

COMANDO EN EL MAR

Vicealmirante VGM (R) Antonio Torres



“En todo buque hay un hombre que,
ante una emergencia o peligro en el mar,
no puede acudir a otro hombre;
hay un hombre que es el responsable en última instancia
de una navegación segura,
el rendimiento de la maquinaria,
el disparo preciso
y la moral de la tripulación...
Él es el comandante... él es el buque.
Sus privilegios son ínfimos
en comparación con sus obligaciones;
no obstante, el comando es el estímulo
que ha proporcionado a la Armada sus grandes líderes.
¡Es el cargo que en todo tiempo ha merecido el más
alto título en el mundo del marino... COMANDANTE!”
Joseph Conrad (1857- 1924)

“La responsabilidad del comandante respecto a su buque es
absoluta y solo cesa en caso de ser relevado por autoridad
competente” (RGSN, artículo 21.105.002)

He comenzado este artículo con estas dos citas porque representan, a mi entender,
la importancia que las armadas atribuyen al Comando en el Mar.

Una corresponde al genial escritor Joseph Conrad que, en mi opinión, aun habiendo sido
marino mercante, describe como pocos el privilegio y la responsabilidad del Comando en
el Mar.

La segunda cita es una transcripción del Reglamento General del Servicio Naval, Capítulo
21.105 “DEL COMANDANTE DEL BUQUE”, Artículo 21.105.002 “Responsabilidad
de la conducción de buques”. Esta versión fue actualizada y corregida después de la Guerra
de Malvinas. Este Reglamento es “la biblia” de nuestra Armada, pues allí se operacionalizan
las leyes, disposiciones, ordenanzas, usos, costumbres y experiencias de la Armada Argen-
tina. Y debo agregar que, teniendo esta Poder Naval Integrado, las mismas consideraciones
valen para todos sus componentes: Buques de Superficie, Submarinos, Aviación Naval e
Infantería de Marina.

Estoy escribiendo este artículo para el Boletín del Centro Naval porque, desde 1882, se
nutre de la producción intelectual de sus socios y colaboradores. Es la voz académica y
de difusión del Centro Naval para que Argentina piense, estudie y conozca más sobre el
mar. Me retiré como vicealmirante hace quince años y solo cesaré de ser oficial de marina
cuando cambie de apostadero para ir al definitivo. Dicho esto, invito a todos los lectores
a leer proactivamente para que, desde la posición de cada uno, puedan corregir a futuro

El Vicealmirante VGM (R)
Antonio Torres ingresó a la
Escuela Naval Militar como
integrante de la Promoción 103.
Es oficial de comunicaciones,
hizo cursos de Operaciones
y Guerra Electrónica y prestó
servicios en varios destinos de la
Flota de Mar. En 1982 fue jefe de
comunicaciones del ARA *Seguí*.
Fue comandante del ARA *Canal
de Beagle*, del ARA *Heroína* y de
la Primera División de Destruc-
tores y Flota de Mar. También
fue director de la Escuela Naval
Militar. Tuvo cuatro comisiones
al exterior: Chile (invitado al
viaje de instrucción), Panamá
(como subsecretario de la Red
Interamericana de Comunica-
ciones Navales), Alemania (como
parte de la dotación de quilla del
ARA *Heroína*) y Estados Unidos
(como asesor militar del embaja-
dor ante la ONU). Durante los
tres últimos años de su carrera,
tuvo a su cargo el primer Ciclo
de Planeamiento Estratégico
por Capacidades en el Estado
Mayor Conjunto. Durante tres
años, fue edecán del Presidente
Menem. Cuando pasó a Retiro,
formó parte del directorio de
Sociedad Militar Seguro de Vida
durante ocho años.

las graves consecuencias institucionales del caso San Juan, sobre todo en lo atinente al Comando en el Mar, que es aplicable conceptualmente a todos los comandos y jefaturas de las Fuerzas Armadas.

