había conocido tiempo atrás en otro festival aéreo.

El trato afable con que se saludaron, demostraba la gran camaradería que existía entre ellos.

Los tres se rieron de buena gana de la premonitoria ocurrencia del visitante y digo premonitoria, porque Abeijón Blanco sería quien ganaría esa carrera.

De inmediato Martínez fue presentado a mi padre y él, para no interrumpir la charla de esos viejo amigos, se excusó y se dirigió al otro hangar para ver como andaba la revisión que Hugo Neijeat tenía que hacerle al **“Fleet”** que utilizaría en su vuelo a Montevideo.

Neijeat, en forma descortés, le pidió que por favor no lo presionara con preguntas, pues él sabía muy bien lo que tenía que hacer y además, como ese no era el único avión que tenía que revisar con los otros mecánicos, estaban haciendo lo imposible para contentar a todos, por lo que no podía perder el tiempo con cada piloto sobre **“Lo que tenía o no tenía su avión”**.

A mi padre le extrañó un poco el mal trato que le había dispensado, pero entendió sus razones pues ya sumaban más de treinta aviones, entre los propios y los llegados para el festival, los que se encontraban en la pista y todos, absolutamente todos, requerían un último control.

Por ello, se retiró sin decir una sola palabra más, pero lo hizo muy molesto, prometiéndose que pasado el festival, tendrían una charla en privado, pues había sido un maleducado.

¹²² Apodo que José Abeijón Blanco recibía por volar siempre con una boina.

De golpe esos pensamientos desaparecieron al ser abordado por un exultante Abeijón Blanco, quien le manifestó que ya había encontrado la solución al **“Problema Enriqueta”**.

Aconteció que; Martínez al quedarse solos, le expresó que era increíble el parecido que papá tenía con el actor Douglas Fairbanks ¹²³ y allí al **“Vasco”**, una persona muy ocurrente, tuvo una gran idea.

Sin decirle en esos momentos la verdad porque mi padre se **“esfumaría en el aire”** por unas seis horas, le pidió una gauchada, basada en una increíble historia que era fruto de su prodigiosa inventiva.

Le expresó que si bien **“Miguelito”** estaba de novio formal, tenía un problema con una antigua **“simpatía”** que tubo en el aeródromo de Seis de Septiembre ¹²⁴ - donde había estado radicado el Centro de Aviación Civil -, y todo parecía indicar que dicha señorita vendría con la delegación del **“Aero Club Los Patos”**, siendo de temer que se produjera una incómoda situación.

Por lo tanto, para evitar un desagradable **“lío de polleras”** le pidió si él, en caso de ser necesario, podía decir que mi padre había volado a Dolores a llevar a un supuesto acompañante suyo a quien habían llamado por teléfono al Centro de Aviación Civil diciéndole que habían internado a su madre de urgencia.

Así, Franklin Martínez podría participar de la carrera aeronáutica de velocidad, pues si él retornaba a Dolores con su imaginario acompañante, la misma hubiera quedado reducida a tan solo cuatro aviones y, por ser tres de ellos del Centro de Aviación Civil, le hubiera restado toda emoción a dicha competición.

Según esa increíble historia, **“Miguelito”** tendría la oportunidad, si se presentaba esa mujer despechada, de **“desaparecer”** y si me madre preguntaba por él, Martínez le serviría de cobertura.

Ese piloto aceptó de buena gana cubrirlo, creyendo que ayudaba a un **“Don Juan”** en apuros.

Mi padre no podía creer lo que había escuchado y no sabía si reír o llorar por la ocurrencia de su amigo, pero tuvo que aceptar que la imaginación del **“Vasco”**, dió una solución al tema.

Por otra parte, la misma resultaba bastante buena desde otro punto de vista: la distancia a Dolores desde Quilmes era de unos 180 kilómetros, es decir prácticamente la misma que la que había a Montevideo y por tanto, si hubiera sido cierta la historia, el tiempo de vuelo que mi padre hubiera empleado en ir a Dolores, hubiera sido el mismo que a la capital uruguaya.

La idea de Abeijón Blanco fue informada a los otros **“complotados”** y éstos unánimemente, lo felicitaron por su idea, prometiendo respaldarla frente a mi madre, en caso de ser necesario.

V LA REUNION DE CAMARADERIA BRINDADA EN HONOR DE LAS DELEGACIONES ARRIBADAS POR EL FESTIVAL

La tarde transcurrió recibiendo a las distintas delegaciones que arribaron con sus aviones.

Entusiastas y empeñosos, los pilotos colaboraron con los obreros de la Cervecería Quilmes que llegaron en varios camiones trayendo tableros y caballetes con los que se armaron largas mesas, sillas, bancos y acondicionaron en las paredes opuestas a las entradas de los hangares – las más oscuras – grandes depósitos de barras de hielo donde su ubicaron

¹²³ Ver Anexo Nro 4

¹²⁴ Nombre que se le dio por unos años al Partido de Morón.

Ver Capítulo IV, El Centro de Aviación Civil, V. Nuestros instructores, Nota Nro 41, p. 45.

muchísimos barriles de cervezas, las botellas de vino blanco y rosado de la costa – el tinto no porque se sirve natural - y cientos de botellas de naranja “**Bilz**”, que también fabricaba la cervecería ¹²⁵, para los jóvenes y los niños.

Al anochecer, mi padre y el resto de los pilotos, se ducharon y se cambiaron de ropa, para asistir a la recepción a los visitantes que se efectuó en el Salón de Actos del Centro de Aviación Civil, la que resultó muy agradable, por la gran camaradería existente.

En su carácter de meteorólogo mi padre recibió muchas preguntas sobre el tiempo que iban a tener al otro día, pues la noche estaba cubierta. ¹²⁶

Su respuesta tranquilizó a los presentes, al asegurar que iba a amanecer soleado y con mucha humedad, la que iría desapareciendo con el transcurso de las horas ¹²⁷, considerando que tendrían un día esplendoroso, pues así los indicaba el barómetro.

Mi madre, acompañada como era habitual, por su hermana Felisa, pasó una hermosa velada que, lógicamente no fue tan prolongada como en otras oportunidades pues los pilotos debían levantarse temprano al otro día para ultimar los últimos detalles del festival aéreo.

Al despedirse le preguntó a mi padre si se sentía bien, porque había fumado más de la cuenta, respondiéndole éste que sí, pero que estaba muy agotado por todos los preparativos.

Al despedirse en la puerta de la casa de mi abuelo, mi madre presintió que algo estaba pasando, pero trató de pensar que “**Miguelito**” le había dicho la verdad, es decir que estaba muy cansado por todas las actividades que venía realizando desde hacía varios días.

Mi padre caminó las ocho cuadras que lo separaban del Centro de Aviación Civil fumando el último cigarrillo del día muy pensativo, pues la aventura que iba a emprender era muy riesgosa, pero ya no podía irse para atrás.

Al llegar, se sacó la ropa y en paños menores, como muchos de los pilotos que allí dormían, se recostó en su catre y luego de un buen rato, logró conciliar el sueño reparador.

Se despertó bien temprano, poco antes de las seis de la mañana ¹²⁸, cuando el sol comenzaba a percibirse detrás del tupido bosque municipal de eucaliptos que bordeaba al aeródromo por su lado Este, los que pasados veinte años de haber sido plantados, superaban los treinta metros de altura. ¹²⁹

¹²⁵ Se lo hacía en la ciudad de San Antonio Oeste, Territorio Nacional de Río Negro.

Por la Ley Nro 14.408, del 28 de junio de 1955, se transformó en provincia conjuntamente con Formosa y Neuquén.

¹²⁶ Permaneció nublado hasta las 0200 horas de la madrugada, en que un viento proveniente del sudeste a una velocidad calculada en 12 km/hora, disipó las nubes.

¹²⁷ La humedad fue del 81 %.

¹²⁸ Amaneció a las 5.36 horas.

¹²⁹ Ordenanza Municipal de Quilmes del 12 de Junio de 1918:

Art. 1 *A los efectos de iniciar la creación de los viveros que suministrarán las plantas que han de constituir el futuro bosque, el Departamento Ejecutivo efectuará de inmediato, por ser la estación propicia, la iniciación de los trabajos pertinentes, con dos peones aptos, cuyo sueldo será de sesenta pesos m/n mensuales c/u, que se imputará a la partida de eventuales, mientras no se cree la asignación correspondiente en el presupuesto*

Art. 2 *La oficina de Obras Públicas elevará al H.C.D. el plano de un bosque, que ocupe los terrenos de propiedad municipal, situados en el paraje denominado “El Bañado”.*

Art 3 *El Departamento Ejecutivo solicitará de las oficinas técnico- agronómicas y de la sociedad Forestal Argentina, su concurso, solicitando además de plantas y semillas, le asesoren cuales son las*

Tomó su mono - overol – blanco, su muda de ropa interior de su gabinete, el toallón y se fue a duchar, tratando de pensar que todo iba a salir bien.

En el camino de regreso, fue sorprendido por el llamado de una persona que requería su presencia.

VI EL ARTESANAL TANQUE AUXILIAR FABRICADO POR HUGO NEIJEAT

Quien lo llamaba y amigablemente le alcanzó un mate con un bizcochito de grasa era nada más ni nada menos que el mecánico Hugo Neijeat.

Antes que mi padre pudiera reaccionar, éste le pidió disculpas por el mal trato que le había hecho pasar unas pocas horas antes y le solicitó que lo acompañara a ver **“El 65”**, lo que así hizo, gratamente sorprendido por este cambio de actitud.

Al llegar al avión, Neijeat muy orgulloso, quitó una tela que cubría el lugar donde iba el asiento trasero y allí sobresalían dos latas de combustible, fuertemente amarradas con sogas y alambres a unas maderas.

- **“¿Qué es esto?”**.

-**“¡Un tanque auxiliar!”**

-**“¿Construyó un tanque con dos latas de combustible?”**.

-**“¡Con dos no, con cuatro!”**.

Mi padre sin entender bien todavía lo que estaba viendo, al tiempo que le devolvía el mate para que Neijeat siguiera cebando con el termo que tenía bajo su brazo – **“a la uruguaya”** -, inspeccionó el increíble invento: las cuatro latas estaban unidas por caños de cobre soldados con estaño y convenientemente **“puestas en serie”** funcionaban como una unidad conectadas al tanque del avión con un caño de cobre que pasaría esa reserva a medida que se consumiera el combustible del tanque, por obra y gracia de la gravedad.

Mi padre que no salía de su asombro; lo único que se le ocurrió fue despertar a Hass y a Abeijón Blanco quienes, semidormidos, admiraron ese ocurrente invento.

“¡Hay que probarlo en vuelo!, dijo Carlos Hass mientras terminaba el mate que le cebó Hugo Neijeat **“¡Y lo voy a probar yo!”**-, expresó al tiempo que corría para vestirse sin admitir queja en contrario, les pidió que lo llenasen de combustible.

Y así, a eso de las siete de la mañana, ese extraordinario piloto despegó con **“El 65”**, primero voló en forma normal, pero luego, confiando en la obra de Neijeat, efectuó algunas piruetas y hasta un poco de vuelo invertido, para luego estabilizar el avión y aterrizar sin ningún inconveniente.

Por el ruido del motor, se habían despertado la mayoría de los pilotos, los **“complotados”** y los otros, por lo que el avión fue rápidamente alejado de miradas curiosas y cubierto el tanque auxiliar con una manta.

- **“¡Es fabuloso, lo moví bastante y no hubo problemas, es como llevar un pasajero!”**

- **“Así es – le respondió mi padre -, un “pasajero” de unos ochenta kilos”**.

-**“¡Cómo?”**, preguntó el exultante Hass.

variedades y clases de forestales, que mejor se adaptan la topografía y composición del referido terreno y cualquiera otro detalle que facilite el mejor éxito de la obra.

Art 4 **Comuníquese, etc.**

- ***“Carlos, este gran amigo nos ha dado 80 litros extras de combustible y eso más o menos es su peso”.***

Rodeado por los **“complotados”**, una vez que se alejaron algunos curiosos, Neijeat relató que una vez que revisó a fondo **“El 65”**, se le ocurrió esa idea y sin consultarlo con nadie, sacó el asiento trasero y comenzó esa tarea cuando llegó mi padre y entonces muy nervioso, temiendo ser descubierto, lo trató muy mal, logrando que éste abandonara el hangar y le permitiera seguir con su solitario proyecto.

Con gran humildad les explicó como confeccionó ese **“tanque auxiliar”**: agujereó con una punta las cuatro latas y las conectó entre si por caños de cobre que soldó artesanalmente con estaño; luego de finalizar esa tarea, procedió a fijarlas al habitáculo con una especie de arnés de madera que sujetó fuertemente a la carlinga con sogas, correas de cuero y alambres.

Mi padre y los **“complotados”** quedaron maravillados por su ingenio.

Un piloto, con gran chispa humorística, por la forma serpenteante que tenía el recorrido del **“cañito de cobre”** que llegaba al tanque del avión, lo bautizó como **“El alambique”**.

Mi padre se acercó a Neijeat y sin mediar palabras, simplemente lo abrazó fuertemente, ante el aplauso de todo el grupo.

¡Ese combustible extra le permitía encarar el vuelo con más tranquilidad!

Neijeat muy emocionado, agradeció el aplauso y les dijo que ese era su aporte **“al vuelo”**, a continuación pidió que lo disculparan pero iba dormir un rato pues no había pegado un ojo en toda la noche, pero quería estaría presente cuando todo comenzara.

A fin que ninguna mirada indiscreta pudiera observar ese ingenioso aditamento, apoyaron una excelente idea de José Abeijón Blanco y de inmediato se pusieron a cortar hojas de diarios en pequeños trozos y decenas de **“posa vasos”** de la cerveza Quilmes para cubrir totalmente con **“papel picado”** esa obra maestra del ingenio de Hugo Neijeat.¹³⁰

Para evitar que esos recortes de diario y los posavasos se volaran antes de tiempo, se los cubrió con una bandera del Centro de Aviación Civil, la que sería desprendida por mi padre al efectuar una pasada sobre la cabecera de pista en vuelo invertido.

Hass hizo lo propio con su **“Fleet”** y así se llenó de papel picado el asiento trasero de ese avión, el que también fue cubierto con otra bandera de la institución, acordándose que ambos aviones harían una salida simultánea a poco de iniciarse el festival aéreo - que comenzaría con una demostración de planeadores - sobre la cabecera de pista **“tirando papelitos”**.

Mientras Carlos Hass con su avión se abriría hacia la izquierda para dar un largo sobrevuelo sobre el casco urbano de Quilmes para luego aterrizar y continuar con las diversas actividades programadas, mi padre con **“El 65”** giraría hacia la derecha internándose en el Río de la Plata.

Para que nadie se percatara de lo precedente expresado, los pilotos Lorenzo Strassera y Edmundo Lutter, efectuarían una pasada similar a los pocos minutos.

Como una vez que terminara la demostración de vuelo de los planeadores daría comienzo la carrera de velocidad en la que participarían, entre otros, José Abeijón Blanco y Franklin Martínez, confiaban en que la desaparición de mi padre pasaría desapercibida.

¡Caso contrario rodarían varias cabezas!

¹³⁰ La gran aviadora argentina Carola Lorenzini en el raíd de **“Las catorce provincias y tres gobernaciones”** que realizó desde el aeródromo **“Presidente Rivadavia”**, partido de Seis de Septiembre, desde el 24 de marzo y el 21 de abril de 1940, hizo instalar un tanque auxiliar en el mismo lugar. Ignoro si ella tomo conocimiento, de alguna manera, del trabajo de Hugo Neijeat.

VII LA REPROGRAMACION DEL PLAN DE VUELO.

Cerca de las nueve de la mañana del domingo 17 de diciembre de 1939, **“El 65”** y otro Fleet al comando de **“Miguelito”** y Carlos Hass respectivamente, carretearon hasta el final de la pista y quedaron uno junto al otro para evitar **“miradas indiscretas”**.

Mi padre dejó en **“El 65”** sus antiparras, binoculares, reglas, escuadras, transportadores, su juego de compases, un cuaderno y cordeles para atarlo a su pierna derecha, lápices negros y de colores, un sextante, una brújula, una linterna, un mapa que abarcaba Buenos Aires, Quilmes, La Plata y Montevideo, una cantimplora y su máquina fotográfica **“Leica”**¹³¹, modelo 1937, que su amigo, Edmundo Lutter le obsequió a su regreso de un viaje de placer que había realizado a Alemania.

La misma tenía el rollo completo, pues deseando sacar fotografías del festival aéreo, mi padre la había hecho cargar en Buenos Aires.

Papá saludó a Castor Arreche que había llegado un rato antes con el carretón frigorífico y con la leña y, como era de esperar, ya estaba mateando con sus gauchos amigos.

Mientras tomaba un mate, **“Miguelito”** le pidió que por favor vigilara que no se acercaran a esos dos aviones los curiosos, que por miles comenzarían a hacerse presentes en el aeródromo en pocas horas, pues habían dejado varios elementos técnicos para volar.

Castor le respondió que se despreocupara, que nadie se acercaría a esos aviones.

¹³¹ La **“Leica”** fue la primera cámara compacta de película de 35 mm.

Se la consideraba como la más perfecta técnicamente ya que su imagen se forma en una superficie despulida que está ubicada en el interior de su visor y se obtiene a través de un objetivo, que es también el que se usa para lograr la fotografía propiamente dicha.

Como también en este caso se intercala un espejo en la marcha de los rayos de luz para enderezar la imagen, el mismo se rebate en el momento previo a la apertura del obturador de la cámara a fin de no impedir que la imagen se forme sobre la película.

En este caso, en el que encuadre y toma de la fotografía se efectúan a través de un mismo objetivo, la imagen que se observa en el visor y la fotografía final que se obtiene, son exactamente iguales en lo referente al campo abarcado y puntos de vista.

Los primeros prototipos fueron construidos por Oscar Barnack en 1913, quien utilizó película estándar de cine de 35 milímetros, pero amplió el tamaño de la imagen hasta los 24x36 mm.

Según una recordada expresión de Barnack, la máquina usaba **“Negativos pequeños, imágenes grandes”**.

En 1923, Barnack convenció a su jefe, Ernst Leitz II, para fabricar una serie de prototipos, que eran simples mecanismos para poner a prueba los objetivos elaborados por la empresa.

Al ser presentada en la feria alemana de primavera en Leipzig en 1925, con el nombre de Leica I (de **Leitz Camera**), fue un éxito rotundo por su tamaño compacto y de su fiabilidad. Tenía un objetivo Elmar 50mm, un obturador con un rango de 1/20 a 1/500 s, además de una posición **“Z”** (**“Zeit”**, tiempo en alemán, un equivalente a la función **“T”** de las cámaras modernas).

En 1930 apareció la **“Leica I Schraubgewinde”** con la novedad de tener un sistema de objetivos intercambiables basado en una montura de 39 mm.

La máquina, además de un objetivo de 50 mm, podía portar un gran angular de 35 mm y un teleobjetivo de 135 mm.

La **“Leica II”** apareció dos años más tarde, tenía un telémetro incorporado, que mostraba una imagen doble que estaba enfocada cuando las imágenes aparecían unidas, el mismo estaba acoplado al sistema de enfoque del objetivo, ese modelo tenía un visor separado, que mostraba una imagen reducida.

La **“Leica III”** agregó velocidades bajas de obturación hasta de 1 segundo, y se incrementó la ampliación del telémetro a 1.5X para permitir un enfoque más preciso.



LA MAQUINA FOTOGRAFICA "LEICA" QUE LLEVO MI PADRE EN EL "VUELO SECRETO" ¹³²

Caminaron de regreso muy contentos por el **"combustible extra"** que llevaría **"El 65"**, mi padre coincidió con Carlos Hass que despegando a las 16.30 horas como habían calculado podría estar a eso de las 19.00 horas sobre Montevideo.

Pero ahora, si no tenía ningún impedimento de tipo metereológico, podía quedarse sobrevolando la zona por casi una hora, tiempo que se consideraba más que suficiente para sacar algunas buenas fotos, pues sabiendo que tenía combustible extra, no había peligro de permanecer ese tiempo.

Papá le manifestó a Hass que no se preocupara por el regreso, lo único que necesitaba era que Francisco Pastor prendiera los bochones de iluminación de la pista y que él aterrizaría como lo hizo en varias prácticas de vuelo nocturno en esa pista, pese a que sabía que la noche iba a ser muy oscura por ser de luna nueva. Decidieron ir a charlar con Herbert Neydorff, el radiotécnico de la **"Cóndor"**, que fue incorporado a los **"complotados"** y quien le ayudaría a lograr un feliz regreso.

Al encontrarse, mi padre le expresó que no tendría contacto de radio en el vuelo de ida para evitar algún eventual inconveniente con nuestras autoridades y que recién lo haría al regresar.

Neydorff estuvo de acuerdo, pero le informó que desde el momento en que partiera hasta su aterrizaje él no se iba a mover de la torre de control y que si necesitaba **"romper el silencio de radio"** en cualquier momento, él iba a recibir su comunicación; luego de acordar las respectivas contraseñas para identificarse – las que lamentablemente ni mis hermanos ni yo hemos podido recordar –, con un fuerte apretón de manos se despidieron, deseándole éste mucha suerte y Neydorff, pese a ser un hombre **"frio"**, en esa oportunidad, no lo estaba.

VIII EL VUELO SECRETO DE MI PADRE

Las horas fueron pasando, los cientos de comensales que se dieron cita en el aeródromo superaron largamente las más optimistas de las previsiones y así fue que los platos, cubiertos y vasos que aportaron generosamente los amigos del Sindicato de Obreros Cerveceros no alcanzaron y muchos comieron esos manjares en emparedados y otros, tomaron las patas de pollo y las jugosas costillas y las comieron, como las empanadas, con la mano.

¹³² Propiedad del autor, la fotografía de la misma la sacó mi hijo Juan Pablo Olarte.

Cuando el exquisito vino de la costa de Antonio Gibuadi – vecino quilmeño al que me he referido con anterioridad cuando relaté que concurrió al Centro de Aviación Civil para devolver una almohadilla que se cayó del asiento de mi madre sobre su quinta ubicada en la costa de Bernal cuando volaba con Carlos Hass haciendo vuelo invertido - y el renombrado de La Plata se agotó por el gran consumo que de ellos hicieron los comensales, **“salieron a la pista”** unos barriles de cerveza **“Quilmes”** y nadie se quejó por el cambio.

EL VINO DE LA COSTA

Con el cultivo de la **“Vid Americana”** – variedad Isabella – que no es otra que la cepa que trajo al Nuevo Mundo Cristóbal Colón, y que en la franja costera del Río de la Plata cultivó hacia 1630 Antonio Gutiérrez Barragán, logrando obtener un vino caracterizado por su aroma frutado, de sabor especial.

En la actualidad, al desaparecer la industria frigorífica de Berisso, los arroyos que desembocan en el Río de la Plata recuperaron su pureza y así la vitivinicultura local ha recommenzado a producir artesanalmente en las quintas viñateras el tradicional vino de la costa rioplatense, que en Quilmes se ha perdido.

El mismo tiene menor graduación alcohólica que los demás vinos – entre 9º y 10º - y su característica principal: ser natural, pues carece de conservantes y aditivos.

Paulatinamente ha comenzado la recuperación de esa industria que tanto tuvo que ver con nuestra historia y si bien todavía se está muy lejos del pico de producción de 1.000.000 de litros anuales que se verificó entre 1940 y 1960, los productores berinenses en 1999 constituyeron la **“Cooperativa de la Costa de Berisso Limitada”**, la que fue inscripta en el año 2005 en el Instituto Nacional de Vitivinicultura.

A las 16.00 horas por los altavoces se anunció que estaba por dar comienzo el festival aéreo y por ese motivo se dio fin al pantagruélico almuerzo que dirigió el agotado Castor Arreche, quien fue muy elogiado al igual que sus gauchos por el asado servido, respondiendo éste muy sonriente que no se habían comido los huesos porque no habían tenido tiempo.

Mis padres se dieron un beso y papá junto a Carlos Hass caminó hacia los aviones ubicados al final de la pista, los que como expresé, fueron **“custodiados”** por Castor y sus gauchos.

Mi mamá, que lo había visto muy preocupado durante el almuerzo – ya que entre otras detalles que percibió fue que había comido muy poco -, esperaba que al terminar el festival su novio volviera a la normalidad, pues era evidente su nerviosismo.

Ella ignoraba el verdadero motivo, pero se daba cuenta que **“Miguelito”** no era el de siempre.

Al llegar a sus aviones, luego de agradecer a los gauchos el haberlos vigilado, Hass y mi padre charlaron de diversos temas banales, pero no se mencionó el **“vuelo secreto”**.

Al observar Hass y mi padre a los planeadores que en esa **“...tarde con cielo limpio y pleno sol...”**¹³³, no pudieron lucirse por la carencia de vientos y por eso, a los quince minutos de permanencia en el aire, comenzaron su descenso, comprendieron que en poco tiempo tendrían que despegar, por lo que se dieron un fuerte abrazo y ese gran piloto y mejor amigo le deseó toda la suerte del mundo, manifestándole que en seis horas lo recibiría con otro abrazo más fuerte y un chopp de cerveza.

Los auxiliares de pista hicieron girar las hélices y al prender los motores, ambas máquinas se quedaron calentando a la espera de la señal para despegar, mi padre ató su cuaderno de vuelo a su pierna derecha con el cordel que había llevado y espero confiado que se agitara la bandera roja desde la cabecera de pista.

¹³³ El Sol, martes 19 de diciembre de 1939.

Al verla, miró a Hass y se saludaron sonrientes con el pulgar para arriba, repitiendo papá el mismo saludo a Neijeat, quien se lo devolvió con una gran sonrisa y un justificado orgullo.

Ambas aeronaves iniciaron el carreteo y acelerando al máximo remontaron vuelo dando una vuelta sobre la cabecera de pista en vuelo invertido, sorprendiendo al público, a las autoridades de la entidad y a los numerosos invitados, con una lluvia de papel picado, posavasos de cerveza **“Quilmes”** y las banderas del Centro de Aviación Civil que cayeron con unos **“mástiles”** de madera que sirvieron de contrapeso, aminorando al mismo tiempo su caída, lo que motivó una estruendosa ovación de las miles de personas que saludaron con una ovación tan particular despegue, pues era un espectáculo nunca visto y que los sorprendió gratamente.



COMIENZO DEL “VUELO SECRETO” ¹³⁴

Papá rápidamente se encontró volando sobre el Río de la Plata y comprobó que el tanque auxiliar de Neijeat estaba muy bien ensamblado y no generaba ningún problema.

Observó a su derecha a muchos buques anclados en el portón de recalada del puerto de La Plata, ya que no tenían autorización para continuar navegando por el temor que existía en que podían quedar envueltos en el combate naval que podrían librar alemanes y británicos.

Ese día sólo se permitió continuar con su navegación al crucero escuela **“La Argentina”**, que así pudo atracar en el puerto de Buenos Aires a las once de la mañana, con los guardiamarinas egresados de la Escuela Naval Militar que retornaban de su tradicional viaje de instrucción.

La primera media hora no volaba muy alto sobre el río, lo hscía a unos treinta metros de altura, pero una vez que consideró que ya nadie podía observarle, comenzó a elevarse y así pudo admirar toda la magnificencia y hermosura del espacioso Río de la Plata y a su izquierda una brumosa línea verdosa – Buenos Aires – que iba desapareciendo tras de sí.

¹³⁴ El avión de mi padre – **“El 65”** - es el de la izquierda, fotografía inserta en el artículo **“Momentos del deporte y de la actividad local”**, La Nación, lunes 18 de diciembre de 1939.

No se si algún asistente recordó ese hecho, pero el 19 de agosto de 1961 al inicio del partido que disputaron Banfield y Quilmes, al salir el equipo **“cervecero”** al campo de juego sus simpatizantes lo saludaron fervorosamente arrojando cientos de miles de etiquetas de Cerveza Quilmes, naciendo así – [en lo futbolístico](#) – esa simpática costumbre que caracteriza a ese deporte en nuestro país.

Y efectué la aclaración precedente, porque los primeros en **“tirar papелitos”** fueron Carlos Hass y mi padre.

El avión respondía maravillosamente y por eso se abocó a trabajar tranquilamente sobre la navegación hacia Montevideo; como no tenía vientos contrarios adelantó notablemente su desplazamiento y así, cuando según sus cálculos estaba en el punto indicado para variar el rumbo, procedió a hacerlo.

Bebió agua, si bien él consideraba que estaba calmado, tenía muchísima sed y eso le extrañó, hasta que comprendió que evidentemente los nervios de tantas horas estaban aflorando, para tranquilizarse, miró el instrumental y al comprobar que todo respondía perfectamente, se sintió muy confiado.

El tiempo fue pasando apaciblemente, cuando de pronto comenzó a avistar la línea verdosa de la tierra uruguaya a su frente, la que con ayuda de sus binoculares, observaba cada vez con mayor nitidez.

Cerca de las 18.30 horas, media hora antes de lo previsto, avistó la ciudad de Montevideo y por ello se congratuló de no haber tenido en su desplazamiento vientos contrarios.

Unos diez minutos más tarde, con los binoculares observó que un gran barco de guerra, sin dudas el **“Admiral Graf Spee”**, salía lentamente del puerto montevideano, adelantando su zarpada unas dos horas, pues su plazo de permanencia expiraba a las 20.00 horas.

Sin medir las consecuencias, se internó sobre espacio aéreo uruguayo y **“picó”** hacia él y sobrevolándolo a unos doscientos metros de altura, de popa a proa, le sacó unas fotografías para volver de inmediato hacia el espacio aéreo internacional.

Al estabilizarse a gran altura, observó que el buque al salir de la bahía había girado hacia el Oeste, tomando el canal de acceso hacia Buenos Aires.

Unos kilómetros más adelante, la nave alteró un tanto su curso pues veía una estela oscura de barro que levantaban sus hélices, siendo evidente que había abandonado el canal y navegaba con gran dificultad hacia el Sur.

A un kilómetro de distancia, vio un carguero que seguía al acorazado de blsillo, como así también grandes lanchas que se dirigían con marineros del buque hacia esa nave ¹³⁵, efectuando un claro trasbordo.

Mi padre se elevó en busca de los tres barcos de guerra ingleses ¹³⁶ que supuestamente lo estarían esperando para continuar el combate naval de días antes, pero no los vio.

Sabiendo que el buque alemán navegaba ya en aguas internacionales, dio amplio giro, observando bajo suyo a un bimotor que volaba cerca del mismo ¹³⁷, presencia que le causó cierto resquemor y por ello, no queriendo ser identificado, se mantuvo volando en círculos a gran altura y recién al alejarse ese avión, descendió lentamente sobre el acorazado, sin dejar de observar todo lo que estaba ocurriendo en torno suyo.

Una vez que se cercioró que su avión era el único que volaba **“en zona”**, nuevamente sobrevoló la nave, sacándolo varias fotografías aprovechando que cada vez navegaba más lento, sin comprender en un principio que estaba sucediendo a bordo del buque.

¹³⁵ Esa nave era el **“Tacoma”**.

¹³⁶ Como expresé oportunamente, eran el **“Exeter”**, **“El Ajax”** y el **“Achilles”**.

Ver Capítulo III, Cientodieciocho días, III. El combate naval del Río de la Plata, p. 28 y ss.

¹³⁷ Era el avión en que volaba el periodista Roscoe Snipe.

Ver Capítulo VII, El hundimiento del acorazado “Admiral Graf Spee”, VI. Un representante de la United Press voló sobre el “Admiral Graf Spee” en el momento de hundirse, p. 98.



FOTOGRAFIA SACADA POR MI PADRE DEL ACORAZADO NAVEGANDO HACIA SU DESTINO FINAL ¹³⁸

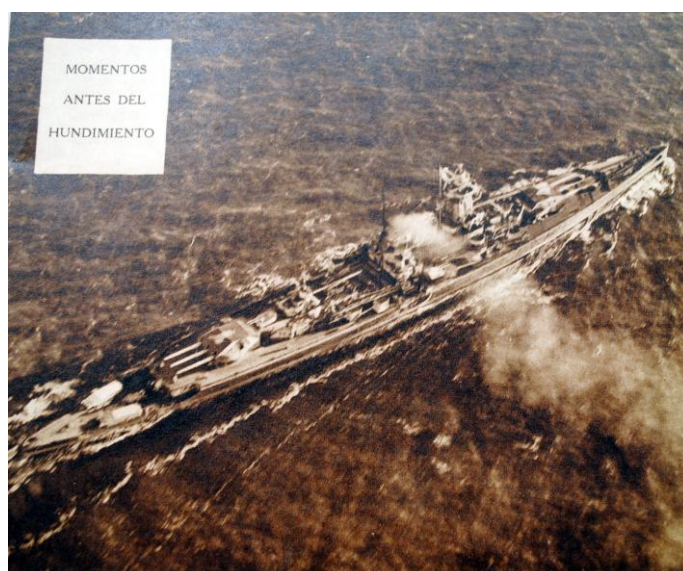
A los pocos minutos, el **“Admiral Graf Spee”** se detuvo y lo mismo hizo el carguero que le seguía, manteniendo una prudente distancia.

A las 19.30 horas se le acercaron al acorazado de bolsillo alemán dos pequeñas embarcaciones ¹³⁹, mi padre observó que subían a las mismas del buque de guerra alemán, mientras en otras embarcaciones más pequeñas habían hecho lo propio otros tantos marinos dirigiéndose hacia el carguero.

En ese instante, mi padre tuvo el presentimiento que los alemanes iban a volar su nave, pero

¹³⁸ **“La Prensa”** el lunes 18 de diciembre de 1939; se observa a su izquierda el portante del ala superior de **“El 65”**.

En otra fotografía publicada en el rotograbado de ese matutino el sábado 23 de diciembre de 1939. se observa una estela negra del barro que removía la nave en el canal; si bien es similar a la anterior, fue tomada más cerca de la nave y por ello, es más nítida.



¹³⁹ Se trataba de un remolcador y una chata de bandera argentina.

estaba preocupado por su combustible y pensó que no podría observar el desenlace.

En uno de sus últimos sobrevuelos sobre el buque, observó que las dos pequeñas embarcaciones con cientos de marinos se alejaban rápidamente del buque y esto le decidió a permanecer unos minutos más en zona, pues creía que la voladura era inminente...

Ya no le importaba el combustible, sabía que sería mudo testigo de un espectáculo histórico nunca visto en estas latitudes y por eso decidió darle unos minutos más a su corazonada y la angustiante espera valió la pena.

Exactamente a las 19.52 horas, volando entre las nubes en dirección al **“Admiral Graf Spee”**, para sacarle las últimas fotos antes que las sombras de la noche le ganaran la partida, lo sorprendió una gigantesca explosión y segundos más tarde, percibió un sordo ruido que lo sobresaltó, pues la onda expansiva hizo **“saltar”** a su biplano.



FOTOGRAFIA OBTENIDA POR MI PADRE DE LA VOLADURA DEL **“ADMIRAL GRAF SPEE”**

Era un ruido espantoso, ahogado, distante que jamás había sentido.

Sin percatarse de inmediato de lo que había sucedido y muy impactado por la fantástica visión que veía al observar resplandores de distintos colores rojos, azules, amarillos, naranjas...

Consideró que esas interminables explosiones, por su gran luminosidad, le permitirían sacar mas fotografías y obrando cuasi **“mecánicamente”** agotó el rollo de la Leika.

La visión que tenía frente a sus ojos era indescriptible, dantesca, sobrecogedora, no podía apartar su vista de lo que él, un privilegiado espectador, observaba en respetuoso silencio, pues la hermosa nave de guerra que había admirado durante más de una hora, ahora como si fuera un ser vivo, parecía retorcerse en su destrucción y lenta agonía, quedando atrapado por la fantasmagórica escena.

Antes de retornar a Quilmes, viendo a los marinos alemanes perfectamente alineados sobre la banda de estribor de la cubierta del carguero observando el hundimiento de su buque, se le ocurrió una locura.

Descendió y volando muy bajo, pasó muy cerca de esa nave y movió las alas saludándolos con gran respeto.

Creyó ver algunas manos con sus gorras blancas que le respondieron, pero no hubo tiempo para efectuar otra pasada para confirmar ese parecer, pues había consumido mucho combustible y la noche se iba posesionando del lugar y del Río de la Plata, que sería dentro de pocos minutos más una verdadera **“boca de lobo”**, ya que con luna nueva, la oscuridad en el mismo sería total.

Volando en la dirección planeada, dio una última mirada al lugar de la voladura y muy impactado por lo que había visto, fijó su vista en los instrumentos con la pequeña linterna en su boca, pues no quiso prender la luz interior de la cabina y viendo que todo marchaba bien, trató infructuosamente de relajarse.

Pocos minutos más tarde, utilizando el sextante, corroboró con las estrellas que el rumbo que tenía era el adecuado y si bien consideraba que tenía combustible para retornar sin dificultad, de todos los indicadores...

¡A ése, no lo miraba!

El tiempo transcurría lentamente.

De acuerdo a su costumbre de tararear una canción o silbarla en los viajes largos, intentó hacerlo con la pegadiza **“Lili Marleen”** ¹⁴⁰, cuyo disco habían traído de Alemania ese año y

¹⁴⁰ La letra de esa emotiva canción fue escrita en 1915 por el soldado alemán Hans Leip (1893-1983) quien combinó el nombre de su novia, con el de una enfermera que lo atendió de sus heridas.

Leip tituló su poesía **“La canción de un joven soldado de guardia”**.

En 1938 el compositor Norbert Schultze le puso música a esa letra, llamándola **“La chica bajo la farola”**.

Al año siguiente, la famosa cantante alemana Lale Andersen grabó el disco que fue un éxito pocas veces recordado en Alemania.

Los soldados alemanes de inmediato la adoptaron pero la llamaron simplemente **“Lili Marleen”**.

Cuando se inició la Segunda Guerra Mundial, los soldados alemanes la difundieron por Europa, pese a que algunos jefes nazis quisieron prohibirla calificándola como **“mensaje funesto”**, pero no tuvieron éxito, ya que las tropas la cantaban, tarareaban o silbaban en toda ocasión que podían.

El Teniente Karl Heinz Reintgen, a cargo de un programa radial de la radio del Ejército Alemán en Belgrano, la emitió el 18 de agosto de 1941, dedicándosela a sus camaradas del **“Africa Korps”**.

El Mariscal Erwin Rommel agradeció el obsequio y ordenó incluirla todas las noches, poco antes de las 2200 horas, como cierre de la transmisión la radio alemana del **“Africa Korps”**, el ejército a su mando.

Debido a la potencia de la emisora, los soldados del VIII Ejército Británico la escucharon y comenzaron a cantarla...**¡en alemán!**.

En 1944 apareció una versión en inglés, pues al Alto Mando aliado estaba sumamente molesto al saber que soldados ingleses y estadounidenses la cantaban en el idioma del enemigo.

Por orden de Adolfo Hitler, luego del desastre de Stalingrado, fue quitada de las radios alemanas, pues se adujo que restaba coraje a las tropas, pero éstas desobedecieron la estúpida orden y la siguieron entonando.

Para la finalización de la guerra, las cantaban en todos los frentes europeos, en diferentes idiomas.

La letra es simple, pero muy emotiva, en especial para el soldado que debió abandonar un amor, para ir a la guerra:

que se propalaba por los altoparlante de la empresa **“Cóndor”** para recibir a los pasajeros de sus vuelos y los fines de semana, en que había gran actividad en el Centro de Aviación Civil, pero no pudo hacerlo, pues una y otra vez volvían a su mente las imágenes de la voladura de la nave.

“El 65” mientras tanto, devoraba kilómetros con un motor que **“ronroneaba”** un monótono y confiable sonido, que para mi padre era la mejor música del mundo; bebió el último trago de su cantiplora, mientras admiraba la hermosura de la **“Vía Láctea”**.

Luego de hora y media de vuelo, aproximadamente, comenzó a descender lentamente atravesando un manto de nubes y así, volando más bajo, pudo observar con gran alegría el resplandor rojizo de la chimenea de la destilería de la empresa YPF de La Plata que, cual si fuera un faro en la oscura noche, le estaba marcando su camino de regreso. ¹⁴¹

Con la linternita en su boca revisó el curso que había trazado y estaba por demás satisfecho, pues había logrado seguir la ruta trazada **“a pie juntillas”**. Cuando quiso comunicarse por radio con Herbert Neydorff, el radiotécnico de la **“Cóndor”**, los nervios le jugaron una mala pasada pues se olvidó la contraseña y cuanto más quería recordarla, más nervioso se ponía, por lo que desistió de esa tortura.

