



DIEGO  
FISCHER

LA  
BENDICIÓN  
*DE* JONÁS

D I E G O  
F I S C H E R

*LA*  
BENDICIÓN  
*DE* JONÁS

Investigación periodística

En Montevideo:  
Diego Fischer, Fernando Bonilla  
y Rodrigo Guerra

En Buenos Aires:  
Luis Enrique Luján

 Planeta

## El profeta Jonás

—¿**C**ómo te llamas y de qué pueblo eres?

—*Jonás es mi nombre. Soy hebreo y adoro al Señor, Dios del cielo, que hizo el mar y la tierra firme. Pero estoy huyendo de él.*

—¿*Por qué?*

—*Lo he desobedecido.*

—¿*Qué vamos a hacer contigo para que se calme el mar?*

—*Agarradme, echadme al mar y se calmará. Bien sé que soy el culpable de que os haya sobrevenido esta tormenta.*

*Aquellos hombres intentaron remar hasta tierra firme, pero no lo consiguieron, pues la tormenta arreciaba. Entonces agarraron a Jonás y lo echaron al mar. Y el mar se calmó.*

*[...] El Señor envió un gran pez para que se tragase a Jonás, y allí estuvo Jonás, en el vientre del pez, durante tres días con sus noches.*

*Jonás suplicó al Señor, su Dios, desde el vientre del pez:*

*Invoqué al Señor en mi desgracia y me escuchó. Desde lo hondo del abismo pedí auxilio y escuchaste mi llamada. Me arrojaste a las profundidades de alta mar, las corrientes me rodeaban, todas tus olas y oleajes se echaron sobre mí.*

*Me dije: «Expulsado de tu presencia, ¿Cuándo volveré a contemplar tu santa morada?».*

*El agua me llegaba hasta el cuello, el abismo me envolvía, las algas cubrían mi cabeza. Descendí hasta las raíces de los montes; el cerrojo de la tierra se cerraba para siempre tras de mí.*

*Pero tú, Señor, Dios mío, me sacaste vivo de la fosa.*

*Cuando ya desfallecía mi ánimo, me acordé del Señor, y mi oración llegó hasta ti, hasta tu santa morada.*

*Los que sirven a ídolos vanos abandonan al que los ama. Pero yo te daré gracias, te ofreceré un sacrificio; cumpliré mi promesa.*

*Y el Señor habló al pez, que vomitó a Jonás en tierra firme.*

## Rumbo a su destino

**L**a sirena del barco atravesó la noche sin luna anunciando la partida del Ciudad de Asunción. Con sus más de cuatrocientos pasajeros y tripulantes, el buque se perdió en un santiamén de la vista de las personas que habían ido a despedir a sus familiares y amigos. Resultaba inútil que agitaran sus pañuelos o saludaran con la mano: la bruma se había tragado al Vapor de la Carrera.

El invierno de 1963 se había instalado sin piedad. Esa tarde del 10 de julio, una lluvia de aguanieve y granizo cubrió de piedras de hielo la Rambla de Montevideo. La escena se repetiría al día siguiente. Desde hacía dos días, la niebla helada envolvía como un manto espeso Montevideo y Buenos Aires, lo que había provocado el cierre de los aeropuertos de ambas capitales.

El Ciudad de Asunción era, por su capacidad, diseño y amoblamiento, el barco más lujoso de la estatal Flota Argentina de Navegación Fluvial. Tenía 98 metros de eslora, 19 de manga, 2,70 de calado y una capacidad de transporte de 2850 toneladas. Podía navegar a

una velocidad de hasta 14 nudos. Estaba autorizado a trasladar 500 pasajeros, 390 con cama (226 en primera clase y 164 en tercera clase) y 110 sentados. Esa noche zarpó de Montevideo con 422 pasajeros y 66 tripulantes.

Había sido botado en 1929 en los astilleros A. & J. Inglis de Glasgow, en Escocia, reconocidos mundialmente porque en el siglo XIX se especializaban en la construcción de vapores de propulsión a paletas. Ya entrado el siglo XX y durante las dos guerras mundiales, la compañía se había dedicado a diseñar y armar buques menores y corbetas para la Marina Real británica.

El Ciudad de Asunción estaba equipado con motores fabricados por los astilleros Harland & Wolff, de Irlanda del Norte, los mismos que a comienzos de la década de 1910 habían construido el Titanic, el Olympic y el Britannic.

Desde 1930, el barco, de bandera argentina, navegaba las aguas del Río de la Plata, del río Uruguay y del río Paraná. Integraba entonces la flota fluvial más grande de América del Sur, creada por el croata Nikola Mihanović (Nicolás Mihanovich) y adquirida en 1912 por el empresario uruguayo Alberto Doderó.

