

DESARROLLO DEL MANDO

Hewlett THEBAUD
Capitán de fragata, USN.



LA SIGUIENTE carta fue escrita a los oficiales de su buque por el comandante del USS. "Clark" al tomar el mando de la nave. Aquí podremos encontrar útiles sugerencias o consejos a los jóvenes oficiales y muchas ideas en los más importantes aspectos del mando:

"En el momento cuando se nos da la responsabilidad de un nuevo buque y todos nos desconocemos prácticamente unos a otros, consideren que tal vez es valioso para ustedes el tener alguna idea agradable o desagradable, de los deseos y peculiaridades de su comandante.

"De acuerdo con esto me decido a señalar pequeñas observaciones, algunas originales, otras no, en la esperanza de que ellas puedan dar a ustedes la ayuda necesaria para mi propia filosofía sobre la vida naval.

"No es posible imaginarse un buque sin un mando organizado. Es obvio que es esencial en cualquier sistema o cuerpo militar el establecimiento de un sistema de control de los hombres. Nosotros te-

nemos la suerte que este sistema exista en la Marina. Hemos sido apoyados por todas las especificaciones de la ley, reglamentos y tradiciones. Ellas ayudan a muchos, pero algunas cosas son solamente externas, significando sólo el final. La obediencia no constituye en sí misma un objetivo. Es sólo un paso hacia el final, un paso necesario, pero se necesita una demostración de buena disposición o voluntad y no una evidencia de compulsión. El fin buscado es la coordinación de la fuerza individual para producir el máximo del esfuerzo concentrado hacia el cumplimiento del objeto que se tiene en vista.

"No seremos nunca verdaderos conductores mientras nuestros hombres obedecen sólo en la medida que les exige la ley. Seremos conductores sólo cuando estos hombres nos miren con confianza, cuando esten ansiosos de conocer nuestros deseos, adelantándose si es posible a ellos y deseosos de hacerse acreedores a nuestro respeto y alabanzas y listos para correr a cumplir nuestras órdenes no importa si ellos piensen que éstas sean correctas o equivocadas.

“Hay que demostrar con el ejemplo cuanto uno está predicando.

“En la mañana, cuando uno aparece en cubierta pensemos cómo desearíamos que cada hombre de tripulación sea y tratemos de ser nosotros mismos como nos gustaría que ellos lo fueran. Los hombres inconscientemente imitan a sus oficiales. Estamos constantemente frente a ellos como ejemplos. Si somos militares, activos, eficaces, despejados e ingeniosos, decisivos en nuestra relación con respecto a ellos, veremos cómo éstos se fortificarán y tratarán de emularnos. Pero si, en cambio, somos desaliñados, descuidados y parecemos sufrir un congénito sentimiento de cansancio, no nos extrañemos de ver a la gente muy diferente. Si somos activos, enérgicos, entusiastas y tal vez mejor que todos, alegres, vivos y joviales, nuestro ejemplo será contagioso.

“Un buque, así como una Marina, es tan buena como los hombres que lo tripulan, no mejor.

“Los oficiales pueden guiar, influir y moldear hombres; pero para que sus esfuerzos tengan éxito depende de su propia conducta; ellos deben dar el mejor ejemplo en cualquier caso o momento y saber practicar lo que han predicado. Aunque es muy escaso, es un acto vergonzoso e infamante, más destructivo a la disciplina y lealtad, aquella filosofía de la vida basada en el principio de “no hagas lo que yo hago, sino lo que yo digo”.

“Hay que conocer prácticamente los deberes y obligaciones que se adquieren cuando se está navegando. Las hojas de vida de muchos oficiales revelan los hechos y actitudes de éstos y se apreciará si son capaces de hacer un diagrama de radio o un diseño de una máquina diesel; del examen de estos papeles se desprende que con deplorable frecuencia son deficientes en la habilidad o pericia de navegación o en el arte de la maniobra del buque, en reglas de navegación y reglamentos de choques y abordajes, las diferentes clases de boyas, balizas y señalización marítima y cuándo arriar o izar una embarcación durante la navegación. Cualquiera que fuesen vuestras calificaciones técnicas, ustedes deben ser buenos marinos. Yo quiero que Uds. conozcan más que nadie, como asimismo cualquier cosa de sus departamentos u otra parte del buque que cualquier otro hombre.

Conocer dónde están los grifos de incendio, lleves para ellos, extintores, sistema de inundación de santabárbaras, puertas estancas y sistemas para usarlas. Conocer adonde cada cosa esta estibada o almacenada. Yo deseo que cada oficial en el buque, personalmente y sin ayuda, sea capaz de virar las cadenas, fondear un ancla, abozar anclas, cabos e izar botes. En caso de incendio, colisión u otra emergencia, mandar sus hombres con los conocimientos, adquiridos con anticipación. Estar capacitado para recibir carga y cuando se está en la faena, entonces debe compenetrarse en ella. Ustedes saben técnicamente muy lejos más que el personal, Esto mismo es una verdad para todos los graduados en la Academia Naval. Ahora ustedes han visto, así como yo he visto, una cantidad de oficiales rondando, asustados de cometer una equivocación.

