

EL MANDO ES EL MANDO

Fernando BANDÍN SAURA



El buen juicio nace de la buena inteligencia y la buena inteligencia deriva de la razón, sacada de las buenas reglas; y las buenas reglas son hijas de la buena experiencia: madre común de todas las ciencias y las artes.

Leonardo da Vinci

Introducción



ORRÍA el año 1998 cuando asistí invitado, junto a otros Comandantes, a un cóctel a bordo de un buque de la Sexta Flota atracado en el puerto de Cartagena. Por aquel entonces yo era teniente de navío, Comandante del dragaminas *Duero*.

Durante la velada mantuve una conversación con un oficial superior de la US Navy, quizás capitán de fragata, no lo recuerdo bien dado el tiempo transcurrido, en la que me preguntaba sobre mi ocupación en la Armada. A la cuestión respondí que era el Comandante de un veterano dragaminas de procedencia norteamericana, de casco de madera, con casi cuarenta y cinco años de vida y que sería dado de baja al año siguiente coincidiendo con la entrada en servicio de los nuevos buques cazaminas de fibra de vidrio. En la charla trataba de transmitirle el esfuerzo y dedicación de mi dotación por continuar cumpliendo con la misión encomendada, tarea no exenta de dificultades dada la vejez del barco y la obsolescencia de sus medios.

Nunca he olvidado la convicción con que me dijo: *Command is Command*, que en ese momento me sonó condescendiente; pero con el tiempo comprendí que más allá de la edad del buque, más allá de la sencillez o complejidad técnica de su equipamiento, ejercer el mando de un buque es un estadio superior en la carrera profesional de un oficial naval.

El Mando en los primeros empleos

Si algo caracteriza a la Armada es su capacidad de adaptación al entorno y a las circunstancias temporales. Esta capacidad viene modulada, en la mayoría de las ocasiones, por decisiones económicas o políticas de nivel superior y carácter exógeno. De todos es conocida la brillante victoria sobre un convoy británico del entonces teniente general Luis de Córdova el 9 de agosto de 1780 al mando de una escuadra combinada que contaba, entre otros, con veintidós navíos españoles. Al margen de la hazaña realizada, sorprende que en esa ocasión la Armada reuniese a veintidós capitanes de navío (1) con mando en la mar, sobre todo si se compara con los números actuales. Pero, como digo, la Armada se adapta a la realidad de nuestra nación, y en aquel entonces España era un Imperio cuya defensa requería tan magno esfuerzo; ahora las necesidades son otras.

No me quiero ir por las ramas y me centraré en el asunto del epígrafe, el Mando en los primeros empleos de oficial. Creo no equivocarme si digo que la más alta aspiración de cualquier oficial de la Armada es llegar al máximo empleo, pero el mayor privilegio es mandar un buque. Ejercer como Comandante de un buque de guerra es algo que todos los oficiales de Cuerpo General anhelan y ninguno de los que lo han ejercido olvida. Prueba de ello es el cruce



Formación de cuatro dragaminas de la clase *Nalón*. La Armada recibió 12 unidades en el marco de los acuerdos de defensa con Estados Unidos. (Foto: página web del Ministerio de Defensa)

(1) Realmente, veintidós, entre brigadieres y capitanes de navío. El empleo de brigadier, ahora desaparecido, era un empleo intermedio, también conocido más tarde como capitán de navío de primera clase y en algunas armadas como comodoro.

de sentimientos de alegría y decepción que provoca la recepción del mensaje conteniendo la asignación de los Mandos.

Volviendo la vista atrás, sin llegar tan lejos como antes, en el año en que ocurrió la anécdota que mencionaba en mi introducción, el número de mandos en el empleo de teniente de navío era de treinta y seis buques entre dragaminas, patrulleros, hidrógrafos y buques auxiliares; esto significaba que unas tres cuartas partes de los oficiales de cada promoción tenían la oportunidad de ejercer el Mando en la mar (2). Sin duda, ese número de buques respondía a la necesidad del momento derivada de los cometidos asignados a la Armada pero, no menos importante, constituía una gran escuela para los tenientes de navío en la función de Comandantes, que más tarde se iría perfeccionando en los empleos superiores. Pero no sólo para ellos, también ofrecía a los alféreces de navío, en el rol de segundos Comandantes, y a los suboficiales noveles la oportunidad de poner en práctica de manera integral los conocimientos adquiridos en las escuelas sobre operaciones y armas, navegación y maniobra, propulsión, organización, gestión de personal, aprovisionamiento, gestión documental y un largo etcétera, que en buques mayores es parcial, pues depende del destino asignado. Siempre se ha dicho que un buque pequeño es una gran escuela.