Mihanovich había llegado en 1865 a Montevideo, proveniente del reino de Dalmacia, donde su compatriota Filip Lukšić (Felipe Lussich) era dueño de una pequeña flota. Lussich le hizo notar a su compatriota que el negocio estaba en el transporte de soldados

y vituallas para los ejércitos de Argentina, Brasil y Uruguay que libraban contra Paraguay la guerra de la Triple Alianza.

Mihanovich se afincó entonces en el Alto Paraná y permaneció allí casi hasta el final de la guerra. Logró reunir un capital significativo con la idea de volver a Dalmacia. No obstante, de regreso de Paraguay, recaló en Buenos Aires, donde conoció al genovés Juan Bautista Lavarello, quien lo convenció de crear una compañía de barcazas y barcos para el servicio de transbordo en el puerto de Buenos Aires. Nacía entonces una compañía fluvial y marítima que sería clave para el desarrollo de la navegación y del turismo en el Río de la Plata.

Al promediar la década de 1900, la compañía de Mihanovich había inaugurado una línea regular y diaria que llevaba de Montevideo a Buenos Aires y viceversa. Se la llamó popularmente el Vapor de la Carrera, tomando como referencia la histórica competencia de los barcos de vapor que en el siglo XIX unían las capitales del Plata.

Desde entonces, dos barcos de la misma empresa y de similares características hacían la travesía simultáneamente: partían a la hora 21, uno de Montevideo y otro de Buenos Aires. El viaje insumía toda la noche y las embarcaciones llegaban a sus puertos de destino a las 7. Los pasajeros cenaban a bordo y podían dormir en los camarotes. A la mañana siguiente, después de desayunar, desembarcaban.

Durante varias décadas, el Vapor de la Carrera fue el más importante y a veces único medio regular de transporte de pasajeros que hubo en el Río de la Plata. En él viajaban hombres de negocios, turistas, parejas de recién casados que iniciaban su luna de miel, amantes, artistas y familias enteras que iban a encontrarse con sus parientes en una u otra capital. Asimismo, siempre se embarcaban contrabandistas que, según la diferencia de precios de los países, llevaban o traían mercadería con la complicidad de los aduaneros. Y nunca faltaban los cambistas que, según las restricciones que imperaran en Uruguay o Argentina, compraban y vendían a bordo pesos oro (como se le llamaba a la moneda uruguaya), pesos argentinos y dólares.

La nacionalidad de los viajeros cambiaba de acuerdo a la época del año. Desde mediados de diciembre hasta febrero los argentinos colmaban los barcos, mientras que de abril a octubre los uruguayos eran mayoría.

Quince minutos después de haber soltado amarras, un segundo silbato sonó como un grito agónico en la tiniebla. Era la señal de que el Ciudad de Asunción había dejado el puerto de Montevideo y enfilaba por el Río de la Plata rumbo a su destino.

## Un empresario uruguayo reconocido por la revista *Time*

«**S**i algún hombre de negocios alguna vez tuvo el empuje y arrastre como para hacer dinero en serio en Argentina, ese fue Alberto Dodero. El más joven y más brillante de los cinco hijos de un inmigrante italiano en Uruguay transformó la bien manejada pero pequeña empresa naviera de su padre en la mayor flota mercante de Sudamérica y se convirtió en un magnate famoso por sus desmesurados gastos, aun entre los desmesuradamente gastadores argentinos...».<sup>1</sup> Así definía la revista *Time*, en mayo de 1949, a Alberto Augusto Dodero Chichizola, un oriental que avanzada la década de 1910 había comprado la compañía de Nicolás Mihanovich.

Alberto Dodero había nacido en Montevideo en 1886. Era el tercero de los cinco hijos que tuvieron los italianos Nicolás Dodero Rissotto y Matilde Chichizola Ferraro. Por sus venas corría sangre de marino mercante:

---

1. Revista *Time*. Nueva York, 16 de mayo de 1949.

sus padres eran hijos y nietos de armadores genoveses. En 1882, Nicolás y Matilde se casaron en Génova. El 11 de noviembre de ese año llegaron a Montevideo. Nicolás ocuparía el puesto de apoderado general de la Agencia Marítima Benjamín Maumus, ubicada en el número 47 de la calle Misiones.

En 1889, don Nicolás creó en Montevideo la agencia Maumus & Doderó, sumando a la naviera Williams & Cía. como tercer socio. Ese mismo año se trasladó con su familia a Argentina para hacerse cargo de la filial de Maumus & Doderó en Rosario de Santa Fe. Antes envió a sus hijos Enrique y Alberto a Italia, a estudiar en el colegio Cristoforo Colombo de Génova. Quería que recibieran una formación que difícilmente podrían obtener en el Río de la Plata. Sin embargo, un año después mandó traerlos, accediendo a las súplicas de Matilde, que no se resignaba a vivir separada de sus hijos mayores.

Alberto continuó sus estudios en el Colegio Nacional de Rosario y Enrique estudió comercio en la Academia Británica de Buenos Aires. En las vacaciones de verano viajaban a Montevideo y se instalaban durante tres largos meses en una casona de la calle Colón y 25 de Mayo.

