

OPINIÓN

San Juan y Quevedo Antiguo

Ni en sueños se me ocurriría culpar a un marino por hacer o dejar de hacer algo que pueda ocurrírsele a una persona confortablemente sentada en su estudio”
- Joseph Conrad, “Notas de vida y letras”.

Sergio Osiroff

Inicio deliberadamente esta nota con la cita textual de Conrad, el notable escritor y marino mercante británico de origen polaco, porque creo que son las palabras adecuadas para darle contexto a lo que voy a exponer. Básicamente son las de alguien que, a pesar de la experiencia y conocimientos marítimos que portaba en la mochila de su vida, o acaso por ello mismo, ejercía tanto la prudencia como la objetividad práctica, en la elaboración de juicios sobre quienes toman decisiones de tiempo real en el desempeño de sus funciones y responsabilidades en el mar.

Cuando la calma es grande, el marino desconfía

En noviembre de 2017 el azar hizo que, quien ésto suscribe, se encontrara ejerciendo el mando de un buque mercante de expedición, en el sector del Mar Argentino que abarca las Islas Malvinas y las Georgias del Sur.

Situación: muy buen tiempo, presión bajando con mucha fuerza, nubosidad en altura del Noroeste y petreles de tormenta emergiendo -vaya uno a saber de dónde- a ban-



dados. Indicadores todos ellos, al menos para quienes nos hemos curtido moderadamente el cuero en el Atlántico Sur -navegando sobre su superficie, ya que no en submarinos- de que algo raro puede estar por venir. Como que el aire huele a que el buen tiempo toca a su fin. Y que lo que viene, puede ser particularmente malo.

Mas vale prevenir que capear

Dicho ésto y para no abundar en el propio anecdotario de navegante -que a medida que nos hacemos viejos no solo mejoramos en nuestros relatos, sino que hasta lo desmalezamos de nuestros propios errores y circunstanciales temores-, diremos que este capitán, en base a sus observaciones y apelando a anotaciones propias y experiencias personales, sospechó que era probable que se avecinara un temporal muy duro del Oeste. De los fuertes en serio, me refiero.

No hay nada de virtud en ello -por si hiciera falta volver a aclararlo- sino testimonio de años. Nada más. Ni pizca de mérito. Los navegantes del agua -y acaso los del aire- no ven a la meteorología como “papers”, modelos numéricos o exposiciones solemnes en congresos de climatología, sino como sospechas y vivencias que se van acumulando en el tiempo y el cuerpo, y cuya reiteración, en lo posible, se pretende evitar. No puede ser de otro modo: la diferencia entre un pronóstico y un diagnóstico meteorológico se aprende mejor como vivencia, que como entelequia intelectual. Se pretende decir que, en el diagnóstico de grandes temporales, no hay mejor testimonio que el de quienes se encuentran en medio del oleaje. Que al fin de cuentas de poco sirve un pronóstico cuando ya se está inmerso en la borrasca. No podría ser de otro modo: frente a la mar arbolada, más vale ocuparse de las olas y la seguridad del buque y su gente, que de otra cosa.

Algo de soberbia -admitimos- subyace en lo dicho. Junto a la vigencia orgullosa de lo expresado por Miguel de Cervantes en su Trabajos de Persiles y Sigismunda: “En el arte de la marinería, más sabe el más simple marinero que el mayor letrado del mundo”.

Sur, temporal y después

Volvamos en primera persona del singular a mediados de noviembre del 2017.

El buque a mi mando debía cumplir un circuito comercial en Malvinas, para amarrar finalmente en Puerto Argentino y cumplir con excursiones contratadas por pasajeros, para después proseguir hacia Isla San Pedro, Georgias del Sur. En ese marco nos esforzamos, capitán y oficiales, en hacer

observaciones buscando indicios perceptibles, por pequeños que fueran, de un posible cambio meteorológico, apelando además a anotaciones personales y al análisis reiterativo de la excelente carta sinóptica de la Armada de Chile.