Media hora más tarde comenzó a efectuar la deriva correspondiente para llegar a Quilmes y al hacerlo comenzó a observar una lucecita que **“titilaba”** frente a su avión. **¿Qué era eso?, ¿Sería un incendio?.**

Se elevó un tanto y creyó observar las luces de la pista del aeródromo a la derecha de las tenues luces de la avenida Otamendi, que eran tan mortecinas como cuando se las instaló dos décadas antes. ¹⁴².

***“Bajo la farola
frente a mi cuartel
sé que tu me esperas
mi dulce amada bien.***

***Mi corazón al susurrar
bajo el farol, latiendo está.
Lili, mi dulce bien,
eres tú, Lili Marleen.***

***Cuando llega un parte
y debo marchar,
sin saber querida
si puedo regresar.***

***Sé que tu me esperas,
siempre fiel,
bajo el farol, frente al cuartel,
Lili, mi dulce bien,
eres tú, Lili Marleen”.***

¹⁴¹ La destilería de empresa YPF de Ensenada, en ese entonces partido de La Plata, fue inaugurada por el presidente Marcelo Torcuato de Alvear en diciembre de 1925.

Como todas las destilerías en el mundo tenía, y tiene, en la chimenea más alta un dispositivo – un piloto de encendido – para la quema controlada de gases tóxicos resultantes de la refinación de los distintos combustibles y derivados del petróleo, ya que sería un gran peligro un venteo de los mismos a la atmósfera.

Mi padre sabía lo importante que era visualizar dicha llama, que como si fuera una especie de antorcha era perfectamente visible en la oscuridad de la noche desde muchos kilómetros de distancia, como en algunas prácticas de vuelo nocturno que había realizado, lo había podido comprobar.

¹⁴² **Ordenanza Municipal de Quilmes del 30 de Octubre de 1918.**

Art. 1 El H.C.D. autoriza al Sr. Intendente gestione ante la empresa Fiorito Hermanos o ante quien lo hiciera

No pudiendo recordar la contraseña pactada, rompió el silencio de radio y lacónicamente solo expresó:

-“Herbert llegó en unos minutos, todo bien”.

-“Comprendido”-, fue la seca respuesta.

Al acercarse pudo descifrar el misterio de esa luz que **“titilaba”** frente a sus ojos: era nada más y nada menos que la pantalla del cine instalado sobre la arena, en la rambla quilmeña, que como era habitual, tenía gran parte de sus farolas apagadas, para ver mejor la película.

El **“Cine del Río”** ¹⁴³ como popularmente se decía, con la proyección de películas aptas para todo público ¹⁴⁴, alegró la vida de varias generaciones quilmeñas y quienes tuvimos el gusto de

en condiciones más ventajosas la instalación de los focos necesarios para la iluminación del camino que va al Río.

Art. 2 La iluminación se hará a cuenta exclusiva de la Municipalidad y solo desde el 1º de Octubre hasta el 30 de Abril.

Art. 3 Comuníquese, publíquese, etc.

¹⁴³ **“En el Pueblo de Quilmes á los veintisiete días del mes de julio de mil novecientos diez, reunido en sesión pública la Comisión de Obras Públicas se expide en el expediente iniciado por los señores Antonio y Pedro Fiorito Hermanos, sobre concesión...”**

Art. 4 Permiso para explotar un Balneario, que se construirá sobre una Rambla o Muelle Río adentro, el que en parte será utilizado para la extracción de arena a fuerza motriz el que será construido suficientemente sólido para que los tranvías entren directamente hasta la parte que será explotada solo como Balneario, Bar y Paseo...”

Asimismo, los **“...señores A. Fiorito y hermanos...se obligan a dar vistas cinematográficas...”**

Ver Anexo Nro 2 **“Breve historia del Balneario de Quilmes”**.

¹⁴⁴ **Ordenanza Municipal de Quilmes del 27 de Noviembre de 1918**

Art. 1 Desde los treinta días de la promulgación de la presente, las empresas cinematográficas ajustarán la confección de los programas de las exhibiciones que realicen a las siguientes disposiciones

Art. 2 Los espectáculos cinematográficos, serán de dos categorías: a) para personas mayores de 18 años, b) para menores de esa edad.

Art. 3 Los programas para la categoría a) serán confeccionados por las empresas no pudiendo incluir películas de carácter inmoral y las que corresponden a la categoría b), se confeccionarán de acuerdo con las indicaciones de una comisión especial.

Art. 4 Prohíbese la concurrencia de menores de 18 años, a las exhibiciones que no sean de la categoría b).

Art. 5 A los efectos de preparar los programas para los espectáculos para menores, las empresas deberán gestionar la aprobación de una comisión que estará formada por un Concejal, un Consejero Escolar y un profesor de la Escuela Normal, cuya designación se encomienda al Departamento Ejecutivo.

Art. 6 Esta comisión, está facultada para prohibir la exhibición de los menores de películas que conceptúen inmorales o perjudiciales para la educación de los menores requiriendo a tal fin el concurso del Departamento Ejecutivo.

Art. 7 Las empresas que ajusten sus programas a las indicaciones de la Comisión organizando funciones de la categoría b) no pagarán ningún impuesto municipal especial.

Art. 8 Sin perjuicio de prohibirse las exhibiciones cuando no se ajusten los programas a las disposiciones de la presente, los infractores serán castigados con una multa de veinte pesos que se duplicará en caso de reincidencia.

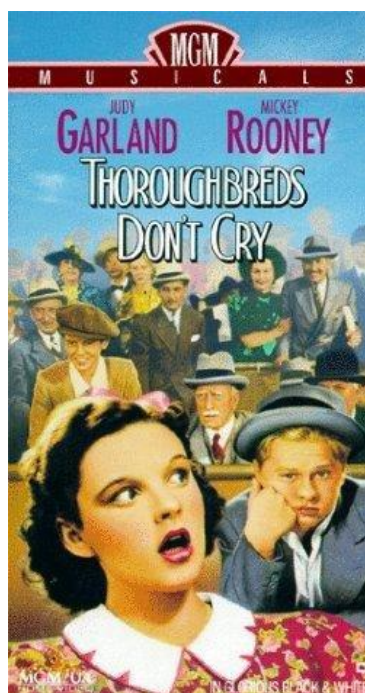
Art. 9 Comuníquese, etc

asistir a sus funciones en las calurosas noches de verano, lo recordamos con gran nostalgia.

Esa noche se proyectó la comedia estadounidense, como se decía entonces ***“Thoroughbreds don’t cry”***, cuya traducción literal sería ***“Pura sangre no llores”***, pero curiosamente fue anunciada - mal traducida - como ***“Los hombres no lloran”***.¹⁴⁵

Fue filmada en el año 1937, lo que estaba de acuerdo con lo normado en 1917 por el Municipio al autorizar el cine del balneario, pues se estableció que en los meses de verano se proyectarían ***“...aquellas producciones del invierno anterior a cada temporada veraniega”***.¹⁴⁶

Era una comedia de la Metro Goldwyn Mayer, dirigida por el reconocido director Alfred E. Green, tenía una duración de 80 minutos, resultando muy taquillera película, pues fue la primera de los nueve que filmó la talentosa dupla integrada por Judy Garland y Mickey Rooney.



Al avistar nítidamente los bochones de iluminación encendidos de la pista del aeródromo, mi padre viró y comenzó la aproximación a la pista, aterrizando sin ningún inconveniente.

Al llegar a la cabecera de pista se reencontró con Carlos Hass, Herbert Neidorff, Hugo Neijeat, Francisco Pastor y Eduardo Newbery, mi padre apagó el motor y se quedó unos segundos en silencio, miró su reloj, eran las 22 25 horas.

Dicha norma fue reformada al poco tiempo por la **Ordenanza Municipal de Quilmes del 16 de abril de 1919.**

“Se aprueba una reforma en los Artículos 2 y 4 en sustitución de la de igual número de la Ordenanza de fecha 27 de Noviembre de 1918:

Art. 2 *Los espectadores cinematográficos serán de dos categorías:*

- a) *Para personas mayores de 15 años.***
- b) *Para menores de esa edad.***

Art. 4 *Prohíbese la concurrencia de menores de 15 años a las exhibiciones que no sean de categoría b).*

¹⁴⁵ Ver diario ***“El Sol”***, domingo 17 de diciembre de 1939, p.11.

¹⁴⁶ CRAVIOTTO, José A, opus cit, Capítulo XII, p. 276.

Corrió hacia el avión Carlos Hass, quien sonriente le preguntó como le había ido.

-“Fantástico, fue el mejor vuelo de mi vida, “El 65” fue un violín, saque muchas fotos al buque y a su voladura.”

-“¿Le sacaste fotos a la voladura del “Admiral Graf Spee?”

- “Así es y creo que por las explosiones del buque que iluminaron las cercanías del lugar del hundimiento, deben haber salido bastante bien”.

Todos lo abrazaron eufóricos y hasta Herbert Neidorff perdió por unos instantes su tradicional parquedad.

Francisco Pastor fue a apagar los bochones de iluminación, Eduardo Newbery tomó la **“Leica”** y luego de acercarse al **“comité de bienvenida”** con su auto al Salón de Actos, emprendió un veloz viaje Buenos Aires para entregarla a la gente de **“La Prensa”** en sus talleres de la calle Azopardo.

Papá agotado, comió un poco de pollo frío con cerveza, no tenía hambre, pero sí mucha sed.

Carlos Hass, quien había carreteando el avión hasta el hangar, desde el mencionado salón habló telefónicamente con José Abeijón Blanco que estaba en el baile en el palacio municipal y luego de decirle que el vuelo había sido todo un éxito, le pidió que le explicara a **“Enriqueta”** la verdad y que lo llamarían en una media hora pues **“Miguelito”** se había ido a duchar.

Apenas cortó, Hass colaboró con Hugo Neijeat a desarmar presurosamente el arnés de madera que había sostenido **“El Alambique”**, y volvieron a poner el asiento trasero de **“El 65”** y al finalizar esa tarea, Carlos Hass que nunca perdía el sentido del humor, expresó:

“¡Y acá no ha pasado nada!”.

IX MI MADRE ES INFORMADA DE LA VERDAD

Sin poder ocultar su alegría, José Abeijón Blanco se dirigió rápidamente donde estaba mamá sentada, **“planchando”** como se decía, ya que por no estar su novio, no bailó una sola pieza, encontraándose sumamente amargada y molesta porque no podía entender porque tuvo que ir él a Dolores...

Abeijón Blanco muy sonriente se paró frente a mi madre, quien lo miró extrañada, no comprendía porque se estaba riendo y éste tomándola de la mano, solo le dijo:

- “Enriqueta por favor acompáñame, te tengo que decir la verdad del vuelo de “Miguelito” que acaba de aterrizar hace cinco minutos y está bien”.

Muy confundida, mientras se dejaba llevar al amplio balcón que daba a la Plaza General San Martín, solo se repetía esas últimas palabras **“¡Que estaba bien, que estaba bien!”**.

Al llegar al balcón, le dijo que lo esperara un minuto, a los pocos instantes regresó con Franklin Martínez y, luego de presentarlos, les pidió la máxima reserva sobre lo que iban a escuchar:

- “Primero que nada debo decirles que les he mentado a los dos, pero fue por una buena causa. Enriqueta: “Miguelito” no voló a Dolores como te dije para que el señor Martínez pudiera participar de la carrera de velocidad.

Y a vos Franklin, debo confesarte que no desapareció para esconderse de una antigua novia; la verdad, y esto por favor es un secreto que ustedes me van a prometer no divulgar, es que voló a Montevideo sobre el río y fotografió la voladura del “Admiral Graf Spee” y si las fotos salieron bien, mañana las vamos a ver reproducidas en “La Prensa”.

Mamá, confundida por lo que acababa de escuchar, le preguntó si era cierto que estaba bien.

- *“¡Pero si mujer!. Está bien pero muy cansado, ahora se está duchando, cuando termine te va a llamar.”*

- *“¿Voló solo a Montevideo ida y vuelta sobre el río?”*, preguntó admirado Martínez.

- *“Así es y si Dios quiere y las fotos que sacó desde el “Fleet” salieron bien, el Centro de Aviación va a recibir una buena suma de “La Prensa”.*

Martínez interceptó a un mozo y tomando tres copas de champagne, propuso un brindis.

- *“¡Por un extraordinario piloto y su bella novia que no tiene que regañarlo por lo que hizo!”.*

Mi madre luego de brindar, mucho más tranquila y sonriendo por primera vez en varias horas, le respondió al galante piloto de Dolores.

- *“¿Regañarlo?, no...¡Lo voy a matar!”.*

Fíjese que hay que estar loco para volar de noche sobre el río desde Montevideo.

¿Y si al avión le pasaba algo sobre el río?, ¿Qué hacía?”.

- *“No piense eso Enriqueta, sólo que en unos minutos va a hablar con él, tiene que estar muy orgullosa de su novio”* – intercedió Martínez, en defensa de mi padre.

- *“Yo estoy muy orgullosa de Miguel, no necesitaba hacer ese vuelo suicida para que lo estuviera, ese vuelo fue una cosa de locos...¡Por eso le repito, que lo voy a matar!”*, respondió mi mamá riéndose por primera vez en varias horas.

Abeijón Blanco al observar su positiva reacción, expresó:

- *“¡No Enriqueta, por favor que es mi profesor de navegación y con él seguramente apruebo!”.*

Todos rieron de buena gana con esa ocurrente salida y así, un tanto más distendidos se quedaron hablando en voz baja interiorizándose del relato que les hizo Abeijón Blanco sobre el **“vuelo secreto”**.

Un empleado municipal vino a buscar al **“Vasco”**, diciendo que lo llamaba por teléfono Carlos Hass, todos marcharon presurosos y luego de una breve charla con Abeijón Blanco, éste le pasó el teléfono a mi madre quien, en voz muy baja, mantuvo una conversación privada que al terminar, antes de mandarle un beso de despedida, se le escuchó decirle a **“Miguelito”**:

- *“No te preocupes por mi, ahora voy a bailar un rato, porque además vos son un “pata dura”.*

Mi madre, pese a esa **“amenaza”** no bailó, pues en esos tiempos eso hubiera sido un escándalo.

Abeijón Blanco le expresó que en un rato terminaba el baile y él junto a Carlos Olano la acompañarían a ella y a Felisa, en el auto de éste a su casa, pero que previamente, iban a ver **“A la bella durmiente”**.

Franklin Martínez, les manifestó al otro día bien temprano, saldría del Hotel **“Bristol”** e iría hasta el Centro de Aviación Civil para tener el gusto de abrazar a tan increíble piloto, pues por lo que había hecho quería felicitarlo personalmente.

Cumpliendo con su promesa, apenas terminó el baile, mi madre fue llevada junto a su hermana en el auto de Olano por éste y Abeijón Blanco a su casa, previa **“pasada”** por el Centro de Aviación Civil, donde pudo observar a su novio durmiendo en su catre **“como un angelito”**.

Se inclinó sobre el catre y le dio un beso, al tiempo que los **“complotados”** Abeijón Blanco, Hass y Olano y su hermano Felisa, se sonrieron ante la tierna escena, entonces mi madre, un tanto avergonzada por lo había hecho, trató de **“recomponer”** su imagen, expresando:

- “¡Juro que no lo mato acá mismo porque lo quiero mucho y comparto su locura por la aviación, que si no...!”

Salieron en silencio para no interrumpir su descanso y a poco de andar, Hass expresó que **“Miguelito”** dormía tranquilamente pero no sabía si ellos podrían hacerlo, pues ahora que todo había pasado, reconocía que el vuelo había sido una locura y como había sido su idea, al comprender la magnitud del reto pasó unas horas muy difíciles, pues se había preocupado mucho por su amigo.

X LA EXTRAORDINARIA FOTOGRAFIA QUE PUBLICO “LA PRENSA”

Mi padre se levantó temprano pues tenía que ir a trabajar a Buenos Aires, se duchó y se cambió, mientras desayunaba, llegó Franklin Martínez, quien lo felicitó por el **“vuelo secreto”** y luego se rieron de la gran imaginación del **“Vasco”** que hizo que él lo **“cubriera”** por un supuesto **“lío de polleras”**.

Luego, tomaron el tranvía para ir a la estación de Quilmes, donde pensaban comprar el diario **“La Prensa”** para ver las fotos sacadas por mi padre, pero al llegar éstos no habían llegado por haberse retrasado su impresión por lo acontecido en Montevideo; mi padre tomó el tren luego de despedirse de su amigo y éste se fue a un café frente a la Plaza Wheelwright, donde esperó que llegara el diario, el que adquirió horas más tarde y con ese **“tesoro”**, retornó al aeródromo para volar a Dolores.¹⁴⁷

En Plaza Constitución **“Miguelito”** pudo comprar el ansiado ejemplar, al que con cierto temor comenzó a hojear.

Pasó rápidamente las páginas hasta quedar atónito al observar la gigantesca fotografía que él sacó de la voladura del **“Admiral Graf Spee”** y se quedó paralizado, pues no podía creer que estaba viendo **“su foto”**, cuyo tamaño lo dejó sin palabras, pues fue publicada casi a todo lo ancho de la página 7 bajo el título de:

“El acorazado alemán “Admiral Graf Spee” abandonó ayer por la tarde el puerto de Montevideo y, una vez a salvo de la tripulación, su comandante hundió la nave, fuera del canal, en el Río de la Plata”.

Y debajo de la fotografía que había sacado mi padre en el instante mismo de la voladura del acorazado de bolsillo alemán, expresaba:

“Fotografía aérea tomada para LA PRENSA al producirse una de las explosiones en el “Admiral Graf Spee” y cuando la nave se estaba hundiendo”.

Subió al subte de la línea **“C”** y según recordaba, lo hizo en forma automática, pues había quedado muy impresionado por el gran tamaño en el que la había reproducido

Estaba tan absorto en la lectura y en la contemplación de la foto de la voladura - que lo retrotraía a su increíble aventura vivida unas pocas horas antes -, que se olvidó de hacer la combinación y siguió de largo.

¹⁴⁷ A partir de ese momento cada vez que Franklin Martínez volaba a Quilmes, se reunía con mis padres, pues se había transformado en un gran amigo.

Así fue como llegó a la terminal de Retiro, desde donde tomó un colectivo para ir a la Aduana, donde trabajaba.

En su oficina, el comentario generalizado era el hundimiento del **“Admiral Graf Spee”** en Montevideo, con el aditamento que muchos hacían grandes elogios hacia **“esa”** fotografía.



EL AUTOR CON EL EJEMPLAR DE **“LA PRENSA”** DEL 18 DE DICIEMBRE DE 1939.¹⁴⁸

Mi padre, sabiendo lo que estaba en juego, pues en caso de decir la verdad, no solo **“rodaría su cabeza”** sino la del resto de los **“complotados”**, no pudo decirles que era él quien la había sacado.

Por otra parte, sonreía para si pensando...

¿Quién le hubiera creído!?

¹⁴⁸ Esta fotografía fue obtenida en la Hemeroteca de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, a la que el autor asistió en varias oportunidades en el curso de esta investigación histórica.

CAPITULO IX

CAPITAN DE NAVIO HANS WILHELM LANGSDORFF

I SU PARTIDA DE MONTEVIDEO

Mientras se seguían produciendo explosiones en el casco del **“Admiral Graf Spee”** y una densa humareda marcaba el sitio de su naufragio, 1055 tripulantes ¹⁴⁹, se habían refugiado en el **“Tacoma”**, desde donde observaban en profundo silencio el dantesco espectáculo, la mayoría de ellos con lágrimas en los ojos.

Muchos de esos hombres habían abordado dicha nave horas antes en pequeños grupos con diversas excusas a la prefectura uruguaya expresando que iban a buscar provisiones, pero no regresaban al acorazado.

Con gran precisión anclaron en aguas internacionales muy cerca del **“Tacoma”** tres remolcadores argentinos, a saber: **“Coloso”**, **“Gigante”** y **“Chiriguano”**.

Evidentemente, los mensajes encriptados enviados desde la embajada alemana en Montevideo a la de Buenos Aires, fueron debidamente descifrados por las máquinas **“Enigmas”** ¹⁵⁰ que tenía el Ejército Argentino y esto le permitió conocer al gobierno argentino, con la debida anticipación, que Langsdorff volaría su nave y pediría asilo para su tripulación.

Por ese motivo **“alguna autoridad argentina”** – vaya uno a saber quien fue -, envió esos remolcadores para procediesen a la evacuación de los marinos alemanes.

Al acercarse éstos al **“Tacoma”**, desde ese mercante alemán se ordenó a la tripulación del **“Admiral Graf Spee”** embarcar presurosamente en esas naves, lo que se apresuraron en cumplimentar con gran habilidad utilizando las escaleras de estribor y babor del buque.

Deseando impedir esa operación de rescate continuase, un grupo de remolcadores uruguayos con el **“Enriqueta”** a la cabeza, les ordenaron a las naves argentinas que suspenderían de inmediato esas tareas y regresaran a Buenos Aires sin ningún marino alemán a bordo.

Esto no fue acatado, porque la operación de rescate se estaba llevando en aguas internacionales y por tanto allí nada podían ordenar los uruguayos.

Robert Hopfner, oficial del **“Admiral Graf Spee”**, quien había tomando en la práctica el mando del remolcador **“Gigante”** ordenó apagar las luces de los tres remolcadores y zarpar hacia Buenos Aires con los motores a máxima potencia.

El **“Chiriguano”** lo pudo seguir, pero no así el **“Coloso”** que fue interceptado por los remolcadores uruguayos, que llegaron hasta la locura de embestirlo a fin que entregase a los marinos alemanes que llevaba a bordo.

¡Evidentemente los británicos les habían prometido una gran recompensa para evitar que la tripulación del **“Admiral Graf Spee”** pudiera asilarse en Argentina!.

El Capitán de Navío Hans W. Langsdorff, quien se encontraba en una de las lanchas transportadoras de la dotación de voladura de la nave, al observar ese verdadero atropello al derecho internacional, ordenó aproximarse al **“Enriqueta”**, abordó esa nave uruguaya y al enfrentar a Alberto Jack, su capitán, lo increpó airadamente exigiéndolo que cesara de inmediato su injustificado proceder digno de un pirata, pues estaban en aguas internacionales.

¹⁴⁹ El detalle de los mismos es el siguiente: 39 oficiales, 47 suboficiales, 950 marineros, 19 civiles entre ellos los lavanderos chinos.

¹⁵⁰ Ver Capítulo II, La Máquina **“Enigma”**, p. 13 y ss.

Se acercó entonces a dicho remolcador la corbeta uruguaya **“Zapicán”**, la que estaba al mando del Capitán de Fragata Alberto Sghirla, quien conversó cordialmente con Langsdorff, a quien logró calmar, pues estaba justificadamente exaltado.

El capitán alemán le expresó que su gobierno le había ordenado que su nave debía abandonar el puerto de Montevideo a las 20.00 horas y que él había obedecido ese ultimátum, zarpando casi dos horas antes y que ahora, encontrándose en aguas internacionales, era su intención evacuar a su tripulación a Buenos Aires y que estaba en su legítimo derecho de hacerlo.

Sghirla, le expresó que tenía toda la razón y ordenó a los remolcadores uruguayos retirarse, pero el **“Tacoma”** fue obligado a regresar al puerto de Montevideo, por haber zarpado sin permiso, llevando a bordo al grupo de demolición que había volado el buque.

II LA LLEGADA DE LOS MARINOS ALEMANES A BUENOS AIRES

El lunes 18 de diciembre a las 11.15 horas en la Dársena Norte, se avistaron los remolcadores que navegaban en dirección al puerto de Buenos Aires, siendo el primero el **“Coloso”**.

Todo tipo de embarcaciones – a motor, a vela y aún botes de remos – escoltaban con cálidas muestras de afecto a los azorados combatientes germanos a los que vitoreaban, siendo respondida por los asombrados náufragos que se sacaron sus gorras y las agitaron en alto.

Al llegar a destino, el Capitán de Navío Hans Wilhelm Langsdorff fue el primero en desembarcar, saludó haciendo la venia al Subprefecto del Puerto, Capitán de Fragata Matías López, quien salió a su encuentro y, conversaron cortésmente – por medio de un intérprete –, Langsdorff le expresó que ellos se ponían al resguardo de la República Argentina, país al que admiraba por el comportamiento que había tenido el presidente Hipólito Yrigoyen durante la Primera Guerra Mundial.

EL DESAGRAVIO ALEMAN A LA BANDERA ARGENTINA EN 1921

En 1916, poco antes que los Estados Unidos de América declararan la guerra a Alemania, dos buques cargueros argentinos - el **“Monte Protegido”** y el **“Foro”**, fueron hundidos por submarinos germanos.

Pese a ello, el presidente Hipólito Yrigoyen mantuvo la neutralidad, pero exigió que el Imperio Alemán desagraviara el pabellón argentino y abonara una indemnización por esos hundimientos.

Alemania aceptó el reclamo por el hundimiento del **“Monte Protegido”**, pero no así por la otra nave, pues que los productos transportados los consideraba **“contrabando de guerra”**.

Yrigoyen respondió que los productos agropecuarios formaban el comercio exterior argentino, por lo tanto no podían ser considerados como **“contrabando de guerra”** aunque se vendieran a países beligerantes, en ese caso, Italia.

Ante esa contundente respuesta, Alemania aceptó por fin ese punto de vista.

Tres años más tarde de finalizada la guerra, en Keitel, el 22 de septiembre de 1921, a bordo del acorazado alemán **“Hannover”** se realizó el desagravio a la bandera argentina izándose nuestra enseña patria en ese buque, mientras la banda de la nave ejecutaba las estrofas del Himno Nacional Argentino.

Presidió la tocante ceremonia el Secretario de Estado germano Walter von Simons, y asistió en representación del presidente Hipólito Yrigoyen, nuestro embajador en Alemania, Luis Molina. ¹⁵¹

¹⁵¹ No fue esa la única muestra de valor e independencia de ese gran mandatario argentino., en ese sentido, se debe recordar lo que aconteció en enero de 1920 en Santo Domingo, capital de la República Dominicana. El 27 de febrero de 1844 ese país caribeño se independizó de España.

López, luego de algunas preguntas de orden personal que agradaron al comandante alemán, le impuso que se debía efectuar un conteo y registro de todos los marinos alemanes, como así también un detallado listado de los objetos que traían en sus bolsas.

Setecientos cincuenta tripulantes serían alojados en el Hotel de los Inmigrantes, el resto se albergaría en el Arsenal Naval de Buenos Aires.



EL CAPITAN DE NAVIO HANS LANGSDORFF CONFRATERNIZANDO CON SUS HOMBRES EN BUENOS AIRES

En 1905, como garantía de un préstamo leonino por U\$S 20.000.000 otorgado por el gobierno estadounidense, éste nombró unilateralmente a un **“Sindico General de Aduanas”**, cuya tarea era recaudar en primer lugar el monto de los servicios y amortización de ese empréstito y el remanente, quedaba para el gobierno dominicano, un verdadero **“títere”** de Washington.

En 1913 una revolución depuso a ese gobierno y entonces el presidente Woodrow Wilson le ordenó al Síndico no entregarle la parte correspondiente a las nuevas autoridades dominicanas.

En 1916 se desembarcaron tropas estadounidenses para custodiar la Aduana y vigilar las elecciones presidenciales; como éstas no fueron satisfactorias para sus intereses, esas fuerzas ocuparon la ciudad de Santo Domingo y luego de todo el país.

Aconteció que el 24 de mayo de 1919 falleció en Montevideo el poeta Amado Nervo, embajador de México ante la República del Uruguay y embajador concurrente ante nuestro país. Argentina decidió repatriar sus restos con todos los honores a bordo del crucero ARA **“9 de Julio”**.

Al regresar de México, su Capitán consultó con el Ministerio de Marina si podía tocar o no Santo Domingo y, en caso afirmativo, si saludaba o no a la bandera estadounidense al ingresar al puerto.

Se le respondió que podía hacerlo, pero debía **“Saludar al pabellón dominicano”**.

Al entrar a puerto, el 13 de Enero de 1920 la nave, frente al torreón de la fortaleza, izó a tope, en reconocimiento de su soberanía, la bandera dominicana y la saludó con una salva de 21 cañonazos; corrió la voz por la ciudad, y algunos pobladores, muy reconocidos a esa valiente actitud argentina, confeccionaron una bandera dominicana que izaron en el torreón de la fortaleza y las tropas estadounidenses, viendo la determinación de la multitud, no impidieron ese patriótico gesto.

Ese hecho fue muy importante y fue el inicio de otras muestras de repudio a su presencia, que culminaron con su retiro en 1924.

En el año 1965, en su tercer viaje de instrucción, la Fragata ARA **“Libertad”** depositó en tierra dominicana, el cañón de 4 pulgadas del crucero ARA **“9 de Julio”** con el cual se hicieron las salvas de saludos al pabellón dominicano, aquel 13 de Enero de 1920.

En la actualidad, el mismo se encuentra emplazado frente a la Escuela Naval de la República Dominicana.

Langsdorff quedó muy conforme con lo que escuchó, le expresó se acataría el cumplimiento de inmediato de esas disposiciones y agradeció a López la invitación que éste le hizo para ir a almorzar, pero se excusó pese a que hace más de una jornada y media que no prueba bocado, pues debe atender a sus hombres, que tampoco habían comido nada.

El embajador alemán en Argentina, Edmundo von Thermann, se encontraba presente en ese lugar.

Los diplomáticos alemanes intentaron que esos marinos fuesen considerados náufragos, pero los británicos lograron abortar dicho pedido expresando que habían arribado en embarcaciones contratadas por la embajada germana en Buenos Aires, lo que no era cierto, pero nuestro gobierno no pudo desmentir esto pues si lo hubiera hecho, habría reconocido que tenía máquinas **“Enigmas”** con las que había descifrado las comunicaciones alemanas y eso era un **“Secreto de Estado”**.¹⁵²

Antes que lo separen sus hombres, el Capitán de Navío Hans Wilhelm Langsdorff le solicitó a López se le permitiera mantener una reunión secreta con sus hombres, sin testigos, a lo que éste accedió.

De esa reunión, nada se sabe, pues todos dieron su palabra que nada dirían y como hombres de honor, cumplieron lo prometido.

A media mañana del 19 de diciembre, López le expresó a Langsdorff que gracias a sus contactos en inteligencia naval argentina, tiene una copia del decreto que daría a conocer el gobierno argentino al otro día referida a la suerte de los marinos alemanes.

Por medio de un auxiliar intérprete, se leyó el mismo en alemán:

- 1º ***El comandante y los oficiales del acorazado alemán “Admiral Graf Spee”, serán internados en la ciudad de Buenos Aires, sujetos a las medidas que les dicte la autoridad policial, debiéndose comprometer bajo palabra de honor a no ausentarse sin permiso especial escrito de esa autoridad.***
- 2º ***Los demás tripulantes serán internados en provincias o territorios mediterráneos, sujetos a las medidas que adopte la autoridad local encargada de su vigilancia.***
- 3º ***El Ministerio del Interior tomará las providencias necesarias para asegurar la permanencia de los tripulantes dentro de los límites que se fijen según el artículo anterior.***
- 4º ***La suma de dinero que el Gobierno argentino insumirá para el pago de sueldos de los tripulantes del Graf Spee, que se encuentran internados en el país, alcanza a \$ 100.000 mensuales: \$1.000 para el comandante; 300 a 500 a oficiales, según rango, \$ 200 a los suboficiales y \$ 100 a cada marinero.***

Tales sumas serán reembolsadas oportunamente por el gobierno alemán”.

Al término de su lectura, el Capitán Hans W. Langsdorff se quedó pensativo en silencio por unos instantes y luego expresó, muy apesadumbrado, que eso no era lo que él deseaba para sus hombres.

Manifestó que faltaba precisión en el artículo segundo, por lo que le solicitó a López que intercediera ante sus superiores para evitar que los jóvenes tripulantes fuesen concentrados en campamentos militares, pues ello encerraría una finalidad política y eso no le parecía para nada justo.

¹⁵² Ver Capítulo II, **“La Máquina Enigma”**, I. El extraordinario trabajo del Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry, p. 13 y ss.

Solicitó respetuosamente que se les permitiera a sus hombres elegir qué hacer con sus vidas, que pudieran vivir en Argentina dignamente y que, si tuvieran la oportunidad de volver a la lucha en defensa de su patria, ellos como hombres de honor lo harían si así lo deseaban.

Es decir, que esos marinos, como refugiados de guerra en Argentina, nada harían con esta noble tierra que les brindaba asilo, por ello solicitó que no se los vigilara como si fueran unos delincuentes, pues él les garantizaba que no iban a cometer delito alguno, solo solicitaba que se los dejara elegir su camino libremente.

Por último, le solicitó que hiciera todo lo posible para rescatar los marinos que quedaron a bordo del **“Tacoma”** y los cuatros hospitalizados en Montevideo, para que pudieran reunirse con sus camaradas.

Lagnsdorff le saludó con un fuerte apretón de manos y mirándolo fijamente a los ojos, le agradeció todas las deferencias que había tenido para con él y sus hombres, retirándose con paso firme.

López diría más tarde, que algo extraño sintió en esos momentos, pero no pudo prever la tragedia que tendría lugar pocas horas más tarde...

III LA MUERTE DEL COMANDANTE DEL “ADMIRAL GRAF SPEE” ¹⁵³

A. Aspectos impresionantes rodean la actitud del Capitán Hans Langsdorff.

Su cuerpo yacente fue encontrado sobre la bandera de guerra del “Admiral Graf Spee”

“El ex comandante del acorazado de “bolsillo” alemán “Admiral Graf Spee” había pasado la noche del martes último entregado a diversas tareas comunes en su alojamiento de la jefatura del taller de marina de la dársena Norte.

Después de comer en compañía del segundo comandante del acorazado mantuvo con éste una amable conversación de sobremesa, que se prolongó por espacio de media hora.

Luego se unieron a los dos jefes, otros ex oficiales de la plana mayor del acorazado y se trataron algunos temas relacionados con la actual situación de los marinos internados.

Cerca de la medianoche, el comandante Hans Langsdorff se despidió de sus acompañantes, a los cuales saludó militarmente y se dirigió con paso resuelto hacia sus habitaciones, instaladas en la mencionada jefatura naval.

Nada habían advertido los marinos alemanes en su jefe que les hiciera presentir la dolorosa realidad de la mañana siguiente. Un oficial que tuvo la oportunidad de pasar por la proximidad de la habitación dormitorio del capitán Langsdorff, nos expresó ayer que el ex comandante del “Admiral Graf Spee” había permanecido con luz en su aposento, hasta altas horas de la madrugada de ayer”.

B. El Ayudante del Capitán descubrió el cadáver

La vida de los marinos alemanes había transcurrido normalmente y sin mayores alternativas en su alojamiento de emergencia del taller de marina de la dársena Norte; y desde las primeras horas de la mañana de ayer, oficiales, suboficiales y marineros despertaron a la sencilla realidad de un nuevo día de su existencia de internados.

¹⁵³ LA PRENSA, 21 de diciembre de 1939.

Grupo numerosos de marineros, discriminados por distintos lugares de la dependencia naval, cumplían menesteres diversos. Unos se hallaban entregados al lavado de sus ropas; otros leían paseándose por las calles interiores del taller de marina; otros en fin, atendían ya a esas horas tempranas, algunas visitas de connacionales que habían concurrido a llevarles obsequios y la expresión de su cordialidad y adhesión.

Mientras tanto, el ayudante del capitán de navío Langsdorff, que había acompañado al jefe naval del Reich en aquel carácter, durante la actuación última del acorazado, tuvo que hablar con su capitán y advirtió su ausencia.

Por esta razón resolvió ir personalmente hasta el dormitorio del capitán. Tocó tímidamente con sus nudillos en la puerta, sin obtener respuesta. Reiteró esa actitud dos o tres veces, las últimas ya con acentuada insistencia, sin obtener respuesta, y entonces decidió entreabrir la puerta y llamar a viva voz. Nadie respondía. El ayudante entró luego a la habitación y tuvo repentinamente la visión de la realidad.

El ex comandante del “Admiral Graf Spee” yacía, al parecer si vida, hacia uno de los costados del lecho, sobre el suelo, con el cráneo atravesado por una bala. A su lado se encontraba la pistola utilizada que era él arma de guerra del marino.

Presa de intensa emoción, ante la tragedia que tenía ante su vista el ayudante abandonó el aposento y comunicó inmediatamente la triste noticia al ex primer oficial o segundo comandante del “Admiral Graf Spee”, Capitán de Navío Walter Kay, quien después de comprobar el doloroso hecho, adoptó las medidas necesarias para que un médico comprobara la muerte del capitán Langsdorff y se puso luego en comunicación con las autoridades del taller de marina y con el embajador de Alemania, a las cuales comunicó la trágica noticia.

C. Yacía el Capitán sobre la bandera de Guerra del Reich.

El embajador, acompañado por el agregado naval a esa representación, se trasladó inmediatamente hasta el taller de marina de la dársena Norte y acompañado por las autoridades de esa dependencia naval, por el ex primer oficial del “Admiral Graf Spee”, capitán Kay, y por otros ex oficiales del buque, penetraron en el dormitorio donde se había desarrollado la triste y dolorosa escena.

A un lado de la cama, en el piso sobre el cual se había tendido la bandera de guerra del acorazado se encontraba el cuerpo sin vida del malogrado comandante Langsdorff; una profunda emoción embargaba a los circunstantes, nítidamente diseñada en los rostros y en el silencio que se mantenía en el recinto.

Entre los ex oficiales del “Admiral Graf Spee”, muchos no pudieron ocultar las lágrimas que surcaban sus rostros entristecidos. La noticia había trascendido ya entre la oficialidad alemana, no así entre los marineros”.

D. El embajador alemán en el Ministerio de Marina.

La embajada alemana tomó a su cargo todo lo concerniente al sepelio del malogrado marino del Reich y, a ese efecto, el embajador, señor Edmund von Thermann, impartió las instrucciones pertinentes de acuerdo con las autoridades navales de nuestro país.

Desde el taller de marina de la dársena Norte, el embajador se trasladó al Ministerio de Marina, para solicitar audiencia urgente al titular de ese departamento. El ministro recibió inmediatamente el representante diplomático, con quien mantuvo

una conferencia por espacio de media hora.

Acerca de lo conversado en dicha oportunidad, el ministerio no suministró información alguna, no obstante lo cual sabemos que el embajador informó al ministro de marina acerca de lo ocurrido y solicitó la autorización correspondiente para que la embajada pudiera proceder a rendir al ex comandante del “Admiral Graf Spee” las honras fúnebres correspondientes a su jerarquía y su actuación en la marina del Reich.



EMBAJADOR EDMUNDO VON THERMANN

E. La instalación de la Capilla Ardiente.

Antes de mediodía la embajada había tomado las providencias necesarias para la instalación de la capilla ardiente y a su vez el embajador tenía ya redactado el comunicado oficial suministrado a la prensa y que publicamos en otro lugar.

La entrada al taller marina de la dársena norte fue rigurosamente clausurada.

Nadie que no fueran las autoridades navales y los miembros de la embajada alemana tenía autorización para entrar. Esta medida se adoptó a solicitud del embajador von Thermann, quien pidió que no se permitiera el acceso hasta tanto la capilla ardiente se encontrar instalada y los tripulantes del “Admiral Graf Spee” hubieran rendido los primeros, su homenaje al extinto jefe.

Ese requerimiento fue satisfecho ampliamente y un representante de nuestro diario fue el único que en los primeros momentos merced a una gentileza de las autoridades navales y miembros de la embajada, pudo ver de cerca el cuerpo yacente del malogrado capitán Langsdorff, antes de ser colocado en el ataúd.

El bravo marino vestido con su uniforme de comandante y ostentando en su pecho sus insignias y condecoraciones, yacía con la cabeza ensangrentada.

Poco después de las 19, el cadáver se hallaba en su ataúd y terminaba la instalación de la capilla ardiente, en una de las salas de la jefatura del taller de marina. Sencillos candelabros rodeaban el féretro, ante el cual dos tenientes de fragata del “Admiral Graf Spee”, en uniforme de servicio, montaban guardia en posición militar.