“Si sus poderes generales de observación no son los mejores, desarróllenlos con un entrenamiento consciente. Cuando suban o paseen en cubierta, aprendan instintivamente a mirar alrededor. Instruyanse a sí mismos constantemente hasta que noten sin esfuerzo y retengan mentalmente aquellas cosas como la dirección del viento, tiempo reinante, si refrescará o si se espera un obscurecimiento del cielo; la ausencia de la insignia del almirante en el buque donde debe flamear; si acaso algún buque se ha atracado a un petrolero, si otro se está pintando o preparándose para levar anclas, etc. Y en esta serie de recomendaciones no olvidarse del “Clark”. Si ustedes ven cabos o lampazos colgando sobre el costado o la pintura está sucia, no dejar pasar esto porque no estén de guardia, hagan algo para remediarlo. Todos estamos virtualmente de guardia las 24 horas del día, aunque no sea necesario permanecer todo el tiempo en una guardia efectiva. Y en relación a esto, si ustedes regresan a bordo a las 031 1 y no ven al oficial de guardia en el portalón, no se den vuelta y olviden todo porque al no estar de guardia esto no es de su incumbencia. Si lo hacen, serían infinitamente más negligentes en sus propias guardias que como lo fuera ese oficial de guardia que estaba en las calderas o en el puente con una taza de café en la mano.

No se trata de cuánta capacidad tenga un oficial, sino cómo la emplea porque

lo que él hace es lo que determina su valor para la Armada.

“El carácter de un hombre se manifiesta a través de cada cosa que hace.

“Se ha dicho que la responsabilidad nos hace a todos cobardes o medrosos.

“Muchos de nosotros somos demasiado inclinados a criticar e insistir en qué es lo que haríamos en determinada circunstancia, pero, sin embargo, cuando nos afirmamos en nuestros zapatos y debemos ponerle el hombro a la responsabilidad acerca del éxito o fracaso de operaciones que se ven muy simples desde afuera, encontramos esta responsabilidad tan desalentadora para nuestro empuje y concepto que con demasiada frecuencia seguimos el paso de la menor resistencia: una excesiva precaución.

“Cualquier necio puede criticar. Casi todos ellos lo hacen. No molestemos a nuestros hombres; no nos despreocupemos de ellos, ni tampoco los mimemos; no hagamos el payaso.

“Muchos hombres con inteligencia pueden correr hacia una bien diseñada pieza de las máquinas. Pero se necesita mucho más que cerebro para manejar exitosamente la máquina humana.

“En materia de presentación del personal, uniformes, etc., yo desearía de ustedes que sigan mi ejemplo. Hay ciertas prácticas que yo estrictamente objeto. Ellas son:

- 1.— Omitir ostensiblemente la contestación de un saludo que se ha hecho.
- 2.— El uso de cuellos no almidonados vistiendo uniforme azul en puerto.
- 3.— Usar uniforme sucio, manchado, con roturas o arrugado en cualquier ocasión a excepción de cuando se trabaja en maquinarias con grasa.
- 4.— Permanecer en la cámara de oficiales con ropa no apropiada o sin uniforme.
- 3.— Cuando se pasee en cubierta al reparo del viento o tiempo helado,

no hacerlo con las manos en los bolsillos de los pantalones. Si sus manos están heladas, introdúzcalas dentro de los bolsillos laterales de chaqueta o blusa. Esto no lo hace aparecer como una persona que no sea hombre de mar, porque para eso están los bolsillos de la chaqueta.

- 6.— Masticar chicles en cualquiera ocasión, vistiendo uniforme.
- 7.— Recostarse sobre o contra los cabos salvavidas, barandas o cualquier otra cosa en las cubiertas, como diciendo al mundo que se es víctima de cansancio.
- 8.— Afeitarse antes de las 0800 horas.
- 9.— No usar lenguajes groseros, soeces o vulgares.
- 10.— No mantener a la vista en el bolsillo del pecho del uniforme lápices o lapiceros fuentes.
- 11.— Perder la compostura estallando violentamente, con energía y ardor cuando inesperadamente se halla ante la vista del comandante.

“En la mar en cuestión de uniformes, seguir mi línea.

“Evitar, como si fuese la peste, emitir críticas hostiles hacia la autoridad, o aun críticas maliciosas no pensadas que no encierren un intento mal intencionado. En nuestros manuales se dice que la crítica destructiva que nace en las cámaras de oficiales se esparcirá rápidamente por el buque matando completamente su espíritu.

“El almirante Lord Jervis dijo: “La disciplina comienza en las cámaras. No temo al hombre de mar. Son las conversaciones indiscretas de los oficiales y sus presuntuosas discusiones sobre las órdenes que reciban las que producen todos nuestros males”.

De “Naval Orientation”.