En 1903, cuando Alberto fue expulsado del Colegio Nacional de Rosario, don Nicolás decidió internarlo en el Blackrock College de Dublín, de los jesuitas. Antes de cumplir el año, el adolescente se escapó y se presentó en

las oficinas de la Houston Line, en Liverpool. Al mando de esta empresa se encontraba James Appleton, amigo de don Nicolás, quien convenció a este para que su hijo permaneciera allí trabajando.

Tal vez esa haya sido la mejor decisión que don Nicolás tomó con respecto a su hijo. Esos dos años le sirvieron a Alberto para perfeccionar el inglés, adquirir conocimientos de comercio marítimo y vincularse con las principales compañías navieras británicas con líneas a América del Sur.

En Argentina, don Nicolás Dodero supo amasar una discreta fortuna. La agencia marítima trabajaba principalmente con barcos que transportaban a los inmigrantes europeos, que por entonces llegaban en aluvión al puerto de Buenos Aires. Entre 1880 y 1930, cuatro millones de italianos y dos millones de españoles eligieron a Argentina para forjarse un futuro.

Dodero hizo negocios con Nicolás Mihanovich y llegó a entablar amistad con aquel hombre que se había convertido en el mayor armador del Cono Sur y en un empresario poderosísimo cuyos negocios se habían diversificado en Argentina, Uruguay y Paraguay.

En 1910, Mihanovich se asoció con capitales británicos y desde entonces su naviera pasó a denominarse The Argentine Navigation (Nicolás Mihanovich) Company, una empresa angloargentina regida por la legislación inglesa y con sede en Londres.

En 1912, tras la muerte de su padre, Alberto Dodero, con 26 años de edad, tomó las riendas del negocio familiar. Lo secundó su hermano José. La agencia marítima pasó a llamarse Dodero Hermanos y mantuvo sus oficinas en Montevideo y Buenos Aires.

Con sorprendente habilidad y astucia, Alberto hizo crecer la compañía en muy poco tiempo. Su jugada más audaz fue conseguir de bancos norteamericanos un crédito de 10 millones de dólares y comprar 148 barcos de la flota mercante de los Estados Unidos, paralizada en aquellos años por la Primera Guerra Mundial. Los revendió en menos de un año y medio. La venta incluía cláusulas que le aseguraban a Dodero el transporte de carga en los viajes que hacían los buques para incorporarse a las marinas mercantes de los países adquirentes. El negocio resultó brillante y Dodero no solo pagó el crédito obtenido, sino que generó una descomunal ganancia.

En 1917, Alberto Dodero formó un consorcio con el inglés sir Owen Cosby Phillips, propietario de la naviera británica Royal Mail Steam Packet Company. Aportó a la sociedad la ganancia producida con la reventa de la flota norteamericana. Fue así que el consorcio adquirió la empresa de Mihanovich, considerada la naviera más importante de América del Sur, con una flota de 82 vapores, 68 remolcadores y un centenar de embarcaciones menores. Dodero Hermanos era la dueña del 20 por ciento del paquete accionario.

La nueva empresa mantuvo el nombre y siguió siendo una compañía inglesa con sede en Londres. Dodero fue designado presidente del directorio en Buenos Aires y Phillips tenía el mismo cargo en Londres.

Dos años más tarde, el 19 de abril de 1919, Alberto Dodero se casó con Carmen Josefina Christophersen Alvear, hija de un reconocido empresario noruego y nieta del general Carlos María de Alvear. En aquella joven de discreta belleza confluían la riqueza y el abolengo más rancio de la sociedad porteña. Según las crónicas sociales de la época, la boda, celebrada el 21 de abril de 1919 en la iglesia de Nuestra Señora del Socorro, del barrio Retiro, constituyó uno de los acontecimientos sociales más importantes del año. De ese matrimonio nacerían dos hijos: Alberto Eugenio Nicolás Pedro Federico (1920) y Pedro Nicolás (1922).

The Argentine Navigation Company (Nicolás Mihanovich) Ltd. impulsó la construcción de nuevas embarcaciones en astilleros ingleses, con la tecnología más avanzada de aquel tiempo y el confort que hasta entonces no se había visto en los barcos que comunicaban las capitales y otras ciudades importantes del Cono Sur de América.

La nueva era trajo también un cambio en el criterio a la hora de bautizar a las embarcaciones que se iban incorporando a la flota. Hasta entonces, los barcos llevaban nombres de próceres rioplatenses, pero llegó el tiempo de las ciudades. El cambio lo

inauguraron los gemelos Ciudad de Buenos Aires y Ciudad de Montevideo, primeros barcos con turbinas que llegaron al Río de la Plata, a los que seguirían una docena de buques a lo largo de más de dos décadas. El último en ser bautizado en la era Dodero fue el Ciudad de Asunción.