El ataúd cubierto con la bandera del Reich y entre palmas, exhibía la gorra y la espada del extinto capitán de navío Langsdorff. Afuera, en las puertas laterales de la habitación soldados de infantería de marina de la Escuela de Mecánica de la Armada

cubrían a su vez puestos de guardia, con bayoneta calada. Profusión de flores, ordenadas en coronas y artísticos ramos y canastas, cubrían distintos sitios del local.

F. Se comunicó la noticia a la marinería germana

Al promediar la tarde de ayer, los tripulantes alemanes que se encuentran alojados en el hotel de Inmigrantes fueron informados oficialmente de la trágica desaparición de su comandante. Para ello se los hizo alinear previamente en uno de los verdone de los jardines del establecimiento y luego fueron llevados en varios grupos hasta donde la marinería presentó formación en cuadro.

En el espacio central se colocó la oficialidad de la nave hundida. Una vez adoptada la posición de firme, uno de los oficiales comunicó en breves frases la triste nueva a la tripulación, dictando a continuación algunas órdenes relacionadas con las disposiciones para el velatorio e inhumación de los restos del capitán Langsdorff.

Transmitido todo ello en muy breves instantes y en un marco marcial en el que la nota emotiva no llegó a quebrar el silencio con que fueron escuchadas las palabras del oficial, la marinería recibió orden de romper filas.

G. El postrer homenaje de la tripulación del acorazado.

La capilla ardiente así instalada no había sido visitada.

De acuerdo con los deseos expresados por el segundo comandante del “Admiral Graf Spee”, y por el embajador de Alemania, los ex tripulantes del acorazado de “bolsillo” desaparecido serían los primeros en ver a su jefe muerto.

Los marineros de la tripulación del buque, formados en fila de uno en fondo, se hallaban en el patio próximo a la jefatura de la dependencia, mandados por dos ex oficiales del acorazado. Vestidos como se encontraban en esos momentos, iban a desfilar ante el féretro de su querido e inolvidable jefe. La columna de la tripulación inició entonces, con paso lento, su entrada al recinto funerario. Un silencio impresionante envolvía la escena. Cada uno, al trasponer el umbral, se descubría y seguía su marcha tímida de respeto por ante el ataúd.

Al enfrentar a éste, hacían un alto y con gesto firme pasaban, repentinamente, de su actitud entristecida a la posición militar y saludaban con la mano en alto como supremo homenaje al jefe desaparecido. Cumplido este ritual, los jóvenes marinos retornaban como autómatas a su actitud de congoja y dolor, mientras abandonaban el recinto por una segunda puerta lateral.

Muchos de los marinos salían de la cámara fúnebre humedecidos los ojos por las lágrimas y contraídos los labios en un gesto de lucha con la emoción.

H. Honras fúnebres del Ministerio de Marina.

El Ministerio de Marina, con motivo del fallecimiento del ex comandante del “Admiral Graf Spee”, dispuso que se le rindan los honores correspondientes a su jerarquía, para lo cual se formará hoy, en el acto de sepelio, un pabellón de infantería con bandera y banda de música.

Además una guardia de honor permanecerá constantemente en la capilla ardiente y el ministerio envió una corona de flores naturales en nombre de la marina de guerra argentina. La comitiva fúnebre partirá hoy a las 1630 del taller de marina de la dársena norte y se trasladará hasta el cementerio alemán, adonde llegará

aproximadamente a las 17.15. En ese sitio se rendirán al marino del Reich los homenajes mencionados en otro lugar de esta crónica.

En el taller de marina de la dársena norte montaron guardia de honor fuerzas de la Escuela de Mecánica de la Armada, a las órdenes del director de este instituto, Capitán de Fragata Jorge Schwart.

I. Dio un comunicado la embajada del Reich.

La embajada de Alemania dio a conocer ayer un comunicado en el cual expresa que el comandante del crucero “Admiral Graf Spee” sacrificó su vida, eliminándose voluntariamente. El capitán Langsdorff - prosigue el comunicado – según lo manifiesta en una carta dirigida al embajador de Alemania, desde el primer instante estaba decidido a compartir la suerte de la hermosa nave.

Sólo venciendo poderosas resistencias íntimas en consideración a la responsabilidad que le incumbía por el feliz desembarco de una tripulación integrada por más de mil hombres jóvenes y hasta tanto conocer la regularización de la suerte de dichos marinos, se decidió a postergar la realización de sus designios a la espera de cumplir con ese deber y el de informar a la superioridad sobre los sucesos. Terminada esa misión – se dice por último – se cumplió el destino del bravo marino, que ha escrito otra página de gloria de la marina de guerra alemana.

J. La comunicación al Ministerio de Relaciones Exteriores.

La noticia de la muerte del comandante del “Admiral Graf Spee” fue comunicada al Ministerio de Relaciones Exteriores por el consejero de la embajada de Alemania, señor Erich Otto Meynen, quien se entrevistó a ese efecto con el introductor de embajadores, señor Felipe Chiappe.

K. Habría recibido el Capitán Langsdorff una nota de Hitler.

Poco después del combate desarrollado frente a las costas del Uruguay recibió el capitán Hans Langsdorff un expresivo mensaje del canciller-presidente de Alemania; dicho mensaje es del siguiente tenor:

“Al comandante y a la tripulación del acorazado “Admiral Graf Spee”, mi más alto reconocimiento junto con el reconocimiento de la marina de guerra por el valor demostrado y los éxitos que se alcanzaron”

L. Mucho público visitó hasta esta madrugada la capilla ardiente.

Desde el momento en que las autoridades del Ministerio de Marina permitieron el libre acceso del público a la capilla ardiente, instalada en una de las dependencias de los talleres de ese departamento, en la dársena norte.

Desfiló ante el féretro numeroso público en forma ininterrumpida, hasta las 0200 de esta madrugada, hora en que se decidió cerrar las puertas, para reabrir las hoy desde las 0900 hasta las 1100, y luego a las 1400 horas, hasta la hora en que se ponga en marcha la comitiva fúnebre. El público, en impresionante silencio, desfiló intensamente por la capilla ardiente y rindió cumplido homenaje a la memoria del marino fallecido. El sentimiento de los presentes se vió acentuado en muchas ocasiones cuando desde la fila que se formaba para entrar al velatorio se desprendían muchas personas de la colectividad alemana, que con apretones de mano y sentidas frase expresaban sus condolencias a los marinos del “Graf Spee”, que formaban un cordón, completando la guardia de honor.

Durante la noche, gran cantidad de jefes y oficiales de la marina y del ejército se hicieron presentes en el lugar, como así también legisladores nacionales y funcionarios.

M. Hasta ayer a mediodía se observó la mayor reserva.

Según decimos en lugar aparte, las autoridades adoptaron desde el primer momento las más rigurosas disposiciones para mantener lo acontecido dentro de la mayor reserva y esas medidas fueron estrictamente observadas hasta poco después de la medianoche de ayer en que se difundió la primera noticia sobre el triste suceso. Su rápida divulgación por la ciudad produjo una sensación de sorpresa y consternación.

Demuestra el hermetismo de que en las primeras horas se rodeó la noticia de la muerte del comandante de la nave alemana el hecho de que ni aún el personal que, por razones de servicio estaban obligado a un contacto directo con el capitán Langsdorff, conoció lo ocurrido hasta después de haber trascendido al público.

Por referencias recogidas por uno de nuestros reporteros, ayer fueron preparados el desayuno y el almuerzo destinados al marino desaparecido y a las distintas horas en que se llevaron esas meriendas a sus habitaciones privadas, fueron rechazadas por uno de los asistentes del comandante alemán, manifestando que éste se hallaba indispuerto.

N. Comunicado alemán sobre la muerte del Capitán de Navío Hans Langsdorff.

Berlín, diciembre 20 (United). El alto comando naval dio este comunicado:

“El Comandante del “Admiral Graf Spee”, capitán Hans Langsdorff, no quiso vivir después del hundimiento de su buque. Fiel a la honrosa tradición y a las verdaderas doctrinas del cuerpo de oficiales al que perteneció durante tres décadas, tomó esta decisión después que llevó a salvo a la tripulación que estaba a su cargo, consideró su tarea terminada y siguió a su buque.

La flota comprende y respeta su decisión. El capitán Langsdorff ha dado cumplimiento así a lo que de él esperaban como guerrero y como héroe, sus superiores y el Führer”.

Ñ. Honores que rendirán los marinos alemanes.

Hablarán el embajador de Alemania y el primer oficial del “Admiral Graf Spee”.

“En las últimas horas de anoche, fueron dispuestos los honores que tributarán hoy los jefes, oficiales y tripulantes del acorazado “Admiral Graf Spee” a su jefe, el comandante Langsdorff.

Poco después de las 13, un contingente de 300 tripulantes y banda de música, al mando de 40 oficiales, se trasladarán en automóviles de excursión hasta el cementerio del Oeste, sección disidentes. En seguida formarán en escuadras de honor, frente al monumento existente allí en homenaje a los caídos en la última guerra europea. Al llegar el cortejo fúnebre, el ataúd será colocado en la plataforma especial del monumento y a continuación el pastor Martín Marczynski, después de officiar un responso, pronunciará una oración fúnebre. Luego harán uso de la palabra el embajador de Alemania y el segundo comandante del “Admiral Graf Spee”, Capitán de Navío Walter Kay.

Terminada esta ceremonia, el ataúd será conducido hasta su sepultura, formando a

su alrededor una guardia de honor los oficiales y tripulantes alemanes, quienes en esta ocasión rendirán los últimos honores fúnebres, de acuerdo con las prácticas de la marina de guerra alemana.

O. La noticia en Alemania.

Berlín, diciembre 21 (United).

“La noticia de la muerte del capitán Langsdorff. y la del hundimiento de “Columbus”¹⁵⁴ fueron comunicados con toda cautela al público alemán, mediante breves noticias en los diarios de la mañana. El “Deutsche Allgemeine Zeitung” es el único órgano que al mencionar a Langsdorff, reproduce al pie de la primera página el anuncio del alto comando, sin comentarios”.

P. La internación de los marinos germanos.

“En el Ministerio del Interior se informó ayer que el titular de la cartera y los principales jefes de dicho departamento estudian actualmente la reglamentación que se dará al decreto de internación de los marinos alemanes. Es posible que antes de finalizar la semana, se resuelva la forma en que se harán cumplir las disposiciones de la resolución oficial”.

Q Suscitó animados comentarios la muerte del Capitán Hans Langsdorff.

Montevideo, diciembre 20.

La noticia del suicidio del Capitán Hans Langsdorff, comandante del que fuera poderoso acorazado alemán, se propaló rápidamente en esta capital poco después del mediodía, suscitando diversos comentarios al respecto. La prensa vespertina de Montevideo publicó también amplias informaciones relacionadas con el suceso. Con este motivo un redactor de la United Press, a fin de recoger impresiones, visitó a los marinos ingleses y en primer término a los que fueron prisioneros a bordo del “Admiral Graf Spee”, entre quienes obtuvo la impresión de que la noticia les había causado profunda emoción.

Los marinos ingleses tuvieron expresiones de simpatía hacia el comandante alemán y como portavoz de sus camaradas el comandante Patrick Dove, comandante del vapor británico “Africa Shell” conversó con el redactor de la United Press, expresándose en términos sentidos acerca de la suerte del comandante del “Admiral Graf Spee”.

El capitán Dove recordó durante la conversación que había estado prisionero en el acorazado alemán 29 días, a través de los cuales fomentó una cordial amistad con el capitán Langsdorff, manifestando que:

“Durante catorce días fue invitado del capitán Langsdorff y tuve oportunidad de conocerlo más que mis compañeros, pues únicamente conmigo tuvo distinciones. Era un verdadero caballero”.

Expresó que el comandante del “Admiral Graf Spee” era un verdadero marino, pero no un político. El capitán Dove también recordó algunos detalles de su estadía a bordo y de las conversaciones que mantuvo con el capitán Langsdorff y dijo que es indudable que tenía ordenes expresas de no entregar su buque, sino de hundirlo por sus propios medios, ante cualquiera situación adversa, después de haber puesto su tripulación a salvo.

¹⁵⁴ Era un buque mercante alemán que fue hundido frente a las costas de los Estados Unidos de América.

Añadió que:

“A través de nuestras conversaciones pude conocer al capitán Langsdorff y por ello puedo decir que no estaba en el corazón de hundir su buque, sino combatir hasta el fin.

Era un bravo marino. En oportunidades se expresó en términos elogiosos para sus enemigos los ingleses. Como detalle de interés acerca de las actividades del marino alemán, el capitán Dove recordó que después de haber hundido cada uno de los buques ingleses “se deshacía en disculpas, expresando que ello era solo consecuencia de la guerra”.

Poco antes de desembarcar del “Admiral Graf Spee” me despedí del capitán Langsdorff, quien como saludo me dijo: “Capitán Patrick, como recuerdo de los marinos alemanes”.

Y puso en mis manos una cinta de la gorra de un marino alemán muerto en el combate. ¹⁵⁵

La noticia del suicidio nos tomó de sorpresa y sentimos profundamente el final del capitán Hans Langsdorff, el que durante el tiempo que nos tuvo como prisioneros a bordo de su nave nos trató a todos con corrección y cortesía, como corresponde a un verdadero marino.

Finalmente el capitán Dove manifestó que como última expresión de simpatía hacía el marino alemán querían asistir a sus funerales. Es así que se nombró al Capitán Pettenger para que los represente en ese acto”. (UP)

R. Postrer homenaje - (Montevideo 21) Diciembre 1939

“Vencidos y quien sabe con que amargas reflexiones, los marinos del Graf Spee que desembarcaron heridos y que se hallaban hospitalizados, tuvieron un gesto para su capitán.

Ayer, cuando se les hizo saber del suicidio, los cuatro, inmovilizados en su lecho de dolor, haciendo un supremo esfuerzo se incorporaron y llevándose la diestra a la cabeza, lanzaron la siguiente exclamación:

“¡Comandante Langsdorff, presente”!

Luego se dejaron caer pesadamente y sus ojos se llenaron de lágrimas.”

¹⁵⁵ Similar gesto tuvo para con el Capitán de Fragata Carlos Ernesto Perego, por todas las atenciones dispensadas en el apostadero naval de Buenos Aires.



Perego fue suegro de una tía materna de la periodista Adriana Sylvia Narvaja.

S. Carta del Capitán de Navío Hans Langsdorff al embajador alemán en Buenos Aires

“Excelencia:

Después de haber luchado largo tiempo, he tomado la grave decisión de hundir el acorazado Admiral Graf Spee, a fin de que no caiga en manos del enemigo.

Estoy convencido de que, en estas circunstancias, no me quedaba otra resolución que tomar después de haber conducido mi buque a la “trampa” de Montevideo.

En efecto, toda tentativa para abrir un camino hacia alta mar estaba condenada al fracaso a causa de las pocas municiones que me quedaban. Una vez agotadas esas municiones, sólo en aguas profundas podía hundir el buque a fin de impedir que el enemigo se apoderara de él. Antes de exponer mi navío a caer parcial o totalmente en manos del enemigo, después de haberse batido bravamente, he decidido no combatir, sino destruir su material y hundirlo.

Desde un principio he aceptado sufrir las consecuencias que implicaba mi resolución. Para un comandante que tiene sentido del honor, se sobreentiende que su suerte personal no puede separarse de la de su navío.

Ya no podré participar activamente en la lucha que libra actualmente mi país.

Sólo puedo probar con mi muerte que los marinos del Tercer Reich están dispuestos a sacrificar su vida por el honor de su bandera.

A mí sólo corresponde la responsabilidad del hundimiento del acorazado Admiral Graf Spee. Soy feliz al pagar con mi vida cualquier reproche que pudiera formularse contra el honor de nuestra Marina.

Me enfrento con mi destino conservando mi fe intacta en la causa y el porvenir de mi Patria y de mi Führer.

Dirijo esta carta a Vuestra Excelencia en la calma de la tarde, después de haber reflexionado tranquilamente, para que usted pueda informar a mis superiores y, si es necesario, desmentir los rumores públicos.

Capitán de Navío Hans Langsdorff

Comandante del acorazado Admiral Graf Spee”.

IV MI PADRE LE CONFIA A JUAN JORGE LINK SU SECRETO

Poco antes del mediodía del lunes 18 de diciembre, mi padre recibió un llamado telefónico en su oficina de su amigo Juan Jorge Link, quien lo invitó a almorzar pues tenía que comentarle una buena noticia relacionada con su próxima expedición al Aconcagua.¹⁵⁶

Papá aceptó de buena gana la invitación – pues él participaría de la misma en su carácter de meteorólogo - y decidió que al encontrarse le contaría su aventura del día anterior.

¹⁵⁶ Como se recordará, en un tramo del relato de sus recuerdos del Centro de Aviación Civil, mi madre expresó:

“La llegada de la “Cóndor” produjo la concurrencia de muchos integrantes de la colonia alemana de Buenos Aires y partidos vecinos. Entre estos visitantes se encontraba el reconocido escalador Juan Jorge Link, quien al conocer a mi novio, en razón de ser Miguel meteorólogo, lo convenció de acompañarle a un ascenso al cerro Aconcagua en febrero de 1940.”

Lamentablemente, poco a poco, se comenzó a hablar de política porque muchos de ellos respaldaban al gobierno de Adolfo Hitler y eso produjo fuertes discusiones.”

Se vieron en un bodegón del bajo, ubicado sobre Paseo Colón, cerca de la Aduana y a unas ocho cuadras de su domicilio ¹⁵⁷, saludándose con gran afecto pues eran muy amigos.

Link estaba muy eufórico, luego de referirse por unos minutos al tema del momento: el hundimiento del **“Admiral Graf Spee”**, le contó que la semana anterior llamó por teléfono a Arturo Goyeneche, el intendente porteño, quien le concedió una entrevista para el jueves 21 de diciembre a las 1030 horas para conversar sobre la ayuda material que le había prometido para concretar su próxima expedición al cerro Aconcagua y esa colaboración era más que bienvenida en esos momentos, pues por el estallido de la guerra en Europa, muchos elementos imprescindibles para el escalamiento comenzaron a incrementar sus precios en forma por demás llamativa.

Link había conocido a Goyeneche tiempo atrás en oportunidad de haber sido invitado a acompañar a miembros del directorio de la empresa alemana **“G.E.O.P.E - Siemens Bauunion-Grün & Bilfinger”**, que había construido el obelisco en tan solo 31 días de trabajo, con 157 obreros ¹⁵⁸, lo que fue todo un récord si se considera que el mismo es una estructura hueca que tiene 67,5 metros de altura, con un peso de 170 toneladas. ¹⁵⁹

En dicha oportunidad el intendente se había mostrado encantado de conocer al **“Cóndor de los Andes”** y le había manifestado – al entregarle su tarjeta – que él quería ayudarlo en todo lo que pudiera para concretar su próxima ascensión al coloso andino.

En esa entrevista, los directivos alemanes le agradecieron al Intendente que vetara un proyecto de ordenanza votada en el Concejo Deliberante que, por veintitrés votos contra tres, exigía demoler el obelisco, argumentando en los considerandos que lo hacían por motivos **“...económicos, estéticos y de seguridad pública”**. ¹⁶⁰

Una vez que Link finalizó de hablar, mi padre sin decir palabra alguna, puso sobre la mesa, frente a los ojos de su amigo el ejemplar de **“La Prensa”** de ese día.

Link, que había comprado **“La Nación”** como era su costumbre, quedó maravillado por la gran fotografía de la voladura del acorazado alemán que aparecía, en gran tamaño, en la página 7 de ese matutino.

-“¡Que fantástica, se ve que el piloto justo estaba volando frente al buque cuando este explotó!”.

Mi padre, lacónicamente y con una gran sonrisa, le expresó:

- *La saqué yo”.

Juan Jorge Link lo miro asombrado y entonces papá le contó todos los detalles del **“vuelo secreto”**.

¹⁵⁷ Alsina 890,

¹⁵⁸ El obrero italiano José Cosentino fue la única víctima de esa construcción al caer al vacío, muriendo en el acto.

¹⁵⁹ El obelisco, erigido en homenaje a los cuatrocientos años de la primera fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza el 2 de febrero de 1536, fue inaugurado oficialmente con la presencia de las más altas autoridades nacionales y municipales porteñas el 23 de mayo de 1936.

¹⁶⁰ No sería extraño que esto fuera una maniobra de la embajada británica destinada a descalificar a la industria alemana.

Si bien faltaban más de tres años para entrar en guerra, se desarrollaba una silenciosa lucha para evitar que los desplazaran de diferentes mercados en el mundo.

¡Imagínese el amigo lector qué propaganda anti germana hubieran logrado si se demolía el obelisco!.

Al concluir el relato, Link con una gran sonrisa le manifestó que para él era un gran orgullo ser su amigo, respondiéndole mi padre muy emocionado que en todo caso, que el orgullo era recíproco.

Almorzaron y conversaron de la vivencia de papá, al finalizar se despidieron con fuerte abrazo, sin presentir la tragedia que enlutaría a Buenos Aires horas más tarde, pues el suicidio del comandante alemán generó un gran impacto en la opinión pública porteña, por el noble gesto del marino.

V LA INHUMACION DE LOS RESTOS DEL CAPITAN HANS LANGSDORFF ¹⁶¹

Respetuoso homenaje tributó ayer la ciudad a la memoria del ex comandante del **“Admiral Graf Spee”**, Capitán de Navío Hans Langsdorff, desaparecido en las trágicas circunstancias conocidas.

Hasta las 0200 de la madrugada de ayer, según informamos, las autoridades marítimas permitieron el acceso del público al local donde reposaban los restos del marino alemán.

Cerca de las 0900 volvieron a abrirse los portones que dan entrada al taller de marina en la dársena norte, y la concurrencia apostada en los alrededores del edificio fue penetrado despaciosamente y en filas hasta aproximarse a la sala habilitada para el velatorio.

Llegaban, entretanto, y eran colocadas alrededor del ataúd, coronas y palmas enviadas por connacionales del marino caído, por la representación diplomática del Reich acreditada ante nuestro gobierno y diversas instituciones del país y extranjeras.

Junto al féretro montaban guardia jóvenes oficiales integrantes del **“Admiral Graf Spee”**, la bandera de guerra del acorazado cubría el túmulo funerario, y sobre ella se destacaban la gorra y la espada del capitán Hans Langsdorff.



GUARDIA DE HONOR JUNTO AL FERETRO DEL CAPITAN HANS W. LANGSDORFF

¹⁶¹ LA PRENSA, 22 de diciembre de 1939.

MI PADRE ACOMPAÑA A JUAN JORGE LINK AL VELATORIO

Link llamó a mi padre por teléfono a la tarde noche del miércoles 20 de diciembre y le preguntó si quería acompañarlo al otro día a la mañana al velatorio del Capitán de Navío Hans Langsdorff.

Mi padre le dijo que sí, pero como estaba trabajando tendría poco tiempo para permanecer allí pues seguramente habría muchísima gente, Link le respondió que no se preocupara por eso pues él tenía una tarjeta del embajador alemán, a quien había conocido en un ágape luego de su escalamiento solitario al Aconcagua y eso, seguramente facilitaría las cosas, pues él también no tenía mucho tiempo ya que a las 1030 horas tenía la entrevista con el intendente porteño.

Acordaron que lo pasaría a buscar por la Aduana en un taxi y de allí irían a los Talleres Navales de la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires, donde se levantaba la capilla ardiente.

Al llegar vieron una impresionante multitud que quería rendirle homenaje, Link se alejó unos minutos y luego de conversar con unos marineros alemanes que colaboraban en mantener el orden, fue escoltado por uno de ellos y mi padre lo perdió de vista, regresando a los pocos minutos acompañado de un oficial alemán.

Al llegar le expresó a mi padre:

-“Miguel, te presento al Capitán Robert Hopfner”.

-“Señor, soy Miguel Olarte, es para mí un gran placer conocerlo y lamento profundamente que sea en tan luctuosas circunstancias”

Hopfner, a quien Link le había traducido las palabras de mi padre prácticamente al mismo tiempo que las iba pronunciando, vivamente conmovido por ellas, al tiempo que estrechaba fuertemente su mano, mirándolo fijamente a los ojos, le respondió:

- “El placer es mío señor Olarte.

Agradezco su presencia en este lugar y sus emotivas palabras, en mi nombre y en el de todos los tripulantes del “Admiral Graf Spee”.

Asimismo, quiero agradecerle el noble gesto que tuvo en Montevideo al efectuar el respetuoso saludo que nos hizo con su avión en el momento del hundimiento de nuestra nave. Para nosotros fue muy emotivo y significó mucho, se lo puedo asegurar.

Y no se preocupe que su secreto, que hace unos minutos el señor Link me acaba de confiar, está bien guardado....¡Le doy mi palabra de honor, la palabra de un Oficial de la Kriegsmarine!!.”

Al traducirle Link, mi padre se sorprendió y entonces Hopfner, al tiempo que su mano derecha imitaba el planeo que había efectuado mi padre cerca del **“Tacoma”**, los escoltó a la capilla ardiente, donde permanecieron unos pocos minutos pues eran muchos los que esperaban su turno para ingresar.

Hopfner, al despedir a mi padre con un fuerte apretón de manios, muy emocionado, solo atinó a decirle:

“¡Muchas gracias!”

Link, al ser reconocido por miembros de la colectividad alemana, era saludado con gran respeto y admiración y también saludaban a mi padre pues, si bien no sabían quién era, consideraban que era una persona importante, pues acompañaba al **“Cóndor de los Andes”**.

A. A las 16.15 se inició la marcha al cementerio alemán.

El interior del local fue despejado poco a poco, en las primeras horas de la tarde, para proceder a las ceremonias preliminares de la conducción de los restos.

Entre los últimos visitantes que se hicieron presentes figuró el ministro de marina, quien, juntamente con el jefe de la secretaría de su departamento, Capitán de Navío Abelardo

Pantín, fue recibido por jefes y oficiales alemanes y miembros de la misión diplomática del Reich.

Pocos minutos después de las 16, mientras la aglomeración de público en la calle iba en aumento y continuaban depositándose nuevos ramos de flores y canastas en distintos sitios de a sala mortuoria y en los jardines vecinos, el segundo comandante del **“Admiral Graf Spee”**, Capitán de Navío Walter Kay y otros oficiales de alta graduación del acorazado, tomaron las manijas del féretro y lo llevaron a pulso hasta la carroza fúnebre que esperaba en uno de los caminos laterales del edificio.

Previamente fueron colocadas en dos almohadillas la espada y las condecoraciones que pertenecieron al capitán Langsdorff. El solemne instante sobrecogió el ánimo de quienes presenciaron la rápida ceremonia.

Inmediatamente, y ubicados los jefes y oficiales y demás acompañantes en los coches señalados a cada uno, se encaminó el cortejo hacia el cementerio alemán. Abrían la marcha cinco carrozas con flores y seguía a continuación el coche fúnebre con el ataúd del comandante, cubierto con la bandera del **“acorazado de bolsillo”** y destacando sobre los colores de la enseña la gorra del capitán.

En otro coche tomaron asiento un oficial del buque germano y un marinero conduciendo la espada y las distinciones del jefe de la nave. Finalmente se colocaron los vehículos especiales para el capitán de navío Walter Kay y otros oficiales, para la representación diplomática alemana, militares y marinos argentinos y otras personas.

La comitiva desfiló por entre una doble fila de marineros del **“Admiral Graf Spee”**, cuadrados militarmente, y una compañía de fuerzas de la Escuela de Mecánica de la Armada, que adoptó la posición de firmes al paso de la comitiva. El público apostado en las inmediaciones se descubrió respetuosamente, escuchándose algunos aplausos aislados que fueron acallados en seguida.

El séquito dejó la zona del puerto y se dirigió por Leandro N. Alem, Pueyrredón, Santa Fe, Cabildo y Federico Lacroze hasta llegar al cementerio alemán. A medida que se iba avanzando se incorporando a la comitiva muchos vehículos que siguieron la marcha lenta de la misma y aumentaron las ya destacadas proporciones del acompañamiento.

Casi una hora y media después de haber partido desde la dársena llegó al cementerio la comitiva, en la cual formaron parte, designados a tal fin por el Ministerio de Marina, los capitanes de fragata Alberto Gallegos Luque, José A. Schwarz y Angel Sarcona, y los tenientes de navío Guillermo Walbrecker y Alejandro Bonell.

Los marineros del **“Admiral Graf Spee”** una vez alejada la comitiva oficial fue conducida en nueve ómnibus para rendir los honores debidos a su ex jefe. Durante el trayecto se les hizo objeto de numerosas demostraciones afectuosas.

B. Fue muy numerosa la concurrencia que asistió al sepelio.

La policía no adoptó las providencias que el acto aconsejaba tomar

Si extraordinario fue el número de personas reunidas en las calles y plazoletas de los alrededores de la Dársena Norte, no menos abundantes grupos de concurrencia se encontraban en la sección Disidentes del Cementerio del Oeste y sus cercanías para presenciar la ceremonia del sepelio de los restos.

No había partido aún la comitiva fúnebre desde el taller de la marina, cuando ya fue necesario clausurar las puertas del cementerio. En su interior se encontraban gran cantidad de espectadores que, aglomerados en la entrada y calles inmediatas hicieron dificultoso el acceso de más concurrencia.

A las 1630, quedó totalmente interrumpido el tránsito de vehículos en la avenida que circunda el cementerio, formándose largas filas de tranvías y automóviles. Las tropas de marinería de desembarco formadas para rendir honores al marino alemán, mantenían su posición con muchas dificultades, pues constantemente debieron ceder sus lugares a las aglomeraciones de público, el cual pugnaba por llegar hasta las puertas del cementerio.

Pocos momentos más tarde varios agentes en motocicleta arribaron con rollos de cables e intentaron tenderlo, pero ya era tarde.

El público había invadido totalmente la calle e hizo imposible toda medida de organización.

Casi simultáneamente varios agentes de la policía montada comenzaron a despejar la puerta de entrada, produciéndose con ese motivo varios incidentes.

Finalmente se logró abrir un pequeño claro por el cual, sorteando apretones la policía hizo pasar únicamente a los diplomáticos alemanes, quienes se adelantaron a la comitiva fúnebre y lograron trasponer la puerta de entrada, previo reconocimiento por las personas encargadas de cuidar el portón.

A las 17.35 arribaron a la puerta del Cementerio de Disidentes, marchando entre la multitud reunida, cuatro carrozas totalmente cubiertas de flores. Varios peones se dedicaron inmediatamente a la tarea de transportar las ofrendas hasta el interior, pero luego de haber descendido unas cuantas, fue necesario desistir de ese intento, pues el público, que había aumentado notablemente, trató de aprovechar el traslado de las flores para penetrar en el recinto. La policía debió proceder con energía para evitar aglomeraciones de público.

Este aumentó en forma notable, con la llegada de la comitiva fúnebre. De esta manera, la carroza fúnebre y los automóviles de la comitiva oficial pudieron reanudar la marcha, en forma muy lenta y rodeados por el público.

A su paso la concurrencia se descubría respetuosamente y algunos circunstantes saludaban el féretro con el brazo en alto y la palma de la mano extendida.

C. Fue recibida cariñosamente la tripulación del “Graf Spee”.

La llegada de los marineros alemanes que, como decimos, viajaron en ómnibus de excursión, fue saludada con una prolongada salva de aplausos, que aquellos retribuyeron con el saludo militar.

En cuanto los marineros descendieron de los vehículos, muchos connacionales los abrazaron y se acercaron para saludarlos, dificultando su llegada hasta los lugares que tenían asignados.

Fue necesario que los oficiales los instaran enérgicamente para que cesaran las manifestaciones de entusiasmo por parte del público.

A continuación llegó el automóvil conduciendo el féretro. Rápidamente quedó cubierto por flores arrojadas por muchas damas, las cuales rindieron así su homenaje, dada la imposibilidad de llegar hasta la tumba que guardaría los restos del capitán de navío Langsdorff.

D. La llegada de los restos.

Al público que se encontraba frente a las puertas del cementerio se agregó, en esas circunstancias, el del cortejo fúnebre, que trataba de continuar el acompañamiento detrás de la caja mortuoria.

Fue en esos momentos cuando las dificultades para el público alcanzaron grandes proporciones. Mientras agentes de caballería trataban de abrir paso a la comitiva, la

concurrancia pugnaba por engrosarla, produciéndose apretones y empujones.

Impedida la marcha de la carroza, por esta causa, la policía utilizó un automóvil para despejar la calle y esto originó escenas desagradables y expresiones de protesta.

Una parte de los asistentes se retiró en forma desordenada e invadió entonces la zona inmediata a las vías del Ferrocarril Central Buenos Aires ¹⁶², derribando los alambrados que la separan de la calzada.

E. La entrada al cementerio.

Restablecido el orden, se rehizo la comitiva fúnebre.

El embajador de Alemania y el segundo comandante del **“Admiral Graf Spee”**, quienes se encontraban ya en el interior del cementerio, encabezaron la comitiva.

En esas circunstancias, la banda de música de la dotación de ropas de marinería de desembarco, formados para rendir honores, ejecutó una partitura fúnebre.

El féretro fue conducido por oficiales de la nave de guerra alemana. Lo precedía un oficial que llevaba en sus brazos una almohadilla con las condecoraciones del extinto marino.

F. Homenaje del comandante de un buque mercante inglés

Conforme se anunció en nuestra sección telegráfica correspondiente, llegó de Montevideo para adherirse a la realización de los honores fúnebres en memoria del navegante alemán fallecido, el Capitán Pottinger, comandante del barco mercante británico **“Ashlea”**.

Hace aproximadamente dos meses y medio el buque mercante citado fue capturado por el **“Admiral Graf Spee”**, cuyo jefe, el capitán Langsdorff dispensó a la oficialidad y tripulación prisioneras un trato acorde con sus costumbres hidalgas.

El capitán Pottinger declaró que asistía al entierro en representación de sus compañeros de infortunio, los capitanes mercantes desembarcados por el acorazado alemán en la capital uruguaya cuando su arribo a esas playas.

“Vengo a rendir este homenaje – agregó – ante la tumba de un hombre que sólo tuvo consideraciones para sus prisioneros y dio muestras de una cortesía digna de las más nobles tradiciones del mar”.

G. Severos contornos tuvo la ceremonia en el cementerio.

En los discursos fue destacada la actuación valerosa del extinto

Ofrecía el interior del cementerio alemán un severo aspecto con las formaciones dispuestas a lo largo de los caminos principales para rendir la postrer despedida al marino muerto.

El mantenimiento del orden estaba a cargo de los miembros de las agrupaciones nacionalsocialistas locales, muchos de ellos luciendo sus condecoraciones de la guerra pasada, se alinearon en doble fila uniformados con camisas blancas y pantalones oscuros, desde el monumento erigido a los muertos en 1914 hasta el lugar señalado para la sepultura. Alrededor de la fosa, situada a la izquierda del portal de accesos, formaron un amplio cuadrado, tras el cual se alineó la concurrancia compuesta en su mayoría por residentes alemanes.

Cuando hizo su entrada el féretro, conducido a pulso por la plana mayor, abría la marcha el embajador de Alemania, en uniforme partidario, seguido del segundo comandante del

¹⁶² Actual Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

“Admiral Graf Spee”. Tras de los restos y las insignias marcharon los oficiales del buque, los representantes de las instituciones armadas argentinas, del Centro Naval, del Círculo Militar, los miembros de la embajada alemana, y un reducido grupo de personas representativas de diversas entidades.

A paso lento se encaminó la comitiva hasta el monumento erigido a los caídos en la guerra de 1914-1918. Frente al mismo fue colocado el féretro y alrededor del bloque recordatorio las coronas y ofrendas florales. Entonces se hizo un respetuoso silencio mientras los marineros formados alrededor del monumento, se mantenían en posición militar de firmes.

H. Los oradores

En primer término habló entonces el pastor Martín Marczynski, quien pronunció la oración religiosa dispuesta para tal circunstancia.

Su pieza resaltó al Dios que conforta a los varones de valor probado en los trances difíciles cuando acuden a su inspiración y refugio, y terminó por destacar con frases emocionadas las virtudes militares del extinto, sus andanzas por el mar y su identificación con el deber.

Lo siguió en el uso de la palabra el embajador de Alemania, doctor Edmundo von Therman; el representante diplomático germano inició con un párrafo español, para dar expresión, dijo:

“...a nuestro profundo agradecimiento por las innumerables atenciones y manifestaciones de simpatía de que han sido objeto por parte de las autoridades y del pueblo argentino, desde el mismo instante de su arribo los tripulantes del acorazado, y en especial su comandante al ocurrir su trágico fallecimiento.

Dichas manifestaciones constituyen una nueva demostración de la proverbial caballerosidad de esta gran república, en cuya tierra nuestro héroe ha encontrado su última morada”.

Inmediatamente, en idioma alemán, saludo al muerto en nombre del Führer y de la patria, inmensamente orgullosos, afirmó, por su conducta de comandante de la nave y varonil resolución”

Luego habló el segundo comandante de la nave, Capitán de Navío Walter Kay.

Por el Centro Naval habló el Capitán de Navío Daniel García y por último, un representante de los alumnos de la Facultad de Derecho.

Al llegar el féretro al lugar de la exhumación, se inclinaron las banderas y acompañado en un impresionante silencio, fue descendido a la fosa.

A continuación, el embajador y los oficiales arrojaron un puñado de tierra y así terminó la ceremonia. ¹⁶³

VI LA INTERNACION DE LOS MARINOS DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

Los deseos del Capitán Hans Langdorff con referencia a sus hombres se cumplieron.

Si en esto tuvo o que ver o no su muerte, lo ignoro, pero me parece que su viril ejemplo de ponerlos a salvo y luego **“hundirse con la nave”**, habrá pesado mucho en nuestro gobierno y así, no fueron concentrados a las órdenes de sus Oficiales, como quería el Capitán de Navío Walter Kay.

¹⁶³ Junto a su inolvidable Capitán, descansan cuatro tripulantes del **“Admiral Graf Spee”**: Johannes Eggers, Wolfgang Beyrich, Josef Schneider y Peter Kranen.

“Los marinos del Graf Spee serán considerados con inmigrantes.

Podrán desarrollar libremente sus actividades civiles al amparo de nuestras leyes.

Los marinos alemanes han recibido con gusto la información de que no serán concentrados en campamentos militares a las órdenes de sus actuales superiores, como pedía el segundo comandante del acorazado hundido.

Serán llevados a zonas de trabajo sin la fiscalización de sus superiores sólo en carácter de inmigrantes y podrán desarrollar libremente sus actividades civiles al amparo de las leyes argentinas”.¹⁶⁴

Como sería imposible mencionar lo que aconteció con cada uno de ellos y, habiendo tenido la inmensa fortuna de conocer la azarosa vida del marinero Hermann Neander, respaldada con una muy valiosa documentación relativa a su internación en nuestro país hasta su regreso a Alemania, en su figura me permitiré representar a todos esos marinos.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Diario **“Los Principios”**, del 28 de diciembre de 1939.

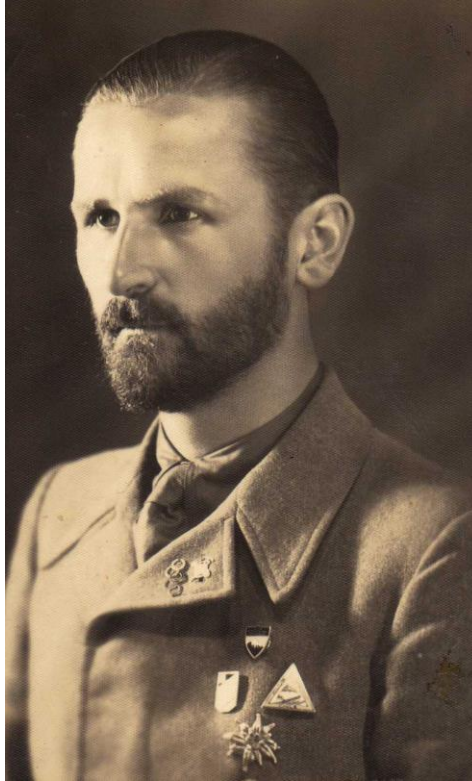
¹⁶⁵ Ver Anexo Nro 5.

CAPITULO X

ACONCAGUA

I “EL CONDOR DE LOS ANDES”

Juan Jorge Link fue un gran amigo de mi padre, lo había conocido en una visita que efectuó al aeródromo del Centro de Aviación Civil en Quilmes y rápidamente, por su común afición a la aventura, se hicieron muy **“compinches”**.