Detalle paradójal al margen, en el Atlántico Sur un buque mercante podía, al menos en aquel año -¿acaso hasta hoy mismo?-, acceder frente a las costas argentinas a las sinopsis de superficie elaboradas por las Armadas de Chile y Brasil, pero no a los de la Argentina, cuya Armada tenía -¿la tiene aún? - restringida la emisión pública de sus sinopsis, también excelentes, elaboradas justamente por sus propios meteorólogos marinos con experiencia de embarco.

Cosas de la práctica y la experiencia frente a las olas, no hace falta explicar cómo se van puliendo los pronósticos cuando quienes los elaboran deben hacerse cargo de sus aciertos y yerros frente a los mismos comandantes y tripulantes con quienes lógicamente comparten a bordo las borrascas. A menudo el meteorólogo embarcado no es un graduado universitario sino un técnico o suboficial de la especialidad, que debe dar la cara a bordo, y no hace falta explicar cómo esa simple circunstancia va aguzando sus sentidos y capacidad de observación, y enderezando sus predicciones...

No hablemos de “soberanía meteorológica” o presencia argentina en el mar, que hay mucha tela para cortar, y aquí finalizamos con este apartado.

Libertad de comercio

De nuevo en el tema en cuestión, este capitán decidió abordar al operador comercial que había contratado el viaje y que, por añadidura, se encontraba a bordo junto a sus pasajeros -sus clientes-. Seamos claros: no lo invité a una mesa de reflexión y debate, sino a manifestarle mi decisión lisa y llana de acortar en un día la excursión programada en las Malvinas. De este modo, no amarraría en Puerto Argentino, a fin de iniciar lo antes posible la navegación oceánica hacia las Georgias.

Es de entender el disgusto de quien había comercializado el viaje, tanto como la presión de los pasajeros hacia él, a quienes había vendido la expedición.

También es sencillo comprender la propia presión del operador hacia la empresa armadora, dada la decisión de su capitán. En cuestiones comerciales de la industria marítima, estas decisiones no son gratuitas.

¿Qué hizo la empresa armadora? Simple: el capitán es el que decide, que para éso el buque tiene un capitán, no



para otra cosa. Y así fue como se hizo. Finalmente, en lugar de darle despacho de entrada en Puerto Argentino, un oficial de la administración británica debió viajar en avión hasta Gran Malvina, donde se encontraba el buque en el lugar previamente acordado, realizando una excursión de pasajeros en tierra. No había tiempo que perder. Terminada esa excursión y cumplido el despacho, mi decisión era irme lo antes posible hacia el Este, para ganarle a la tempestad.

Reitero: el capitán no invitó al operador ni a la empresa a un taller de intercambio de opiniones, ni a escuchar lógicos intereses comerciales en juego, sino que se limitó a comunicar una decisión. Son cosas del comando en el mar. Nadie puede decidir, en esas circunstancias, por el capitán. Y una empresa que apuntala las decisiones de su capitán cuando de seguridad se trata, frente a cualquier tipo de condicionamientos comerciales, es una empresa en serio.

¿Es el hecho narrado proyectable al comando naval de una unidad militar en el mar? Sin duda que hay diferencias sustanciales. No es lo mismo el carácter de una misión militar a una operatoria comercial. No es lo mismo asumir riesgos por salvaguardar en el mar la vida humana en peligro o cumplir determinada misión militar, que una actividad comercial en que a lo sumo habrá quejas, demandas, seguros por incumplimientos, etc. Y tampoco es lo mismo un comando a cargo de operaciones navales que una gerencia operativa o comercial. Pero siempre hay una similitud: en el buque, llámese “Comandante” o “Capitán”, el capitán es el capitán.

Argentinos, a las costas

Las horas y días sucesivos testimoniaron el temporal muy fuerte y persistente del Oeste. El buque a mi mando llegó “con lo justo” a Isla San Pedro, pudiendo ponerse a protección de la costa. Curiosamente, un destructor británico se encontraba también a resguardo, navegando en cercanías de ella.