En mi artículo “Código de Disciplina puesto a prueba por el naufragio del ARA *San Juan*”, publicado en el Boletín del Centro Naval 862, prometí compartirles una nota sobre el impacto que el Consejo de Disciplina por el hundimiento del citado submarino podría tener a futuro sobre la idiosincrasia de los oficiales de comando de la Armada Argentina. Todo lo que sigue es mi opinión, que les comparto con cierta subjetividad inevitable, mayormente basada en mi experiencia de cuarenta años de actividad en la Armada, pero también teniendo en cuenta antecedentes de otras armadas del mundo.

En el artículo arriba mencionado les comenté mi experiencia sobre la aplicación del Código de Disciplina aún vigente, siendo yo Asesor Militar de Confianza del señor Contraalmirante Luis López Mazzeo.

En el Consejo de Guerra efectuado entre el 25 de noviembre de 2020 y el 22 de marzo de 2021, **nunca** se pudo demostrar cuál o cuáles fueron las causas del siniestro del submarino ARA *San Juan*.

Se barajaban a nivel técnico y operativo varias hipótesis, que legalmente eran la prueba más cabal de que no se sabía exactamente qué sucedió entre la última comunicación del submarino y su hundimiento en el fondo del mar, donde se encontraron diseminados sus restos.

En realidad, jamás podrá saberse la verdadera causa del siniestro, pues, a diferencia de los incidentes en aviones, aquí no hay una caja negra que analizar. Tampoco hay sobrevivientes ni testigos que puedan ampliar lo que se sabe hasta ahora.

Explicé en el número 862 del Boletín del Centro Naval por qué el caso ARA *San Juan* fue juzgado en el ámbito militar por un agrimensor, un general y un brigadier. Solo para refrescarlo: fue porque se excusaron las autoridades navales del momento, salteándose así la instancia naval imprescindible para un hecho de esta naturaleza.

Durante el Consejo de Guerra expliqué ampliamente ante el tribunal lo que significa en todas las armadas del mundo el concepto de Comando en el Mar, desde que los buques zarpaban por meses o años sin contacto ni comunicaciones con sus autoridades hasta la actualidad, donde los comandantes deben tomar decisiones en cuestión de segundos, que muchas veces marcan la diferencia entre la vida y la muerte.

Explicé que eso hizo a lo largo de la historia que 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.

Las armadas del mundo pasan no menos de veinte años de carrera para asignar el comando de una unidad submarina o de superficie, seleccionando a unos pocos de entre muchos candidatos, más por su liderazgo, criterio y temple para actuar ante una crisis que por sus calificaciones académicas. Y esto es así porque siempre se espera de ellos la mejor decisión para cumplir su misión, alistando y operando con idoneidad su buque y adiestrando a su personal para lograr resultados eficientes y con seguridad en un medio hostil y con alta incertidumbre.

El Comandante en el Mar, aun si cuenta con los mejores adelantos tecnológicos, debe lograr no solo que su gente pueda hacer el mejor uso de ellos, sino, y por sobre todas las cosas, que trabaje en equipo y con adecuados niveles de ejecución y supervisión.

En el Consejo de Guerra efectuado entre el 25 de noviembre de 2020 y el 22 de marzo de 2021, **nunca** se pudo demostrar cuál o cuáles fueron las causas del siniestro del submarino ARA *San Juan*.

El comandante de un destructor MEKO 360, a modo de ejemplo, debe conocer su buque, sus armas y sensores, además de su aplicación al arte de la guerra. Y, sobre todo, debe conocer a doscientos suboficiales y a veinte oficiales, que, trabajando en equipo, harán que ese buque sea eficiente y seguro, aun ante amenazas con preaviso de pocos segundos. Solo imaginen que desde que se detecta un misil aproximándose al buque hasta que impacte pasarán menos de cuarenta segundos, en los cuales deben cumplirse exitosamente muchas medidas automáticas y humanas perfectamente coordinadas para evitar que nos hunda. Lo mismo sucede con los torpedos o el ataque de aeronaves. Debemos tener la mejor orquesta, con los mejores instrumentos, los mejores músicos y, ante todo, el mejor Director.