JUAN JORGE LINK ¹⁶⁶

Era un hombre sencillo y muy simpático, pese a que era toda una celebridad mundial, pues este andinista alemán radicado en Argentina desde hacía muchos años, el 22 de marzo de 1936 fue el primero en lograr escalar en solitario el cerro Aconcagua.

Por ese motivo, un periodista con gran admiración por su gran hazaña, le confirió el apodo con el que fue reconocido en todo el mundo **“El Cóndor de los Andes”**.

“En uno de los descensos solitarios de la cumbre estaba yo bajando por la cuesta cubierta de nieve iluminada por la luna, cuando de pronto ví una roca que se parecía a un hombre sentado.

Me le acerque para observarla mejor, y entonces me di cuenta de que no se trataba de ninguna roca, sino de un hombre sentado sobre una piedra, con la cabeza apoyada en la mano, como si estuviera descansando.

Vi estupefacto su larga barba, las antiparras sobre el pasamontaña que le cubría la cara, y la mochila al hombro. No cabía más duda. O era un hombre durmiendo, o era

¹⁶⁶ Esta fotografía, verdadera reliquia que conservo en mi poder, fue sacada en 1940 en **“Fotos Romano”**, Lavalle 168, de la ciudad de Mendoza.

una alucinación en aquella luz plateada que poblaba de visiones fantasmagóricas las rocas torturadas por el viento.

Un grito se me escapó, que yo mismo no supe aclarar si era para despertar al andinista misterioso o para despertarme a mí mismo de la pesadilla; pero el grito no surtió ningún efecto.

Entonces me quité el guante y lo toqué. Sentí un cuerpo duro bajo el traje. Le toqué la barba... y era barba.

Le toqué la cara, pero sentí bajo los dedos la terrible sensación de tocar un mármol.

Retiré la mano, entonces, y corrí hacia abajo, sin saber si había enloquecido o era verdad lo que había visto.

*Recién después, al buscar la verdad, me enteré de que se trataba del cadáver de Juan Stepanek, quien murió sobre el Aconcagua unos diez años antes y que seguía sentado en el lugar donde había fallecido, perfectamente conservado por el intenso frío."*¹⁶⁷

Por esa hazaña viajó a su país y allí, en el imponente marco de las Olimpíadas de Berlín que se desarrollaron ese año, le fue entregada una medalla en reconocimiento a su gran valor.

Habiendo adquirido una motocicleta, se dio el gusto de recorrer una par de países de Europa y posteriormente regresó a la Argentina, volando en un trimotor Junker de la empresa alemana **"Sindicato Cóndor Limitado"**, arribó en diciembre de 1936 al aeródromo de Quilmes.

Le gustó el lugar y comenzó a frecuentarlo, haciéndose gran amigo de mi padre, con quien voló muchas veces.

Cuando se enteró que además de piloto y profesor en la Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación, era meteorólogo, lo invitó a participar en la expedición que comandaría en los primeros meses de 1940 al Aconcagua y sin pensarlo dos veces, como era de esperar, **"Miguelito"** aceptó.

II. EL ACONCAGUA

Con sus 6962 metros de altura, es el pico más alto de América ¹⁶⁸, su nombre deriva de las voces quechuas **"Ackon Cahuak"**, que significa **"Centinela de Piedra"**.

En este sector de la Cordillera de los Andes, la frontera argentino chilena pasa por la línea de las altas cumbres que dividen aguas. ¹⁶⁹

¹⁶⁷ SEKELJ, Tibor, **"Tempestad sobre el Aconcagua"**, p. 38, Editorial **"Peuser"**, Buenos Aires, 25 de julio de 1944.

¹⁶⁸ El denominado **"Coloso de Piedra"** tiene dos picos: la cumbre norte de 6962 metros y la sur de 6930 metros sobre el nivel del mar.

Mucho tiempo se creyó que su altura máxima era de 6959 metros, pero recientes registros en GPS corrigieron ese error.

¹⁶⁹ En 1872 el presidente Domingo Faustino Sarmiento respondió negativamente a una pretensión chilena para delimitar la frontera según el desagüe de los ríos, afirmando que la línea divisoria corría a través **"...de la cordillera central nevada de los Andes"**.

Allí se instaló la doctrina argentina, que en el futuro se impondría: la línea demarcatoria pasaba por las altas cumbres y no por las aguas de los ríos que de ella bajan, como sostenía la tesis chilena.

En marzo de 1877 fue suscripto un Tratado que establecía, entre otras cosas, que la línea divisoria correría por las más altas cumbres de la cordillera, pasando entre los manantiales de las vertientes que se desprenden hacia el Océano Atlántico y el Pacífico, pero el mismo no entró en vigencia porque el Congreso Chileno no lo ratificó.

El cerro Aconcagua está ubicado a los 32° 39' 0" de latitud Sur y a los 69° 0' 59" de longitud Oeste, a unos quince kilómetros de la frontera con Chile, en el Departamento Las Heras, provincia de Mendoza, limitando al Este con el Valle de Las Vacas y al Suroeste con el Valle de los Horcones.

Los cerros Catedral y Tolosa impiden que los deshielos veraniegos de sus glaciares ¹⁷⁰ que nacen en el Aconcagua se encaminen hacia el Océano Pacífico.



Es una región árida por su gran altura y sus escasas lluvias, siendo muy baja su biodiversidad; hasta los 4.000 metros se observan pastizales abiertos de altura formados principalmente por el coirón y el huecú, como así también arbustos bajos como el cuerno de cabra, la leña amarilla y la yareta.

Entre los mamíferos, encontramos los ratones de montaña, el zorro gris, el guanaco y el puma.

Se han clasificado más de sesenta tipos de aves, destacándose por su magnificencia el cóndor, el águila mora, el chorlo, el pato zambullidor o de torrente, etc.

Uno de los primeros científicos que lo exploró, Paul Güssfeldt, consideró que se trataba de un volcán, pues muchas rocas allí encontradas tenían origen volcánico.

El profesor Walter Schiller, un prestigioso integrante de la expedición, Jefe de la Sección

El 18 de enero de 1878 se firmó el **“Tratado Barros Arana – Elizalde”**, que expresaba lo mismo y corrió idéntica suerte.

El 23 de julio de 1881, con la firma del **“Tratado de Límites”**, que fue ratificado por ambos congresos, se consolidó el triunfo de la tesis argentina:

“Artí. 1º El límite entre la República Argentina y Chile es – de Norte a Sur, hasta el paralelo 52º de latitud –, será la Cordillera de los Andes.

La línea fronteriza correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dicha cordillera que divide aguas y pasará entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro.”

¹⁷⁰ Tiene varios, los más importantes son el **“Glaciar Nororiental o Polaco”** y del **“Glaciar del Este o Inglés”**.

Geología y Mineralogía del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, en un meticuloso trabajo que publicó, desestimó esa idea manifestando que esas rocas fueron allí depositadas por fuertes eventos tectónicos y que por no evidenciarse ningún orificio o cráter en la cima del mismo, esa idea debía descartarse.¹⁷¹

III. LA EXPEDICION DE 1940

A. COMO SE INCORPORARON VARIOS MIEMBROS DEL CENTRO DE AVIACION CIVIL A LA AVENTURA ANDINA

El 6 de enero de 1940, Juan Jorge Link, su esposa Adriana Bance, acompañados por su perrita **“Fifi”**, asistieron al tradicional asado que los pilotos del Centro de Aviación Civil realizaban en el aeródromo quilmeño los sábados al mediodía.

Mi padre había comentado con varios de ellos que participaría en escalamiento al Aconcagua en su carácter de meteorólogo de la expedición que comandaría Link al otro mes y muchos de los pilotos, querían saber si podían participar de la misma.

Link, era una persona muy abierta y simpática, con gran simpleza les fue explicando las dificultades del ascenso de la montaña, resaltando fundamentalmente que lo primordial era obedecer las instrucciones que les impartiría algún andinista veterano cercano, que a su vez las había recibido del director técnico de la expedición, que era él.

Las mismas debían ser obedecidas sí o sí, pues el éxito o el fracaso de la expedición dependía de su acatamiento **“automático”** por decirlo de algún modo, porque en las alturas no podían verse sometidos a ningún tipo de planteamiento o parecer en contrario.

Esas órdenes se daban por la experiencia en montaña, debían cumplirse como si se estuviera en una marcha militar, en caso contrario, no sólo ponían en riesgo su vida, sino la del resto del grupo.

Explicó que a una excelente condición física, se debía unir un absoluto control mental, pues en las alturas se veían sometidos a grandes penurias que podían generar **“ataques de pánico”**.

Si bien él consideraba que ellos como aviadores experimentados, algunos reconocidos pilotos de alta acrobacia, eran personas valientes que lógicamente no sufrían de vértigo, no por ello debían menospreciar esas advertencias, porque la montaña tiene un raro poder de

¹⁷¹ Al planificarse el Museo de Ciencias Naturales de La Plata, su director, el perito Francisco Pascasio Moreno consideró que sería muy importante que existiera una sala de Geología y Mineralogía como una unidad.

En 1891 fue designado primer encargado de la Sección Geología y Mineralogía el alemán Rodolfo Hauthal (1854-1928), quien permaneció 14 años en el Museo, para luego regresar a su patria.

Hauthal fue reemplazado ese mismo año, 1905, por el profesor Walter Schiller, quien fue especialmente convocado por Moreno.

Al estallar la Primera Guerra Mundial, regresó a Alemania para combatir por su patria, retornó a nuestro país a principios de 1919.

Desde su ingreso se especializó en el estudio de la parte más elevada de la Cordillera de los Andes, donde se encuentra el Aconcagua, al que escaló en seis oportunidades, sin jamás poder hacer cumbre.

Schiller hizo trabajos de campo en la Sierra de la Ventana, la isla Martín García y en las regiones petrolíferas de Comodoro Rivadavia, Neuquén, Tierra del Fuego y el sur de Bolivia.

Realizó además, una excelente labor docente en el Museo de Ciencias Naturales de La Plata hasta su muerte en el Aconcagua en febrero de 1944.

Merecidamente la Sala de Geología del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, lleva el nombre de **“Profesor Walter Schiller”**.

seducción, que puede generar graves trastornos en la personalidad humana y los nervios pueden jugar malas pasadas.

Esa era la razón por la que exigía que cada partícipe se efectuara un examen psicofísico en Buenos Aires antes de embarcarse en el ferrocarril hacia Mendoza.

Si en la estación de Retiro él no recibía dicho certificado, la persona quedaba automáticamente excluida del contingente a su cargo, podía viajar acompañando al grupo si así lo quería y como mucho, llegar hasta Puente del Inca, pero allí se despedirían.

Dejó bien en claro que ese examen no les garantizaba el ascenso, pues en Mendoza serían sometidos a otro chequeo médico y si no pasaban el mismo, quedaban automáticamente excluidos.

Pero volvió a insistir, con vos pausada, que consideraba que si una persona no presentaba en Retiro el certificado médico, quedaba automáticamente fuera de la expedición.

“Para que me entiendan, ustedes saben el gran afecto que tengo por Miguel Olarte, a quien considero un gran amigo, pero si “Miguelito” no trae el certificado, porque lo traspapeló o se lo olvidó en su casa, queda automáticamente descartado.

Señores: el primer paso para ascender el Aconcagua, se da en Retiro”

A continuación manifestó que si bien él no aconsejaba fumar en las alturas, consideraba que a los fumadores, a veces, un cigarrillo lograba calmarle la ansiedad.

Esto sorprendió a más de uno, entre ellos a mi padre que estaba tratando de dejar de fumar.

Link manifestó que hablaba por experiencia personal, pues muchas veces fumar un cigarrillo antes de irse a dormir, luego de una jornada agotadora, permitía conciliar rápidamente el sueño reparador.

Lógicamente, mejor era no fumar, pero si uno sentía una gran ansiedad de ***“dar unas pitadas”***, era mejor hacerlo.

A los pilotos que estaban más entusiasmados en participar, con gran sinceridad les explicó que por los acontecimientos bélicos en Europa y por lo acontecido con el hundimiento del acorazado alemán ***“Admiral Graf Spee”***, que ***“nos trajo la guerra a Buenos Aires”***, el precio de muchos artículos se habían encarecido mucho en los últimos tiempos y entre ellos, los de los elementos imprescindibles para escalar el Aconcagua.

Comentó que por estallido de la guerra no recibirían ninguna ayuda de la embajada alemana tal como se la habían prometido y que si bien el intendente de la ciudad de Buenos Aires, Arturo Goyeneche, lo había recibido muy amablemente y le había brindado una gran ayuda, todavía faltaba mucho y por eso, gran parte de los elementos imprescindibles para la ascensión al Aconcagua, debían ser adquiridos por cada participante.

A continuación, distribuyó unas diez hojas escritas a máquina con la lista de esos enseres.

A quienes decidieran acompañarle, les solicitaba que ya empezaran a entrenar, que caminaran todo lo que pudieran, trotaran y subieran todas las escaleras posibles, aconsejando a quienes vivían en Buenos Aires y viajaran en subterráneo, que dejaran de utilizar las escaleras mecánicas.

Hass, que era el ocurrente del grupo, tuvo una gran idea, ya que propuso entrenar en el murallón del río en malla – subiendo y bajando los escalones – y luego caminar y trotar por la arena para luego, al terminar la faena diaria...

¡Darse un refrescante chapuzón en las piletas de la Rambla o bien en el río!,

Les recordó que ellos habían visto a los jugadores de Independiente ¹⁷² haciendo la pretemporada de ese modo en la costa quilmeña y les dio un gran resultado, ya que ganaron los campeonatos de 1938 y 1939 de primera división del fútbol argentino, por lo que le pareció oportuno imitarlos.

A Link le pareció una idea brillante, pero a fin de evitar alguna torcedura, sonriendo les pidió que por favor no jugaran ningún partido de fútbol en la arena, lo que fue aceptado en medio de grandes carcajadas, porque se sabía que algunos de los presentes, en partidos disputados en el campo de aviación, eran conocidos por poner **“pierna fuerte”**.

Edmundo Lutter - uno de los más calificados pilotos del Centro de Aviación Civil que no sólo maravillaba con sus acrobacias a los argentinos sino que también lo había hecho dos años antes en Alemania -, era una persona muy seria, interpretando el parecer de todos ellos, le agradeció a Link la franqueza con la que había hablado y le manifestó que en lo personal, estaría encantado de poder participar en la expedición al Aconcagua, porque sabía que estaría comandado por una persona seria, disciplinada y responsable y eso, a él en lo particular, le había dado mucha tranquilidad.

Sus improvisadas palabras fueron coronadas con un espontáneo aplauso de todo los presentes.

Por último, les pidió que por razones de organización, quienes decidieran participar de la expedición, se lo comunicaran a más tardar a él o a **“Miguelito”** en el curso de la semana.

La nómina quedó integrada por los pilotos Carlos Hass, Valdemar Lehmann, Edmundo Lutter, Carlos B. Olano y Lorenzo Strassera, como así también Herbert Neydorff, el radio técnico de la empresa **“Cóndor”**, quien como hemos visto formó parte de los **“complotados”** del **“vuelo secreto”**.

Muchos más hubieran querido hacerlo, pero por razones laborales, o por tener ya planeadas sus vacaciones, no pudieron ser de la partida.

B. LA REUNION DEL SABADO 20 DE ENERO DE 1940 DESTINADA A JUNTAR FONDOS PARA LOS EXPEDICIONARIOS.

La lista de los elementos que debían llevar los expedicionarios, entregada por Juan Jorge Link, era muy extensa, variada y muy costosa porque se había desatado un incesante incremento de los precios, algo desconocido en ese entonces ¹⁷³, y por eso, en uno de los pizarrones en que mi padre daba clases a los jóvenes futuros pilotos ¹⁷⁴ se la transcribió, solicitando a los socios y amigos que quisieran colaborar, que por favor lo hicieran.

Esas donaciones serían el **“costo”** de la entrada para el baile que se realizarían el sábado 20 de enero y por decisión de la comisión directiva del Centro de Aviación Civil, todo lo recaudado ese día en los vuelos que contratara el público – especialmente los de bautismo -, luego de descontar el gasto de combustible, serían destinados a los expedicionarios.

Se confeccionó una gran **“alcancía”** de madera, para quien deseara colaborar con dinero en efectivo pudiera hacerlo.

¹⁷² Los jugadores de la primera división del Club Atlético Independiente utilizaban la subsele del Club que tenía – y aún conserva – en la ribera quilmeña, para realizar esa preparación física de lunes a viernes, sin ser molestados por los miles de bañistas que se concentraban durante el verano en la costa. Varios de esos jugadores, volaron por primera vez en el aeródromo quilmeño.

¹⁷³ Me refiero a la inflación, lamentablemente una **“vieja”** conocida de todos nosotros desde hace muchas décadas.

¹⁷⁴ Ver Capítulo V, Mis padres y el Centro de Aviación Civil, IV. El Centro de Aviación Civil, fotografía página 53.

A pedido de Hass le fue dibujada una carita, una colita enrulada y cuatro listones de madera hicieron de improvisadas patas del **“chanchito alcancía”**, que no habrá sido muy bonito a la vista, pero nadie pudo negar que fue muy efectivo y cumplió acabadamente su cometido, ya que fue ubicado sobre una mesa, a la entrada del hangar donde se desarrolló la velada danzante, en un lugar bien visible, para evitar alguna suspicacia y de ese modo, quien quería colaborar, doblaba un billete – cuyo valor él solo sabía - y lo insertaba en la ranura del simpático **“chanchito”**.

LA ESTRECHEZ ECONOMICA EN QUE SE VIVIA

El estallido de la Segunda Guerra Mundial generó grandes dificultades económicas en nuestro país; para dar un simple ejemplo, me parece atinado transcribir la siguiente Ordenanza Municipal de Quilmes del 11 de enero de 1940:

ORDENANZA Nro 1301

El Honorable Concejo Deliberante,

Sanciona

Artículo 1º Autorízase al DE para entregar en carácter de subsidio y por una sola vez al Centro de Aviación Civil la cantidad de Cien Pesos moneda nacional \$ 100 m/n) como contribución al Festival Aerodeportivo realizado en esta ciudad en conmemoración del XX aniversario de la fundación del Centro.

Artículo 2º El gasto que demande el cumplimiento de la presente imputación a la misma, tomá los recursos del Inciso I, Item 3º del Presupuesto General de Gastos vigentes.

Artículo 3º Comuníquese.

Lo exiguo del donativo, es demostrativo de lo aseverado precedentemente, pues como se recordará, el ayudante mecánico Hugo Neijeat – quien fabricó el **“alambique volador”** -, quedó muy reconocido a mi padre por haber mediado para que le otorgaran un aumento de sueldo, el que consistió en tres pesos (\$ 3) pesos diarios, es decir que en un mes obtenía la suma de la donación transcrita.¹⁷⁵

En medio de la fiesta, José Abeijón Blanco fue a buscar a mi padre y le dijo que el presidente del Centro, doctor Ido C. Celeri, iba a hacer una donación en nombre de la institución y quería que todos los pilotos que acompañarían a Juan Jorge Link a la expedición al Aconcagua, le acompañaran.

Celeri, que era un hombre muy correcto y simpático, improvisó unas hermosas palabras para esos pilotos que **“...llegarían a no dudarlos, a grandes alturas pero esta vez sin aviones”**, designándolos **“representantes”** del Centro de Aviación Civil y al desearles el mayor de los éxitos en la empresa que estaban por acometer, les entregó a cada uno de ellos un banderín para que lo dejara en el lugar más alto donde llegaran en su ascensión al Aconcagua y en medio de grandes aplausos, depositó varios billetes doblados para que nadie supiera el monto de la donación, aunque dejó entrever que por el gran éxito económico que tuvo el festival aéreo del 17 de diciembre, la misma era respetable.

Sea por obra de la casualidad o por una hábil **“maniobra”** de Ido Celeri, éste se alejó hacia la puerta del hangar en compañía de **“Los Tres Mosqueteros”**¹⁷⁶ y abrazando a Carlos Hass, con una gran sonrisa, les dijo:

¹⁷⁵ Ver Capítulo VIII., El vuelo secreto de mi padre, II. Como nació la idea de fotografiar al “Admiral Graf Spee”, Nota Nro 104, p. 108.

¹⁷⁶ José Abeijón Blanco, Carlos Hass y Miguel Olarte.

-“¡A ustedes los prefiero escalando el Aconcagua que sacando fotos a un barco de guerra alemán...!”

El inesperado comentario, los descolocó y al intentar balbucear una respuesta, Celeri lo impidió guiñándoles un ojo y con el dedo índice derecho en su boca solicitó **“silencio”**, les estrechó fuertemente la mano a Hass, a Abeijón Blanco y por último a mi padre, a quien además le acarició la mejilla con un **“leve sopapo”** expresándole con una gran sonrisa:

-“¡Tenía que ser “Miguelito”!”.

Se despidió diciendo que nada tenían que agradecer por la colaboración dada por el Centro de Aviación Civil, eran ellos quienes debían hacerlo por el dinero recibido de **“La Prensa”** por **“esa locura”** ¹⁷⁷ y sin más, retornó al salón porque se escuchaba un tango y a Celeri **“...se formaba rueda pa’ verlo bailar”**.

Nunca supieron como Celeri se enteró del **“vuelo secreto”**, infiriendo que quizás no supieron cómo ingresar **“discretamente”** a las arcas del Centro de Aviación Civil la importante suma que los directivos de **“La Prensa”** le entregó a Eduardo Newbery días más tarde de su publicación, porque era una suma por demás respetable ¹⁷⁸.

Pero los tres coincidieron que el doctor Ido C. Celeri era todo un caballero, pues les había **“lavado la cabeza”** sin testigos y así, el tema quedaba definitivamente superado.

C. SE DIO TERMINO A LA ORGANIZACION PARA ESCALAR EL ACONCAGUA

En los diarios del 3 de febrero de 1940 se expresaba que los integrantes de la expedición emprenderán al otro día viaje a Mendoza, la que se había retrasado un tanto por la demora en adquirir aparatos meteorológicos destinados a registrar las observaciones en el maciso andino, operatoria que estaría a cargo de mi padre.

En el tren de las 7.15 del 4 de febrero de 1940 que saldría de la estación Retiro, partirían los integrantes de la expedición que realizará una ascensión al cerro Aconcagua. En honor de los miembros, fue servido anoche un **“lunch”** de despedida, del cual participaron muchos amigos de los expedicionarios, quienes brindaron por el éxito de la empresa.

Según explicó Link a los periodistas, ya se habían ultimado los preparativos para escalar la alta montaña. Casi todos los expedicionarios se han sometido a una preparación conveniente para permanecer y aclimatarse a grandes alturas, hallándose listos y con el equipo necesario para realizar la ascensión, a saber: vestuario, preparación del calzado, útiles de zapa, cuerdas, grampones, mosquetones, piquetas, hachas, linternas, bolsas de dormir, carpas de experimentación, mochilas, elementos de cocina, etcétera.

D. LA PARTIDA DE LOS EXPEDICIONARIOS

El 4 de febrero de 1940, en el tren de las 7.15 horas de la mañana del **“Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico”** ¹⁷⁹, se embarcaron los participantes, aunque faltaron muchos que se habían comprometido participar y que figuraban en la siguiente nómina:

I. Dirección Técnica de Alta Montaña

- 1. Jefe Jorge Link.**
- 2. Dirección Científica, Eduardo Carette.**

¹⁷⁷ El monto que pagó **“La Prensa”** por las fotografías que obtuvo mi padre del **“Admiral Graf Spee”**.

¹⁷⁸ Lamentablemente, mi madre no me pudo precisar a cuanto ascendió la misma.

¹⁷⁹ En la actualidad Ferrocarril General San Martín.

II. Formarán parte de la expedición con el propósito de llegar hasta la cumbre del Aconcagua:

3. Señora Adrienne B. de Link.
4. Profesor de la Universidad de La Plata, doctor Walter Schiller.
5. Señorita Ilse Schiller.
6. Botánico Miguel Sáenz Medina.
7. Técnico de Navegación y Meteorología Miguel Olarte.
8. Piloto acrobático Edmundo Lutter.
9. Técnico de la Estación Experimental del Ministerio de Agricultura de la Nación Carlos Pronatto.
10. Radiotécnico Herbert Neydorff.
11. Profesor de esquí Ernesto Julio Rubén.
12. Señorita Elisa Hertlein.
13. Sacerdote Francisco Oliver.
14. Señor Enrique Estrach.
15. Señor Manuel Gil.
16. Señor Hipólito Perez.
17. Señor Emilio Ríos.
18. Señor Juan Semper.
19. Señor Pablo Etura.
20. Señor José Vela.
21. Señor Pablo Frenke.
22. Señor Domingo López.
23. Señor Jorge Hertlein.
24. Médico Carlos Padin.
25. Médico Roque Polito.
26. Médico Juan Moiteno.
27. Victoriano Catoira.

III. Para escalar hasta los primeros refugios:

28. Señorita Inés Herrera.
29. Señorita Genoveva Dwason.
30. Señorita Juana Cortelezzi.
31. Profesora de Física Ana Palesse de Torres.
32. Profesora de Geografía María Teresa Grondona.
33. Señorita Aurora López.
34. Señorita Magdalena López.
35. Señor Alfredo Fonochetti.
36. Señor Carlos Hass.
37. Señor José Posluschny.
38. Señor Carlos B. Olano.
39. Señor Valdemar Lehmann.
40. Señor Lorenzo Strassera.
41. Señor Emilio Boggio.
42. Señor Adrián Ruiz Leal.

Según una nota periodística, se embarcaron en un coche especial que se agregó a ese tren:

***“...los miembros de la expedición científica que con el auspicio del Club Andinista mendocino acometerá la magna expresa de escalar el Aconcagua, la cumbre máxima de la Cordillera de los Andes, majestuosa elevación que los aborígenes llamaron como se sabe el Padre de la Montaña.*”**

Con este motivo los amigos, simpatizantes y los socios del Centro de Aviación Civil, que ha prestado gran cooperación para esta empresa, se reunirán en la estación ferroviaria, con el objeto de rendir una cálida despedida a los viajeros.

El Club Andinista de Mendoza que, como decimos ha organizado dicha ascensión, la más grande de cuantas se han realizado hasta la fecha, ha dado a publicidad una carta abierta dirigida a los bancos, el comercio, a la industria y al pueblo argentino en general, para solicitarle su apoyo moral y material.

*Las personas que deseen enviar donativos, pueden hacerlo al Sr Juan Jorge Link, Director Técnico de Alta Montaña “Expedición al Aconcagua de 1940” calle Alsina 890, Capital Federal”.*¹⁸⁰

A cada participante, Juan Jorge Link le había entregado una lista de lo que era necesario para participar de la expedición.

“Link la había confeccionado en base a sus experiencias en expediciones anteriores:

Cada participante debe tener, sin excepción:

- a. Certificado médico.*
- b. Documento de Identidad.*
- c. Una ficha de sus datos personales.*
- d. Una declaración del equipo en uso.*

Se aconseja llevar sus bultos etiquetados y cada prenda marcada.

- Una valija de sólida construcción y a llave para depositar efectos que quedan en Puente del Inca.*
- Dos o tres bolsas de lona fuerte con cierre, para el equipaje que va al campamento.*
- Una mochila con bolsillos, amplia y cómoda.*
- Una piqueta.*
- Una buena bolsa de dormir.*
- Un par de ramplones.*
- Un par de antiparras de vidrio oscuro en un estuche protector (un segundo par de reserva no estará de más).*
- Dos termos (de un litro cada uno, si es posible).*
- Un par de polainas de paño.*
- Un par de zapatillas de buen abrigo.*
- Un par de buenos zapatos de montaña con sólida herradura.*
- Un frasco de aceite, cepillo, plantillas y cordones de repuesto.*
- Una carpa especial para alta montaña completa.*
- Dos trozos de arpillera o de lona vieja del tamaño del piso de la carpa para el aislamiento de la humedad y del frío.*
- El papel de diario es también un buen aislador.*
- Una soga de 12 mm y de 25 a 30 metros de largo.*
- Un mosquetón con soga-anillo.*
- Diez metros de soga más liviana.*
- Una linterna eléctrica con pilas y bombitas de repuesto.*
- Un cortaplumas o un cuchillo fuerte.*
- Un traje contra viento bien impermeabilizado.*
- Un conjunto de cocina de campaña, completa.*
- Dos latas de un litro cada una para llevar nafta a los campos altos.*
- Diez cajas de fósforos como mínimo.*

¹⁸⁰ La Nación, 4 de febrero de 1940, p. 7.

- *Un par de alpargatas para practicar escalamiento de rocas.*
- *Un sólido traje sport de buen abrigo.*
- *Un traje training de buena calidad.*
- *Dos camisas sport.*
- *Dos camisetas de pura lana y de mangas largas.*
- *Dos calzoncillos de pura lana y largos hasta el tobillo.*
- *Cuatro pares de medias de pura lana, de tejido grueso o cuatro pares de medias largas.*
- *Un pasamontaña de buena lana o un gorro de piel*
- *Una bufanda de lana o un echarpe de seda natural.*
- *Dos pares de guantes de buena lana gruesa.*
- *Un par de guantes de lona impermeable, forrados de buen abrigo.*
- *Dos pull-overs de buena lana y de mangas largas.*

*Esta es la lista especial, a la que se agrega otra cantidad de advertencias sobre objetos como: botiquín de bolsillo, costurero de bolsillo, cubiertos de mesa, mate, cigarillos, implementos de limpieza personal, etc.”*¹⁸¹

Sin ninguna novedad digna de mención el convoy ferroviario arribó a las 23.10 horas de ese día a la ciudad de Mendoza.

Al llegar a su destino y pese a lo avanzado de la hora, fueron gratamente sorprendidos al ser recibidos por un gran número de personas que se habían congregado en la estación ferroviaria cuyana a ese efecto, dispensando a los viajeros una calurosa demostración de bienvenida.

Si bien en un principio, la expedición se iba a conformar con cincuenta y cinco personas, muchos de los comprometidos por diversas razones - como expresé- no llegaron a la estación Retiro de Buenos Aires y por eso la misma no fue tan numerosa como se había calculado en un principio.

Por otra parte, de los que llegaron, siete tampoco pudieron continuar no ser aptos.

Cuatro de ellos, luego de realizada una prolija revisión médica en Mendoza, no fueron autorizados a participar del escalamiento al Aconcagua.

Otros tres que quedaron en observación, al otro día, en una segunda revisión médica, también fueron desestimados.

E. LA MARCHA HASTA PLAZA DE MULAS

Luego de descansar un día en Mendoza, al otro día bien temprano, en once automóviles viajaron los treinta y dos miembros de la comisión científica que escalaría el monte Aconcagua – así se los nombraba en los diarios de la época - , a Puente del Inca.

En cuatro camiones fueron los víveres, las ropas, elementos científicos y diversos equipos para el escalamiento; al llegar a destino, parte de los expedicionarios se alojaron en el refugio **“General San Martín”**, del Ejército Argentino y el resto, lo hizo en el lujoso hotel existente en dicho lugar.¹⁸²

En Puente del Inca comenzaron las lecciones del profesor Walter Schiller, quien en compañía de la mayor parte de los expedicionarios, se acercó a contemplar esa maravilla natural y no pudiendo disimular que era un docente de alma, les habría dado esta lección sobre como se creó el mismo:

¹⁸¹ SEKELJ, Tibor, **“Tempestad sobre el Aconcagua”**, p. 15/16, Editorial **“Peuser”**, Buenos Aires, 1944.

¹⁸² El mismo fue destruido por un alud en 1965.



PUENTE DEL INCA

“Todos los puentes naturales se han formado de idéntica manera.

Una roca que obstruía la corriente de un río fue agujereada en un punto débil y bajo el efecto del agua durante milenios.

Luego este agujero, al infiltrarse el agua por él, se ha ido ampliando cada vez más, mientras la parte superior de la roca, por no haber sido alcanzada por la corriente, al quedar intacta, formó un puente natural.

En cambio el Puente del Inca es debido a causas muy distintas.

En la orilla derecha del río Mendoza hay fuentes termales cuya agua es de color amarillo por la gran cantidad de limonita y otros minerales que contiene.

En un pasado muy remoto, estas materias fueron depositándose en la orilla, formando allí una materia rocosa y firme que constituía una cabecera de puente. Sobre el andar del tiempo esto dio como resultado una notable entrada hacia el centro de la cuenca del río.

Aquí, claro está, la “roca” formada por los sedimentos no ha podido llegar hasta la base de la cuenca, puesto que la corriente del agua barría constantemente ese lugar hasta cierta altura. Finalmente, como el agua mineral siguió corriendo por la roca y aumentándola con sus sedimentos, la roca llegó hasta la orilla opuesta, construyendo allí fuertes columnas porque el agua raras veces alcanzaba esa altura y no tenía fuerza suficiente para impedirlo.” ¹⁸³

Esa misma tarde realizaron el primer escalamiento de práctica al escalar el **“Banderita Sur”**, cuya ladera se levantaba casi verticalmente frente al hotel mencionado, que si bien solo tiene 400 metros de altura, era de muy dificultoso ascenso, pero como premio a su esfuerzo, desde su cumbre pudieron contemplar al **“Dios Indio”**, curiosa formación de roca oscura que tenía la forma de un ser humano.

Entre las misiones que tenían estaba la de intentar rescatar el cadáver del andinista austríaco Juan Stepanek, fallecido en 1926, que Link había descubierto en su solitaria ascensión de 1936 y para ello, llevaban una orden de levantamiento de sus restos firmado por el Juez del Crimen doctor Carlos Alberto Arroyo.

¹⁸³ SEKELJ, Tibor, opus cit., p 24.

Pero esto no pudo cumplimentarse porque si bien a principios marzo de 1940, parte de los expedicionarios trataron de ubicarlo por espacio de unas cinco horas, a 6400 metros de altitud, no pudieron encontrar sus restos.¹⁸⁴

En una noticia un tanto alarmista difundida por algunos medios gráficos porteños el 15 de febrero de 1940 que daba cuenta que había

“...trascendido que los jefes de la expedición que partiera de Mendoza con el propósito de escalar el Aconcagua, demorarán el plan final de la empresa en vista de que resultan insuficientes los víveres de que se halla provista la misión, sobre todo considerando las contingencias que ofrece un escalamiento de tanta importancia y que ofrece tantos peligros”

Esto, como es de suponer generó gran preocupación entre sus familiares y amigos; al tomarse conocimiento de la misma en el Centro de Aviación Civil, Eduardo Newbery, quiso quitarle dramatismo a dicha especie y sobrevoló la casa de mi mamá a baja altura.

Al oír el estrépito del motor de un avión volando muy bajo, mi madre, en compañía de mis abuelos Claudina y Enrique Ciancaglini salieron al patio para ver que pasaba.

Al verlos, Newbery los **“saludó”** con las alas – moviendo el avión de izquierda a derecha – y al serle respondido el mismo, volvió a pasar y cortando el motor, planeado muy bajo gritó:

- “¡Enriqueta, juntá pan duro que Miguelito se nos muere de hambre!”.¹⁸⁵

Pese al humor negro, mi mamá nos contaba que se rió de buena gana con la ocurrencia del audaz amigo que volvió a encender el motor de su aeronave y siguió volando como si tal cosa.

La verdad sobre el tema fue que se habían desbarrancado unas mulas cargueras y se perdieron algunos alimentos, pero no fue nada tan grave como expresaron muchos diarios de Buenos Aires.

Los expedicionarios se aclimataron a la altura poco a poco, para **“cambiar el oxígeno”**

A través del Valle de Los Horcones, bordeando el río Horcones Superior, que nace en el glaciar homónimo, fueron ascendiendo, sin prisa y sin pausa, hacia su destino final.

En la unión de ese curso de agua con el río Horcones Sur¹⁸⁶, a 3.194 metros de altitud, levantaron el primer campamento, al que dieron ese nombre.

En las cercanías, se encuentran los **“Los Penitentes”**, donde efectuaron las primeras prácticas de escalamiento en un farallón de hielo.¹⁸⁷

¹⁸⁴ Pasarían seis años para que su cuerpo fuera rescatado de la montaña.

“Se rescató el cadáver de Stepaneck de una de las laderas del Aconcagua.

El Comisario del Puente del Inca informó que ayer regresó una comisión militar que realizó una ascensión al Aconcagua, durante el cual fue hallado y rescatado un cadáver momificado, del sexo masculino, que se supone sea de Juan Stepaneck, austríaco, desaparecido mientras pretendía escalar al coloso de la montaña, en el año 1926”.

La Razón, 12 de febrero de 1946.

¹⁸⁵ Ver Capítulo V, Mis padres y el Centro de Aviación Civil, IV. El Centro de Aviación Civil en Quilmes, Nota Nro. 66, p. 61.

¹⁸⁶ Este, a su vez, nace en el Glaciar Horcones Inferior.

¹⁸⁷ Es curioso que mi padre en un reportaje periodístico que se le hizo en Buenos Aires a su regreso, omitió toda

Ese sitio recibe ese nombre por las particulares formas que adopta el hielo natural de las laderas de sus montañas, que por la acción del viento y el sol, es erosionado de tal forma que recuerdan una peregrinación de monjes penitentes.¹⁸⁸

Luego de permanecer allí unos cuantos días, avanzaron un poco más de un kilómetro hacia el Oeste e instalaron el **“Campamento Confluencia”**¹⁸⁹, que estaba ubicado a 3.700 metros de altitud.

Días más tarde, apenas amaneció realizaron una **“marcha forzada”** en mula hacia el Oeste a través de dicho valle, avanzando en forma paralela al río Horcones Superior unos seis kilómetros hasta un lugar llamado **“Piedra Grande”** donde levantaron otro campamento.

La premura que tenía Juan Jorge Link en salir con las primeras luces, se debía a que para llegar a ese sitio necesariamente debían vadear dicho curso de agua dos veces - una vez hacia el Norte y otra vez hacia el Sur -, y para ello debían aprovechar que a la noche el mismo se congelaba en su curso superior y por ello había menos caudal de agua en los puntos que debían atravesar, por lo que se mojarían menos y era mejor para las mulas que tienen gran temor a las corrientes de agua, por eso, cuando más bajo fuese el caudal a atravesar, era mucho más seguro.

Si bien se mojaron un poco al vadearlo en esas dos ocasiones, no fue nada tan importante que una buena friega con alcohol en sus pies, un cambio de medias y unos buenos mates con galletas y varios terrones de azúcar, no hicieran olvidar rápidamente.

Avanzaron los últimos dos kilómetros del total de seis de esa agotadora marcha y al llegar levantaron el nuevo campamento, aprovechando que tenían un día luminoso sin nubes, por lo que secaron el interior de sus zapatos, medias y otras prendas que se les habían mojado.

En **“Piedra Grande”** permanecieron varios días, seleccionándose a quienes podían continuar el ascenso, mediante una importante rutina de ejercicios físicos y de coordinación mental; uno de estos, que recordó mi hermano Miguel, era que el andinista sosteniendo un fino cordel en su mano, debía pasarlo por **“el ojo de una aguja”** en movimiento.¹⁹⁰

Este ejercicio se realizaba los días de mal tiempo o por las noches, a la tenue luz de las lámparas y, con mis hermanos no recordamos si alguna vez lo logró, pues enhebrarlo era algo muy difícil.

referencia a **“Los Penitentes”**, sin embargo en el dorso de una foto muy vieja que nosotros conservamos, escribió: **“Campo de “Penitentes” entre el Cuerno y el Aconcagua, altura 4.000 mts. (a)”**

Link y señora, France, Etura, Olarte, Semper y Pronato”.

(a) Esto fue un error de mi padre, **“Los Penitentes”** están a 3.194 metros de altitud.

¹⁸⁸ En la actualidad es un importante centro de esquí muy reconocido internacionalmente por sus veintiocho pistas de diferentes longitudes y desniveles, a las que se llega por 8 medios de elevación y que se cubren en invierno de una nieve seca y compacta.

¹⁸⁹ Así se llamó ese lugar porque allí se unen los ríos Horcones Superior y Horcones Inferior.

¹⁹⁰ Se trataba de un metrónomo musical cuya delgada varilla metálica tenía un orificio en su parte superior, la misma porta una pesa y se comporta como un péndulo invertido de frecuencia variable pues es ajustable, moviéndose como una especie de parabrisas.