Simultáneamente al arribo a aguas protegidas, llega a bordo la noticia de la pérdida de contacto con el Submarino ARA *San Juan*. En las latitudes involucradas, mi propia experiencia registraba temporales semejantes con olas del orden de los 10 metros, y en un par de oportunidades, de 15 a 19 metros. No puedo –por haber virtualmente “escapado” de ese temporal– precisar que el estado del mar, en la zona

de la pérdida del submarino, haya llegado a esas alturas. Pero sobre lo que no tengo un ápice de duda es que ese buque, en superficie y producida su avería inicial, tuvo que haber afrontado una mar arbolada a montañosa, predominante del Oeste.

Que opinen los que saben

¿Puedo precisar algo acerca de supuestas falencias técnicas del ARA *San Juan*? ¿Sugerir algo acerca de su mantenimiento, eventuales fallas, adiestramiento de su tripulación, trabajos realizados en TANDANOR, etc. etc.? Absolutamente nada. Aprendí a navegar en la Armada, pero no fui submarinista y además llevo treinta años como retirado y como marino mercante y pescador. Sí, en cambio, puedo dar fe de mi admiración por la Fuerza de Submarinos de la Armada, particularmente por la estrictísima preparación profesional de su gente –admito que, en lo personal, desconozco si hubiera sido yo mismo capaz de superar las exigencias formativas de la especialidad–, y por la labor heroica y profesional de los submarinos ARA *Santa Fe* y *San Luis* en el conflicto Malvinas. Tómese esto último, si se quiere, como comentario subjetivo en cuanto a la valoración de los submarinistas argentinos, pero no puedo dejar de exponerlo, aún aceptando incurrir en un plano emocional, en el marco de una nota en la que pretendo formular una apreciación realista lo más desprovista posible de ribetes idealistas, y además circunscripta al hecho azaroso de que durante los días del hundimiento de esa nave, me encontraba navegando en una zona afectada por las mismas condiciones meteorológicas que pudieron influenciar en la suerte final del buque.

Podría por cierto inquirir en qué hacía aquella nave en un área afectada por un gran estado de mar. Como carezco de formación en submarinos, no puedo formular ninguna consideración al respecto. Conozco en cambio, por el natural contacto e intercambio de experiencias con submarinistas a lo largo del tiempo (todos somos marinos y nos interesa conocer experiencias de colegas), que hay submarinos que tienen ante el mal tiempo mayor dificultad en navegar contra las olas, que hacerlo a favor de ellas. En buen romance, que habría submarinos que en lugar de “capear” los temporales, necesitan “correrlos” por cuestiones de seguridad (o acaso, según entiendo, para poder ir a inmersión). Práctica disímil a la habitual en buques de superficie. Desconozco si éste fue el caso, pero no me extrañaría que, de ser así en los TR 1700 de la Armada, el *San Juan* haya terminado en un área marítima sometida a una gran marejada, dado que el temporal era predominante del Oeste y no tenía otra opción segura que la de correr el mal tiempo hacia el Este, alejándose de la costa.

Tampoco descarto otra especulación: se adiestraba en condiciones reales del mar patagónico. Y agrego: el torpedeo del Crucero ARA *General Belgrano* no lo hizo el submarino de la Royal Navy en condiciones ideales de buen tiempo, atípicas por otra parte en aguas subantárticas, sino con temporal y hasta en horario de cambio de guardia. De manual, para asegurar el mayor daño y perturbar la capacidad de respuesta.

Habría que ver entonces, en este caso, si la Armada es una fuerza militar de defensa, que debe adiestrarse para la guerra, o una ONG. Lo mismo podría decirse del adiestramiento de aeronaves militares volando al ras de la superficie del mar - como lo hicieron en Malvinas-, o del paracaidismo militar, o el adiestramiento nocturno de infantería con munición real y demás actividades propias de la preparación para la defensa. Son actividades de enorme riesgo, en que fallas minúsculas, tanto humanas como técnicas y de coordinación, pueden conducir al desastre. Decidamos entonces si en una condición avanzada de adiestramiento, ponemos a las Fuerzas Armadas a operar exclusivamente en condiciones ideales. Es decir, submarinos que patrullen solo en la seguridad de buen estado de mar, aviones de combate que no hagan acrobacia y vuelen a gran altura y cielo despejado, infantería que solo haga prácticas de día y con munición de foguero, etc etc. Insisto: ¿Son Fuerzas Armadas u ONG? Esto último, dicho al margen de que se utilicen sus capacidades para el apoyo de la población civil en desastres naturales, construcciones y mantenimiento de infraestructuras de uso civil, etc, tal como lo hacen las fuerzas armadas de otros países y como también lo han hecho y hacen las nuestras.

