

ANTE TODO, MARINOS

Benito MENÉNDEZ JIMÉNEZ DE BENTROSA



NA forma habitual de estructurar la Armada consiste en definirla como la suma del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a dicha Fuerza. A este respecto, parece razonable considerar a la Fuerza como la razón de ser, estando compuestos los otros dos integrantes de la estructura por órganos destinados a que aquella alcance su finalidad de la mejor forma posible. No obstante, puede haber opiniones entre bastidores que discrepen de este punto de vista, argumentando que la Fuerza es realmente el medio que justifica la existencia del Cuartel General y del Apoyo a la Fuerza que, en definitiva, vendrían a ser el verdadero fin. En cualquier caso, permítanme elegir la primera opción para desarrollar este artículo.

A lo largo de mi vida profesional, he podido constatar en numerosas ocasiones la nostalgia que marinos de edad avanzada (y no tan avanzada) mostraban al recordar sus años de vida operativa a bordo de un buque de guerra, años en los que como marinos se encontraban en su elemento natural, la Mar.

Se podría decir que el buque de guerra en la mar es el principal factor diferenciador entre la Armada y cualquier Ejército u Organismo del Estado, ya no digamos respecto a cualquier otra actividad civil. De igual modo, para un marino la idea de buque de guerra en la mar es medible mediante el concepto de días de mar. Y es que un día de mar suele tener implicaciones personales y familiares, especialmente cuando se trata de navegaciones prolongadas o despliegues en zona de operaciones. Sin embargo, estos no dejan de ser sino aspectos de carácter personal que no son objeto de este artículo.

No obstante, en mi opinión, el día de mar es la unidad de medida por excelencia de la formación de un marino. Entre las virtudes que deben caracterizar

a un marino y que la mar proporciona de forma única, se encuentran: el liderazgo con que desempeña el destino que dirige; la capacidad de sacrificio inherente al régimen a bordo de todo buque de guerra en la mar; la optimización de los recursos disponibles, ya que el apoyo a un buque empieza y acaba en su propia borda; el espíritu de unidad y compañerismo, que se traduce en el orgullo de formar parte de la dotación de un buque en donde los éxitos o fracasos no tienen nombres y apellidos, sino un número de costado; la obediencia al mando y la lealtad al subordinado, que en un buque de guerra alcanzan pleno significado, y sobre todo, el contacto con un medio que no acostumbra a conceder segundas oportunidades, en el que a fuerza de días de mar se adquiere la templanza propia de la experiencia, necesaria para afrontar situaciones difíciles y tomar las decisiones correctas. En definitiva, que el buque de guerra en la mar forja al marino, dotándole de las cualidades que exige su condición y le confiere una impronta que, por cierto, se manifiesta tanto en la mar como en tierra.

Buena prueba de lo expuesto podría ser que, hasta donde alcanzan mis limitados conocimientos, las grandes gestas navales a lo largo de la historia han sido llevadas a cabo por marineros cuyo denominador común es haber hecho del buque en la mar su forma de vida.

Lamentablemente, en los últimos años la Armada se ha visto abocada a un período de baja actividad, que se ha traducido en no poder proporcionar a los oficiales, especialmente a los más jóvenes, la experiencia/formación deseable tanto por ellos como por la propia Armada.

Considerando todo lo anterior y si convenimos en que, tal y como se ha expuesto previamente, el día de mar es la unidad de medida por excelencia de la formación de un marino, parece razonable observar la forma en que se lleva a cabo la asignación de mandos de buques en la Armada (especialmente escoltas y patrulleros), pudiendo incluso extrapolar los resultados obtenidos a la asignación de las segundas comandancias de dichos buques.

Actualmente, según establece la guía para los procesos de asignación de mandos y destinos de especial responsabilidad en la Armada, promulgada por el almirante jefe de Personal el 19 de mayo de 2015: «...la importancia que tienen estos destinos para la Armada y para las personas que la componen hace necesario dar un tratamiento especial al proceso de selección para garantizar que se escoge a los de mayor mérito y capacidad para ocupar estos puestos, a la vez que se mantiene la igualdad de oportunidades entre todos» (1), si bien «el AJEMA posee la facultad exclusiva de asignar los destinos de mando o especial responsabilidad, tras apreciar discrecionalmente las condiciones profesionales y personales de idoneidad de los candidatos que cumplan los requisi-

(1) *Guía para los procesos de asignación de mandos y destinos de especial responsabilidad en la Armada*, promulgada por el almirante jefe de Personal el 19 de mayo de 2015.

tos». Esta guía es el documento de referencia, y por tanto, objeto de las siguientes consideraciones.

En ella se establece, en el punto 1 del capítulo 3, «Criterios Generales», que la propuesta de las Juntas de Asesoramiento «se basará en el estudio de los siguientes factores: capacidad y prestigio, trayectoria, idoneidad y preferencia». De estos criterios, en mi opinión, la trayectoria e idoneidad para la asignación de mandos de escoltas y patrulleros bien podría ponderarse por el número de días de mar que los candidatos acumulan a bordo de un buque de guerra.

En este sentido, de la misma forma que parece obvio exigir perfiles de carrera perfectamente definidos para ejercer el mando de la Flotilla de Aeronaves, de los buques hidrógrafos o de los submarinos, ¿qué puede hacernos pensar que el mando de un patrullero o escolta no requiere la misma consideración? Efectivamente, la guía establece como condición específica para el mando de un buque tipo escolta «haber sido 2.º comandante de un buque escolta durante un año como mínimo, o haber estado destinado, al menos dos años, en este tipo de buques»; pero mucho me temo que esta condición no garantiza el perfil de carrera que se plantea, y que otras marinas de nuestro entorno lo tienen reconocido bajo la denominación de «oficial de superficie». De hecho, en los últimos tiempos hemos asistido a una clara transformación del perfil de carrera de los segundos comandantes, cargo que ha sido notablemente potenciado a tenor de la valoración que contempla la actual normativa para la configuración de los frentes para el ascenso y que en el caso de los escoltas, y con la condición antes señalada, ha supuesto que adquiriera aún mayor interés para aquellos oficiales cuya trayectoria se ha desarrollado en otros ámbitos.

No obstante, permítanme retomar el valor del día de mar. En línea con lo ya expuesto anteriormente, la baja actividad desarrollada por los buques de la Armada en los últimos años también pone de manifiesto que cumplir un determinado tiempo destinado en una unidad a flote no significa necesariamente sumar un número relevante de días de mar. Un buque de guerra atracado no deja de ser sino un acuartelamiento de reducidas dimensiones, donde el trabajo burocrático, lamentablemente, se convierte en una de las principales actividades del día a día. Este hecho, en mi opinión, no hace sino reforzar como parámetro más preciso el número de días de mar frente al tiempo desarrollado en destinos a flote.

En definitiva, lo que se plantea, a falta de un reconocimiento formal de la figura del oficial de superficie, es la consideración del día de mar como un parámetro objetivo a la hora de valorar la trayectoria e idoneidad de un oficial para la asignación de los mandos de los buques de guerra. Quizás ignorar un asunto como este no hace sino dar argumentos a aquellos que de forma abierta o en la intimidad sostienen que la Fuerza no es un fin en sí misma, sino un medio para la consecución de otra clase de objetivos.