En el caso de un submarino, el desafío es aún mayor, pues su desplazamiento es tridimensional y en un entorno de enormes presiones sobre el casco y obstáculos en la superficie, en el fondo y en todos los niveles. Navega a ciegas y a puro oído la mayor parte del tiempo. Una simple válvula mal operada puede resultar en una catástrofe; hasta accionar indebidamente el inodoro del baño puede ser riesgoso.

La permanencia en superficie de un submarino es su mayor vulnerabilidad y representa en las tormentas la peor calidad de vida para su tripulación.

La mayor parte del tiempo, un submarino opera solo, con un intercambio de comunicaciones espaciado y, en general, sin confirmación de recepción.

Además, existe la figura del Comandante en Escena, que es el oficial más antiguo de comando en el lugar de la acción. Se da por sentado que el Comandante en Escena es el que está en mejores condiciones para evaluar la situación y decidir en consecuencia. Es altamente improbable que una autoridad en tierra tenga mejor información que el Comandante en Escena en una emergencia, pero asimismo podría intercambiar información y sugerir acciones. Si el Comandante en el Mar, conociendo su buque, a su tripulación y las condiciones reinantes, decide actuar según su criterio personal, lo hará y responderá más adelante por sus decisiones.

Es por todo lo explicado que la responsabilidad del Comandante en el Mar es **absoluta** y solo cesa con su relevo en medio de la emergencia, medida inusual, extrema y de graves consecuencias operativas y disciplinarias.

Lo que acabo de afirmar no implica en modo alguno que esté culpando del siniestro al comandante del submarino. Por el contrario, estoy convencido de que el comandante del 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 colapsó y nunca sabremos con certeza por qué. Solo nos queda aceptar con tristeza y dolor que las tragedias ocurren y que sus 44 valientes tripulantes, que eligieron una profesión de riesgo, nos honran con su entrega y quedarán en patrulla eterna en nuestro mar...

Voy a hacer ahora una recapitulación de los principales hechos del hundimiento del submarino ARA *San Juan*:

1. Se hundió el 15 de noviembre de 2017, habiendo ido a inmersión antes de las seis de la mañana, después de enviar mensajes tranquilizadores sobre un principio de incendio controlado, sin heridos y con malas condiciones para navegar en superficie. Pocas horas después, a las 10:51 horas, el submarino implosionó y sus restos quedaron esparcidos a una profundidad de 907 metros. Nunca sabremos exactamente qué sucedió en ese tiempo y cuáles fueron las causas de la tragedia.

Se da por sentado que el Comandante en Escena es el que está en mejores condiciones para evaluar la situación y decidir en consecuencia. Es altamente improbable que una autoridad en tierra tenga mejor información que el Comandante en Escena en una emergencia, pero asimismo podría intercambiar información y sugerir acciones.

2. Tres años después, el 25 de noviembre de 2020, se inició un Consejo General de Guerra en el ámbito del Ministerio de Defensa, porque la Armada, a través de sus máximas autoridades, se excusó de hacer un Consejo de Guerra Naval. Esto causó que las faltas disciplinarias por el caso se decidieran en ese nivel después de casi cuatro meses de sesión permanente. Reitero que este consejo fue presidido por un agrimensor y los vocales fueron un general y un brigadier. Esto no lo menciono peyorativamente, pero es un dato objetivo importante que permite inferir la **nula presencia naval** en las enormes decisiones disciplinarias adoptadas. El resultado fue:

- Almirante Srur: 45 días de arresto por acusar a subordinados sin pruebas suficientes.
- Contraalmirante López Mazzeo: 60 días de arresto riguroso por encontrarse procesado en la causa en el juzgado de Caleta Olivia.
- Capitán de Navío Villamide: destituido por no haber ordenado al comandante del submarino permanecer en superficie. No se pudo probar y jamás se probará que por sus hechos u omisiones haya causado o contribuido de manera alguna a su hundimiento.
- Capitanes Alonso y Correa: 30 días de arresto riguroso por considerarse que sus conductas no fueron lo suficientemente diligentes.