Pero para concluir con este punto, debo conceder que ignoro cuál es la conjetura válida: si el *San Juan* “corrió” el temporal dadas las capacidades y limitaciones propias y constructivas de la embarcación, o se estaba adiestrando en condiciones reales de mal tiempo.

Y no voy a escabullirme en mi opinión, aún careciendo de información cierta: me inclino por la primera. No conozco marino militar ni civil que deliberadamente, y sin necesidad operativa, se quiera meter en un infierno.

Especulación y realidades

No creo equivocarme -ni siquiera exagerar en mi especulación- si afirmo que, producido su incidente inicial (el incendio de un cuerpo de baterías por ingreso de agua), el *San Juan* se encontraba ya inmerso en el gran temporal. Imagino que las acciones que habrán llevado a cabo su Comandante y tripulantes para superar la emergencia, estando en superficie, tienen que haber sido en condiciones indescriptibles. Pero lo hicieron y superaron la emergencia.

A lo largo de mi propia carrera de mercante y pescador he tenido plantadas de motor principal, cortes de energía, fallas de timón, redes enganchadas en el fondo, ingresos de agua, principios de incendio y etcéteras varios en situaciones semejantes. Es muy difícil que quien no vive este tipo de situaciones pueda entender, cabalmente, las condiciones de trabajo en que hay que sobreponerse a estas emergencias. El Comandante y la gente del ARA *San Juan* lo hicieron.

A la carpa debajo del agua

He hablado antes de “capear” o “correr” un temporal y, a riesgo de volver aún más pesada esta nota, vuelvo a plantear: ¿qué hace un buque de superficie cuando afronta un gran temporal, máxime en condiciones técnicas que no son óptimas por haber tenido que superar una contingencia -cualquiera- que afecte su aptitud o incluso su fiabilidad para la maniobra y navegación 100% segura? Sencillo: ponerse a la capa en espera de que el tiempo mejore. Entonces, una vez que el oleaje y el riesgo se minimizan, se puede trabajar y volver a poner al buque en condiciones de confiabilidad. O volver a puerto. Pero reitero: el buque se pone a la capa. Afronta las grandes olas a la menor velocidad posible y de gobierno para presentarle el mejor ángulo a la marejada, hasta que mejore el tiempo. La hélice sale frecuentemente del agua, las olas golpean y alguna que otra cae sobre cubierta e incluso las hay que en el golpe pueden deformar el cas-

co, pero no hay otra alternativa. Algo así como desensillar hasta que aclare. No hay “plan B”, salvo que quiera potenciarse el riesgo de zozobra.

¿Qué hace un submarino en circunstancias semejantes? No lo sé porque, tal como he dicho, no soy submarinista. Si en un buque de superficie el timón y la hélice quedan con frecuencia en el aire y el buque tiende a atravesarse a las olas, no sé cómo será en un submarino. Tal vez allí resida la eventual diferencia en el modo de encarar las olas entre el buque de superficie y el submarino.

Pero soy navegante e intuyo que mantener un submarino a la capa con grandes olas debe ser algo realmente complicado. Máxime luego de un incidente que deja al buque técnicamente disminuido. Dicho ésto supongo que, habiendo hecho su Comandante una evaluación profesional, asesorado por sus Oficiales y tripulación especializada, habrá decidido ir a una inmersión segura. Inmersión que además brindara un mínimo de descanso a gente que sin duda se encontraría fatigada al extremo. La fatiga es uno de los peores enemigos de quien debe no solo tomar decisiones en el mar, sino hasta desarrollar actividades técnicas, por pueriles y rutinarias que sean. De algún modo y para resumir este punto, podemos esbozar la analogía de que la “capa” del buque de superficie fue la inmersión del submarino.