Cuando la pesa se sitúa cerca de la base, los tiempos se aceleran, mientras que al alejarla el péndulo se mueve más despacio.

En la parte superior de la caja, detrás de la varilla, hay una escala numérica que permite fijar el número de oscilaciones por minuto, esa escala abarca desde 40 a 208 oscilaciones o pulsos, su mecanismo interno tiene un muelle helicoidal tensado por una cuerda manual que le permite funcionar entre 10 y 15 minutos.

Mi padre como jefe de navegación y meteorología de la expedición realizaba todos los días sus mediciones climatológicas y con ellas confeccionaba una especie de **“reporte”** que entregaba a Juan Jorge Link, con quien se quedaba conversando un buen rato sobre la expedición o de otros temas, pues no debemos olvidar que eran muy amigos.



Mientras los expedicionarios continuaron su aclimatación a la alta montaña en dicha lugar, los arrieros Mario Pastén y Mauro Ayala con sus mulas cargueras fueron llevando mucho del equipo de la expedición **“montaña arriba”** para agilizar el nuevo desplazamiento.

Después de varios días de permanencia en ese hermoso sitio, continuaron su marcha hacia **“Plaza de Mulas”**, que con sus 4.370 metros de altura sobre el nivel del mar, resultaba un lugar por demás adecuado para prepararse para el asalto de la cumbre, pues era una amplia zona ubicada sobre una morena en la base del Aconcagua donde se instaló el denominado **“Campamento Base”**.

De **“Piedra Grande”** al nuevo campamento había unos doce kilómetros de distancia, por lo que el esfuerzo que les esperaba a los expedicionarios fue por demás significativo pues tuvieron que volver a vadear al río Horcones Superior dos veces.

Allí se aclimataron a la altura antes de iniciar al ascenso al cerro, pues pudieron levantar sus tiendas a resguardo de los vientos por las grandes rocas que hay en el lugar.

En ese lugar se les unió José Kastelic, un cura yugoslavo, persona muy hosca y quien sin aceptar opiniones en contrario, expresó que solo o acompañado marcharía hacia la cumbre.

Link viendo que no podía disuadirlo de efectuar una aclimatación, tuvo que permitirle marchar con ellos, pese a tener poca visión, pues la refracción de la luz en la nieve le había lastimado los ojos.

Lamentablemente, falleció en el ascenso, fue la séptima víctima mortal del Aconcagua. ¹⁹¹

¹⁹¹ *“Este sacerdote se había unido a la expedición cuando todos los demás se encontraban ya en Plaza de Mulas y llevaban varios días de aclimatación. En seguida se juntó con los que partían para intentar el ataque a la cumbre y llegó a la altura de 6.800 metros.*

Ya no daba más. Entonces le aconsejó Link quedarse allí en una carpita hasta el día siguiente, y seguir hacia la cumbre con otros integrantes de la expedición que iban a llegar un día después.

El padre Kastelic pareció aceptar esta propuesta y se quedó en la carpa hasta que Link y Francke hubieron partido hacia abajo, y luego, habrá intentado solo la ascensión atraído por esa fuerza poderosa que emana de la cumbre y que hace perder el razonamiento al más cuerdo cuando se encuentra a la vista de ella.

Así lo comprobaron los andinistas que llegaron a su carpa unos días más tarde, pues encontraron intacta su bolsa de dormir de igual manera que los alimentos que le habían dejado. Encontró sus restos, llevados centenares de metros más abajo por el furor del viento, la expedición militar dirigida por el teniente Emiliano Huerta dos años más tarde”.

Cerca de **“Plaza de Mulas”**, existen montañas de más de 5.000 metros de altitud que resultaban muy útiles para realizar ascensos de práctica y lograr una correcta adaptación.

Un gran campo de hielo ubicado en sus cercanías resultó muy adecuado para practicar ese tipo de escalamiento con el uso de piquetas y grampones, cuyo uso es imprescindible para llegar a la cumbre.

Juan Jorge Link, Domingo López del Club Andinista de Mendoza, Pablo Etura y Damian Ruiz Leal, por una nueva ruta iniciaron el ascenso del cerro El Cuerno, de 5.600 metros de altitud.

Luego de enfrentar la primera gran pared de hielo, solo continuaron Link y López, quienes luego de vencer varias dificultades. por la enorme cantidad de ventisqueros que se encuentran en dicha montaña, lograron hacer cumbre, rescatando objetos allí dejados ex profeso por el señor Anselmo Lance y su esposa, que lo habían hecho años antes.

Regresaron al campamento a las 27 horas de haber partido, agotados pero muy satisfechos.

F. LAS PERSONALIDADES DE LOS LIDERES DE LA EXPEDICION

1. JUAN JORGE LINK

Este mundialmente reconocido andinista, transmitía con sus proceder tranquilidad a todos los expedicionarios, fruto de su gran experiencia en montaña y particularmente en el Aconcagua.

Si alguien le preguntaba por una eventual dificultad que se podía presentar en el ascenso, le respondía que ya se iban a arreglar de alguna forma, pero que por favor no se preocupase.

Si alguien requería una respuesta más extensa, simplemente le decía que la solución la encontrarían sobre el terreno.

Por naturaleza simpático y locuaz, en la montaña podía llegar a ser cortante, pero nadie se quejó por el cambio, sino que todos comprendieron que eso era por el bien de todos.

Siempre tenía una palabra de aliento, nunca de reproche; era un líder nato, positivo y muy querido por todos quienes tuvieron el gusto de conocerle.

2. ADRIANA BANCE

Su esposa era un encanto de mujer que siempre tenía una sonrisa en su rostro; si bien era pequeña, tenía gran fortaleza, siendo por ello una excelente andinista.

Adoraba a su esposo y no lo ocultaba, es más, habitualmente lo llamaba en voz alta para que todos la escucharan **“Mon petit chou”** es decir **“Mi repollito”**.

Su perrita **“Fifi”** - blanca con **“anteojos”** y orejas negras - tan vivaz como su dueña, fue la alegría de los expedicionarios.

3. WALTER SCHILLER

Pese a tener sesenta y un años, se movía en la altura con gran facilidad.

“Schiller era de estatura muy baja pero de movimientos juveniles y de una vitalidad excepcional, presentaba una mezcla extraña de juventud y de vejez. El cabello canoso siempre le flotaba libremente en el aire, nunca se le habría ocurrido usar sombrero y en hermoso contraste con su andar liviano y elástico, hablaba

*reposadamente, ya haciendo bromas graciosas, ya dando explicaciones científicas, pero siempre sin darle importancia a sus palabras”.*¹⁹²

Schiller aprovechaba toda oportunidad que tenía para recoger nuevas muestras de rocas, ya que era geólogo y, como a mi padre y a otros miembros de la expedición le pareció interesante esas búsquedas, con las raquetas de nieve, lo acompañaban en esas recolecciones y así, sin darse cuenta, se transformaron en **“alumnos”** del querido **“Papá Schiller”** apodo que cariñosamente le dieron, pero pronunciado el mismo con mucho respeto, pues estaban encantados con ese hombre que tenía la particular facilidad para transmitir sus bastos conocimientos.

El profesor Walter Schiller, a fin de no estar siempre con las antiparras puestas cuando no soplabla el viento, se pintaba unas líneas negras debajo de los ojos con tizne extraído de las ollas en las que cocinaban, pues con ese sencillo sistema evitaba que la refracción de la luz en la nieve le dañara la vista; a mi padre y a otros **“alumnos”**, les pareció una buena idea y de ese modo se **“pintaron la cara”**.

Schiller aprovechaba esas salidas en busca de nuevas muestras geológicas para conversar, pues era sumamente locuaz.

En una oportunidad les relató una vivencia personal acaecida en su ascensión al Aconcagua de 1907, en la que casi muere: se había perdido en el descenso en una nevisca y luego de una semana de padecimientos, en la que únicamente se alimentaba con terrones de azúcar y unos sorbos de alcohol.

El séptimo día de su calvario se deslizó en una grieta entre dos rocas en el glaciar Horcones, cayendo de cabeza y quedó trabado por su propia mochila, quedando sus pies sobresaliendo de esas rocas; haciendo un esfuerzo logró darse vuelta para quedar acostado con la espalda sobre el fondo de la roca, posición que le permitía respirar.

Pasó así esa noche y parte del día siguiente, inmóvil, agonizando, sin esperanzas ya que ni podía alcanzar los terrones de azúcar. Se había iniciado su congelamiento, pues ya no sentía dolor ni frío; un sopor mortal lo iba invadiendo cuando de pronto oyó voces que se acercaban, Schiller logró mover repetidamente uno de sus pies y afortunadamente fue visto y auxiliado. Los rescatistas le dieron de beber y comer, al tiempo que le hicieron fuertes fricciones con alcohol, cuando estuvo un tanto recuperado, lo llevaron a Puente del Inca, de donde fue trasladado a un hospital de Mendoza, donde se recuperó.

Por supuesto que ésas y otras anécdotas de Schiller eran escuchadas con gran atención y respeto, pues además era un excelente contador de chistes, teniendo un inagotable repertorio.

En una oportunidad, mi padre sin querer, entabló una breve **“discusión”**, inesperada por cierto con Schiller, quien pese a no promulgar con Adolfo Hitler, manifestó que trataría de llegar a Alemania para colaborar en lo que pudiera, como lo había hecho en la Primera Guerra Mundial.

Mi papá, inocentemente – como él nos decía – le preguntó por qué pensaba hacerlo, ya que era sabido que é detestaba a Hitler:

- “¿Y que tiene que ver, señor Olarte?”.

Con razón o sin razón Alemania está en guerra...¡Y yo estoy con Alemania!”.

Por haberlo dicho en voz muy fuerte, se produjo un molesto silencio entre los presentes.

¹⁹² Idem, p 12.

Pero Schiller, demostrando que era todo un señor, observando que mi padre tenía la vista clavada en el piso como petrificado sin saber que hacer, se le acercó con una sonrisa y dándole una palmada en el hombro, le pidió que lo disculpara por el exabrupto. Papá, se sintió muy reconfortado y por esa razón le devolvió la sonrisa y lo abrazó, expresándole que nada tenía que disculparle, pues él le había dado una gran lección de patriotismo.

No sé cuanto de rocas aprendió mi padre, pero nunca se olvidó de esa anécdota y la relataba con gran admiración al profesor Walter Schiller, de quien siempre mantuvo el mejor de los recuerdos.

G. LA CONQUISTA DEL ACONCAGUA

Los días calmos y soleados, luego de las prácticas, se aprovechaba para secar las ropas y fundamentalmente, las sogas de yute, que hoy son de nylon.

Se abrigaban con muchas prendas, que se ponían unas sobre otras para lograr así **“atrapar”** una capa de aire que aumentaba el calor corporal, terminando su ropaje con chaquetas militares que les facilitó el Coronel Edelmiro J. Farrell, Director del Centro de Instrucción de Montaña, que estaba en la ciudad de Mendoza, quine por ser **“Montañista”** los atendió con gran deferencia y amabilidad.¹⁹³

Ese hombre sencillo y con estilo campechano, también los proveyó de cartografía, de carácter **“Reservada”** que les fue de suma utilidad, pese a ser un tanto desactualizada - era del año 1926 -, por dicha razón, muchas observaciones geográficas y mediciones meteorológicas que se efectuaron en dicha expedición, fueron elevadas al Instituto Geográfico Militar para preparar nuevas cartas.

El 23 de febrero se desató un temporal de viento y nieve que retrasó el avance de la expedición, que sumada a otra que tuvo lugar a principios de marzo le impidieron hacer cumbre el 5 de marzo, como Link deseaba por ser ese el día del cumpleaños de su esposa.

De Plaza de Mulas, el grupo que estaba en mejores condiciones, continuó su ascenso, quienes levantaron varios campamentos escalonados a 5200 metros, luego a 5800 metros y otro a 6200 metros, que fue hasta donde llegó mi padre, ya que tuvo problemas con los grampones – se le rompieron las **“punteras”** - y no pudo seguir ascendiendo.

Continuó el ascenso el piloto Carlos B. Olano, del Centro de Aviación Civil, amigo de mi padre, pero detenido por las adversas condiciones climatológicas, tampoco pudo llegar a la cumbre.

Las seis personas que pudieron seguir y harían cumbre el 7 de marzo de 1940, fueron Juan Jorge Link, Adriana Bance de Link, Pablo Franke, Domingo López, Juan Semper y Pablo Etura, quienes fueron acompañados por **“Fifi”**, que se transformó en el primer perro en lograrlo.

Mi padre comenzó el descenso en compañía de otros expedicionarios, regresaron a **“Plaza**

¹⁹³En 1941 ascendió al grado de General de Brigada y fue nombrado Comandante de la VIta División del Ejército – Neuquén.

Tuvo activa participación en el golpe militar que derrocó el 4 de junio de 1943 al presidente argentino Ramón S. Castillo.

El 25 de febrero de 1944 pasó a ocupar la primera magistratura de nuestro país, al suceder al también presidente de facto, General Pedro Pablo Ramírez.

Convocó a elecciones democráticas en febrero de 1946 y entregó el poder al presidente electo, Coronel Juan D. Perón el 4 de junio de 1946.

de Mulas” y de allí, haciendo el camino a la inversa, llegaron a Mendoza.

Luego de despedirse del Coronel Edelmiro J. Farrell y entregarle un detallado informe por escrito de sus observaciones geográficas y meteorológicas - que fueron muy valoradas por este Oficial superior del Ejército Argentino -, retornó por ferrocarril a Buenos Aires.

Si bien se le había otorgado una licencia laboral especial, retornó prontamente a su trabajo, pues mi padre era una persona ética y no quería abusar de ese permiso.

Esa gran aventura había terminado y si bien no había logrado hacer cumbre, se sentía más que satisfecho de la experiencia vivida; a poco de llegar a su hogar en Parque Patricios y a su **“otra”** casa – el aeródromo quilmeño – en cuyas cercanías vivía mi madre.

“Miguelito” retornó a su vida normal, o lo que tratándose de él podríamos decir, sin faltar a la verdad...

“¡Lo que él consideraba “normal!”.

IV UNA EXTENSA NOTA PERIODISTICA

A poco de arribar a Buenos Aires, mi padre fue entrevistado por un periódico local.

A. COMO SE SUBE EL ACONCAGUA: HABLA UNO DE LOS AUDACES ANDINISTAS QUE LO ESCALARON

A pesar de las sorpresas y traiciones de la montaña una mujer la dominó

Ha regresado a Buenos Aires procedente de Mendoza, uno de los miembros de la misión científica argentina que acaba de vencer la cumbre del Aconcagua. Se trata del señor Miguel Olarte, jefe del Servicio Meteorológico, quien ascendió hasta una altura de 6.200 metros.

Con el fin de conocer nuevos detalles de sobre la expedición, hemos acudido ayer al señor Olarte, quien nos manifestó que sus investigaciones habían tenido un éxito completo pudiéndose decir que había sido completamente logrado el objeto de la ascensión.

Fue normal

En primer término, nuestro informante nos confirmó la noticia según la cual la cumbre del coloso andino habría sido vencida por cinco andinistas del grupo de alta montaña.

- Efectivamente, nos dijo, **cinco hombres y una mujer han coronado la cima. Son ellos, el director técnico de la expedición señor Juan Jorge Link, la esposa de éste (Adriana Bance) y los señores (Pablo) Franke, (Domingo) López, (Juan) Semper y (Pablo) Etura. Todos ellos alcanzaron sin inconveniente alguno el punto más elevado de la cordillera. Eso fue el día 7.**

Debo decir que no me sorprende de ninguna manera el hecho de que todo el desarrollo de la ardua ascensión haya seguido un curso perfectamente normal.

En efecto no hubo un solo detalle librado al azar. Todo estaba previsto en tal forma que cualquier accidente hubiese sido la obra de una fatalidad maligna.

Y en esto tengo que agradecer a Link, el magnífico organizador cuyas aptitudes y compañerismo han podido apreciar todos los expedicionarios.

Gracias al celo y responsabilidad que aportó en la realización de los más pequeños pormenores, la misión que ascendió al Aconcagua ha cumplido todo cuanto se proponía hacer.

El itinerario seguido.

-¿Nos puede usted trazar brevemente el itinerario seguido por la expedición? –
inquirimos.

- Sí. Nuestro punto de partida fue el refugio militar de Puente del Inca.

Tengo que rectificar aquí el tenor de algunas noticias según las cuales, habrían surgido algunas diferencias entre los miembros de la expedición, antes de que iniciáramos el ascenso. Eso no es cierto.

Como tampoco es cierto que hayamos sufrido de la carencia de víveres. La prueba de ello es que yo pesaba antes de ascender 58 kilos y 61 a mi regreso a Mendoza. No. En ningún momento hemos tropezado con inconvenientes de esa índole.



MI PADRE Y EL EQUIPO QUE LLEVO EN ASCENSO¹⁹⁴

Aclarado ese punto, proseguiré reseñando nuestra ruta.

De Puente del Inca nos dirigimos a pie hasta los Horcones Inferior, a 3200 metros. De allí, nos elevamos hasta la confluencia de Los Horcones, a 3.700 metros.

La etapa siguiente nos llevó hasta Piedra Grande, de allí ascendimos hasta Plaza de Mulas donde fue establecido el campamento a 4232 metros sobre el nivel del mar.

Los demás campamentos estaban escalonados a las siguientes alturas: 5200, 5800, 620, 6400 y 6800. Ese último fue puramente ocasional.

La vida en la altura

- ¿Cómo se vive en la altura?

Pues, es cuestión de acostumbrarse.

¹⁹⁴ Esta fotografía fue publicada en el diario “*La Razón*” de Buenos Aires en marzo de 1940.

Para ello, se permanece un determinado tiempo a cada altura. Así es como, por ejemplo, en el campamento base de Plaza de Mulass, hubo un largo período de adiestramiento.

Así, sucesivamente, el organismo se va aclimatando. A medida que se sube, se multiplican los inconvenientes. Hay que pernoctar bajo la carpa.

La alimentación cambia también. A partir de cierta altura, hay que desechar por completo la carne asada. Se come galleta, leche condensada, miel, azúcar, comprimidos de chocolate, nueces y vitaminas. Una sola bebida: agua.

Los equipos tienen que ser especialmente cuidados.

De noche se duerme dentro de las bolsas de dormir. Están confeccionados en tela de aviación forrada con un colchón de plumas de cisne. Son livianísimas, pues su peso total no pasa de 200 gramos.

Las que utilizamos en nuestra ascensión han sido fabricadas en el país, hecho muy importante puesto que hasta ahora la tela de aviación, impermeable y liviana, era importada”.

- ¿Son frecuentes las caídas?

Al contrario, el accidente sufrido por Monsalve ocurrió en Puente del Inca, antes de la partida.

*Fue una caída de caballo, simplemente. Y no tuvo como se dijo, graves consecuencias. Tampoco fue un accidente de alpinismo fue un accidente de alpinismo lo que le pasó a Lutter.*¹⁹⁵

Este hombre se resbaló mientras estaba en el campamento. Se encuentra ahora veraneando tranquilamente en Montevideo.

Por haber sido testigo del suceso, puedo afirmar que su estado no requirió su internación en Mendoza.

Como se puede ver son muy pocos los accidentes de envergadura cuando se han tomando todas las precauciones necesarias.

Y en el caso nuestro, lo repito, ningún detalle fue librado al azar”.

El viento Fohen

- ¿Y el viento, la temperatura...en fin, las dificultades naturales de la ascensión?

- Es cierto. No se las puede pasar por alto.

Pero como las demás pueden ser previstas y vencidas.

¹⁹⁵ Edmundo Lutter, gran amigo de mis padres, piloto extraordinario, era un reconocido acróbata aéreo del Centro de Aviación Civil.

“Se había accidentado en una de las ascensiones de aclimatación que se vienen efectuando, pero sin que el tropiezo tuviera importancia alguna, pues llegó a esta ciudad – Mendoza –, encontrándose en buenas condiciones de salud.

El señor Edmundo Lutter que llegó acompañado por los miembros de dicha excursión, señores Ernesto Julio Rubén- profesor de esquí - y el radiotécnico Herbert Neydorff...”

Diario La Nación, 23 de febrero de 1940.

Para el frío existe un traje especial. Los zapatos usados para caminar en la nieve blanda o en el hielo, están provistos de un herraje adecuado que fue diseñado por Link.

Han dado un resultado inmejorable.

Ahora queda el viento. Y las tormentas que se levantan repentinamente...

- ¿El terrible viento blanco...?

No es ese su nombre.

Se llama viento Fohen. Y no es frío, como se cree, por el contrario es caliente, por lo menos sobre el lado argentino de los Andes.

Le voy a explicar por qué.

El viento Fohen sopla del Pacífico; es entonces frío y cargado de humedad; al tropezar con la cadena de montañas de la cordillera se eleva enfriándose medio grado por cada cien metros de elevación.

Al alcanzar cierta altura, el viento Fohen condensa y precipita. Vale decir que cuando llega sobre el lado opuesto ha perdido toda su humedad.

Entonces ya seco, empieza a descender, elevándose su temperatura de un grado por cada cien metros de descenso.

No es pues, un viento frío el que sopla de repente al paso de los ascensionistas.

No, la verdadera peligrosidad del viento Fohen radica en su gran velocidad.

Alcanza a menudo los 180 kilómetros por hora...

Una mujer en la cumbre

A estar a lo que nos formula el señor Olarte, la ascensión al gigante andino sólo ha debido su éxito a la buena organización.

Pero no por ello, han sido pocas las dificultades.

Y esto agranda aún más la hazaña cumplida por la señora de Link, la primera mujer que alcanza la escarpada cumbre.

Acerca de esta auténtica proeza nos ha expresado el señor Olarte:

“A pesar de todas las previsiones, la montaña tiene sus traiciones y sus sorpresas.

Y no se puede decir que sea fácil escalar el Aconcagua.

Hay muchos factores naturales que obran contra las voluntades más tensas, contra los nervios más templados.

Tenía que ser una mujer como la señora de Link para realizar esta proeza. ¹⁹⁶

Para vencer, mano a mano con hombres avezados y adiestrados, al coloso de la cordillera. Es ella la primera mujer que escala el pico andino, el punto más alto de toda América.

¹⁹⁶ Adriana Bance era sin dudas una mujer muy decidida ya que Link sufrió el congelamiento de parte de los dedos de sus pies y ella, evaluando el peligro de gangrena se los amputó usando una tijera.

Y creo que ninguna otra mujer antes que ella se ha elevado a esa altura.

Seguramente la esposa del director técnico de la expedición, ha cumplido la hazaña más meritoria de este escalamiento.

Y una hazaña que difícilmente sea superada.

El 7 de marzo de 1940 ha visto la realización de un acontecimiento poco común en los anales del deporte alpinista”.¹⁹⁷

¹⁹⁷ La Razón, 16 de marzo de 1940.

CAPITULO XI

EPILOGO

I. UN EJEMPLAR COMPORTAMIENTO

A. ¿SEREMOS ASI EN 1965?

“El domingo 20 de diciembre, una tumba se abrió para el recuerdo.

La de Hans Langsdorff, comandante del acorazado alemán de bolsillo “Graf Spee”, veinticinco años atrás, destruyó su vida de un balazo después de asegurarse que sus hombres encontrarían refugio y, haciendo honor al estricto código de la guerra en el mar, decidió sucumbir junto con su barco.

En el cementerio alemán de la Chacarita, un millón y medio de pensamientos se dieron cita.

Unos doscientos tripulantes de la nave, guerrero sólidos entonces, hombres comunes hoy, radicados en el país, se ubicaron junto a Sir Eugene Millington Drake¹⁹⁸, que en aquel momento – 1939 – era embajador británico en Montevideo, el agregado naval inglés, capitán de navío Percival Bailey y el embajador alemán, doctor Ernst Guenther Mohr; el doctor Reinhard Langsdorff y Anneline Langsdorff, hermanos del comandante evocado.

Después de escucharse la vieja canción alemana “Ich hatte einen kameraden...”¹⁹⁹, que acostumbran entonar los militares alemanes cuando entierran a un compañero muerto en combate, el doctor Reinhard Langsdorff recordó las palabras del Nuevo Testamento:

“Nadie tiene más amor al prójimo que quien entrega su vida por un amigo”.

Fue entonces cuando los Agregados Militares de Inglaterra y Alemania se adelantaron y, juntos, depositaron coronas ante la tumba del comandante del “Graf Spee”.

Juntos. Habían peleado casi con crueldad.

Decenas de millones de muertos había costado la odisea que se llama guerra. Londres y Berlín supieron de la destrucción física.

Pero ahí estaban las dos colectividades, en tierra extraña, rindiendo el mismo homenaje.

¿Es o no para mirarnos en ese espejo?

Extranjeros enemigos, deponen el rencor. Argentinos adversarios, no terminamos nunca de convivir. Que es una manera tristísima e infecunda de no terminar nunca de morir.

Veinticinco años atrás, un barco se hundía y un comandante se suicidaba. Quienes le dieron batalla estaban ahí, junto a la tumba abierta sembrada de esperanzas.

Porque morir para dejar huella es abrir camino a la ilusión.

¹⁹⁸ Ver Capítulo VII, El hundimiento del acorazado “*Admiral Graf Spee*”, III. La historia tiene sus vueltas, p. 90 y ss.

¹⁹⁹ “Yo tenía un camarada...”

Morir, como tantos de nosotros, para constituirnos en una muralla de rencor, es cerrar definitivamente el camino a la vida.

¿Seremos así en 1965?

El Director”. ²⁰⁰

Lamentablemente no lo fuimos.

Y lo más triste y lamentable es que en el 2015, cincuenta años más tarde de esa nota periodística, tampoco lo somos.

II. LA MUERTE DE TRES AMIGOS

Como expresé precedentemente, Juan Jorge Link fue un gran amigo de mi padre y en los cincuenta años que lo sobrevivió, siempre mantuvo un grato recuerdo de **“El Cóndor de los Andes”**, de su esposa Adriana Bance y del profesor Walter Schiller.

Por esa razón, en toda oportunidad en que se tocaba el tema en mi casa, recuerdo que la emoción lo embargaba por la trágica desaparición de sus queridos amigos.

Aconteció que en febrero de 1944 partió una expedición al Aconcagua encabezada una vez más por Juan Jorge Link, su esposa, Adriana Bance; Walter Schiller, Mario Bertone, Alberto Kneidl, Lita Tiraboschi ²⁰¹, su esposo Eric Grimm; Tibor Sekelj ²⁰² y Juan Zechner.

La pasión por Link por la montaña era interminable, pese a las secuelas que había sufrido en carne propia, al serle amputados por su esposa algunos dedos de sus pies con una tijera ²⁰³, decía que las puertas de su casa estaban siempre abiertas para quien quisiera hablar de montañas y mucho más si se trataba del Aconcagua.

Desde Plaza de Mulas, a 4.370 metros de altura, la expedición se dividió en dos grupos que escalaron, por separado, hasta Nido de Cóndores, ubicado a 5.690 metros. Desde allí, partieron en primera instancia Tibor Sekelj, Mario Bertone y Juan Zechner el 13 de febrero, y ese mismo día alcanzaron la cumbre y regresaron a pernoctar en ese campamento, al que bautizaron como **“Refugio Link”**, luego de vencer su conocida modestia.

Allí llegó el segundo grupo, integrado por Juan Jorge Link, Adriana Bance, Walter Schiller y el matrimonio Grimm. El segundo grupo de andinistas, inició el ascenso a la cumbre el 16 de febrero de 1944 con un mal clima, por lo que debieron instalar un campamento intermedio a los 6.200 metros de altura. ²⁰⁴

Después de tres días y tres noches con tormentas, Tibor Sekelj, acompañado por dos baqueanos y algunas mulas, decidió salir en busca del segundo grupo, encontrando en el ascenso al matrimonio Grimm, que descendían extenuados.

Lita Tiraboschi de Grimm relató que el primer día levantaron un campamento a los 6.200 metros y a la mañana siguiente partieron hacia la cumbre del Aconcagua, con la salvedad del profesor Walter Schiller había decidido quedarse descansando en la carpa, porque estaba muy agotado.

²⁰⁰ Bernardo Neustadt, **“Revista Todo”**, ejemplar Nro 14, p. 3, 8 de junio de 1964.

²⁰¹ Famosa nadadora que había cruzado el Río de la Plata.

²⁰² Este andinista relató todo lo acontecido en esa trágica expedición en su obra **“Tempestad sobre el Aconcagua”**.

²⁰³ Ver Capítulo X, Aconcagua, IV. Una extensa nota periodística, Nota Nro 195, p. 170.

²⁰⁴ Altura a la que llegó mi padre en la expedición de 1940.

Al desencadenarse una tormenta el 17 de febrero, ella y su esposo decidieron bajar a las cinco de la tarde desde los 6.600 metros de altura, mientras Link, su esposa y Kneidl continuaron el ascenso.

Al pasar por las carpas en una de las cuales se encontraba Alberto Kneidl, lo encontraron acostado con los pies afuera junto a su bolsa de dormir, le propusieron que descendiera con ellos, pero éste decidió quedarse allí.

Los Grimm continuaron su marcha en medio de la tormenta hasta que pudieron llegar a la casilla donde pasaron la noche y al otro día, en medio del terrible temporal que se había incrementado, llegaron a Nido de Cóndores, donde se quedaron dos noches en la casilla de paneles plásticos que había armado Juan Jorge Link.

Al tercer día, continuaron descendiendo y se encontraron con Tibor Sekelj y los dos baqueanos a quienes les relataron lo sucedido.



ULTIMAS FOTOS DE JUAN JORGE LINK Y SU ESPOSA EN LA CASILLA DE PANELES PLASTICOS
"PLASTIVERSAL" -16 DE FEBRERO DE 1944.

Mientras la pareja siguió bajando hacia Plaza de Mulas, el grupo de rescate subió a Nido de Cóndores y continuó hasta el **"Refugio Link"**, por lo que decidieron regresar esa misma noche a Plaza de Mulas. Al día siguiente, al permitirlo el tiempo, Sekelj volvió a ascender, acompañado en esta oportunidad por Mario Bertone y el baqueano Mariano Pastén.

En la casilla encontraron todo tal cual había sido dejado el día anterior, allí se quedó Pastén, continuando Sekelj y Bertone ascendiendo hasta los 6.500 metros, pero no encontraron a nadie. Bajaron a Plaza de Mulas y al día siguiente, agotados y deprimidos al comprender que sus camaradas habían muerto, descendieron hasta Puente del Inca.

El 25 de febrero de 1944 ascendió el Aconcagua otro grupo de rescate, pero sólo encontraron la casilla caída por el viento.

Días más tarde, subió un grupo de tres montañistas mendocinos que hallaron el cuerpo del profesor Walter Schiller a 6.200 metros, dentro de la carpa.

Al ser informados de lo precedente, subió otra expedición militar - a la que se sumó Mario Bertone - a fin de bajar el cuerpo, lo que hicieron envolviéndolo en la lona de la misma carpa.

“Walter Schiller, un hombre que ha dedicado toda su vida a la montaña, en calidad de geólogo realizando estudios y en calidad de turista gozando del panorama, deseó terminar su vida entre las montañas, al igual que un marino anhela descansar entre las olas del mar o un patriota en su tierra natal.

Allá, a la altura de 6.200 metros, a esa sublime altura a la que por primera vez había llegado después de haberlo intentado seis veces en el curso de los últimos cuarenta años, allá.

Acostado en su carpita, se durmió “Papá Schiller” en la esperanza de seguir el escalamiento al día siguiente para llegar, finalmente, a la cumbre.

Siguió escalando en el sueño y, cuando el intenso frío invadió su corazón, ese corazón tan grande, quizás llegaba a la anhelada cúspide del Aconcagua.

*Así, en sus sueños...tal vez alcanzó en ese instante la felicidad máxima de su existencia”.*²⁰⁵



EL RESCATE DEL CADAVER DEL PROFESOR WALTER SCHILLER

En 1945, un año después de la tragedia, una nueva expedición militar de rescate al mando del Coronel Emiliano Huerta, constató que Juan Jorge Link, su esposa y Alberto Kneidl habían alcanzado la cumbre del Aconcagua en febrero de 1944 y retiró los testimonios que éstos habían dejado ex profeso.

Al descender hallaron los cuerpos de Link y de su esposa, todo indicaba que al bajar en plena tormenta por la Canaleta, ella se fracturó una pierna que le impidió continuar y entonces su esposo permaneció a su lado hasta que murió por congelamiento, recién entonces continuó su descenso, pero solo logró hacer unos cincuenta metros, pues agostado por el esfuerzo se detuvo y no volvió a incorporarse.

²⁰⁵ SEKELJ, Tibor, opus cit, p. 265.

Huerta no encontró a Kneidi ni pudo bajar los cuerpos por las malas condiciones climáticas imperantes.

En febrero de 1946, otra expedición militar al mando del Teniente Primero Valentín Ugarte encontró en la Canaleta el cuerpo de Alberto Kneidl, a cien metros de la cumbre; y logró bajar los tres cuerpos.

Los mismos fueron inhumados en el Cementerio de los Andinistas en el Paso de Uspallata, Mendoza, desde se puede observar el cerro Aconcagua.



EL AUTOR EN LA TUMBA DE JUAN JORGE LINK Y ADRIANA BANCE

III. MIS PADRES

Luego del regreso del Aconcagua de **“Miguelito”**, por las imposiciones de la Segunda Guerra Mundial en la economía de nuestro país, las actividades del Centro de Aviación Civil poco a poco se fueron eclipsando por la falta de repuestos y el encarecimiento de toda la operatoria aeronáutica.

Al mismo tiempo, las discusiones políticas por razones internas e internacionales se fueron haciendo cada vez más comunes y por esa razón, poco a poco, las personas que antes eran tan amigas, por tener ideas opuestas, se fueron distanciando entre si y ya nada volvió a ser como antes

La empresa alemana **“Sindicato Cóndor”** poco a poco fue espaciando sus vuelos desde Río de Janeiro a Quilmes, impedida desde el inicio del conflicto de continuar operando con Alemania.

En 1943, al convertirse Brasil en un país beligerante contra las fuerzas del Eje – Alemania, Italia y Japón-, procedió a nacionalizarla, por pertenecer sus activos a un país enemigo, pasando a denominarse a partir de ese momento como **“Servicio Aéreos Cóndor”**.

Esa denominación duró muy poco, denominándose a esa empresa, ahora brasileña, como **“Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul”** que con los años se denominaría **“Cruzeiro”**, siendo absorbida por **“Varig”** décadas más tarde.

Por su parte en Argentina, la revolución militar del 4 de junio de 1943 que derrocó al gobierno del presidente Ramón S. Castillo, tuvo una gran repercusión en la vida del país y lógicamente, también repercutió en el aeródromo quilmeño, ya que pese a ser todavía neutrales, muchos

empleados y mecánicos de la ex “**Cóndor**” – seguramente por presiones externas – fueron cesanteados.

Con el nacimiento del justicialismo, las discusiones políticas se incrementaron en sumo grado y el espíritu de gran camaradería que siempre imperó, poco a poco fue desapareciendo.

Al producirse la declaración de guerra de nuestro país a Alemania en enero de 1945, la Fuerza Aérea Argentina ocupó las instalaciones y así terminó en ese lugar esa hermosa historia de la aviación civil que tanta significación tuvo en la vida de mis padres.

Por esos días, el 4 de enero de 1945 para ser más exacto, mis padres contrajeron matrimonio.



CLAUDIA Y MIGUEL OLARTE EL DIA DE SU CASAMIENTO ²⁰⁶

Su matrimonio, tuvo sus altibajos, pues el espíritu aventurero de mi padre, nunca se sosegó.

Recuerdo que una vez pocos años antes de partir, en el curso de una charla, mi viejo me expresó:

“Mi “cabecita” sigue siendo la de un pibe, pero la “carrocería” no, esa envejeció y no me permite hacer un par de locuras que me gustaría realizar antes de morir”.

Mi hermana Susana Mabel, nació el 16 de marzo de 1946.

Cuatro años más tarde, el 5 de febrero de 1950, nació mi hermano Miguel Enrique Carlos.

Y el 18 de octubre de 1952 lo hizo su tercer y último hijo, autor de este trabajo, al que llamaron Jorge Gabriel.

²⁰⁶ LA SILUETA, Fotos, Quilmes, de B. Imberti.

Me parece digno de mencionar que mi primer nombre, Jorge, fue un hermoso homenaje que mi padre le hizo a su gran amigo Juan Jorge Link y por supuesto, que eso me llena de orgullo

En febrero de 2002, luego de realizar un cruce cordillerano montado en mula en homenaje al Libertador General José de San Martín por el paso de Los Patos, tuve la fortuna de ser llevado en auto por amigo Juan Carlos Scian – que me acompañó en esa hermosa aventura – hasta el Cementerio de los Andinistas, ubicado a la vera de la ruta que atraviesa el Paso de Uspallata, que mira al Aconcagua.

Me sentí muy emocionado al ubicar las tumbas de los grandes amigos de papá.

Juan Jorge Link descansa junto a su esposa Adriana Bance, y sin darme cuenta, junté unas flores silvestres y las puse con gran respeto en la misma y recé por el eterno descanso de sus almas.²⁰⁷

Recuerdo que les dije a los amigos que me acompañaban, casi sin voz, por la emoción que me embargaba:

- “¡Por este gran hombre yo me llamo Jorge!”

No pude contarle lo precedente a **“Miguelito”**, a mi querido **“viejo”**, pues él había partido en el vuelo que todos haremos algún día el 19 de mayo de 1984, pero estoy seguro que habría estado muy contento de mi sencillo pero sentido homenaje, que él nunca tuvo el valor – tal sus palabras – de hacer.

De este modo, doy por finalizada mi tarea.

Esta simple historia del Centro de Aviación Civil en Quilmes con la mención de lo que aconteció con mis padres en ese mundo cuasi mágico de la aviación donde se conocieron, de las simples vivencias de una humilde zona quilmeña, la del **“bajo”**, donde nací y fui tan feliz, del **“vuelo secreto”** de **“Miguelito”**, del periplo y hundimiento del **“Admiral Graf Spee”**, del gran ejemplo de viril patriotismo dado por el Capitán de Navío Hans Wilhelm Langsdorff, de la ascensión al Aconcagua por mi padre junto a Juan Jorge Link, Adriana Bance y Walter Schiller entre otros, no ha tenido ninguna pretensión más que rescatarlas del olvido con el humilde deseo de hacerlas conocer a través de una hermosa historia de amor de dos personas inolvidables que siempre estarán en mi corazón, como fueron **“Enriqueta”** y **“Miguelito”**.

¡Ojalá haya podido lograr ese objetivo!

Será el amigo lector quien, en definitiva, dará la respuesta a ese interrogante.

FIN

²⁰⁷ El mismo respetuoso proceder tuve instantes después en la tumba del profesor Walter Schiller.