3. Juicio oral penal, que tuvo como imputados a cuatro de los cinco oficiales navales mencionados arriba por “incumplimiento de deberes” y “estrage culposo”. Se inició en Río Gallegos el 3 de marzo de 2026 y se espera el veredicto para mediados de julio del mismo año. El 22 de junio se difundió la noticia de que el Ministerio Público Fiscal solicitó las siguientes penas:

- Contraalmirante López Mazzeo: 5 años de prisión.
- Capitán de Navío (destituido) Villamide: 5 años de prisión.
- Capitán de Navío Alonso: 4 años de prisión.
- Capitán de Fragata Correa: 3,5 años de prisión.

En resumen, cuatro prestigiosos oficiales navales, sin que haya una sola prueba concreta (solo hipótesis y datos de mantenimiento irrelevantes) de que sus hechos u omisiones hayan causado el hundimiento del submarino ARA *San Juan*, llevan casi nueve años transitando una larga agonía respondiendo con sus vidas, prestigio y patrimonios personales y los de sus allegados a todas las requisitorias. Como ya dije antes (y lo reiteraré hasta el cansancio porque es la clave de la injusticia cometida), no sabemos y **jamás sabremos** qué ocurrió en el submarino desde su última ida a inmersión por decisión de su comandante, hasta su colapso horas después.

Yo me hago tres preguntas al respecto:

- ¿Dónde quedó el principio de justicia “in dubio pro reo”?
- ¿Enviar a prisión a todos o alguno de estos cuatro oficiales navales solucionará algo?
- ¿Cómo afectará todo esto el futuro de la Armada y la formación de los actuales y futuros oficiales?

La primera pregunta quedó develada al expedirse el Tribunal Oral Federal de Río Gallegos. Impuso tres años de prisión en suspenso al excomandante de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío (destituido) Villamide, por considerarlo responsable de los delitos de “estrage culposo agravado por la muerte de los 44 tripulantes e incumplimiento de los deberes de funcionario público”. López Mazzeo, Alonso y Correa fueron absueltos.

El presidente del Tribunal Oral Federal de Santa Cruz leyó el 8 de julio de 2026 el veredicto, aclarando previamente: “La resolución que tomamos fue absolutamente con libertad de criterio, sin ningún tipo de presión o influencia de ninguna naturaleza. Es el convencimiento de cada uno de los magistrados sobre la solución que debía darse al

En resumen, cuatro prestigiosos oficiales navales, sin que haya una sola prueba concreta de que sus hechos u omisiones hayan causado el hundimiento del submarino ARA *San Juan*, llevan casi nueve años transitando una larga agonía respondiendo con sus vidas, prestigio y patrimonios personales y los de sus allegados a todas las requisitorias.

caso. Reconocemos nuestra naturaleza humana y, si pudimos haber cometido algún error, pedimos disculpas”.

Al respecto daré mi opinión como ciudadano argentino informado. No soy abogado, pero “la solución que debía darse al caso” debió ajustarse al principio “in dubio pro reo” y, en este caso, no hay una sola prueba que pueda asociar hechos u omisiones de Villamide al hundimiento del submarino, sencillamente porque no se sabe ni se sabrá que ocurrió desde que este fue a inmersión.