Triste y solitario final

El resto es conocido y no es necesario abundar. El ARA *San Juan* comunicó que iba a inmersión y a partir de allí sucedió su pérdida, con sus cuarenta y cuatro tripulantes incluyendo a su Comandante.

Juiciosos juicios

Lo siguiente lo manifiesto de un modo deliberadamente sintético, dado que es del conocimiento público. A la pérdida del ARA *San Juan* le siguieron un Consejo de Guerra y finalmente un juicio en el Tribunal Oral Federal de Santa Cruz a los Oficiales Jefes y Superiores de la Armada que desarrollaban responsabilidades institucionales y operativas, inherentes a los cargos que ejercían al momento del hundimiento.

El Consejo de Guerra aplicó sanciones a unos y, en particular, la de destitución a quien ejercía el Comando de la Fuerza de Submarinos. Destitución, para quien no esté al tanto de la naturaleza y efectos prácticos del “castigo” aplicado, significa la baja de la Institución. Entre los considerandos de la medida disciplinaria adoptada

con el Comandante de la Fuerza de Submarinos, se incluye “no haber ordenado ni recomendado expresamente al comandante del ARA *San Juan* la conveniencia de permanecer en superficie por un período limitado, manteniendo una comunicación a intervalos hasta definir un modo de acción que permitiese una navegación segura de regreso a puerto”.

Recientemente, el Tribunal Oral Federal de Santa Cruz lo sentenció a “tres años de prisión de ejecución condicional”, hallándolo “autor penalmente responsable de los delitos de incumplimiento de los deberes de funcionario público -art. 248 del Código Penal-, en concurso ideal con estrago culposo agravado por el resultado muerte -art. 189, segundo párrafo-”.

Conjeturo -recalcando el carácter hipotético y de apreciación personal- que es imaginable un hilo conductor entre la sanción del Consejo de Guerra y la posterior sentencia judicial.

Imagino que difícilmente -resalto de nuevo, por si hiciera falta, que lo hago en un plano meramente especulativo- un Juzgado Federal lo fuera a eximir de tal sentencia, cuando mediaba una previa sanción explícita -particularmente dura- con el Comandante de la Fuerza de Submarinos. Intuyo que el peso de la sanción del Consejo de Guerra obró como condicionante.

El limitado periodo

Centrémonos entonces no tanto en la Justicia Federal, sino en el Consejo de Guerra cuando en su sanción al Comandante de Fuerza expresa la “conveniencia de permanecer en superficie por un período limitado”.

Voy a apelar entonces a mis anotaciones personales, algunas de las cuales aún conservo y transcribo. Al resguardo de Isla San Pedro-Georgias del Sur-, el 17 de noviembre a 07:45 (en Salisbury) registré viento de intensidad de hasta 40 Nudos del Sudoeste. El 19 de noviembre, a las 13:45 (en San Andrés), registré intensidades de hasta 50 Nudos, desistiendo de fondear. Ese mismo día, a las 15:50, registré 60 Nudos (en Moltke). Tales eran las intensidades del viento del Oeste al “reparo” de Georgias. Resumen: toda la zona, desde el continente hasta las islas subantárticas, se encontraba afectada por un temporal muy fuerte.

Acepto que tras la costa de las Georgias pueden darse vientos canalizados, de intensidad y direcciones variables. Pero en mi experiencia esos vientos se producen únicamente con temporales fuertes afectando toda la

geografía de la isla. No son vientos “catabáticos”, que pueden manifestarse con buen tiempo e influencia de glaciares. Con lo cual, quiero significar que la situación meteorológica general era de extrema dureza, y las cartas sinópticas –ésto lo recuerdo, ya que no las conservé o no las encuentro– testimoniaban lo antedicho: el temporal era no solo muy duro y predominante del Oeste, sino que tendría una duración prolongada y abarcaba además una franja muy ancha de latitud, que incluía la zona de posible desaparición del submarino, las Islas Malvinas y las Georgias del Sur.