EL VUELO SECRETO DE MI PADRE Y EL HUNDIMIENTO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

INDICE

CAPITULO I

EL ACORAZADO DE BOLSILLO “ADMIRAL GRAF SPEE”

I	El Tratado de Versalles y las restricciones impuestas al poderío naval alemán.	1
II	El “Admiral Graf Spee”.	2
	A. Ficha técnica.	2
III	Sus misiones de paz.	
	A. Las realizadas durante la Guerra Civil Española.	7
	B. La gran parada naval internacional por la coronación del Rey Jorge VI de Gran Bretaña.	8

CAPITULO II

LA MAQUINA “ENIGMA”

I	El extraordinario trabajo del Capitán Adolfo Carlos Camilo Udry.	13
II	La errónea versión de cómo se habría descifrado el misterio de la máquina “Enigma”.	17
	A. Cómo el Ejército Polaco comenzó a trabajar sobre este tema.	17
	B. El trabajo realizado en Bletcheley Park.	18
	C. Los estadounidenses capturan una máquina “Enigma”.	19
III	Epílogo.	19

CAPITULO III

CIENTODIECIOCHO DIAS

I	Un caballero del mar.	21
II	El periplo del “Admiral Graf Spee”	22
	A. La primera presa, el “SS Clement”	24
	B. La segunda presa, el “SS Newton Beach”	25
	C. La tercera presa, el “SS Ashlea”	26
	D. La cuarta presa, el “SS Huntsman”	26
	E. La quinta presa, el “SS Trevanion”	26
	F. La sexta presa, el “SS Africa Shell”	27
	G. La séptima presa, el “SS Doric Star”	28
	H. La octava presa, el “SS Tairoa”	28
	I. La novena presa, el “SS Steonsthalh”	28
	Tonelaje hundido por el “Admiral Graf Spee”.	28
III	El combate naval del Río de la Plata.	28
	A. Primera fase 0700 Hs.	29
	B. Segunda fase 0800 Hs.	29
	C. Tercera fase 1700 Hs.	29
	D. Cuarta fase 1800 Hs.	32
IV	Epílogo.	32

CAPITULO IV

EL CENTRO DE AVIACION CIVIL

I	Los primeros pasos del Centro de Aviación Civil.	33
	La obra de ese esfuerzo.	34
	El fruto del loto.	35
II	Algunos aspectos de la obra realizada por el Centro de Aviación Civil.	36
III	Recuerdos aeronáuticos del Partido de Quilmes.	39
	Un récord.	41

	La aviación a motor.	41
	Uno que entró en la historia.	44
	Los que vienen después.	44
IV	Curso de vuelo con instrumental.	44
V	Nuestros instructores.	45
VI	Un gran festival aeronáutico realizará el Centro de Aviación Civil.	45
VII	Veinte años de vida.	46

CAPITULO V

MIS PADRES Y EL CENTRO DE AVIACION CIVIL

I	Los primeros vuelos en Quilmes.	48
II	Claudia Ciancaglini de Olarte y sus recuerdos.	49
III	La Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 763 del 20 de Octubre de 1934.	51
IV	El Centro de Aviación Civil en Quilmes.	53
	El dirigible "Graf Zeppelin",	59
V	La llegada de la empresa alemana de aviación "Cóndor".	67
	A. La Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 878.	68
	B. El avión comercial Cuadri Motor F.W. 200, su llegada al país.	72
VI	Un ejemplo de la importancia del Aeródromo Internacional de Quilmes.	73

CAPITULO VI

EL FESTIVAL AEREO EN QUILMES DEL 17 DE DICIEMBRE DE 1939

I	Aniversario del Centro de Aviación Civil	75
II	El programa anunciado.	75
	Celebra hoy el XX aniversario de su fundación el Centro de Aviación Civil.	
	El extenso programa de actos a efectuarse.	75
	Ejercicios y demostraciones con planeadores por socios del Club Albatros.	76
	Lanzamiento con paracaídas.	76
	La llegada de un gigante del aire.	76
	Pilotos que participaran en representación del Centro de Aviación Civil.	77
	Otras pruebas del programa.	77
	Sorteos de vuelos de bautismo del aire.	77
	Transmisión con poderosos parlantes.	77
	Delegaciones aéreas e instituciones adheridas.	77
	Jurado, cronometristas y controles.	78
	Comisión Auxiliar de Damas.	78
	Distribución gratuita de una publicación.	78
	Reunión social danzante en el Palacio Municipal de Quilmes.	78
III	Con éxito efectuase en esta ciudad el gran festival de confraternidad aeronáutica.	79
	Celebróse con el acto el XX aniversario de su fundación el Centro de Aviación Civil.	79
	Desarrollo del programa.	79
	Comida de camaradería y entrega de premios.	79
	Numerosos aparatos poblaban la pista de vuelo.	80
	Reunión social danzante en el Palacio Municipal de Quilmes.	82

CAPITULO VII

EL HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO "ADMIRAL GRAF SPEE"

I	Su arribo al puerto de Montevideo.	83
II	En entierro de los marinos alemanes.	85
	A. Nomina de los caídos.	86
III	La historia tiene sus vueltas.	88
IV	El comandante del "Admiral Graf Spee" comunicó al Ministro alemán su decisión de proceder al hundimiento del acorazado.	90
V	La voladura de la nave.	93
VI	Un representante de la United Press voló sobre el "Admiral Graf Spee" en el momento de hundirse.	96

CAPITULO VIII

EL VUELO SECRETO DE MI PADRE

I	La importancia de saber volar por instrumentos.	99
	Consolidated Fleet.	100
	Algo sobre el vuelo a ciegas.	100
II	Como nació la idea de fotografiar al "Admiral Graf Spee".	101
III	La planificación del vuelo.	103
IV	La solución al "Problema Enriqueta".	107
V	La reunión de camaradería brindada en honor de las delegaciones arribadas por el festival.	118
VI	El artesanal tanque auxiliar fabricado por Hugo Neijeat.	110
VII	La reprogramación del plan de vuelo.	112
VIII	El vuelo secreto de mi padre.	113
	El vino de la costa.	114
IX	Mi madre es informada de la verdad.	123
X	La extraordinaria fotografía que publicó "La Prensa".	125

CAPITULO IX

CAPITAN DE NAVIO HANS WILHELM LANGSDORFF

I	La partida de Montevideo.	127
II	La llegada de los marinos alemanes a Buenos Aires.	128
	El desagravio alemán a la bandera argentina en 1921.	128
III	La muerte del comandante del "Admiral Graf Spee".	
	A. Aspectos impresionantes rodean la actitud del Capitán Hans Langsdorff.	131
	B. El Ayudante del Capitán descubrió el cadáver.	131
	C. Yacía el Capitán sobre la bandera de Guerra del Reich.	132
	D. El embajador alemán en el Ministerio de Marina.	132
	E. La instalación de la Capilla Ardiente.	133
	F. Se comunicó la noticia a la marinería germana.	134
	G. El postrer homenaje de la tripulación del acorazado.	134
	H. Honras fúnebres del Ministerio de Marina.	134
	I. Dio un comunicado la embajada del Reich.	135
	J. La comunicación al Ministerio de Relaciones Exteriores.	135
	K. Habría recibido el Capitán Langsdorff una nota de Hitler.	135
	L. Mucho público visitó hasta esta madrugada la capilla ardiente.	135
	M. Hasta ayer a mediodía se observó la mayor reserva.	136
	N. Comunicado alemán sobre la muerte del Capitán de Navío Hans Langsdorf.	136
	Ñ. Honores que rendirán los marinos alemanes.	136
	O. La noticia en Alemania.	137
	P. La internación de los marinos alemanes.	137
	Q. Suscitó animados comentarios en Montevideo la muerte del Capitán Hans Langsdorff.	137
	R. Postrer homenaje.	138
	S. Carta del Capitán de Navío Hans Langsdorff al embajador alemán en Buenos Aires.	139
IV	Mi padre la confía a Juan Jorge Link su secreto.	139
V	La inhumación de los restos del Capitán de Navío Hans Langsdorff.	141
	Mi padre acompaña a Juan Jorge Link al velatorio.	142
	A. A las 16.15 se inició la marcha al cementerio alemán.	142
	B. Fue muy numerosa la concurrencia que asistió al sepelio.	143
	C. Fue recibida cariñosamente la tripulación del "Graf Spee".	144
	D. La llegada de los restos.	144
	E. La entrada al cementerio.	145
	F. Homenaje del comandante de un buque mercantes inglés.	145
	G. Severos contornos tuvo la ceremonia en el cementerio.	145
	En los discursos fue destacada la actuación valerosa del extinto.	
	H. Los oradores.	146
VI	La internación de los marinos del "Admiral Graf Spee".	146

CAPITULO X

ACONCAGUA

I	El “Cóndor de los Andes”.	148
II	El Aconcagua.	149
III	La expedición de 1940.	
	A. Como se incorporaron varios miembros del Centro de Aviación Civil a la aventura andina.	151
	B. La reunión del sábado 20 de enero de 1940 destinada a juntar fondos para los expedicionarios	153
	La estrechez económica en la que se vivía.	154
	C. Se dio término a la organización para escalar el Aconcagua.	155
	D. La partida de los expedicionarios.	155
	E. La marcha hasta Plaza de Mulas.	158
	F. Las personalidades de los líderes de la expedición.	
	1. Juan Jorge Link.	163
	2. Adriana Bance.	163
	3. Walter Schiller.	164
	G. La conquista del Aconcagua.	165
IV	Una extensa nota periodística.	165

CAPITULO XI

EPILOGO

I	Un ejemplar comportamiento.	
	A. ¿Seremos así en 1965?	171
II	La muerte de tres amigos.	172
III	Mis padres.	175

**EL VUELO SECRETO DE MI PADRE
Y EL HUNDIMIENTO DEL
“ADMIRAL GRAF SPEE”**

ANEXOS

EL VUELO SECRETO DE MI PADRE Y EL HUNDIMIENTO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

ANEXOS

- | | |
|--------------|---|
| Nro 1 | Coronel D Adolfo Carlos Camilo Udry |
| Nro 2 | Breve historia del Balneário de Quilmes. |
| Nro 3 | La Cervecería Quilmes. |
| Nro 4 | El “doble” de Douglas Fairbanks. |
| Nro 5 | Marinero maquinista Hermann Neander. |

EJERCITO ARGENTINO

Foja de calificación del	Coronel de Ingenieros Don Adolfo Carlos Camilo Udry.
Nació en	La Plata, Buenos Aires el 27 de Mayo de 1890.
Nombre del padre	Francisco.
Ultima residencia del padre	Nicaragua 5812.
Nombre de la madre	Odelia Steinbach.
Nombre de la esposa	Paulina Augusta Wauters.
Nombre de los hijos vivos y fecha de nacimiento	Nelly Paulina Udry (22 de febrero de 1923), Gustavo Adolfo Udry (15 de febrero de 1925), Roberto Eduardo Udry (18 de diciembre de 1929).

Instrucción y educación antes de ingresar al Ejército

Elementales	1º a 5º.
Colégio Nacional de La Plata.	1º a 5º.

Instrucción y educación después de ingresar al Ejército

Colégio Militar de la Nación.	1º (1910), 2º (1911), 3º (1912).
Escuela Militar de Aviación.	1916/20.
Escuela Superior de Guerra.	Curso I B, (1928).
Escuela Superior de Guerra.	Curso de idioma portugués como oyente (1931).

Conocimientos especiales

Idiomas que habla y escribe correctamente.	Francés.
Idiomas que habla como para hacerse entender.	Italiano – Portugués.
Escrito y proyectos originales de que es autor.	Manual de Radiotelegrafia Militar Tomos I y II.

Inventos y descubrimientos

Transformadores para amplificación de señales radiotelegráficas y radiotelefónicas – Patente Nacional.

Otros conocimientos especiales que posee

Técnico de radiocomunicaciones – Construcción de aparatos receptores y amplificadores tipo militar – Mecánico en materia a explosión – Criptografía (encriptamiento de claves)

Destreza especial personal

¿Sabe equitación? Si **¿Es buen jinete?** Si **¿Es nadador?** Si **¿Es telegrafista?** Si **¿Es aviador?** Si **¿Es radiotelegrafista?** Si **¿Es automovilista?** Si **¿Es motociclista?** Si **¿Es ciclista?** Si **¿Sabe esgrima?** Si.

Recomendaciones en el BM, Orden del Dia, Parte Oficial y otras

BM 5015 – 1era Parte, 2 de mayo de 1918, por confección del Manual de Radiotelegrafista Militar – Nota de la Escuela de Caballería (Anexo del documento Nro 10 – 1era Parte).

Legajo Personal – Nota de la Escuela de Caballería (1er Anexo al Documento Nro 14 – 1ra Parte del Legajo Personal).

En 1920, durante un ejercicio de la Escuela de Tiro, en la ciudad entrerriana de Concordia, Udry realizó el primer reglaje de tiro de artillería desde un avión en vuelo, que él comandaba, en nuestro país.

FOJA DE SERVICIOS DEL CORONEL ADOLFO CARLOS CAMILO UDRY					
Grado	Destino	Lugar	Día	Mes	Año
Cadete	Colegio Militar de la Nación.	El Palomar	25	II	1910
Subteniente	Habiendo llegado a Cabo 1ro Cadete, egresa cuarto de su promoción y, el primer lugar del arma de Ingenieros.	El Palomar	21	XII	1912
“	Batallón 1ro de Ingenieros, 2da Compañía de Zapadores Pontoneros.	Campo de Mayo	1	I	1913
“	Jefe de Sección Conductores en las Grandes Maniobras de ese año.	Entre Ríos	1	V	1914
“	Jefe Accidental de la 3ra Compañía del Bata - llón -especializada en Telefonía – , recibe las primeras “Estaciones Marconi” de Campaña.	Campo de Mayo	15	VI	1914
“	Jefe de una “Estación Marconi” de Campaña, primeros ejercicios.	Campo de Mayo	4	III	1915
“	Pasa en “Comisión” a la Inspección de Radio Telefonía del Ejército	Buenos Aires	1	IV	1915
“	Continuando en su destino realiza el curso de aviador.	Escuela Militar de Aviación	1	X	1916
“	Egresa como piloto militar, brevet Nro 112.	Escuela Militar de Aviación	16	III	1917
Teniente	Redacta el “Manual de Radiotelegrafía Militar” (Primera Parte).	Buenos Aires	1	IV	1918
“	Crea el Laboratorio Radioeléctrico del Ejército	Buenos Aires	1	VI	1918
“	En un ejercicio de la Escuela de Tiro, realiza el primer reglaje de tiro de artillería desde un avión que él piloteaba.	Concordia – Entre Ríos	10	X	1920
Teniente 1ro	En curación de heridas profundas.	Andalgalá Catamarca	30	III	1923
“	Miembro del Jurado de la 1ra Exposición Uni - versal de Radiocomunicaciones Civiles.	Capital Federal	16	X	1923
Teniente 1ro	Comisión de Adquisiciones en el Extranjero.	Capital Federal	6	XI	1923

Teniente 1ro	Comisión de Adquisiciones en el Extranjero – Subcomisión de Comunicaciones (BM 6639 – Ira Parte).	Bruselas - Bélgica	12	XII	1923
Capitán	Ascendió (BM 6658 – Ira Parte).	Bruselas - Bélgica	5	I	1924
“	Dirección General de Tropas y Servicios de Comunicaciones. (BM 7790 – Ira Parte).	Capital Federal	15	XI	1927
“	Escuela Superior de Guerra, cursante. (BM 7862 - Ira Parte).	Capital Federal	19	II	1928
“	Dirección General de Tropas y Servicios de Comunicaciones. (BM 8857 – Ira Parte).	Capital Federal	10	X	1928
Mayor	Ascendió con anterioridad al 31 – XII – 1928. (BM 8213 – Ira Parte).	Capital Federal	2	V	1929
“	Comisión Técnica Permanente de Armamentos – Subcomisión Vta. (BM 8309 – Ira Parte)	Capital Federal	18	IX	1929
“	Vocal de la Subcomisión Vta de la Comisión Técnica Permanente de Armamentos – Superior Decreto BM 8639, Ira Parte.	Capital Federal	22	XI	1930
“	Director de la Escuela de Suboficiales “Espe - cialistas en Comunicaciones” . (BM 8686 – Ira Parte).	Capital Federal	22	XI	1930
“	Pasó al Estado Mayor General en Comisión “Secreta” a la Patagonia por orden del Ministro de Guerra, hasta el 5 de abril de 1931.	Santa Cruz	14	I	1931
“	Por orden del Ministro de Guerra, expediente Secreto, Letra “S” 9075/923, Comando 7277, Estado Mayor General, pasó a revistar en la Comisión Técnica Permanente de Armamentos, como miembro informante.	Capital Federal			
“	Comisión Técnica Permanente de Armamentos para rendir informe el expediente 48.930 c/1, del 8 IX al 21 XI – 1931.	Capital Federal	8	IX	1931
“	Pasó al Estado Mayor General del Ejército. (BM 8960 – Ira Parte).	Capital Federal	26	XII	1931
Mayor	Adscripto a la División II del EMGE – Disposición 154 – Jefe de la Sección Secreta de Informaciones por Medios Técnicos.	Capital Federal	31	XII	1931

“	Licencia Anual.	Capital Federal	1	XII	1932
“	División II, Jefe de Sección “C” – Sección In - formaciones por Medios Técnicos.	Capital Federal	30	XII	1932
Teniente Coronel	Ascendió (BM 9559	Capital Federal	31	XII	1933
“	Continúa en el destino.	Capital Federal	31	XII	1933
“	Comisión para efectuar Curso “g)” de Instruc- ción para Jefes y Capitanes Zapadores Ponto- neros (BM 10.274 – 1ra Parte).	San Nicolás	13	VII	1936
“	Presente en el EMGE.	Capital Federal	15	VIII	1936
“	Asiste a los ejercicios finales para Jefes y Ca- pitanes de Zapadores Pontoneros (A. 2138 / 1936 EM).	San Nicolás	25	VII	1936
“	Presente en el EMGE.	Capital Federal	26	VIII	1936
“	Grandes Maniobras, integrando la División de Maniobras.	Córdoba y San Luis	19	X	1936
“	Presente en el EMGE.	Capital Federal	4	XI	1936
Coronel	Ascendió (BM 11.419- Primera Parte)	Capital Federal	31	XII	1939
“	Nombrado Director General de Seguridad e Informaciones sin perjuicio de sus funciones, con anterioridad al 2 de enero de 1940.	Capital Federal	1	VI	1940
“	Estado Mayor General del Ejército, Jefe de Grupo de Informaciones del Ejército.	Capital Federal	15	XI	1940
“	El Coronel Adolfo Carlos Camilo Udry fue rele- vado del comando de la Dirección General de Seguridad e Informaciones y pasado a retiro (BM 12.191).	Capital Federal	17	XII	1942

Para dilucidar responsabilidades se le inició el “**Sumario Secreto Letra “M”, Nro 80/942 (MG)**”.

Su intempestivo retiro dio en ese entonces sustento a las más variadas hipótesis sobre los reales motivos de su separación del comando de tan sensible Dirección, en un momento de particular convulsión en el mundo con motivo de la generalización de la Ilda Guerra Mundial.

Las mismas, nunca pudieron conocerse, por lo tanto nunca pasaron de eso, pues el mismo se sustanció con la más absoluta reserva.

Un año y medio más tarde, gobernando ya el gobierno militar surgido del golpe de estado del 4 de junio de 1943 se dio a conocer el fallo.

Dada la importancia de la materia, se finiquitó la cuestión con un Decreto del Presidente de la Nación Argentina:

**EJERCITO ARGENTINO
DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL
III DIVISION**

Fojas 287

SECRETO

BUENOS AIRES, 26 de Julio de 1944

VISTO este Sumario Sec. Letra M. Nº 80/942 (M.G.), atento a lo dictaminado por el Auditor General de Guerra y Marina, a lo propuesto por el Ministro de Guerra y

CONSIDERANDO:

Que ha sido instruído con motivo de la denuncia formulada contra el señor Coronel (R.S.R) Don ADOLFO CARLOS CAMILO UDRY, referente a su actuación como Director General de Seguridad e Informaciones.

Que los hechos imputados motivaron diversas diligencias de las cuales no resulta acreditada la existencia de hechos delictivos, aún cuando resulta de lo actuado que el nombrado oficial superior no posea las condiciones de discreción y de conductas requeridas, entre otras, para desempeñar funciones tan delicadas.

Que los procedimientos que observo en lo concerniente a la obtención de informaciones, en la elección y en el trato con el personal que le estaba subordinado, y otros aspectos de su actuación confirman lo expresado en el considerando anterior.

Que el causante ya ha sido reemplazado del cargo que ejercía y pasado a situación de retiro con fecha 17 de diciembre de 1942 (Boletín Militar Nro 12.191 – 1ra Parte),

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

D E C R E T A

Artículo 1º: Sobreséese definitivamente esta causa de conformidad con lo dispuesto por el artículo 334, inciso 1º, del Código de Justicia Militar (R.L.M.2), con la declaración que de que la formación del sumario no afecta el buen nombre y honor del señor Coronel (R.S.R) don ADOLFO CARLOS CAMILO UDRY.

Artículo 2º: Impónese al citado Oficial Superior la sanción disciplinaria de cuarenta y cinco días de arresto “por no realizar en forma integral los esfuerzos necesarios para cumplir las tareas correspondientes a su cargo de Director General de Seguridad e Informaciones y faltar a normas elementales de “ética”, castigo que no se hará efectivo en atención a su actual situación de revista”.

Artículo 3º: Comuníquese, agréguese las copias al legajo del nombrado Oficial Superior, tómese nota y procédase por la Dirección General del Personal del Ministerio de Guerra la destrucción del presente sumario, de conformidad con lo aconsejado a fs. 172 y 172 v, previo desglose de los documentos agregados a fojas 35, 49,50,52 a 103 y 144 a 159, que serán archivados en el Estado Mayor General del Ejército.

Fdo. E. FARRELL
Juan Perón

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

PEDRO B. ABADIE ACUÑA
General de Brigada
Director General de Personal

El Coronel ADOLFO CARLOS CAMILO UDRY firmó el enterado de esa sanción el 18 de agosto de 1944.

Este pundoroso Oficial del Ejército Argentino, al que tanto le debemos, falleció el 27 de septiembre de 1970.

BREVE HISTORIA DEL BALNEARIO DE QUILMES

I LA CONCESION OTORGADA A LOS HERMANOS PEDRO Y ANTONIO FIORITO

AÑO 1910

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO – Fojas 134 y ss.

“En el Pueblo de Quilmes á los veintisiete días del mes de julio de mil novecientos diez, reunido en sesión pública la Comisión de Obras Públicas se expide en el expediente iniciado por los señores Antonio y Pedro Fiorito Hermanos, sobre concesión de un tranvía y extracción de arena, aconsejando varias modificaciones y ampliaciones a la propuesta presentada por dichos Señores.

Puesto a votación el dictamen de la Comisión de Obras Públicas, fue aprobado resolviéndose tomarlo como resolución.

En este estado a moción del Sr. Ponce de León se acordó agregarle el siguiente artículo

“Los concesionarios no podrán extraer arena a menor distancia de doscientos metros al Norte y al Sud de la avenida Augusto Otamendi y a menos de cincuenta metros de los muros en toda la playa”.

Quedando otorgada la concesión en la siguiente forma:

CONCESION

Artículo 1º

Para construir y explotar para cargas y pasajeros una línea de tranvías que partiendo de la Estación de Quilmes (F.C.S) ¹ siga por la calle Gaboto por ésta hasta 11 de Septiembre ², por esta hasta la calle Brandzen, por ésta hasta la ribera, por éstas hasta la Rambla, regresando por la avenida que proyectamos construir hasta la Av. Otamendi sobre la vía existente a la Estación de Quilmes.

Además explotar las líneas que ya tenemos por la concesión vigente, construidas y una concesión para poder construir cuando fuere necesario, y un desvío para carga que, partiendo de la calle 11 de Septiembre vaya hasta los desvíos de carga del Ferro – Carril del Sur.

Las tarifas serán las siguientes:

Vía N° 1 existente.

Hasta la Plaza	\$ 0,05	Abono Mensual	\$ 2,50
Hasta Belgrano	\$ 0,10	Abono Mensual	\$ 4,50
Hasta La Ribera	\$ 0,20	Abono Mensual	\$ 5,50

Vía N° 2ª construirse

Hasta 11 de Septiembre y Brandzen	\$ 0,05	Abono Mensual	\$ 2,50
-----------------------------------	---------	---------------	---------

¹ Siglas del Ferro Carril del Sur, grafía de la época, en la actualidad Ferrocarril General Roca.

² Actual Hipólito Yrigoyen.

Hasta la Quinta de Massa ³	\$ 0,10	Abono Mensual	\$ 4,50
Hasta La Ribera	\$ 0,20	Abono Mensual	\$ 5,50

Artículo 3º

Esta concesión será por el término de veinte (20) años quedando sin efecto la actual que fue concedida a los señores Roberto W. Bradley y Dn Carlos Pizarro Lastra y firmada la escritura el 13 de junio de 1901. ⁴

Artículo 4º

Permiso para explotar un Balneario, que se construirá sobre una Rambla o Muelle Río adentro, el que en parte será utilizado para la extracción de arena a fuerza motriz el que será construido suficientemente sólido para que los tranvías entren directamente hasta la parte que será explotada solo como Balneario, Bar y Paseo.

Permiso para hacer una Avenida en terrenos Municipales en el deslinde con los terrenos de los Señores A. Fiorito y hermanos, la que será construida por el solicitante, análoga a la Av. de los Eucaliptos, con las plantaciones de álamos Carolina o Eucaliptos y Palmeras en el centro de la Avenida con puentes y alcantarillas necesarias, y pagar el alumbrado de veinte lámparas de luz eléctricas, análogas a las que existen dentro del Pueblo, las que se tendrán encendidas hasta las 11 p.m., los meses de verano todos los días feriados y se obliga a dar vistas cinematográficas ⁵, gratis al aire libre, en el punto que sea más conveniente, que deberá ser en la Rambla o

³ La parada se ubicaba en la intersección de las calles Cevallos y Brandsen, frente a la quinta de Laurentino Aranda.

⁴ El historiador José Alcides Craviotto, en su obra *“Quilmes a través de los años”* - Capítulo XI, p. 272 -, expresó:

“En 1913 se inauguró el servicio de tranvías eléctricos a la playa, comenzando la afluencia de visitantes en los domingos de verano”.

Esta afirmación no es correcta, pues el mismo se inauguró en noviembre de 1915 a fin de potenciar la explotación del balneario erigido sobre pilotes sobre el Río de la Plata, que comenzó a funcionar a principios de diciembre de ese año:

1. *“Línea de tranvía a la ribera – enlace Berazategui (a)*

La empresa “Fiorito Hermanos” ha iniciado en Quilmes la construcción de una línea de tranvía que pasará por las calles 3 de Febrero (b) y Belgrano para empalmar en Rivadavia y seguir hasta la ribera.

Se calcula que se podría inaugurar la nueva sección en la segunda quincena de noviembre próximo” (c)

(a) Atanasio Lanz, además de ser un prestigioso docente de la localidad de Berazategui, que en ese entonces pertenecía al Partido de Quilmes, era el corresponsal del diario “La Prensa” de Buenos Aires.

Por dicha razón, todas las noticias quilmeñas venían consignadas desde Berazategui.

(b) En la actualidad Leandro N. Alem.

(c) La Prensa, Martes 19 de octubre de 1915, p. 13.

2. *“Tranvía a la playa de Quilmes.*

En la próxima semana se inaugurará la nueva sección del tranvía de los hermanos Fiorito que pasa por las calles Tres de Febrero y Belgrano y, por la avenida Augusto Otamendi hasta el río” (a)

(a) La Prensa, lunes 15 de noviembre de 1915, p. 11.

⁵ CRAVIOTTO, José Alcides, opus cit, Capítulo XII, p. 276:

“En 1917 se inauguró el cine del balneario de donde podían verse todas aquellas producciones del invierno anterior a cada temporada veraniega”.

en la avenida antes dicha, las que no podrán ser en menor número de cuatro veces por mes y quince vistas diarias y también se obligan a poner cuatro veces al mes una banda de música en los puntos indicados y la que tocará no menos de quince piezas diarias, esto es en los meses de verano.

Las tarifas del Balneario serán como sigue:

- Veinte centavos m/n por derecho de casilla por cada baño; veinte centavos m/n por alquiler de traje en cada baño.

Artículo 9º

Los señores Fiorito se reservan el derecho de solicitar del Poder Provincial y Nacional el aumento del término de esta concesión hasta los sesenta años.

Artículo 12º

El Muelle y Rambla dentro de los diez meses que las autoridades Nacionales y Provinciales, confirmen la Concesión Municipal que por el presente solicitamos, sin que esto obste para que los Señores Fiorito Hermanos den cumplimiento a la Concesión Municipal, en los términos establecidos en el artículo anterior – “...deberán estar concluidas en el plazo de doce (12) meses a contar desde el día en que se firme el contrato...”⁶

Artículo 26º

Los concesionarios no podrán transferir esta Concesión sin el consentimiento por escrito de la Municipalidad y siempre que los nuevos adquirentes ofreciesen a juicio de ésta suficiente garantía.

Apenas obtenida dicha concesión, los hermanos Fiorito, adquirieron en el remate que se efectuó en la Sociedad Rural las instalaciones del pabellón desmontable que había erigido el Reino de Italia para hacerse presente en la **“Exposición Internacional del Centenario de la Revolución de Mayo”**.

El mismo había sido premiado como el más hermoso de todos los que se erigieron en la mencionada muestra por la infanta Isabel de Borbón, tía del rey de España, quien encabezó la delegación de la Madre Patria.

Ese gesto tan simpático de la ilustre visitante, definida por el periodista Belisario Roldán del diario “La Nación”, como **“...una gran mujer”**, mereció una unánime aprobación de todos los participantes de dicha muestra, en especial – lógicamente – de la colectividad italiana, que a partir de ese momento le tributo grandes muestras de cariño.

Los mismos fueron adaptados e incorporados a las instalaciones del **“...Balneario, que se construirá sobre una Rambla o Muelle Río adentro”** y aún se conservan.

La escritura del Contrato de Concesión otorgado por el Municipio de Quilmes para explotar el tranvía y el balneario por Pedro y Antonio Fiorito se firmó el 22 de mayo de 1911.

⁶ **“Nuevo Balneario en Quilmes, Berazategui, Octubre 22.**

El senador Pablo Palacios, los diputados Cott y Silvano y el señor P. F. Fornabaio visitaron ayer las obras del Balneario de Quilmes, que se inaugurará a fines de noviembre.

Fueron recibidos por los hermanos Fiorito, concesionarios de ese balneario, quienes los obsequiaron con un “lunch”. (a)

(a) La Prensa, sábado 23 de octubre de 1915, página 13.

AÑO 1913

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO – Fojas 274

“En el Pueblo de Quilmes á los catorce días del mes de mayo de mil novecientos trece, reunidos los señores concejales...se declaró abierta la sesión, dando lectura a... una solicitud de los señores Antonio y Pedro Fiorito, pidiendo autorización para efectuar el desmonte en la avenida que según concesión están obligados a hacer, como asimismo para alambrarla, solicitando á la vez autorización por el término que dure la concesión, para cobrar un derecho de ingreso al balneario.

Pasó a informe de las comisiones de Obras Públicas y Hacienda...”

SUMARIO – Fojas 321

“En el Pueblo de Quilmes á los veinte y tres del mes de julio del año mil novecientos trece, reunidos en sesión pública los señores concejales...se declaró abierta la sesión...tratando una solicitud de los señores Antonio y Pedro Fiorito Hermanos, en la que manifiestan:

Que por concesión otorgada con fecha nueve de agosto de de mil novecientos diez ⁷, están exonerados del pago de todo impuesto y que en consecuencia (solicitan) la exoneración del pago de lo afirmado.

A moción del Concejál Sr Ponce de León, se resolvió que este asunto fuera tratado por el Concejo en cuarto intermedio”.

AÑO 1914

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO – Fojas 69

“En el Pueblo de Quilmes á los veintitrés días del mes de Diciembre del años mil novecientos catorce, reunidos los señores concejales...siendo las nueve pasado meridiano, se declaró abierta la sesión...”

La Comisión de Hacienda se expide en la solicitud presentada por los señores Antonio y Pedro Fiorito Hermanos pidiendo permiso para construir una pileta de natación dentro del río ⁸ la que por concesión debían construir en terreno de su propiedad, solicitando a la vez modificaciones en sus tarifas diciendo:

“Honorable Concejo:

Vuestra Comisión de Hacienda, después de un minucioso estudio hecho de la presente petición, os aconseja acordar a los solicitado con los agregados y modificaciones que a continuación se expresan:

⁷ La fecha de la Concesión fue la de *“...veintisiete días del mes de julio de mil novecientos diez”*. (SIC)

Posiblemente el error de los peticionantes se debió a que el **9 de agosto de 1910** le habría sido notificado la misma.

⁸ Se llenaba – y lo sigue siendo en el presente – con agua salada extraída a unos veinte metros de profundidad.

Sus medidas son 19 metros de largo por 28,60 de largo metros de ancho, siendo su superficie de 543,40 m².

Su profundidad varía de los 0,50 metros en su parte más baja y 2,90 en lo más hondo.

En la parte referente a los trajes, se agrega lo siguiente: serán de estilo Mar del Plata. ⁹

En la parte referente a los libritos éstos de abonos y entre la Estación F. Carril, Rivadavia y Mitre, los que deberán ser de veinte y cincuenta boletos, válidos por cuarenta días”.

Puesto a votación el dictamen de la Comisión de Hacienda, fue aprobada por unanimidad de votos, resolviendo tomarlo como resolución, pasando a sus efectos a la Intendencia...”



VISTA DE LAS PLAYAS MARPLATENSES EN 1910

En la parte referente a los libritos éstos de abonos y entre la Estación F. Carril, Rivadavia y Mitre, los que deberán ser de veinte y cincuenta boletos, válidos por cuarenta días”.

Puesto a votación el dictamen de la Comisión de Hacienda, fue aprobada por unanimidad de votos, resolviendo tomarlo como resolución, pasando a sus efectos a la Intendencia...”

⁹ ***Reglamento de Baños de Mar del Plata de 1910.***

Art 1º Es prohibido bañarse desnudo.

Art 2º El traje de baño admitido por este reglamento es todo aquel que cubra el cuerpo desde el cuello hasta la rodilla.

Art 3º En las tres playas conocidas por del Puerto, de la Iglesia y de la Gruta, no podrán bañarse los hombres mezclados con las señoras a no ser que tuvieran familia y lo hicieran acompañados de ella.

Art 4º Es prohibido a los hombres solos aproximarse durante el baño a las señoras que estuvieren en él, debiendo mantenerse por lo menos a 30 metros.

Art 5º Se prohíbe a las horas del baño el uso de anteojos de teatro u otro instrumento de larga vista, así como situarse en la orilla cuando se bañan las señoras.

Art 6º Es prohibido bañar animales en las playas destinadas para el baño de familias.

Art 7º Es igualmente prohibido el uso de palabras o acciones deshonestas o contrarias al decoro.

AÑO 1915

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO – Fojas 274

“En el Pueblo de Quilmes á los catorce días del mes de abril de mil novecientos quince, reunidos los señores concejales...se declaró abierta la sesión, dando lectura a... una solicitud de los señores Antonio y Pedro Fiorito, pidiendo autorización para aumentar la tarifa para la expresión de arena...”

Honorable Concejo: Vuestra Comisión de Obras Públicas os aconseja, no conceder el precio solicitado, fundándose:

- A. La concesión para la extracción de arena fue acordada el 27 de julio de 1910, conjuntamente con la del tranvía, pileta de natación, etc.**

Es probable que para la ampliación de las cláusulas y precios de los demás servicios, haya influido el asignado a la arena, quizás reducido, a fin de facilitar la edificación y pavimentación.

- B. El precio de la arena en la ribera de Buenos Aires, es de 1 \$ 40 los mil quintales, debe notarse que el empresario Fernando la carga sobre carros de sus clientes, debe traerla en lanchas, descargarla, pagar los derechos municipales, como ser extraerla del río, etc.**

- C. Aunque hoy deben manifestarse los señores Fiorito, la extracción de la arena les significa pérdida, no será así una vez que se proceda a sacarla mecánicamente.**

- D. Cualquier aumento que se autorice, puede ocasionar perjuicios a terceros que hayan comenzado obras o pavimentos a donde sea empleada arena fundándose en el precio de la concesión, diferencias que estarían obligadas a indemnizar a la Comuna.**

Puesto a votación el dictamen de la Comisión de Obras Públicas fue aprobado, resolviéndose no hacer lugar a lo solicitado, pasando a sus efectos a la Intendencia”.

LAS PLAYAS QUILMEÑAS

A fin de lograr una mejor ubicación temporo-espacial del amigo lector, considero interesante transcribir la siguiente nota periodística, demostrativa de la gran importancia que tenían las playas de Quilmes al tiempo de la inauguración del Balneario de los hermanos Pedro y Antonio Fiorito, en diciembre de 1915

“Muy concurrido el Balneario de Quilmes. Cuatro mil personas.

Bernal, Diciembre 27.

Numerosa concurrencia asistió ayer a la playa de Quilmes, donde hubo un concurso de natación y juegos populares.

A los niños se les distribuyeron juguetes.

*Una banda de música amenizó la reunión”.*¹⁰

¹⁰ La Prensa, martes 21 de diciembre de 1915, p. 12.

LA FECHA DE INAUGURACION DE LAS INSTALACIONES DE LA RAMBLA DE QUILMES

Como expresé precedentemente ¹¹, el viernes 22 de octubre de 1915, invitados por los hermanos Pedro y Antonio Fiorito visitaron las obras en construcción del Balneario de Quilmes el senador Pablo Palacios, los diputados Cott y Silvano y el señor P. F. Fornabaio.

En la nota periodística de **“La Prensa”** del día siguiente, se expresaba que dicho balneario **“...se inaugurará a fines de noviembre.”**

En la investigación que efectué en la Hemeroteca de la Biblioteca de la Universidad Nacional de la Plata, no he podido verificar dicho adelanto periodístico.

De la lectura de todo el mes de diciembre de 1915 de **“La Prensa”**, no surge ninguna información sobre el particular.

No obstante ello, considero que la inauguración debe haberse efectuado el **miércoles 8 de diciembre de 1915** por estas dos razones:

1. La ciudad de Quilmes se encuentra bajo la advocación de la Inmaculada Concepción de la Virgen María, cuya fiesta se conmemora el **8 de diciembre.**

Por lo tanto, al ser una jornada no laborable, ello habría permitido darle a la ceremonia de inauguración un marco por demás adecuado.

2. En Buenos Aires, desde el período hispánico de la Patria, era una tradicional ceremonia religiosa que partir de la tarde del **8 de diciembre**, curas franciscanos y dominicos bendijeran las aguas del Río de la Plata y que comenzara a partir de ese momento la temporada veraniega en las playas porteñas.

Es digno de resaltar que al inicio allá por 1810 hombres y mujeres se bañaran en forma conjunta, sin que ello fuera considerado un escándalo, como acontecía en Europa.

Recordemos por otra parte, que el **“Reglamento de Baños de Mar del Plata de 1910”**, prohibía taxativamente **“... bañarse los hombres mezclados con las señoras a no ser que tuvieran familia y lo hicieran acompañados de ella”.**

AÑO 1918

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO - Fojas 308

“En el Pueblo de Quilmes á los treinta días del mes de octubre de mil novecientos dieciocho, reunidos los señores concejales...se declaró abierta la sesión, dando lectura a... una solicitud de los señores Antonio y Pedro Fiorito...”

Ordenanza Municipal de Quilmes del 30 de Octubre de 1918.

Art 1 **El H.C.D. autoriza al Sr. Intendente gestione ante la empresa Fiorito Hermanos o ante quien lo hiciera en condiciones más ventajosas la instalación de los focos necesarios para la iluminación del camino que va al Río.**

Art 2 **La iluminación se hará a cuenta exclusiva de la Municipalidad y solo desde el 1º de Octubre hasta el 30 de Abril.**

Art 3 **Comuníquese, publíquese, etc.**

¹¹ Ver Nota Nro

AÑO 1919

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO - Fojas 387

“En el Pueblo de Quilmes á los veintitrés días del mes de julio de mil novecientos dieciocho, reunidos los señores concejales...se declaró abierta la sesión, dando lectura a... una solicitud de los señores Antonio y Pedro Fiorito...”

Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 13 del 23 de julio de 1918.

Art 1 *Autorízase al DE a licitar el arreglo de la Avenida Augusto Otamendi y la calle que corre paralela a las vías del tranvía eléctrico en la ribera, que conduce al balneario, á base de tosca, extraída en los trabajos por las obras de salubridad.*

Art 2 *Para su construcción, se adaptarán las dimensiones correspondientes al perfil tipo B. del plano confeccionado por la Oficina de Obras Públicas, exceptuándose el trecho comprendido desde los 1600 metros, hasta la curva del tranvía, que exigirá mayor anchura y espesor, librándose al criterio del Ingeniero de la oficina detalles de esta modificación.*

Art 3 *La sección comprendida, desde la Avenida Augusto Otamendi hasta el balneario será de un ancho de 7 metros y construida en la misma forma que la establecida en el artículo anterior.*

Art 4 *Facultase al DE a invertir en la ejecución de esta obra hasta la suma de \$ 6.500, m/nacional, debiendo contribuir la Municipalidad don la suma de \$ 4.500, que se tomarán de rentas generales, imputándose este gasto a la presente ordenanza y los \$ 2.000, m/n restantes, con la donación que para este fin, hace la Sociedad Anónima Tranvía Eléctrico y Balneario de Quilmes.*

Art 5 *Comuníquese, etc.*

AÑO 1920

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

SUMARIO – Fojas 78

“En el Pueblo de Quilmes á los diez días del mes de noviembre de mil novecientos veinte, reunidos los señores concejales...se declaró abierta la sesión, dando lectura a... una solicitud de los señores Antonio y Antonio Fiorito...para efectuar una transferencia...”

Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 95 del 10 de noviembre de 1920.

Art 1 *Autorízase al DE a aceptar la transferencia del contrato de concesión acordado a los Señores Pedro y Antonio Fiorito por escritura de 22 de mayo de 1911 para la explotación del Tranvía y Balneario, a favor de la Sociedad Anónima “Tranvía Eléctricos y Balneario de Quilmes”, en la cláusula expresa de que la Municipalidad se reserva el derecho de proceder a la revisión total del expresado contrato a fin de introducirle las modificaciones que se juzgan pertinentes, quedando sin efecto esta transferencia si la Sociedad Anónima no aceptara las expresadas modificaciones y dejando a salvo los derechos de la Municipalidad para ejercitar cuantas acciones le competan por el cumplimiento del contrato concesión con los señores Pedro y Antonio Fiorito.*

Art 2 *Prevía transferencia del contrato de concesión a que alude el artículo, autorizase al Departamento Ejecutivo a aceptar las siguientes modificaciones a las tarifas actualmente en urgencia.*

Abono Mensual hasta la calle Belgrano.	\$ 5 m/n
Abono Mensual hasta el Balneario.	\$ 7 m/n
Abono Mensual hasta el Balneario para menores de 12 años	\$ 6 m/n
Baño en el río con derecho a casilla, sin traje y sin tohalla. ¹²	\$ 0.70 m/n
Baño en el río con derecho a casilla, sin traje y sin tohalla para menores de 12 años.	\$ 0.30 m/n
Baño en el río con derecho a casilla, con traje y sin tohalla.	\$ 0.70 m/n
Arena del río por metro cúbico colocada en el depósito de Cevallos y Avenida Augusto Otamendi.	\$ 4 m/n

Art 3 *El precio de la arena no se modificará para las obras de pavimentación ya licitadas por la Municipalidad ni para la que está utilice en las obras públicas que se realicen por administración. La extracción de arena se hará a una distancia no menos a 200 metros hacia el Norte de la Avenida Augusto Otamendi y hasta el deslinde de los terrenos de Torres y Félix Bernal, no pudiéndose extraerse hacia el sur de dicha Avenida a excepción de la zona que alcanza actualmente la draga dentro de las instalaciones del Balneario.*

Art 4 *Las tarifas establecidas por el artículo 2º regirán desde el 1º de diciembre próximo hasta el 31 de mayo de 1923, siendo entendido que quedarán sin efecto si la sociedad Anónima “Tranvía Eléctricos y Balneario de Quilmes” no aceptan las modificaciones a que se refiere el artículo 1ºa*

Art 5 *Comuníquese, etc.*

La segunda pileta de agua salada, obra del Ingeniero Otto Gottschalk, fue inaugurada en 1927, tiene 12 metros de ancho por 40 metros de largo, con una superficie es de 480,00 m² y una profundidad que varía de los 0,50 metros a los 3,20 metros en su parte más profunda.



LA PILETA A POCO DE INAUGURADA. ¹³

¹² Grafía de la época.

¹³ La Razón, miércoles 18 de enero de 1928, obsérvese en el dibujo que los trajes de baño seguían siendo “**Estilo Mar del Plata**”.

La página de ese vespertino, convenientemente enmarcada, fue donada al club por Oscar Osvaldo Mancieri, quien

Bellamente rodeada por 312 vestuarios y un primer piso en sus lados Este, Sur y Oeste, en su espaciosa terraza se ubicaban mesas para tomar un aperitivo.

Culminando la hermosa edificación con una espectacular cúpula ubicada en su cara Sur que próxima a cumplir noventa años, nos sigue maravillando por su belleza.

II LA FUNDACION DEL PEJERREY CLUB

El 2 de julio de 1938 nació una de las entidades civiles sin fines de lucro más importantes de Quilmes, el Pejerrey Club, que inició sus actividades como locataria de la firma **“Balneario Quilmes SA”**.

En su sede social, se exhibe con gran orgullo convenientemente enmarcado, un histórico documento.

ACTA FUNDACIONAL DEL PEJERREY CLUB
Acta Nro 1 <i>En la ciudad de Quilmes, F.C.Sud, Provincia de Buenos Aires, a los dos días del mes de Julio de mil novecientos treinta y ocho, siendo las 17.00 horas, los abajo firmantes, deseosos de constituirse en una institución deportiva, cuyos principales objetivos se relacionen con la pesca fundan el “Pejerrey Club.”</i> 1. <i>Angel Fernández</i> 2. <i>Guillermo Straw</i> 3. <i>Germán T. Arena</i> 4. <i>Alejandro Lean</i> 5. <i>Daniel T. García</i> 6. <i>Luis H. Parolini</i> 7. <i>Enrique G. Finino</i> 8. <i>Aniceto Briz</i> 9. <i>Ernesto G. Talice</i> 10. <i>Carolina Straw</i> 11. <i>Luis A. Varela</i> 12. <i>Emilio Aloí</i> 13. <i>E. A. P. de Lanteri.</i> 14. <i>Emilia P. Pizzateli</i> 15. <i>Elvira B. de Pizzateli</i> 16. <i>Pedro B. Villarnino</i> 17. <i>Enrique Durante.</i> 18. <i>Antonio I. Milani.</i>

este año cumplirá cincuenta años ininterrumpidos como socio, ya que ingresó el 21 de agosto de 1965, teniendo el carnet Nro 162.

Apenas le comenté la idea de escribir este libro, este gran amigo me alentó decididamente, facilitándome valiosa información sobre esta querida Institución que me ayudó en mi tarea de investigación, por lo que le estoy muy agradecido.

El miércoles 17 de diciembre de 2014, en oportunidad de cumplirse el 75º aniversario del **“Vuelo Secreto”**, en la Biblioteca Pública Municipal **“Domingo Faustino Sarmiento”**, le tributé un homenaje a mi padre y, junto a un grupo de familiares y amigos, Oscar Mancieri me acompañó.

III EL PEJERREY CLUB EVITA LA DEMOLICION DE LA RAMBLA QUILMEÑA AL PROCEDER A ADQUIRIR SUS HISTORICAS INSTALACIONES

En 1968 la firma propietaria resolvió vender el complejo palafitario erigido sobre el Río de la Plata y/o, en la eventualidad de no encontrar adquirentes, procedería a su demolerlo para rematar sus restos, entonces, ante la triste perspectiva de la destrucción de la tradicional **“Rambla”**, el Pejerrey Club procedió a adquirirlas el 28 de abril de 1968 a un elevado precio, entendiendo que con ello preservaba algo muy caro al sentimiento de todos los quilmeños.

Es digno de destacar que el dinero fue aportado en un todo por los socios del Pejerrey Club, sin ningún tipo de subvención, donación o aportes de entes estatales.

El estado de las instalaciones se podría definir como ruinosas, por lo que debieron abocarse de inmediato a realizar urgentes tareas de reconstrucción, las que fueron variadas y costosas.

Por Decreto Nro 7742/69 el gobierno provincial de Buenos Aires del 30 de diciembre de 1969 se otorgó al Pejerrey Club permiso de ocupación decenal renovable, dejándose expresa constancia en ella de la adquisición por parte de la institución a **“Balneario Quilmes SA”**.

El mencionado Decreto fijó como fecha de inicio de la ocupación el día 11 de febrero de 1970.

Desde el 28 de abril de 1968, el ingreso al paseo **“La Rambla”** y restaurante es libre y gratuito, cuanto antes era pago; sus puertas siempre quedaron abiertas a toda la comunidad.

Los estatutos del Pejerrey Club expresan claramente que su finalidad y propósito es impulsar el progreso zonal en todas sus formas, cediendo sus instalaciones a entidades de bien público que así lo solicitasen cuando persigan un fin loable y altruista en beneficio de la población.

El deporte de la pesca lo ubica como una de las principales entidades del país, su muelle de aguas pasantes de 535,90 metros es el más importante de Sudamérica. ¹⁴

El pesquero construido sobre pilotes – rieles de ferrocarril –, por permitir el libre desplazamiento de las corrientes de agua en uno y otro sentido – creciente del lado sur y bajante del norte –, no deformó las características del río y por tanto han mantenido las canaletas existentes cada cincuenta metros aproximadamente, las que permiten en la bajante que allí se produzca un buen pique.

se encuentra adherida a distintas Federaciones y Confederaciones de pesca nuestro país.

El 11 de febrero de 1980 el Municipio de Quilmes procedió a renovar el permiso de ocupación decenal sin ningún inconveniente, pues el Pejerrey Club había dado cumplimiento a todas sus obligaciones y, como era de esperar, ya que había cumplimentado acabadamente con sus obligaciones, la misma fue renovada.

IV LA INCREIBLE ESTATIZACION SUFRIDA EN 1990

Todo lo contrario aconteció diez años más tarde, ya que pese a haberse presentado la correspondiente solicitud por parte del Pejerrey Club para renovar la concesión el día 29 de Septiembre, de 1989 ante la Municipalidad de Quilmes – **Expediente 4091 47383 Letra Club – Año 1989** - y reiterada el 2 de noviembre del mismo año, no se recibió ninguna respuesta formal del municipio.

Enterados por trascendidos periodísticos y entrevistas de algunos socios con funcionarios que no se renovarían la concesión y que la Municipalidad de Quilmes estatizaría las instalaciones, pese a que el Pejerrey Club había cumplido acabadamente con todas sus obligaciones.

¹⁴ El socio Juan L. Santillán donó un hermoso trofeo para ser disputado entre participantes libres e interclubes denominado **“Ampliación Muelle”**.

Esto resultaba absolutamente contradictorio con la política implementada por el gobierno nacional que había comenzado a implementar un nefasto plan de privatizaciones de todas las empresas públicas argentinas cuyas consecuencias aún se padecen en el presente.

Pero increíblemente, repito, en 1990 el gobierno municipal quilmeño, en abierta contradicción con lo que estaba sucediendo en el resto del país, consideró atinado **“estatizar”** un club de pesca y pileta... (¿?)

Ante la grave situación, los socios del Pejerrey Club en Asamblea General Extraordinaria realizada el 14 de enero de 1990, hicieron suya por unanimidad una propuesta de peticionar al Excelentísimo señor Presidente de la Nación Dr. Carlos Saúl Menem y al Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Antonio Cafiero, solicitándoles que intervinieran para impedir la municipalización del predio.

“Esta moción fue expresada por el doctor Jorge Gabriel Olarte, abogado y socio de la institución, quien dio una fundada visión de su propuesta.

Dijo que, según el Código Civil de Dalmacio Vélez Sarsfield, los simples derechos de goce, como sería el que estamos reclamando – la renovación de la concesión – son esencialmente temporarios.

Lamentablemente, nos guste o no, legalmente podemos cesar el 11 de febrero.

Pero esto es una República, que es de todos y no es de nadie en particular.

Lo que tiene que hacer el Municipio para no renovarla concesión al Pejerrey Club es informar las razones lógicas por las cuales lo hace.

Quilmes forma parte de la República Argentina.

El 12 de febrero a la hora cero toman las instalaciones las autoridades comunales. Los sueldos, los gastos de luz, etcétera, los tendrá que pagar el municipio.

El “Pejerrey” murió el 11 de febrero, vamos a la Catedral y oficiamos una misa de cuerpo presente, diciendo que murió a los 51 años y días.

Pero como nosotros somos lógicos, tenemos que pensar cual es el costo mensual del club.

La mayoría somos contribuyentes y nuestros impuestos se van a incrementar para mantener estas instalaciones que hasta este momento están abiertas a toda la comunidad, sin que al erario público le salga un solo centavo.

Supuestamente seguirá funcionando como hasta ahora, pero lo va a pagar toda la comunidad.

Como contribuyentes pensamos que destinar una partida para solventar los gastos del club, si se procede a su estatización, es por llamarlo de alguna manera increíble, en estos momentos”.¹⁵

Lamentablemente, la petición no encontró eco en esas autoridades – que ni siquiera tuvieron a bien responder con un formal **“acuse recibo”** - y así, el Municipio quilmeño, sin dar jamás ninguna explicación lógica de su proceder unilateral, ocupó sus instalaciones pocos días mas tarde, sin siquiera permitir el fin de la temporada de pileta, ya que sus socios fueron expulsados de muy mala manera por personal municipal, que es triste recordarlo, muchos de ellos no podían ocultar su satisfacción y tenían una burlona sonrisa en su rostro.

¹⁵ MENESCALDI, Eduardo, **“El Sol”**, lunes 15 de enero de 1990, página 16.

V LA MUNICIPALIDAD DE QUILMES DEVUELVE LAS INSTALACIONES AL PEJERREY CLUB

Me ha parecido interesante transcribir lo expresado por el prestigioso matutino quilmeño **“El Sol”** sobre ese hecho trascendental en la historia de esa querida institución, en una jornada en que se hizo justicia:

“En una reunión que se llevó a cabo en la víspera en la Municipalidad de Quilmes quedó definido el momento de la entrega de las instalaciones de la rambla al Pejerrey Club de Quilmes.

El acto tendrá lugar el sábado dos de julio a las once en el mismo predio de la ribera - el gobierno municipal – hará la entrega simbólica de las viejas y deterioradas instalaciones a las autoridades de la Institución que, precisamente ese día celebra su 56° aniversario.



FOTOGRAFIA QUE DEMUESTRA LO DETERIORADAS QUE ESTABAN LAS INSTALACIONES AL SER DEVUELTAS

De esta forma quedará cerrado un capítulo triste de la historia quilmeña ya que, como se recordará, la rambla que muchos años estuvo en poder del Pejerrey Club, pasó a manos del Estado al vencimiento de la concesión y, en ese tiempo, nada se realizó ni se llevaron a cabo tareas de mantenimiento, habiendo avanzado su deterioro hasta el límite del derrumbe de los edificios y la rotura de la pileta de natación.

De ahora en más y atento a las condiciones de este nuevo período de concesión, el Pejerrey Club se hará cargo de reciclar todo lo deteriorado y devolver a la comunidad el tradicional paseo por el que pasaron muchas generaciones”.¹⁶

El sábado 2 de julio de 1994, en el quincuagésimo sexto aniversario de la fundación del Pejerrey Club, el Municipio quilmeño, que nunca hizo nada útil con las instalaciones del **“Pejerrey Club”**, durante su ocupación de más de cuatro años, decidió poner fin a esa ridícula estatización que nunca debió haber tenido lugar.

Y así fue como se procedió a devolver la deteriorada rambla quilmeña, a los representantes de su Comisión Directiva, integrada por su presidente, Ingeniero Raúl Cortiñas y los señores Pedro de Luca, Osvaldo Julio y Carlos Rossi.

¹⁶ El Sol, martes 28 de junio de 1994.

De ese modo, se dio por **“...cerrado un capítulo triste de la historia quilmeña”**, como acertadamente lo manifestó un párrafo de la nota periodística precedentemente transcrita y, comenzaba así una nueva etapa en la vida de esta señera institución de Quilmes.

Lo primero que se tuvieron que realizar con carácter de **“muy urgente”** una reparación de sus deterioradas instalaciones, pues el complejo palafitario se encontraba en un estado tan ruinoso que existía un peligro cierto de derrumbe, pues gracias a la inoperancia, abandono e increíble desidia municipal de cuatro años de **“estatización”** - período en el cual no se realizaron siquiera las mínimas tareas de mantenimiento -, la situación parecía ser insostenible.

Las fotografías que ilustran estas páginas, que gentilmente me ha facilitado la señora Haydée Trinca de Eusebi, socia vitalicia de la institución, me relevan de todo otro comentario.



En el presente, las instalaciones del **“Pejerrey Club”**, recuperadas en gran forma de esa increíble destrucción emergente de esa negra página de su historia, siguen resistiendo los embates del río, la saturante humedad y las fuertes sudestadas, como hace cien años.

Por ese motivo, los avances efectuados desde hace veinte años, sin ninguna ayuda del Municipio que fue el culpable de su decadencia, no aparecen a simple vista tan visibles.

En la actualidad, el ***“Pejerrey Club”*** sigue su marcha lenta pero segura pues no han sido tiempos sencillos, pero el trabajo silencioso realizado permite abrigar un gran optimismo y esperanza en que pronto vuelva a alcanzar su antiguo esplendor.

LA CERVECERIA QUILMES ¹

Otto Peter Bemberg, un inmigrante alemán de veintitrés años nacido en Colonia llegó a nuestro país en 1852 en forma fortuita, ya que por padecer una severa insuficiencia pulmonar, había partido de su país en busca de un clima más benigno y pensó en encontrarlo en la capital del Imperio Brasileño, sin embargo al llegar a Río de Janeiro, se enteró que se había desatado un brote de la fiebre amarilla y por ello decidió continuar viaje a Buenos Aires.

Luego de vivir un tiempo en la capital argentina, se enteró que el clima de la cercana población de Quilmes gozaba de una gran reputación de saludable por ser muy aireada, tener excelentes aguas, no existir industrias saladeriles altamente polucionantes, ni un hacinamiento poblacional significativo.

La sumatoria de ese conjunto de calidades respondieron a no dudarlo a los deseos que lo hicieron abandonar su país y por ese motivo Otto Bemberg se afincó en esta zona.

Tiempo más tarde se casó aquí con una de las mujeres más ricas del país, María Luisa Ocampo.

En 1857 nació su hijo Otto Sebastián, que recibió el primer nombre de su padre y el segundo, de su abuelo materno, el muy influyente diputado nacional Sebastián Ocampo.

Contando con una respetable fortuna, su suegro lo hizo nombrar Cónsul General Argentino en Alemania y allí viajó con su familia.

En ese país Otto Sebastián Bemberg estudió en la Universidad de Lovaina, Reino de Bélgica, egresando como Ingeniero, continuando sus estudios en la Universidad Técnica de Munich, Alemania, donde se especializó en la fabricación de la cerveza.

A principios de los ochenta el joven ingeniero se casó con Josefina Elortondo Armstrong, una rica heredera descendiente de una familia escocesa

Otto P. Bemberg, asociado con grandes inversores – De Bary, Schliefer y Heimendhal – y contando con algunos aportes de la familia política de su hijo, los Armstrong, fundó la empresa **“Bemberg y Cía”**, consignataria de frutos del país, de tan gran éxito que luego se transformó en una importante compañía financiera.

En agosto de 1886, planifican su primer emprendimiento industrial, una destilería de alcohol de granos de maíz que llamaron **“La Franco Argentina”**, cuyas obras se iniciaron el 21 de octubre de 1887, cerca de la estación ferroviaria Conchitas ² del Ferrocarril Buenos Aires - Ensenada.

El 27 de septiembre de 1888, Otto P. Bemberg fundó en París la **“Brasserie Argentine Societe Anonyme”** ³, con un capital de 30.000.000 de francos oro.

A los pocos días la empresa **“Bemberg y Cía”**, solicitó al Concejo Deliberante de Quilmes autorización para instalar una cervecería a trescientos metros al sur de la estación ferroviaria quilmeña, en un terreno de 50 hectáreas de superficie que lindaba por su frente **“...Nordeste**

¹ El 19 de junio de 2010 el autor participó como expositor de la **“1ª Jornada Provincial Histórica desde a Avellaneda a Florencio Varela”**, organizada por la Asociación Amigos de la Fotografía Antigua Quilmeña, la CEITPA y el Departamento de Cultura del Colegio de Abogados de Quilmes.

El tema expuesto, basado en esta investigación, fue **“Cervecería Quilmes, la industria que nos puso en el mapa”**.

² Actual estación Guillermo Enrique Hudson, en el Partido de Berazategui.

³ Cervecería Argentina Sociedad Anónima.

(con) *la vía férrea de Buenos Aires – Ensenada...*⁴, lo que facilitaba una comunicación fluida con su destilería “*La Franco Argentina*”, la que también estaba instalada frente a las mismas vías férreas, en la localidad de Conchitas.

La ubicación geográfica del lugar elegido para instalar la cervecería no fue para nada algo librado al azar, sino que por el contrario demostraban una gran visión estratégica de los Bemberg.

Si bien no era totalmente equidistante a las ciudades y los puertos, el de Buenos Aires estaba por comenzar a construirse - y el de La Plata, que bajo la dirección del Ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp se había iniciado en enero de 1884 y estaba muy próximo a su finalización.⁵

Consideraban que cuando comenzaran a producir, esos puertos estarían operando y así al salir al mercado su cerveza, sería transportada por el ferrocarril a los mismos y desde allí llegarían distantes puertos del país y aún del exterior, garantizando un éxito inmediato y eso fue lo que aconteció, ya que con una sincronización admirable, cual si fuera un sensible aparato de relojería suiza, al inaugurarse la “*Cervecería Argentina S.A*” el 31 de octubre de 1890, el puerto de La Plata hacía siete meses que estaba operando y si bien al de Buenos Aires le faltaban dos años aún, ya se habían inaugurado la Dársena Sur y los Diques Nro 1 y 2, los que operaban con total normalidad.

Resulta interesante la lectura del tratamiento que se le dio a dicha solicitud por parte del legislativo quilmeño, que si bien se expidió favorablemente en pocos meses, lo hizo una vez que se aseguró que la cervecería no contaminaría el ambiente y esa política industrial se ha mantenido invariable a través de toda su existencia por parte de la Cervecería Quilmes.⁶

“LIBRO DE ACTAS DEL CONCEJO DELIBERANTE DE QUILMES”

AÑOS 1888/89

RESUMEN

El 21 de octubre de 1888 la empresa “*Otto Bemberg y Cía*” pidió autorización al Concejo Deliberante quilmeño “*...para establecer una Fábrica de Cerveza en las inmediaciones de la Estación de Ferro Carril. Se sancionó, pasará a informe de la Comisión de Obras Públicas*”.

⁴ Sobre la historia de la estación de Quilmes del Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de Ensenada construida por el ingeniero estadounidense Guillermo Wheelwright, ver Capítulo IV, El Centro de Aviación Civil, III. Recuerdos aeronáuticos del Partido de Quilmes, Nota Nro 37, p. 39.

⁵ Las obras portuarias platenses finalizaron el 30 de marzo de 1890.

⁶ “*En enero de 1991, un espectáculo apocalíptico se vio en la ciudad de Quilmes, cuando sus playas fueron cubiertas por unas cuatro mil toneladas de sábalos cuya muerte nunca fue aclarada abiertamente.*

La información que tuvimos por esos días nos reveló un misterio altamente preocupante, en el vecino Partido de Berazategui, se vertían dos millones de metros cúbicos de desechos cloacales, sin la lógica previa depuración, al Río de la Plata. Asimismo, que 7.000 empresas descargaban anualmente más de un millón y medio de toneladas de residuos altamente polucionantes como son los barros tóxicos, que contienen metales pesados (arsénico, cadmio y mercurio).

Un ejemplo industrial a destacar e imitar

Precedentemente citamos lo acontecido en las costas quilmeñas en el verano de 1991.

Por eso, al tomar conocimiento que la empresa que sin lugar a dudas es el símbolo de la ciudad, es decir la “Maltería y Cervecería Quilmes SA”, ha comenzado a invertir a partir de 1994 la suma de 22.000.000 de dólares en la construcción de plantas para el tratamiento de efluentes líquidos, no podemos menos que remarcar este hecho auspicioso y desear que sea imitado por el resto de la industria”.

Extractado de la obra “*Análisis Económico y Financiero*”, de Susana Beatriz Palacio y Jorge Gabriel Olarte, Departamento de Publicaciones de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, 1998.

Dicha solicitud fue tratada una semana más tarde:

- *“En el Pueblo de Quilmes, á veintiocho de octubre de mil ocho cientos ochenta y ocho; presentes los Señores Concejales designados al margen ⁷, el Señor Presidente declaró abierta la sesión dándose lectura del acta anterior...*

En la solicitud de los Señores O. Bemberg y Cía, el Concejal Señor Pacheco expuso: que era incuestionablemente un gran proyecto para la localidad la instalación de un fábrica, pero que antes de entrar á a estudiar las diversas concesiones que dichos Señores pretendían, debía el Concejo resolver un punto que conceptuaba esencial y era: si una fábrica de cerveza, podía o no considerase insalubre y en consecuencia permitirse ó no su instalación dentro del radio de los 1500 metros que determina la ordenanza de fecha 10 de abril del corriente año; haciendo moción para que por intermedio de la Intendencia se recabara del Concejo de Higiene, un informe sobre dicho punto.

El Concejal Señor Ramón Dapena, se manifestó de acuerdo con los expuesto por el Concejal Señor Pacheco, agregando que en ningún caso debía accederse a las pretensiones de los Señores O. Bemberg y Cía en cuanto se refiere a la renuncia del derecho que el Concejo tiene para mandar abrir calles, siempre que las necesidades del vecindario lo requieran.

El Concejal Señor Páez dijo: que si los Señores O. Bemberg y Cía se proponían establecer una gran fábrica de cerveza con parques y jardines (Campos Elíseos) con un capital de 30.000.000 de francos oro, y si en la fabricación de cerveza se iban a emplear 200 obreros como lo aseguraba en su solicitud dichos Señores, era de opinión que la Corporación accediese al pedido de los Señores O. Bemberg y Cía en cuanto se refiere á la no apertura de las calles por cuando habiendo estado tantísimos años cerradas sin que haya sido una necesidad sentida abrirlas al servicio público bien podrían continuar así, pues la situación donde se instalaría la fábrica, era como se sabía del otro lado de la vía pública fuera del radio del Pueblo.

Que así opinaba era por que las ventajas que ofrecían las calles que iban á ser interceptadas en solo 86 á 100 varas en caso de que fueran abiertas al servicio público no podrían equipararse a los beneficios que recogería el Municipio con la instalación de dicha fábrica”.

A fojas 128/130 del **“Libro de Actas del Honorable Concejo Deliberante de Quilmes”** se encuentra esta significativa nota:

“Resolución definitiva del expediente iniciado por los Señores O. Bemberg y Cía sobre instalación de una cervecería...

En el Pueblo de Quilmes á veinticuatro de marzo de mil ocho cientos ochenta y nueve, presentes los Señores Concejales designado al márgen ⁸, el señor Presidente declaró abierta la sesión, dándose lectura del acta anterior que se aprobó y firmó.

Acto seguido se dio cuenta de los asuntos entrados en la siguiente forma...

Una nota de los Señores O. Bemberg y Cía, en la que exponen que habiéndose puesto de acuerdo con las Obras de Salubridad para que el caño de desagüe de la Cervecería Argentina, pueda unirse con la cloaca máxima y teniendo ya el permiso verbal de la intendencia para dar comienzo a los trabajos solicitan que dicha autorización les sea otorgada por escrito.

⁷ Presidente Dr Dn Felipe M. Amoedo, Concejales Dn Jorge I. Pacheco, Dn Daniel A. Paéz, Dn Ramón Dapena. (SIC)

⁸ Ibídem.

El Señor Presidente expresó – que en virtud de la nota que se acaba de dar lectura, que eliminaba el único obstáculo que había demorado la decisión de este asunto, creía que había llegado el momento de que el Concejo, dictara una resolución definitiva á cuyo efecto iba a recordar a los Señores Concejales sus antecedentes, que desaparecido el peligro que en un principio previó el Concejo, pudiera entrañar para la salud pública, la instalación de una fábrica de cerveza, en el radio del Pueblo; por el informe del Concejo de Higiene de fs 6 del expediente respectivo y habiendo desistido los Señores O. Bemberg y Cía de sus pretensiones a la no apertura de las calles que abarque el terreno con que se construya la cervecería, él resolvió autorizar verbalmente al señor Intendente, para otorgar el permiso necesario para dar principio a la edificación, suspendiéndose la resolución definitiva, como asimismo su consignación en el libro de actas hasta tanto desaparezcan los inconvenientes que se tocaban respecto de la dirección y construcción del caño de desagüe ó terminaran las gestiones de los Señores O. Bemberg y Cía tenían pendientes con las obras de Salubridad sobre conexión de dicho caño con la cloaca máxima; que resueltas en un sentido favorable dichas gestiones y habiendo sido además aprobados por el P.E. los planos respectivos, el Concejo está en condiciones de dictar una resolución definitiva sobre el fondo de este asunto por lo que hacía moción en ese sentido.

Después de un breve cambio de ideas en que los Señores Concejales se manifestaron de acuerdo con lo anteriormente expuesto, se resolvió:

Conceder a los Señores O. Bemberg y Cía la autorización necesaria para la instalación de una Fábrica de cerveza, en el terreno de su propiedad, situado en el Cuartel 1º y cuyos límites son, por el Nordeste la vía férrea de Buenos Aires – Ensenada por el Noroeste, calle por medio, con Dn Domingo Pérez por el sudeste, con el terreno de la testamentaria del Dr Dn José A. Wilde, y por el Sudoeste con Dn José Ma Goñi y Dn Domingo Cichero – autorizándolos al mismo tiempo para construir el caño de desagüe desde la cervecería hasta la cloaca máxima, por la calle Gral Brandzen, debiendo quedar ésta en perfecto estado – como así mismo se las autoriza, el goce y uso del terreno destinado a vías públicas, que permanecerá cerrado hasta tanto las necesidades del vecindario lo requiera ó el Concejo resuelva su apertura a cuyo caso los Señores O. Bemberg y Cía podrán establecer comunicación entre los diferentes departamentos de la Fábrica, por medio de puentes o túneles, exclusivamente a su costo y previa presentación de planos á la Intendencia”.

El 31 de octubre de 1890 quedó formalmente inaugurada la **“Cervecería Argentina S.A.”**⁹, ante gran cantidad de invitados locales, porteños y platenses, quienes llegaron en trenes fletados al efecto por la empresa, caminando por los adoquines que daban frente a la estación subieron a los carruajes que los llevaron a la fábrica¹⁰, mientras que otros provenientes de Buenos Aires,

⁹ Muchos erróneamente consideran que en esa fecha nació la industria cervecera argentina y eso es un grave error, pues en 1870 el industrial Emilio Bieckert, fundó una importante cervecería que llevó su nombre.

Sin embargo, Bieckert no solo quedó olvidado por ese hecho, sino por la supuesta introducción de un simpático **“inmigrante”**, como lo fue el gorrión:

“En el país se le introdujo siendo presidente don Domingo Faustino Sarmiento y según la tradición por el señor Emilio Bieckert, fabricante de cerveza, de origen suizo alemán, quien traía unos cuantos machos y hembras de gorrión - “Passer Domesticus” – de su patria, al negarse a pagar los derechos de aduana que le exigían para entrarlos prefirió soltarlos en el puerto...”

VIGIL, Carlos, **“Aves Argentinas y Sudamericanas”**, Editorial Atlántida, Primera Edición, 28 de febrero de 1973, Buenos Aires.

¹⁰ Sesión del Concejo Deliberante de Quilmes del 23 de diciembre de 1888, fs 83: **“...se autoriza al Intendente para mandar a adoquinar las dos cuadras que dan frente á los andenes de la Estación del Ferro – Carril”.**

Avellaneda y zonas vecinas lo hicieron en los cómodos **“tranways”** eléctricos que desde 1908 cubrían el trayecto Quilmes - Barracas, que también habían sido reservados por la empresa

En un clima festivo, con un cerrado aplauso y una ovación de todos los asistentes, fue tirado **“oficialmente”** el primer chopp de la cerveza **“¡Que pondría a Quilmes en el mapa!”**.

En 1910 la Cervecería Argentina Quilmes, que así se llamaba en ese entonces ¹¹, **“...para asociarse a los festejos patrios y a la industria argentina, en estos días de grandes certámenes”** presentó su cerveza **“Quilmes Centenario”**, al tiempo que hizo una gran publicidad gráfica expresando sus avances en tan solo veinte años, siendo muy buscadas las tarjetas postales con imágenes de la fábrica.

La empresa se hizo presente en los festejos de Buenos Aires con un carretón jalado por seis caballos percherones, era muy llamativo porque tenía forma de **“estantería”** y donde acostados a ambos lados de su estructura, se podían observar ochenta barriles de cerveza de dos tamaños y de ese modo, al detenerse, los transeúntes se acercaban rápidamente por ser fácilmente detectado por el cartel **“Cervecería Argentina Quilmes”** que lucía en su parte superior.

Según una tradición, el carretón regresó vacío, pues se abrieron los barriles para delicia de los asistentes, encontrándose entre ellos los marinos de los barcos de guerras alemanes y austro – húngaros ¹² que la elogiaron vivamente, pues la consideraron superior a la cerveza de su tierra natal. ¹³

La cervecería, la industria más importante de Quilmes en ese entonces y en el presente, ha colaborado desde 1890 con todo tipo de iniciativas culturales y deportivas quilmeñas, por lo que su apoyo material al festival aéreo por el Vigésimo Aniversario del Centro de Aviación Civil el 17 diciembre de 1939, no sorprendió a nadie, porque se daba por descontado que lo respaldaría, tal como lo hizo.

¹¹ En el año 1901 la empresa pasó a llamarse **“Brasserie Argentine Quilmes”**, adecuándose de ese modo a la realidad, pues esa cerveza era conocida popularmente como **“Quilmes”**.

¹² Se trataba de los buques alemanes **“Bremen”** de 3.200 toneladas con una tripulación de 286 hombres al mando del Capitán de Fragata Jorg Gotte y el **“Krugen”** de 3.544 toneladas con 290 hombres al mando del Capitán de Fragata Hans Fullerthun y del austríaco **“Kaiser Karl VI”** de 6.200 toneladas y una tripulación de 550 hombres, que participaron de la imponente revista naval del sábado 21 de mayo de 1910.

¹³ En el presente, dicho carretón, testigo mudo de esos acontecimientos, se encuentra guardado en el Museo del Transporte **“Carlos Hillner y Decoud”** de la ciudad de Quilmes, en un lugar que merece una urgente reparación, pues su techo corre serio riesgo de desplomarse.

8 de diciembre.

EL “DOBLE” DE DOUGLAS FAIRBANKS

Este actor estadounidense nació el 9 de diciembre de 1909 en Nueva York, su padre, del mismo nombre, fue un célebre actor del cine mudo.

En 1939, se hizo mundialmente famoso – a los treinta años de edad - por su participación en la película de aventuras **“Gunga Din”**, ambientada en la India, en la que encabezó cartelera con los renombrados actores Cary Grant y Víctor Mc Lagen.

A raíz de la popularidad que la misma le brindó, fue por esos años, uno de los galanes más renombrados de Hollywood.

I SU VISITA A LA ARGENTINA

El reconocido actor arribó a Buenos Aires, el lunes 12 de mayo de 1941, transcribiéndose a continuación una nota periodística referida al tema:

“En una misión semioficial llegó a Buenos Aires el destacado actor Douglas Fairbanks.

Arribó ayer procedente de Río de Janeiro, el actor cinematográfico Douglas Fairbanks, a quien el presidente de Estados Unidos le ha confiado una misión de estudios con propósitos de vinculación americana.

Como se sabe, el señor Roosevelt ha encomendando al visitante que recoja durante su permanencia en Brasil, Argentina, Uruguay, Chile, Perú y otros países las opiniones y sugerencias de los gobiernos y de las personalidades de figuración en los círculos culturales con el fin de hacer más eficaz el vínculo para un mayor entendimiento interamericano por medio del arte, particularmente en su derivación con el cinematógrafo.

Vino el viajero acompañado de su esposa, señora May Lee Hartford y del señor Edward H. Robbins, perteneciente a la comisión de coordinación de relaciones comerciales y culturales entre las naciones americanas.

Al llegar al aeródromo, poco antes de las 17 fue objeto de un afectuoso recibimiento por parte de representantes caracterizados de la colectividad norteamericana y miembros de nuestros círculos cinematográficos y artísticos.

El embajador de los Estados Unidos, señor Norman Armour le dio la bienvenida junto con otros miembros del personal superior de la embajada.

Poco después de desembarcar se dirigió a la embajada de su país, donde se hospeda, y allí concedió a los representantes de la prensa una entrevista durante la cual ratificó las informaciones que ya se han adelantado en este diario, transmitidas desde Washington y Río de Janeiro, respecto a los fines de su viaje realizado para desempeñar la misión semioficial confiada por el señor Roosevelt.

Para el presidente de los Estados Unidos, comenzó diciendo, las manifestaciones culturales y artísticas constituyen el papel más valioso y decisivos entre los pueblos y resultan el mejor vehículo para lograr un entendimiento recíproco, acaso precursor de los mejores tratados de comercio y de la más útil política de buena vecindad.¹

¹ En el curso de esa visita, Douglas Fairbanks se entrevistó con el Presidente de la Nación doctor Ramón Castillo, a quien transmitió un mensaje personal del primer mandatario de Estados Unidos Franklin D. Roosevelt.

En su breve estadía en la capital argentina, se relacionó con funcionarios de gobierno, con dirigentes de partidos

Procuraré averiguar, añadió, de qué tendrá que valerse el gobierno de mi país para transmitir por medio de las actividades artísticas las modalidades comprensivas de la vida latinoamericana.

Insistió luego el señor Fairbanks, en que su viaje obedecía a una misión de exploración y estudio, cumpliendo de esa manera el vehemente deseo del presidente Roosevelt de propender al acercamiento de todos los pueblos de América por medio de una vinculación artística que pueda acentuarse cada vez más.

Reconoció más adelante, que en algunos círculos de su país se tenía una idea errónea acerca del índice artístico de los pueblos del continente y en cierta manera se habían perdido casi de vista las modalidades de las naciones latinas de América.

Es indudable que con un estudio a fondo, a juicio del destacado actor, se podría conciliar el arte y el espectáculo exigido por el pueblo argentino y el de otros países sudamericanos, ofreciendo obras que no pierdan en intensidad su significación medular para exhibirse en nuestro ambiente.

En seguida nos anticipó que para no incurrir más en errores ni alterar el reflejo fiel de las condiciones reales de la vida en los pueblos del continente, se había constituido últimamente en Hollywood, una comisión de coordinación de relaciones culturales y comerciales entre las Américas, formada espontáneamente integrada con representantes de todos los países, los cuales ejercen la primer fiscalización y observan cualquier pasaje que pueda desentonar con la actividad cultural o las modalidades de un pueblo donde debe exhibirse la película.

También expresó que su deseo ferviente era que su viaje constituyera la base de un programa en el cual las relaciones artísticas entre los pueblos de América desempeñaran el papel importante que debían tener, de acuerdo con las políticas de buena vecindad del presidente Roosevelt.

“Nadie que ser hallara en mi posición, agregó, podría tener la esperanza de realizar por sí solo la consagración de una amistad internacional, pero espero obtener buen éxito al contribuir modestamente a la mejora de las relaciones interamericanas.

Tataré de servir, así, los intereses de mi patria y observar al propio tiempo las reacciones de los diversos pueblos de América del Sur para con Estados Unidos, en forma tal, que logremos tener una concepción más clara de los problemas frente a los cuales nos vemos”.

El huésped se declaró luego muy complacido por las atenciones recibidas y después de referirse a otras impresiones de satisfacción con motivo de su arribo a Buenos Aires, manifestó que se interesaría inmediatamente por conocer y estudiar las actividades teatrales y cinematográficas a cuyo efecto realizará esta tarde su primer visita a las compañías locales productoras de películas.

Por la noche asistirá a una comida íntima que le ofrecerá en su residencia el consejero de la embajada norteamericana, señor S. P. Turk.

políticos pro-aliados, militares, importantes grupos económicos y algunos miembros de asociaciones culturales.

Fairbanks, observaba y anotaba en su diario personal, las intenciones de los argentinos en el marco de la guerra europea, informando personalmente a Roosevelt a su regreso de las actividades nazis en Buenos Aires. Seis meses más tarde de su visita, ante el ataque japonés a la base naval de Pearl Harbour el domingo 7 de diciembre de 1941, los Estados Unidos de América ingresaron en la Segunda Guerra Mundial.

Esa gira de **“Buena Voluntad”** por diversos países latinoamericanos, adquirió a partir de ese histórico momento, una gran importancia.

*El 21 partirá para Montevideo de donde regresará el 24. Permanecerá en esta capital hasta el 2 de junio próximo en que emprenderá viaje por vía aérea a Chile para seguir luego al Perú".*²

II UN "DOBLE" MUY PARTICULAR

Enterados de la visita precedentemente transcrita, el 17 de mayo de 1941, en el tradicional asado de los sábados de los pilotos del Centro de Aviación Civil, los ocurrentes Carlos Hass y José Abeijón Blanco, dos de los **"Tres Mosqueteros"**³, hicieron una apuesta a otros participantes del mismo - la fue aceptada de inmediato -, en el sentido que los perdedores pagarían el próximo asado.

