

Los fallos del Consejo de Guerra y del Tribunal Oral de Santa Cruz invitan a una profunda reflexión sobre la responsabilidad que exige el Comando en el Mar y sobre la toma de decisiones en circunstancias extremas, nunca exentas de riesgo.

CASO ARA SAN JUAN

¿QUÉ COMANDANTES QUEREMOS?



POR ANTONIO TORRES

Vicealmirante VGM (R) de la Armada Argentina

El 15 de noviembre de 2017 se produjo el hundimiento del submarino ARA San Juan, lo que provocó el fallecimiento de sus 44 tripulantes. El sumergible estaba efectuando una navegación de adiestramiento desde Ushuaia hasta Mar del Plata y acababa de tener un principio de incendio, que pudo ser controlado y no dio como resultado lesiones para el personal.

El comandante de la Unidad intercambió mensajes tranquilizadores con el comandante de la Fuerza de Submarinos, con asiento en Mar del Plata, e informó que, debido al mal tiempo en superficie, navegarían en inmersión rumbo a Mar del Plata. El último mensaje lo cursó a las 7:30 de la mañana. A las 10:51, se registró una “anomalía hidroacústica”, consistente con una implosión.

Para dar con el paradero del ARA San Juan,

se llevó a cabo el operativo de búsqueda submarina más grande de la historia, con la participación de 18 países. Se rastreó un área mayor a la superficie de España. Finalmente, el submarino fue hallado, un año después, en la posición de la implosión mencionada, 430 kilómetros al este de Comodoro Rivadavia y a 907 metros de profundidad, con el casco partido en tres secciones. La dispersión de los restos permite calcular que la implosión se habría producido a 600 metros de profundidad.

No se conoce la causa de esta tragedia; no se sabe ni se sabrá jamás qué ocurrió en las horas que transcurrieron desde la última comunicación hasta la implosión. Tengamos en cuenta que los submarinos, a diferencia de las aeronaves, no tienen “caja negra” que permita recuperar información.



Todavía no se conoce la causa del hundimiento del ARA San Juan, que le costó la vida a sus 44 tripulantes.

UN DICTAMEN SIN SUSTENTO EN LOS HECHOS

Tres años después, el 25 de noviembre de 2020, se inició un Consejo de Guerra a nivel del Ministerio de Defensa. La Armada, a través de las máximas autoridades de la época, se excusó, por tecnicismos legales, de celebrar un Consejo de Guerra Naval. Esto hizo que las faltas disciplinarias por el caso se decidieran en esta instancia, después de casi cuatro meses de sesión permanente. El Consejo fue presidido por un agrimensor —en ese momento, a cargo de la Secretaría de Estrategia y Asuntos Militares—, un general y un brigadier. No menciono este dato peyorativamente, pero no se puede soslayar su importancia, que permite inferir la nula presencia naval en las importantes decisiones disciplinarias adoptadas.

El resultado del proceso fue el siguiente: cuatro oficiales navales con arrestos rigurosos, que iban de 30 a 60 días; y la destitución del comandante de la Fuerza de Submarinos, con pérdida de grado, sueldo, obra social y estado militar, por mencionar algunas consecuencias.

El 8 de julio de 2026, más de ocho años después del hundimiento, el Tribunal Federal Oral de Santa Cruz, con asiento en Río Callegos, se expidió. Absolvió a tres de los cuatro oficiales navales imputados e impuso tres años de prisión en suspenso al excomandante de la Fuerza de Submarinos, quien ya había sido destituido por el Consejo de Guerra. Lo consideró responsable de los delitos de “estrageo culposo agravado por la muerte de 44 tripulantes” e “incumplimiento de los deberes de funcionario público”. Cabe destacar que los fiscales habían

solicitado penas para todos los imputados, que iban de los 3,5 a los 5 años de prisión.

Este dictamen probablemente parezca insuficiente para una parte de la sociedad, principalmente para los familiares y allegados de los 44 tripulantes fallecidos. Nada es suficiente para compensar una vida. Pero una tragedia no se mitiga con una injusticia. Y este es el caso. Pasaron por el Consejo de Guerra y por el juicio penal unos 90 testigos de las partes, la mayoría de ellos expertos en submarinos.

No hubo uno solo que pudiera vincular hechos u omisiones de los imputados con el hundimiento del submarino. Reitero: no hay “caja negra”, no hay testigos, y no sabemos ni sabremos jamás que ocurrió en las horas previas a la implosión. Sin embargo, para los imputados no funcionó el principio *in dubio pro reo*, que los exoneraría

“Cuatro prestigiosos oficiales navales llevan casi nueve años transitando una larga agonía, respondiendo con su vida, prestigio y con su patrimonio personal y el de sus allegados a todas las requisitorias. Y todo ello, sin que haya una sola prueba concreta de que sus hechos u omisiones hayan causado el hundimiento del submarino”.

de inmediato en cualquier tribunal civil o militar.

Si de verdad quisiéramos castigar a los responsables y minimizar a futuro el riesgo de accidentes, hubiéramos visto en estos casi nueve años desfilar por Tribunales a quienes decidieron dónde y cómo hacer las grandes reparaciones navales o a quienes limitan los presupuestos de Defensa a niveles incompatibles con la enorme misión de las Fuerzas Armadas.