El vocero de la Armada manifestaba públicamente el propio 19 de noviembre que “evidentemente se está haciendo muy difícil dar con el submarino con este temporal”. Las noticias propagadas por los medios difundían lógicamente lo mismo: el temporal muy duro en que se había perdido contacto con el submarino y se desarrollaban las operaciones de búsqueda.

Y es por ende en ese contexto, y no otro, en que me pregunto cuál podía ser ese “período limitado” al que apela el Consejo de Guerra, dando por hecho que el ARA *San Juan* debió permanecer en superficie. Si no por propia decisión de su Comandante, en cumplimiento de órdenes o recomendaciones de su Comandante de Fuerza (que es redundante recordar pero necesario hacerlo, estaba al comando de la Fuerza, es decir que físicamente en el Comando de la Fuerza, no en el buque).

Razón y Justicia

Como he reiterado, no soy submarinista y el mayor tiempo de mi vida marinera la he ejercido como marino mercante, particularmente en aguas antárticas y subantárticas. Me entrometo en el tema por la casualidad que he mencionado, al decidir “escapar” del mismo temporal que, de un modo u otro, precipitó la pérdida del *San Juan* y toda su gente.

Son ellos, los submarinistas, quienes mejor pueden dilucidar si aquel submarino, ocurrido su incidente original y con capacidades limitadas, debió o no permanecer en superficie. Como marino de superficie pienso que no. Seguramente y tal como lo he explicado, creo que probablemente y luego de superar su percance inicial, no estaba en condiciones de capear. Ni siquiera sé si lo estaba para permanecer en superficie. Pienso que su Comandante tomó una decisión razonada en el contexto de las capacidades y conocimiento de su buque, su competencia

para el comando y las circunstancias a las que se enfrentaba, y que el Comandante de la Fuerza hizo lo atinado en no presionarlo para hacer lo contrario. O sea, hacer lo contrario a lo que el criterio profesional de su Comandante subordinado, al mando del buque y en el lugar de los hechos, le indicaba hacer.

Ex profeso no arrojo ninguna consideración sobre la derogación del Código de Justicia Militar, la constitución y rigor técnico del Consejo de Guerra ni sobre aspecto alguno que se vincule a la instrumentación de la investigación, procesos jurídicos, influencias mediáticas, utilización política del hecho o cualquier otro aspecto que pueda ser asociado al hundimiento y la pérdida de cuarenta y cuatro hombres y mujeres de la Armada mientras cumplían con su deber.

Comprendo que un periodista o un formador de opinión formulen apreciaciones emotivas y de alcance mediático, en cuanto a señalar presuntas insensibilidades, irresponsabilidades o actitudes semejantes por parte de quienes ejercían los comandos operacionales sobre el *San Juan*. Particularmente en no indicarle u ordenarle a su comandante permanecer en superficie y dirigirse hacia el continente (es decir navegando con limitaciones y en contra del temporal). Entiendo que los sentimientos y el dolor se juxtaponen con la racionalidad.

Pero parafraseando y corrigiendo a Joseph Conrad, con cuya cita inicié este extenso y acaso denso artículo, lo finalizaré diciendo que “Ni en sueños se me ocurriría culpar al Comandante del ARA *San Juan*, ni al Comandante de la Fuerza de Submarinos ni a sus Comandantes superiores operacionales, por hacer o dejar de hacer algo que pueda ocurrírsele a una persona que, como yo, pudo tomar distancias del mismo gran temporal que los involucró”.

Para concluir, deseo testimoniar mi admiración, dolor y reconocimiento por los cuarenta y cuatro y, permitiéndome a su vez un desliz emocional, compartir el íntimo deseo de que no se cumpla con la máxima de Francisco de Quevedo, el gran escritor del Siglo de Oro: “Donde hay poca justicia es un peligro tener razón”.

En este sentido, y a pesar de haber vivido mi vida marinera mucho más tiempo como mercante que como naval, mantengo mi estado militar y dejo expresa constancia de que estoy predispuesto a recibir cualquier sanción a consecuencia de lo expresado. En tal caso, sin duda alguna que lo lamentaría. Pero no dejaría de tomarlo sino como un honor. ■