Bienvenidas las disculpas por si pudieron haber cometido algún error, pero, como explico a lo largo de todo este artículo, este veredicto, sumado al del Consejo de Guerra, causarán un daño enorme sobre los cimientos de la profesión naval —el Comando en el Mar, con responsabilidad **absoluta** sobre su buque— y sentarán un precedente que tendrá consecuencias gravísimas en la formación e idiosincrasia de los futuros comandantes. Asignarle la responsabilidad del submarino al comandante de fuerza por no haberse opuesto, sin información válida, a la decisión del comandante de la unidad de ir a inmersión implica subestimar ofensivamente la capacidad de este último, sin que hubiera un motivo para hacerlo. **Con el diario del lunes, cualquiera sabe el resultado de los partidos de fútbol del día anterior.**

La realidad es que ni los integrantes del Consejo de Guerra, ni los del Tribunal Oral Federal están calificados para entender las enormes complejidades técnicas y operativas de un submarino ni las consecuencias futuras de sus veredictos. No es su culpa, pero este caso desnuda las enormes debilidades del Código de Disciplina, que posibilitó que la búsqueda de responsabilidades disciplinarias y judiciales terminara de esta manera, después de casi nueve años, a manos de personas no preparadas para un tema tan complejo.

Para la segunda pregunta, mi respuesta es NO.

Si de verdad quisiéramos castigar a los responsables y minimizar el riesgo de accidentes, habríamos visto en estos nueve años desfilan por Tribunales a quienes decidieron dónde y cómo hacer las grandes reparaciones o a quienes limitan los presupuestos del Área Defensa a niveles incompatibles con la enorme misión de las Fuerzas Armadas, que es “**garantizar en forma permanente** los intereses vitales de la Nación (soberanía, integridad territorial, vida y libertad de sus habitantes)”, tarea enorme para la octava extensión del mundo.

Aquí me parece oportuno y vinculante contarles el caso del submarino francés *La Minerve*, hundido el 27 de enero de 1968 mientras se encontraba operando al sur de Toulon, con la muerte de sus 52 tripulantes como resultado. A las 07:55 horas de ese día, el comandante informó que iba a inmersión por una fuerte tormenta. Cuatro minutos más tarde, los sísmógrafos registraron una onda de choque compatible con una implosión. Recién 51 años después se lo localizó a 45 km de Toulon, a 2370 metros de profundidad, roto en tres partes, y se lo declaró “sepulcro submarino”. La Armada de Francia designó inmediatamente después del Siniestro una Comisión de Investigación Interna, la cual barajó varias hipótesis no concluyentes sobre su causa que no derivaron en sanciones ni en penas. Trece días después del hundimiento, el presidente De Gaulle presidió en Toulon el “Homenaje nacional a los desaparecidos de *La Minerve*”, en el cual, en un breve discurso, dio sus condolencias a los familiares de los tripulantes y a la Marina, destacando que los marinos desaparecidos eran profesionales y sabían el riesgo que corrían. **Comparen con el caso ARA *San Juan* y saquen sus conclusiones...**

Para la tercera pregunta, y esto tiene que ver directamente con el título de este artículo, mi respuesta es que este caso testigo y sus consecuencias tienen el potencial de dinamitar los cimientos de la profesión naval.

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

¿Quién asumirá en el futuro algún riesgo para cumplir la misión de las Fuerzas Armadas en vista de 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 actuarán 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. Careceríamos de comandantes que tomen decisiones de importancia y eso afectaría la maximización de los ya escasos recursos humanos y materiales. Y, lo que es peor, esos comandantes de unidades navales en pocos años comandarían divisiones o una fuerza o flota sin haber ejercido antes la **responsabilidad absoluta** del comando.

La denominada “soledad del comando” no se refiere a que, en cada unidad, el comandante come y duerme aparte de su tripulación. Esta es una antiquísima forma de preservar su autoridad. Se refiere ante todo a que, aunque el comandante tenga el asesoramiento y el apoyo de mucha gente, la responsabilidad final en esa pequeña plataforma argentina alejada de tierra es de él y solo de él. **Esa es la verdadera soledad del comando.** Así ha sido, así es y ojalá así siga siendo, porque las grandes epopeyas navales se construyeron sobre estas bases.