El ejercicio del Mando

Ser Comandante implica liderazgo y responsabilidad, cualidades propias del ejercicio del Mando en general, pero que alcanza su mayor exponente al ejercer el mando de una unidad. El Comandante de un buque «será el máximo responsable de su buen funcionamiento, de su preparación, de posibilitar su puesta a disposición de la estructura operativa y del exacto cumplimiento de las órdenes recibidas, de acuerdo con las correspondientes normas de organización. Se preocupará de mantener y potenciar la disciplina, moral, motivación, seguridad, formación militar y condiciones físicas de sus subordinados y de que conozcan, cumplan y hagan cumplir a su nivel las obligaciones que impone el servicio (3). Su objetivo será el exacto cumplimiento de la misión que se le haya confiado de acuerdo con las órdenes recibidas, para lo que pondrán en juego todos los recursos a su alcance. Será permanente ejemplo

(2) Es preciso hacer notar que en el caso de mi promoción fue así porque un número importante de oficiales optaron por pasar al Cuerpo de Ingenieros o realizar el Curso de Estudios Superiores en Ciencias Físicas, coloquialmente conocido como el «curso de sabios», y que algunos pilotos y submarinistas permanecieron en la FLOAN o en la FLOSUB. Es justo añadir que incluso unos pocos ejercieron como Comandante de patrullero en el empleo de alféreces de navío.

(3) *Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas* (2009). Artículo 78. «Del mando de unidad».

ante sus subordinados, destacando por su competencia, liderazgo y profesionalidad» (4).

Todo lo anterior se aprende y se mejora con el ejercicio del mando: a mayor experiencia, mejor Comandante. Es en la mar, ante situaciones operativas complejas o meteorológicas adversas, cuando se hace más patente la «soledad del Mando» (5), y donde la iniciativa, el buen juicio y la capacidad de decisión del Comandante son más necesarias.

En los últimos veinte años los mandos de teniente de navío se han ido reduciendo inexorablemente con la baja de las unidades que no han sido o no han podido ser sustituidas. En la actualidad, la Armada cuenta con una decena de buques mandados por tenientes de navío (ocho patrulleros, un buque hidrográfico y un remolcador) con una edad media de más de cuarenta años de servicio. Esto se traduce en que los oficiales que ejercen el mando en este empleo no alcanzan ni la quinta parte de cada promoción y, de no tomar ninguna medida a muy corto plazo, mandar de teniente de navío será una *rara avis* o cosa del pasado. Facilitar el acceso a puestos operativos donde se pongan en práctica el liderazgo, la responsabilidad y la iniciativa desde los empleos más tempranos parece la vía más prometedora para forjar a los futuros Mandos de nuestros buques principales y, quizás, las unidades ligeras son las mejores herramientas para ello.

A modo de colofón

Una de las preocupaciones de todo Comandante debe ser asegurar que sus dotaciones estén preparadas para afrontar cualquier imprevisto durante la ejecución de la misión. Recuerdo la discusión que se generaba cuando algún teniente de navío Comandante preguntaba: «¿Y tú dejas que tu Segundo atraque?» (6). Quizás, temeraria en algunos casos, pero decisiones como ésta son necesarias para asegurar la sucesión del mando, función fundamental de los Comandantes: formar y adiestrar a sus subordinados para que, en caso de causar baja, la misión pueda continuar. La misma filosofía es aplicable a la Armada cuando se trata de preparar a sus Mandos en la mar: «a mandar se aprende mandando». Asegurar una formación gradual y facilitar la adquisición de experiencia desde los primeros empleos de oficial se convierten en un camino de éxito seguro. El ejercicio del Mando o la Segunda Comandancia de un buque menor imprime carácter e incrementa la motivación y las expectativas

(4) *Ibidem*. Artículo 79. «Del comandante o jefe de unidad, buque o aeronave».

(5) *Ibidem*. Artículo 55. «Responsabilidad en el ejercicio del mando. La responsabilidad en el ejercicio del mando militar no es renunciable ni puede ser compartida».

(6) Normalmente, el Segundo Comandante era un alférez de navío en su tercer año.



Patrullero *Javier Quiroga* en navegación. La Armada dispuso de seis unidades de la clase *Barceló* en el período de 1975 a 2010. (Foto cedida por el contralmirante Enrech de Acedo)

profesionales de los oficiales jóvenes y, por ende, redunda en una mayor eficacia de la Armada en la defensa de los intereses de España.

Llegados a este punto, cabe recordar a los veintiséis Comandantes de las barcas tipo *K* o *Kaes*, piezas clave en el desembarco de Alhucemas el 8 de septiembre de 1925. Cuatro tenientes de navío y veintidós alféreces de navío, por su actuación arriesgada y decidida, fueron acreedores a cuatro medallas navales individuales (7) y a la Medalla Naval Colectiva para sus dotaciones «como premio a su brillante comportamiento en las operaciones... desde el 6 de septiembre a 15 de octubre de 1925, a cuyo éxito contribuyeron realizando una fructífera labor de conjunto» (8).

BIBLIOGRAFÍA

- Real Decreto 96/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueban las *Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas*. Sección I, p. 10.008 y siguientes. *BOE*, núm. 33, de 7 de febrero de 2009. *Estado General de la Armada* años 1999 y 2000. Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid.
- Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 252, de 11 de noviembre de 1925, y núm. 72, de 31 de marzo de 1926. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.

(7) A los alféreces de navío José Armán y Macía, Félix Ozámiz y Rodríguez y Antonio Blanco y García, y al maestre de marinería José Pérez Verdú. *Diario Oficial del Ministerio de Marina* núm. 252 de 11 noviembre de 1925.

(8) *Diario Oficial del Ministerio de Marina* núm. 72 de 31 de marzo de 1926. Reales Órdenes. Sección de Campaña. Recompensas.

Aproximación al buque hidrográfico *Tofiño* tras la jornada de trabajo en la canal de entrada de Portocubelo, cerca de Finisterre.
(Foto: Héctor Martín León)