¿En que consistía la misma?

Bien, al otro día, más o menos a eso de las 11.00 horas, mi padre muy bien vestido, se pararía unos minutos en la esquina de Corrientes y Florida, haciéndose pasar por dicho actor, pues era muy parecido⁴ y si en cinco minutos se reunían veinte personas en torno suyo, la apuesta estaba ganada.

"Miguelito", como era de esperar, respaldó a sus amigos de inmediato.

Se pactó que Carlos Hass, se le acercaría y al tiempo que exclamaría en voz alta **"¡Douglas Fairbanks!"**, se haría firmar un autógrafo en una revista que llevaría con ese propósito.

Abeijón Blanco sería el **"guardaespaldas"** del falso actor y en caso de generarse una pequeña aglomeración lo conduciría hacia el auto de Eduardo Newbery, estacionado en las cercanías.

Esa noche, mi padre no se quedó a dormir en el Centro de Aviación Civil, como hacía habitualmente los sábados a la noche en el catre que tenía, como otros tantos pilotos que vivían un tanto lejos, para aprovechar la mañana del domingo temprano y volar sin ningún problema, ya que el público por lo general llegaba a partir de las 1000 horas para efectuar vuelos de bautismo.

Se fue a su casa, ubicada en General Toribio de Luzuriaga Nro 371⁵, Parque Patricios, para **"empilcharse"** como era debido.

A eso de las 9.30 horas del domingo, lo pasó a buscar en su auto Eduardo Newbery y cerca del obelisco recogieron a José Abeijón Blanco, su **"guardaespaldas"**.

Se estacionaron sobre Corrientes, esperando que se hiciera la hora, charlando sobre si ganarían o no la apuesta.

Cerca de la **"hora señalada"**, se pusieron en marcha y al llegar observaron, además del sonriente Carlos Hass a muchos integrantes del Centro de Aviación Civil que se habían dado cita en esa transitada esquina porteña, para fiscalizar el resultado.

A las 11.00 horas en punto, **"Douglas Fairbanks"** descendió en compañía de su **"guardaespaldas"** del auto de Newbery y se paró con aire inocente, con sombrero y el sobretodo puesto sobre sus hombros, porque no estaba muy fresco, en esa esquina.

² "La Prensa", martes 13 de mayo de 1942, p. 18.

³ El tercer mosquetero era Miguel Olarte, mi padre; les decía así porque estaban siempre muy unidos.

⁴ Mi abuela paterna, Catalina Ferrer de Olarte muy orgullosa de ese parecido físico, tenía en un portarretrato una foto de su hijo y otra de Douglas Fairbanks, extraída de una revista.

⁵ En la actualidad es la calle Amado Nervo.

El extraordinario **“actor”** Carlos Hass hizo su parte y alegremente recibió el apreciado **“autógrafo”**.

Lo que ocurrió después, superó todas las previsiones, pues fue algo increíble.

Los transeúntes, en especial las mujeres, comenzaron a gritar que allí estaba parado Douglas Fairbanks y en cuestión de pocos instantes, se abalanzaron sobre el **“actor estadounidense”** quien muy asombrado solo alcanzaba a repetir ex profeso en un **“chapurreado”** castellano con acento inglés **“¡Muchas gracias, muchas gracias!”**, al tiempo que firmaba autógrafos – un garabato - en libretas telefónicas, revistas y en cualquier papel que le acercaban.

Al minuto nomás, la apuesta estaba ganada por lejos, entonces como era tanta la gente que rodeaba a **“Miguelito”** para saludarlo y pedirle autógrafos, su **“guardaespaldas”** se alarmó y le hizo señas a Newbery que se acercara rápidamente para rescatarlos.

Abeijón Blanco, pese a ser un hombre de gran porte, tuvo que hacer grandes esfuerzos para lograr llevarlo al interior del auto, siendo ayudado en ese cometido por un agente de policía que estaba allí de consigna.

El auto estaba rodeado por mucha gente y no podía avanzar, entonces el **“guardaespaldas”** se le acercó al policía y luego de conversar con él unas breves palabras, volvió al auto, manoteó una hoja de libreta de vuelo de Eduardo Newbery, le pidió a mi padre que firmara un autógrafo para la señora del policía, salió con cierta dificultad y se lo entregó.

Entonces éste, muy agradecido, junto a otros agentes que llegaron en auxilio de **“Douglas Fairbanks”**, lograron liberar el camino para que el auto se pusiera en marcha.

Dentro del mismo, Newbery, Abeijón Blanco y **“Miguelito”**, luego de unos instantes, en que recompusieron su ánimo porque en verdad se habían asustado, prorrumpieron en grandes carcajadas, no solo por la apuesta ganada, sino...

¡Por el autógrafo dedicado con nombre y apellido a la esposa del policía!

Y su risotada, seguramente fue muy parecida a la de la publicidad de la película **“Gunga Din”** que como expresé, transformó a Douglas Fairbanks en un actor mundialmente conocido.



CARY GRANT, VICTOR Mc LAGEN Y DOUGLAS FAIRBANKS

A las pocas horas, al llegar Carlos Hass y los testigos de la apuesta a Quilmes, mi madre se enteró de lo acontecido, pues por las dudas que no le hubiera gustado el tema, nada le dijeron.

Si bien al principio se sintió un tanto molesta de no haber sido invitada a testificar la apuesta, luego se sonrió y como **“castigo”**, obligó a mi padre a llevarla a pasear a la tarde por la rambla quilmeña, vestido a lo **“Douglas Fairbanks”**.

El asado apostado se hizo el sábado 24 de mayo de 1941, ninguno de los perdedores estaba malhumorado, por el contrario, al acordarse de lo acontecido, todos se reían de buena gana.



LOS CONCURRENTES AL ASADO DEL 24 DE MAYO DE 1941

De pie, muy sonrientes vemos a **“Los Tres Mosqueteros”**.

Carlos Hass está abrazando a **“Miguelito”**, José Abeijón Blanco de camisa y corbata, como correspondía a un **“guardaespaldas”**, está del otro lado.

Detrás de ellos se observa **“El 65”**, un avión muy ligado a la vida de ese **“loco lindo”** que fue mi padre.

MARINERO MAQUINISTA HERMANN NEANDER

I SUS PRIMEROS AÑOS

Hermann Neander nació el 25 de octubre de 1919 en el pueblo Mansfeld, Prenszen, Alemania, ubicado a unos 255 metros sobre el nivel mar, edificado a orillas del río Wipper.¹

Era hijo de Leopoldo Neander nacido Alemania en 1876 y de María Nauman, nacida en el mismo país en 1880.

Como dato de interés de la pequeña población², se podría mencionar que en Mansfeld transcurrió la infancia del reformista religioso Martín Lutero, quien nació en 1483 en la ciudad de Eisleben, ubicada a unos diez kilómetros al suroeste de esa población.

Su familia, como la inmensa mayoría de esa población, era protestante.

Su infancia y adolescencia no fue fácil, si no atenemos que nació casi al año de la capitulación alemana en la Primera Guerra Mundial y que, como hemos visto³ por las humillantes disposiciones del **“Tratado de Versalles”**, por la que, entre otras cosas, Alemania que debió aceptar toda la culpa y responsabilidad por el inicio de la guerra, además de perder todas sus colonias ultramarinas, debió abonar onerosas reparaciones de guerra que debió pagar en metálico – oro y plata – y con su producción industrial.

Luego de realizar sus estudios primarios, para ayudar en la economía familiar, Herman Neander aprendió el oficio de plomero.

II MARINERO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

Hermann Neander ingresó como marinero a la **“Kriegsmarine”**⁴ el 2 de octubre de 1938; su alistamiento militar se produjo en la base naval de Wilhemhaven, Baja Sajonia y para su sorpresa y alegría, en 1939 fue destinado a una de las mejores naves de superficie de la marina alemana, el acorazado de bolsillo **“Admiral Graf Spee”**.

Por ser plomero, ingresó en un principio como auxiliar maquinista y formó parte de la dotación que mantuvo en perfecto estado de funcionamiento los poderosos ocho motores **“Man”** de gasoil de dos tiempos, nueve cilindros y dos hélices que desarrollaban una potencia de 54.000 HP, que le permitían alcanzar una velocidad máxima de 28,5 nudos, es decir unos 52 km/k.

Sin embargo, al poco tiempo, por haber demostrado en las prácticas de soldadura con electrodos revestidos, trozos de planchuelas de acero como las que formaban el caso del buque⁵, lo hizo integrar un **“grupo de élite”** encargado de realizar reparaciones urgentes en la nave si es que ésta recibía fuego de artillería enemiga.

¹ En la actualidad pertenece al Estado Federado de Sajonia – Anhalt.

² A fines del año 2007 su población llegaba a 10.361 habitantes.

³ Ver Capítulo I El acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee”, I. El tratado de Versalles y las restricciones impuestas al poderío naval alemán, p. 1

⁴ Armada de Guerra de Alemania.

⁵ Como mencioné, los paneles de acero de la nave no fueron remachados sino soldados eléctricamente con electrodos – invento del sueco Oscar Kjellberg – burlando así las disposiciones del “Tratado de Versalles” en materia de construcción de naves de guerra que no podían extender las 10.000 toneladas de desplazamiento.

Ver Capítulo I El acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee”, II. El Admiral Graf Spee”, p. 2.

De ese modo, Hermann Neander, por la excelencia de sus soldaduras, formó parte del mismo, sin por ello descuidar sus tareas auxiliares en la sala de máquina de la nave.



Neander y ese grupo de reparaciones tuvo una febril actividad en diciembre de 1939, cuando luego del **“Combate del Río de la Plata”** ingresaron al puerto de Montevideo para efectuar reparaciones.

III LA INTERNACION DE LA TRIPULACION DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

Hundida la nave por decisión del Capitan Hans W. Langsdorff el domingo 17 de diciembre de 1939 en las cercanías de Montevideo, Hermann Neander arribó a la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires a bordo del remolcador **“Coloso”**, en horas de la mañana del otro día.

Con cientos de camaradas, fue alojado en el Arsenal Naval porteño, mientras que el resto de los tripulantes de la nave – unos trescientos cincuenta en total - fueron alojados en el Hotel de los Inmigrantes.

Se cumplió así el deseo del Capitán Hans Langdorff, es decir que sus hombres no fueron concentrados en campamentos militares a órdenes de sus oficiales, como quería su segundo, el Capitán de Navío Walter Kay.

“Los marinos del Graf Spee serán considerados con inmigrantes.

Podrán desarrollar libremente sus actividades civiles al amparo de nuestras leyes.

Los marinos alemanes han recibido con gusto la información de que no serán concentrados en campamentos militares a las órdenes de sus actuales superiores, como pedía el segundo comandante del acorazado hundido.

Serán llevados a zonas de trabajo sin la fiscalización de sus superiores sólo en carácter de inmigrantes y podrán desarrollar libremente sus actividades civiles al amparo de las leyes argentinas”.⁶

Los primeros marineros alemanes en ser internados en el interior del país fueron cien hombres que partieron vestidos de civil, de la estación ferroviaria de Retiro, rumbo a la ciudad de Mendoza el lunes 19 de marzo de 1940.

Viajaron en el **“Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico”**⁷ que arribó a su destino a las 22.45

⁶ Diario **“Los Principios”**, del 28 de diciembre de 1939.

⁷ En la actualidad Ferrocarril General san Martín.

horas, siendo recibidos en la estación con muestras de gran afecto por un centenar de representantes de las colectividades alemanas e italianas.

De allí fueron trasladados al local de la Policía de Investigaciones, donde se procedió a su identificación, para ser alojado posteriormente en forma provisoria en un pabellón de las Casas Colectivas.

Acompañó dicho contingente un funcionario de la Policía de la Capital Federal y dos interpretes, los cuales tendrán a su cargo los detalles del alojamiento.

Los marinos internados, previa presentación de la Cédula de Internación que les expidió el 28 de diciembre de 1939 la Policía de la Capital Federal - que en esos tiempos dependía del Ministerio del Interior -, fueron dejados en libertad.

Esos marineros internados cobrarían a partir del 1ro de abril de 1940 *“...un subsidio de tres pesos por día en la Sucursal de Correos y Telégrafos de la localidad en que residan, hasta tanto obtengan alguna ocupación que los incorpore a las actividades del país”*.⁸

Trescientos cincuenta marinos alemanes fueron internados en el hermoso *“Club Hotel de la Ventana”* erigido en el Partido de Tornquist el 11 de noviembre de 1911 (es decir el 11/ 11/11), en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires.⁹

Con referencia a los oficiales del *“Admiral Graf Spee”*, por una resolución del Ministerio del Interior, quedó establecido que la residencia de los mismos estaría circunscripta a la ciudad de Buenos Aires y a un perímetro de 50 kilómetros fuera de sus límites, quedando obligados a

⁸ La Razón, martes 19 de marzo de 1940, p. 4.

⁹ Contaba con 300 habitaciones, usina eléctrica propia, cámara frigorífica, sala cinematográfica y teatro, grandes salones hermosamente decorados, canchas de polo, tenis y golf, peluquería para damas, vajillas y lencerías finísimas, un tren propio de trocha angosta que lo conectaba con las vías del Ferrocarril del Sud.

Tuvo un gran casino, que funcionó hasta 1919, año en que se clausuraron las salas de juego en la provincia de Buenos Aires-, lo que determinó su cierre el 14 de marzo de 1920.

Los marinos internados del *“Admiral Graf Spee”* le dieron vida nuevamente a dicho hotel.

El marino Rodolfo Stefanowski, así recordó su arribo y estadía en el mismo:

“El gobierno alemán deseaba mantenernos juntos para que, eventualmente, volviésemos a pelear.

Nuestro primer oficial logró, por medio de influencias, que nos trasladaran a Sierra de la Ventana.

Viajamos en un tren especial y recuerdo que bajamos en Pringles.

Allí nos estaban esperando varios camiones del Ejército Argentino que luego nos llevaron hasta el Club Hotel.

No fuimos exactamente prisioneros.

Tuvimos mucha libertad.

Nuestros custodios parecieron estar más preocupados en vigilar a sus camaradas que a nosotros.

Al Club Hotel había que hacerle mejoras porque se encontraba en un estado de semiabandono.

Comenzamos a refaccionar las deterioradas instalaciones.

Arreglamos la toma de agua, la usina, y nos dedicamos a la conservación de los jardines. La mayoría de nosotros había estudiado un oficio, entonces eso facilitó la tarea.”

Fue sede del Instituto de Ordenación de Vertientes e Ingeniería forestal *“Centro de Estudios Florentino Ameghino”*, dependiente de la Universidad de La Plata, hasta que en la madrugada del 8 de julio de 1983 el edificio fue consumido por un incendio, dejándolo en ruinas.

presentarse al Departamento Central de Policía para declarar su domicilio, condición que les fue impuesta por el Decreto de Internación Nro 50.826, del Poder Ejecutivo Nacional, del 19 de diciembre de 1939 a fin de percibir los subsidios precedentemente mencionados, los que les serían abonados en esa dependencia

IV LA INTERNACION DE HERMANN NEANDER

Recibió la Cédula de Internación Nro 1038, documento confeccionado en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro 50.826, expedido el 19 de diciembre de 1939.

Neander fue trasladado al **“Campamento de Internados de Guerra de Capilla Vieja”**¹⁰, Córdoba, que estaba al mando del Capitán del Ejército Argentino Roberto E. Sicardi.

¹⁰ En realidad su nombre era **“Villa de Calamuchita”**, población fundada el 11 de octubre de 1932 por inmigrantes alemanes.

Ese habría sido el motivo por el que fue elegida para erigir allí uno de los campamentos de internados que hubo en nuestro país, pues se consideraba que la población existente rápidamente les enseñaría el idioma castellano a sus jóvenes compatriotas, a fin de lograr con ello una más rápida y mejor integración con la población local.

En la actualidad es hermosa población cordobesa se denomina **“Villa General Belgrano”**.

Hay varias versiones sobre los motivos por el que se le cambió su nombre **“por segunda vez”** y esto es así, porque al principio ese paraje, que lo era por su escasa población, se lo llamó **“El Sauce”**.

En 1938, a los seis años de fundada, pasó a denominarse **“Villa Calamuchita”**; este cambio obedeció a que ya existía una población con el mismo nombre y esto había traído aparejado algunos problemas con el correo y en el cobro de impuestos.

Luego de un año y medio de pacífica permanencia en el lugar, el 9 de julio de 1941 para ser más exactos, se produjo la quema de unas banderas argentinas. (a)

Las distintas versiones sobre el vandálico y repudiable atentado cometido sobre la enseña patria, para nada coincidentes, son las siguientes:

1. Una bandera argentina fue quemada, pisoteada y arrojada a una acequia.
2. Las enseñas patrias quemadas habrían sido tres – una de la escuela, otra de la oficina del correo y una tercera de la subcomisaría del lugar.

Como algunos testigos expresaron que tres marinos alemanes fueron detenidos acusados de ese incalificable hecho.

Los acusados reconocieron que se habían embriagado y que habían provocado algunos daños menores en un bar, pero negaron haber participado en cualquier agravio a la bandera argentina, un país que lo había recibido con gran hospitalidad.

La acusación era insostenible y por esa razón a los pocos días fueron liberados por falta de pruebas.

La Legislatura Provincial decidió, por la Ley Nro 3939, pretendió reparar y desagraviar al ultraje producido a nuestra enseña patria, cambiando el nombre de **“Villa Calamuchita”** por **“Villa General Belgrano”**, en homenaje al creador de nuestra enseña patria.

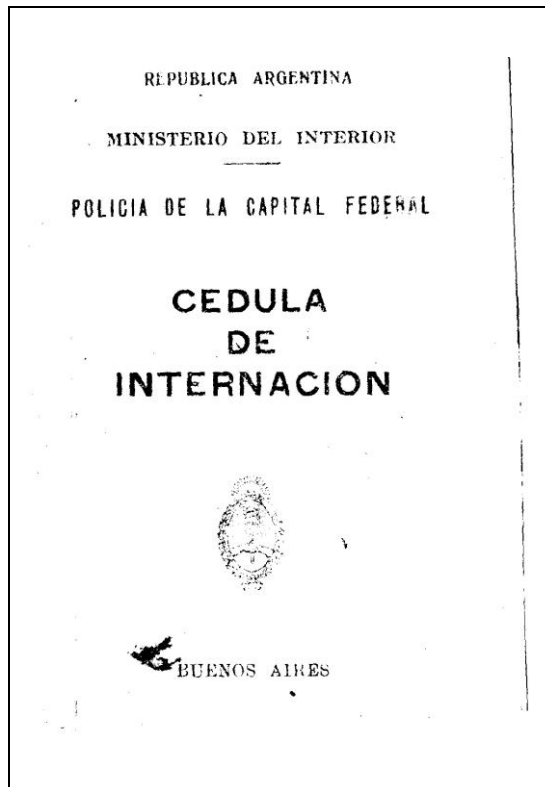
Bien, la pregunta qué todos se hicieron fue: ¿Quiénes quemaron nuestra bandera?.

El tema nunca se aclaró, pues no se realizó una investigación seria sobre el particular y por esa razón **“...no se quiso o no se pudo encontrar al ó a los culpables”**.

Investigadores locales tienen tres hipótesis, a las que me permito agregar una cuarta, que es mía:

1. Lo habrían hecho esos marineros embriagados.
2. Los autores fueron algunos lugareños celosos de los éxitos que los marineros tenían con las señoritas.

Esta animosidad se había visto en algunos partidos de fútbol que jugaron con combinados de **“Los Reartes”** y **“Las Rosas”**, que terminaron a las trompadas, pues los criollos abusaron del juego brusco.



3. Fue una operación de **“velo y engaño”** perpetrado por algunos lugareños pagados por agentes británicos que lograron instalar en el pensamiento popular que el lugar era un **“Nido de nazis”** y que esos hombres significaban un peligro para la región, pudiendo ser más controlados y tratados poco menos que como prisioneros de guerra.

Conociendo el comportamiento británico a través de la historia, considero que esta hipótesis no puede ser descartada.



Neander formó parte de un contingente de 135 marinos que quedaron a órdenes **“formales”** de un Cabo de la Armada Alemana, que más que un mando militar, ejerció una tarea de coordinación con nuestras autoridades.

Al llegar fueron alojados en tiendas de campaña y al poco tiempo comenzaron a construir barracas, extrayendo piedras y arena del río Los Reartes que corre por detrás de ese predio que en la actualidad es un centro de descanso y colonia de vacaciones del Instituto de Obra Social del Ejército Argentino.

De ese modo, los jóvenes alemanes desarrollaron diversas faenas para efectuar dicha construcción y así, muchos de ellos – la inmensa mayoría – aprendieron diversos oficios y poco a poco, nuestro idioma.

Hermann Neander realizó, entre otras tareas, diversos trabajos de plomería en esa edificación.

Al declararle guerra la República Argentina a Alemania el 27 de marzo de 1945, el mismo se transformó en un **“Campamento de Prisioneros de Guerra”**.

V EL RELATO DE CRISTINA ALICIA NEANDER de DESIERVI

En la Cédula de Internación mencionada, se dejó constancia que Hermann Neander se casó en el Registro Civil de Alta Gracia, Departamento Santa María, provincia de Córdoba.

En una escueta anotación ológrafa en dicho documento, firmada por el Jefe Militar del Campamento, Subteniente José S. Paz, se expresa:

“Casado en la ciudad de Alta Gracia al 7 de julio de 1945”.

En esa fecha, el Oficial del Registro del Estado Civil de Alta Gracia, Ramón Antonio Lobos, celebró el matrimonio de mi padre Hermann Neander con mi mamá Bárbara Steger, nacida en Fielobrun, Baviera, de veintiséis años, hija de Conrado Steger y Catalina Benaburger, domiciliada en la calle Irala 427 de la ciudad de Quilmes, provincia de Buenos Aires.

Fueron testigos del matrimonio José Neuwald de cuarenta y cuatro años y Ludovico Schmider de veintisiete, camaradas del **“Admiral Graf Spee”**.¹¹

Aconteció que en la temporada veraniega mi madre con varias amigas se había desplazado a ese lugar en busca de trabajo temporal y lo había hallado como camarera.

Se conocieron y al poco tiempo se enamoraron y como parecía que todo tenía que ser muy de prisa, al poco tiempo decidieron casarse.

El 16 de marzo de 1946 yo nací en el Hospital de Quilmes¹² y fui llamada Cristina Alicia Neander.

Lo que había empezado como un hermoso **“Cuento de Hadas”**, se fue desdibujando con el transcurso de los meses y así, por cuestiones de política internacional, mi padre y varios cientos de tripulantes del **“Admiral Graf Spee”** fueron repatriados a Alemania, que en ese entonces estaba ocupada por las tropas vencedoras de los Estados Unidos de América, Francia, Gran Bretaña y la Unión de las Repúblicas Socialistas soviéticas.

Mi madre quiso acompañarlo, pero el Capitán del viejo carguero declinó transportarla en razón que tenía un embarazo muy avanzado y carecía de médico a bordo.

Una semana antes que yo naciera, mi padre retornó a Alemania.

Como desgraciadamente la ciudad de Mansfeld quedó dentro del territorio ocupado por los rusos, lugar que luego formó parte de la República Democrática Alemana, todo se fue complicando en demasía.

Mi madre sola con su pequeña hija realizó diversas tareas para ir juntando el dinero que le permitiera reunirse otra vez con su esposo, es decir que éste volviera a Argentina.

Le escribió durante tres años y le envió varias fotografías mías, pero cuando creyó lograr su sueño, ya que pudo reunir el dinero del pasaje y se lo envió, recibió una carta muy escueta y lacerante, en la que mi padre le pedía el divorcio, que ella en un gesto de grandeza, se avino a concederle.

Su vida no fue nada fácil pero su entereza y su gran temple le permitieron salir adelante y criar sola a una hija, en una sociedad muy poco condescendiente en ese entonces con un caso como el suyo, por ello siempre la admiré y enorgullecí de mi mamá.

Para mi tampoco fue sencillo, pero siempre he tenido una gran alegría de vivir y por eso, quizás por ese dicho que dice que lo que no te mata de fortalece, siempre aposté a la superación y creo haberlo logrado.

En 1975 envié una carta a mi padre a través de la embajada de la República Democrática Alemana, en la que le solicitaba tener, aunque más no fuera, un contacto epistolar.

Al poco tiempo recibí una carta escrita a máquina, muy dura, devastadora sería lo más atinado decir.

En ella mi **“padre”**, si bien me reconocía como hija, manifestaba que no tenía ninguna intención de contactarse conmigo.

Años más tarde me enteré que él no me respondió y probablemente nunca haya recibido mi carta.

¹¹ El matrimonio se encuentra en el Registro civil de la Municipalidad de Alta Gracia, Tomo II, Folio 17, Acta Número 67 de 1945.

¹² Ubicado en la calle Allison Bell 770 de nuestra ciudad.

Según me explicaron mis hermanos, las autoridades comunistas de ese país no permitían ese tipo de contactos con el exterior y por eso, seguramente burócratas del régimen imperante hayan abierto mi carta y redactaron la **“respuesta”** haciéndose pasar por mi padre.

Cinco años más tarde recibí una carta en mi casa de Irala 427 de Quilmes Oeste, escrita por Gerhard y Herbert Neander.

Yo no entendía nada, pero al abrirla mi sorpresa fue increíble, pues a los treinta y cuatro años me enteré por esa misiva que tenía dos hermanos.

En dicha carta me contaron que nuestro padre había muerto hacia un tiempo y que revisando sus papeles encontraron las cartas que le había enviado mi madre y por eso decidieron escribir a esa dirección.

La denominada **“Guerra Fría”** estaba en un punto un poco más distendido en ese tiempo y por esa razón pudimos escribirnos, enviarnos fotos, contar nuestras historias...

En 1987 habiendo sido trasladado mi yerno a la República Federal de Alemania por razones laborales, mi hija dio a luz a niño, mi segundo nieto.

Yo viaje como toda orgullosa abuela a conocerlo, pero además tenía toda la intención de hacer lo propio con mis hermanos y así fue como planificamos encontrarnos en el aeropuerto de Berlín Occidental.

Lamentablemente a ellos no se les permitió pasar y así, luego de una espera de doce infructuosas horas, me retiré sin poder verlos.

Si bien el reencuentro con mi hija, yerno y nietito fue una gran alegría, debo reconocer que lo que aconteció con mis hermanos, a los que **“tuve el alcance de la mano”** y no pude abrazarlos y besarlos, me dio mucha tristeza y amargura.

Pero ese estado de ánimo no duró mucho tiempo: en 1990 se produjo la **“Caída del Muro de Berlín”** y el bloque comunista que había comandando la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas se desmoronó como un **“castillo de naipes”** en muy poco tiempo.

Y al fin pudimos conocernos, estábamos muy felices aunque nos resultó un tanto extraño internalizar esa nueva realidad; ellos me hablaron mucho de mi padre, me dijeron que siempre me tuvo presente y que en sus documentos llevaba una de las fotos que le envió mamá.

Según les manifestó su madre a mis hermanos, cuando papá murió tenía esa foto en sus manos.

Para mi eso fue un gran consuelo, pues pensé que después de todo, me había querido.

La mayor conflagración bélica de la historia universal lo arrastró en forma involuntaria como náufrago a estas tierras y un demencial enfrentamiento de casi medio siglo de duración surgido en 1945 entre los estadounidenses y rusos, me lo arrebató, pues el mundo fue dividido en dos.

Sé que su vida no fue fácil, pues su tierra natal había quedado devastada por la guerra y dividida en dos partes por las potencias victoriosas, por eso debió ir a trabajar a Siberia soldando tuberías de gas y petróleo y que posiblemente, por estar expuesto a tan bajas temperaturas en ese territorio tan inhóspito, se resintió su salud y murió a los 58 años de edad.

En una ocasión, con mi esposo visitamos Villa General Belgrano en compañía de mi hermano Gerhard y éste, no pudo resistir la tentación y se dio un chapuzón en el río Los Reartes como lo había hecho nuestro padre y que tantas veces se lo había contado en su casa en Alemania.

Si bien yo no conocí a Hermann Neander, mi padre, he conocido a mis hermanos y a su familia.

Y entonces nuestra historia ha tenido un final feliz, pues el cariño que nos tenemos ignora la distancia de nuestros respectivos hogares, somos una familia asentada en Argentina y Alemania, nos queremos mucho y estoy segura que este sentimiento va a seguir creciendo con cada nuevo encuentro.

El relato precedente, si bien conocido por mis hijos y un poco menos por mis nietos, difícilmente hubiera llegado a la próxima generación, pues así es la vida.

Pero a veces ésta nos da sorpresas que parecen escapadas de un **“Cuento de Hadas”**.

Un vecino mío, que vive casi enfrente de mi casa, un día charlando de **“bueyes perdidos”** me comentó que estaba escribiendo un libro sobre una aventura de su papá que efectuando un vuelo secreto fotografió la voladura del **“Admiral Graf Spee”** el domingo 17 de diciembre de 1939 en las cercanías del puerto de Montevideo.

Cuando yo le comenté que mi padre había sido marinero de esa nave de guerra alemana, Jorge Gabriel Olarte, tal su nombre, me expresó que si yo quería contar su historia, él la incluiría como mucho gusto en su obra.

De ese modo, es como aparecen las vivencias de mi padre en estas páginas.

Jorge me expresó que era una gran casualidad que seamos vecinos, considerando que nuestros padres estuvieron a unos doscientos metros de distancia, por unos segundos, hacía setenta y cinco años.

Al leer mi primer borrador, Jorge me dijo que había un detalle que superaba largamente lo **“casual”** de nuestra vecindad, para transformarse en algo que merecía ser calificado como **“increíble”**...

Como expresé precedentemente, yo nací el 16 de marzo de 1946 en el Hospital de Quilmes y ese mismo día...

¡Nació Susana, su hermana mayor!.



CRISTINA ALICIA NEANDER de DESIERVI y SUSANA MABEL OLARTE de AIELLO

EL VUELO SECRETO DE MI PADRE Y EL HUNDIMIENTO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

BIBLIOGRAFIA

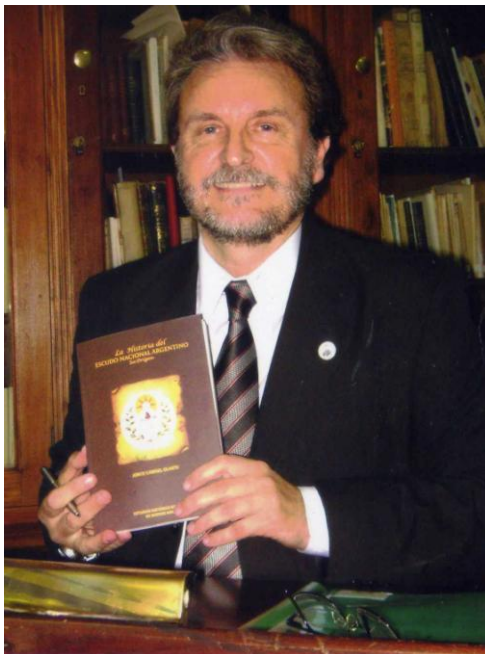
1. **Aviación Popular**, publicación mensual, números varios de 1939.
2. **Caras y Caretas**, ejemplar Nro 765, de 1913.
3. **Craviotto, José Alcides**, *“Quilmes a través de los años”*, 1966.
4. **Ciancaglini de Olarte, Claudia**, reportaje de los alumnos **Pablo Metallo y Juan Pablo Olarte**, para el trabajo escolar *“La aviación en Quilmes”*.
5. **Benavente, Juan Carlos**, *“Crónicas Aeronáuticas de Quilmes”*, publicadas en el semanario *“Pulso 33”*, 2.000.
8. **El Mundo Deportivo**, diario de Barcelona, España, 1913.
7. **El País**, diario de Montevideo, 2009.
8. **El Sol**, diario de Quilmes, 1939.
9. **Huergo, Luis A.**, *“Puerto de Buenos Aires, los dos canales de entrada de 20 kilómetros”*.
10. **Igarzábal, Josué R.**, *“Reflejos del Pasado”*, La tragedia del Pampero.
11. **La Nación**, diario de Buenos Aires, 1939.
12. **La Prensa**, diario de Buenos Aires, 1939, 1940 y 1941.
13. **La Razón**, diario de Buenos Aires, 1928 y 1946.
14. **Los Principios**, diario de Córdoba, 1939.
15. **Levene, Gustavo Gabriel**, *“Nueva Historia Argentina – Presidentes Argentinos”*.
16. **Menescaldi, Eduardo**, artículo diario *“El Sol”* del 15 de enero de 1990.
17. **Neustad, Bernardo**, *“Revista Todo”*, del 8 de junio de 1964.
18. **Olarte, Jorge Gabriel**, *“Cervecería Quilmes, la industria que nos puso en el mapa”*.
19. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 27 de julio de 1910.**
20. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 14 de mayo de 1913.**
21. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 23 de diciembre de 1914.**
22. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 14 de abril de 1915.**
23. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 12 de Junio de 1918.**
24. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 30 de Octubre de 1918.**
25. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 27 de Noviembre de 1918.**
26. **Ordenanza Municipal de Quilmes del 16 de Abril de 1919.**
27. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 13 del 23 de julio de 1919.**
28. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 25 del 22 de octubre de 1919.**
29. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 95 del 10 de noviembre de 1920.**
30. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 441 del 16 de octubre de 1929.**
31. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 763 del 20 de octubre de 1934.**
32. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 867 del 28 de septiembre de 1935.**
33. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 878 del 30 de septiembre de 1935.**
34. **Ordenanza Municipal de Quilmes Nro 896 del 21 de diciembre de 1935.**
35. **Palacio, Susana Beatriz y Olarte, Jorge Gabriel**, *“Análisis Económico y Financiero”*.
36. **Sekelj, Tibor**, *“Tempestad sobre el Aconcagua”*.
37. **Vigil, Carlos**, *“Aves Argentinas y Sudamericanas”*.

CURRICULUM VITAE

El doctor Jorge Gabriel Olarte nació en Quilmes el 18 de octubre de 1952, es hijo de Miguel Olarte y Claudia Ciancaglini.

El 29 de octubre de 1977 se casó con Nilda Teresa Mayetti, quien murió cobardemente asesinada el 22 de marzo de 2002 en un intento de robo; tuvieron dos hijos, Juan Pablo y Guillermo Matías.

Abogado y Procurador (UBA), ha obtenido el **“Postítulo de Formación Docente, con especialización en EGB 3 y Polimodal con Título Base de Abogado”** y el **“Postítulo de Formación Docente, con Especialización en Nivel Superior con Título Base de Abogado”**.



Fue docente de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA), en el Instituto Italiano de Cultura “Ausonia” de Quilmes, en el Instituto de Formación Policial en Análisis Delictual “Comisario José H. Ramos” de la Policía de la Provincia de Buenos Aires y en el Instituto Terciario Privado “Guillermo Enrique Hudson” de Bernal.

Realizó, entre otros, los siguientes cursos: **“Despachante de Aduana”** (1976) - Instituto de Extensión Universitaria de la Pontificia Universidad Católica Argentina “Santa María de los Buenos Aires” -, y **“Curso de Perfeccionamiento para Oficiales Jefes en Análisis de Información Delictual”**, (2002) - Instituto de Formación Policial en Análisis Delictual “Comisario José H. Ramos”.

En su carácter de Secretario del Instituto de Integración del Colegio de Abogados de Quilmes participó del “Primer Encuentro de la Abogacía del Mercosur” realizado del 4 al 7 de noviembre de 1998 en el Colegio de Abogados de San Isidro, allí, su ponencia **“La ineludible presencia de los abogados en la implementación de la normativa del Mercosur”**, escrita en forma conjunta con la doctora Susana B. Palacio, fue elegida por unanimidad - entre sesenta y cuatro presentadas -, como base de la denominada **“Declaración de San Isidro”**.

Siendo Subdirector de ese instituto, participó del “Segundo Encuentro de la Abogacía del Mercosur” realizado del 11 al 13 de noviembre de 1999 en la Orden de Abogados de Brasil, en Florianópolis, Estado de Santa Catalina, donde presentaron la ponencia **“Aplicación de las normas del Mercosur, efectividad, eficacia y construcción hermenéutica”**.

Con la doctora Susana B. Palacio escribió artículos económicos y los libros: **“Análisis Económico**

y Financiero” (1996), **“Análisis Económico - Mercosur”** (1998), **“Las Crisis Económicas en la Globalización - ¿Casualidad o Causalidad?”** (2000), **“Análisis Económico - Mercosur”** (2008) – reedición actualizada.

Desde 1991 ha participado como miembro titular en diversos Congresos y Jornadas Históricas, exponiendo en Arana, Avellaneda, Bernal, Berisso, Buenos Aires, Colonia del Sacramento (ROU), Córdoba, Chascomús, Chivilcoy, Ensenada, General Alvear, Goya, La Plata, Mendoza, Mercedes, Montevideo (ROU), Quilmes, Río Gallegos, San Isidro, Valentín Alsina y Vicente López.

Hasta el presente ha dado 122 conferencias de diversas temáticas históricas.

Tuvo el extraño privilegio de brindar disertaciones históricas en plena Cordillera de los Andes, a sus compañeros de expedición montada en mula realizadas en homenaje al Libertador Capitán General D. José de San Martín, habiendo realizado los cruces El Planchón, Los Patos y Guana.

El 2 de abril de 2004 presentó su libro **“Go Home!”**, editorial Dunken, Buenos Aires, obra histórica/jurídica relacionada con la usurpación de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwichs del Sur.

El 14 de octubre de 2005 presentó su libro **“La Inteligencia en el Periodo Hispánico de la Patria”**, editorial Edivern, Buenos Aires. A esta obra la cupo el honor en ser incluida en el año 2007 en el Tomo 28 de la selección efectuada por el “Comité de Bibliografía de la Comisión Internacional de Historia Militar”, con sede en Zurich, Suiza.

El 22 de mayo de 2007 se presentó el libro **“La Inteligencia Militar en las principales operaciones miliares desarrolladas en el siglo XIX”**, del cual es coautor, Editorial Sociedad Impresora Americana, Buenos Aires.

El 16 de octubre de 2008 se presentó el libro **“Historia de la Inteligencia Militar Tomo II – Transformación de la inteligencia militar en los últimos años del siglo XIX y principios del siglo XX”**, del cual es coautor, editorial Edivern, Buenos Aires.

El 28 de septiembre de 2011 presentó el libro **“La historia del Escudo Nacional Argentino”**, editado por el consejo de redacción de los Estudios Históricos y Sociales de Buenos Aires.

El 21 de junio de 2012 presentó el libro **“Bicentenario de la Declaración de Quilmes como Pueblo Libre”**.

Ha escrito diversos artículos de historia en diversos medios de comunicación social; encontrándose pendientes de publicación varias obras históricas de su autoría:

El 29 de octubre de 1999 fue nombrado **“Miembro correspondiente del Instituto de Historia Militar Argentina”**, organismo dependiente del Ejército Argentino.

El 1ro de noviembre de 2002 le fue conferido el premio **“Sol de Oro 2002”**, diploma y medalla de oro, distinción que anualmente otorga a quienes se destacan en el quehacer nacional el multimedios **“El Sol”** de Quilmes; en su caso, por su **“Labor de investigación Histórica”**.

El 6 de agosto de 2005 fue electo presidente de la **“Junta de Estudios Históricos por el Bicentenario de las Invasiones Británicas al Río de la Plata 1806 – 1807” “Combate de Quilmes”**.

El 12 de mayo de 2010 fue designado **“Miembro de Número”** de la Academia Sanmartiniana del Instituto Nacional Sanmartiniano.

El 2 de octubre de 2013 fue incorporado a la Asociación de Amigos del Regimiento de Granaderos a Caballo General San Martín.

El 30 de abril de 2014 fue designado **“Miembro de Número”** del Instituto Nacional Browniano.

El 2 de julio de 2014 le fueron otorgadas las **“Palmas Sanmartinianas”**, la máxima distinción que entrega el Instituto Nacional Sanmartiniano.

En su caso lo fue en reconocimiento a sus variados trabajos históricos que permitieron incorporar a esa Institución temas de investigación y difusión sanmartiniana.

El 8 de abril de 2015 se incorporó como **“Miembro de Número”** a la Academia Argentina de la Historia.