¿Cómo actuarán en el futuro los Comandantes en el Mar?

¿Se sentirán libres para evaluar las emergencias que se les presenten y actuarán de inmediato a su criterio y riesgo o esperarán instrucciones detalladas de sus superiores en tierra para no asumir la responsabilidad?

¿Debió el Capitán de Fragata Azcueta, comandante del submarino ARA *San Luis*, pedir instrucciones a su comandante superior en tierra para permanecer 48 días sumergidos, operando “al límite de lo humano”, hostigando a la flota inglesa y eludiendo sus contraataques?

¿Debió el comandante del ARA *Sobral*, Capitán de Fragata (post mortem) Gómez Roca haber pedido instrucciones a sus superiores en tierra cuando persistió en el cumplimiento de su misión de rescate de camaradas de la Fuerza Aérea, aun a riesgo de su propia vida y de su tripulación?

¿Debieron haber pedido autorización a sus superiores en tierra los Capitanes de Corbeta Proni Leston y Pérez Roca para exceder los límites de seguridad de sus aviones Neptune y así ubicar a la flota inglesa y posibilitar el rescate de los naufragos del crucero ARA *Belgrano*?

¿Debió el Teniente de Navío Owen Crippa haber pedido autorización a sus superiores en tierra para despegar solo, ubicar a la flota inglesa y atacarla?

¿Debió el Teniente de Navío Gopceovich Canevari haber pedido autorización a sus superiores en tierra para encallar y luego recuperar el ARA *Monssen* en Caleta Foca para salvar a su tripulación ante un ataque inglés, además de combatir en tierra?

Son solo algunos ejemplos de nuestra gente en Malvinas. Casos reales que nos llenan de orgullo.

¡Piénsenlo! Solo les pido a todos que contesten con el corazón y con sus conocimientos profesionales estas preguntas... Y no es un golpe bajo. Mencione casos reales de guerra porque precisamente nuestra principal tarea durante la paz es prepararnos para la guerra. Es la única forma de cumplir nuestra misión. Hay que hacer aquí una distinción muy especial. En época de paz, la Armada se adiestra priorizando la seguridad; nada es más importante para la institución que su gente y así lo ha hecho siempre. Sin embargo, en época de guerra, se va con lo que se tiene para cumplir la misión, salvo que la me-

teorología lo torne imposible o la inteligencia indique que las condiciones del enemigo han cambiado.

Después del caso ARA *San Juan* —y dado que la nuestra es una profesión de riesgo, donde deberíamos esperar al menos idoneidad y justicia al juzgar nuestros actos—, la pregunta sigue siendo: “¿**qué comandantes queremos para cumplir la enorme misión de la Armada Argentina?**”. 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”. Actualmente, esta frase se usa mucho en liderazgo y negocios: sin riesgos y errores nunca se crece, los barcos están hechos para navegar.

¿Acaso queremos comandantes que no asuman riesgos por temor a equivocarse?

Finalmente, cabe destacar que el sistema de defensa argentino se basa en tres Fuerzas Armadas actuando en conjunto, lo que llamamos “Conjuntez”, cuya ausencia ha sido nuestra principal falla operacional en la Guerra de Malvinas. Dicho esto, opino que la esencia conceptual del Comando en el Mar es válida y aplicable también al Ejército y a la Fuerza Aérea.

Hace 44 años, los integrantes de la Armada fuimos a la Guerra de Malvinas con buques viejos atados con alambre para defender los intereses de nuestra Patria. Lo mismo le sucedió a las otras dos fuerzas.

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?** ■

... —y dado que la nuestra es una profesión de riesgo, donde deberíamos esperar al menos idoneidad y justicia al juzgar nuestros actos—, la pregunta sigue siendo: “¿**qué comandantes queremos para cumplir la enorme misión de la Armada Argentina?**”.