En cambio, el resultado ha sido que cuatro prestigiosos oficiales navales llevan casi nueve años transitando una larga agonía, respondiendo con su vida, prestigio y con su patrimonio personal y el de sus allegados a todas las requisitorias. Y todo ello, sin que haya una sola prueba concreta de que sus hechos u omisiones hayan causado el hundimiento del submarino, siguiendo solo hipótesis y datos de mantenimiento irrelevantes.

LA “SOLEDAD DEL COMANDO”

La denominada “soledad del comando” es una antiquísima forma de preservar la autoridad del comandante. Aunque cuente con asesoramiento y apoyo de mucha gente, la responsabilidad final del comandante en esa pequeña plataforma alejada de tierra es de él y solo de él. Así ha sido, así es y ojalá así siga siendo, porque las grandes epopeyas navales se construyeron sobre estas bases.

Hace 250 años, el general británico Thomas Gage dijo: “Si el objetivo más alto de un capitán fuera preservar su barco, lo mantendría en puerto para siempre”. Sin riesgos y errores, nunca se crece; los barcos están hechos para navegar. Según la Ley de Defensa, la misión de las Fuerzas Armadas es “garantizar en forma permanente los intereses vitales de la Nación”. Esto es soberanía, integridad territorial, vida y libertad de sus habitantes. Se llaman “intereses vitales” porque hacen a la

existencia misma de nuestro país, el octavo en extensión del mundo. ¿Alcanzan a comprender la magnitud de esta tarea? Es enorme, es hoy y hacia adelante, sin atenuantes ni limitaciones, con lo que hay. ¡Garantizar en forma permanente!

Por su parte, el Reglamento General del Servicio Naval establece en su artículo 21.105.002: “La responsabilidad del Comandante respecto a su buque es absoluta y solo cesa en caso de ser relevado por Autoridad Competente”. El citado Reglamento es la “biblia” de nuestra Armada, pues allí se operacionalizan las leyes, las disposiciones, las ordenanzas, los usos, las costumbres y las experiencias de la Armada Argentina. De hecho, ha sido actualizado y mejorado con las experiencias de la guerra de Malvinas.

El concepto “comando en el mar” es la piedra fundamental de todas las Armadas del mundo. Lo ha sido desde que los buques zarpaban por meses o años, sin contacto ni comunicación con sus autoridades, hasta la actualidad, cuando los comandantes deben tomar decisiones en cuestión de segundos, que muchas veces marcan la diferencia entre la vida y la muerte. Esto hizo que, a lo largo de la historia, las autoridades de cada país dieran a los comandantes en el mar un poder enorme, lo que es mucho más una responsabilidad que un privilegio.

Todas las Armadas pasan no menos de 20 años de carrera para asignar un comando de una Unidad Submarina o de Superficie, y seleccionan a unos pocos, entre muchos candidatos, más por su liderazgo, criterio, responsabilidad y temple, que por sus calificaciones académicas.

Lo que acabo de mencionar no implica en modo alguno que esté culpando del siniestro al comandante del submarino. Por el contrario, estoy convencido de que el comandante del submarino ARA San Juan y su tripulación estaban altamente calificados e hicieron lo mejor que supieron y pudieron para la seguridad de su buque y de ellos mismos. Aun así, el submarino se hundió y co-

lapsó, y nunca sabremos con certeza por qué. Solo nos queda aceptar con tristeza y dolor que las tragedias ocurren, y que estos 44 valientes que eligieron una profesión de riesgo nos honran con su entrega y quedarán en patrulla eterna en nuestro mar.

ALGUNAS PREGUNTAS DE CARA AL FUTURO

De todo lo explicado hasta aquí, me surgen varias preguntas: ¿quién asumirá en el futuro algún riesgo para cumplir la misión de las Fuerzas Armadas, viendo los injustos procedimientos disciplinarios y judiciales que nos esperan a los uniformados, aun sin pruebas condenatorias? ¿Cómo actuarán en el futuro los comandantes en el mar? ¿Se sentirán libres para evaluar las emergencias que se les presenten y reaccionarán de inmediato, a su criterio y riesgo, o esperarán instrucciones detalladas de sus superiores en tierra para no asumir la responsabilidad? Si se diera esta última opción, las consecuencias serían nefastas. Y lo que es peor todavía, estas consecuencias, explicadas para el Comando en el Mar, aplican para todos los componentes del poder naval integrado y para los Comandos y Jefaturas de las otras dos Fuerzas Armadas. Piénsenlo. Solo les pido a todos que respondan a estas preguntas con el corazón y con sentido común.

La guerra de Malvinas está repleta de ejemplos de comandantes que excedieron los límites doctrinarios, materiales y humanos para defender nuestra soberanía, y escribieron páginas épicas que nos enorgullecen. Fuimos a ese conflicto con lo que había, con medios materiales “atados con alambre”, porque la Patria lo necesitaba. Faltaba de todo, menos actitud, coraje y honor. No éramos suicidas y conocíamos los riesgos. Los comandantes actuaron bajo su absoluta responsabilidad, tal como manda el Reglamento General del Servicio Naval. ¿Nos enviarían a prisión por ello? ▀