

EL COMANDO EN EL MAR Y ESAS CADENAS INVISIBLES

OSCAR J. CALANDRA

Es difícil en una larga carrera naval elegir el recuerdo

profesional que uno pueda calificar como el de mayor significación. Desde el ingreso a la Escuela Naval, donde aprendimos el significado del mar, hasta el retiro, debemos agradecer a la Armada por todos los buenos momentos vividos que superaron con creces a los no tanto, o a los malos, que el tiempo se ha encargado de eclipsar. Y siendo tantas las buenas experiencias pasadas, si debiéramos por obligación elegir alguna, diríamos que el ejercicio del comando de un buque en el mar parecería ser el paradigma de las mejores.

El comando en el mar

Con todas sus responsabilidades, oportunidades y riesgos, el comando de un buque en el mar es la meta de todo oficial naval de línea que, en cualquier Armada, aspire a una sublime realización profesional. Para ello, quienes hayan logrado alcanzarla, han tenido que esperar y calificarse por muchos años antes de hacerla realidad. Cuando se asume un comando se deviene, por encima de todas las cosas, en responsable, lo cual requiere esfuerzos, exigencias y superación en busca del camino a la excelencia. Pero vale la pena el desafío, la experiencia es inolvidable y resulta un trascendente capítulo en la vida profesional.

El comando de un buque es “un comando”, no importa que sea el de un remolcador, un submarino, un transporte o un portaaviones, y el comandante será “el capitán” sin importar el ancho de sus galones. Él es quien forja su propia imagen y tiene el privilegio de modelar la personalidad tanto del buque como de su dotación. En él recae la total responsabilidad por su conducción y seguridad. Él es “la Armada” para todos sus subordinados.

Solamente un hombre de mar puede comprender hasta qué extremos la integralidad de un buque refleja la personalidad y el talento de un individuo en particular, su Comandante. Para un hombre de tierra esto es difícilmente comprensible... y algunas veces hasta para nosotros lo es. Pero esto es así.

Un buque en el mar es un mundo diferente en sí mismo y, en consideración a las prolongadas y distantes operaciones de las unidades de su flota, una Armada debe asignar poder y depositar su confianza en aquellos a quienes elige para comandar sus buques y hacerlos responsables de su segura navegación, del eficiente funcionamiento de la propulsión, de la precisión en las operaciones y de la moral de la tripulación.

Con mucha frecuencia, un comandante es enviado a cumplir una misión sin habersele indicado cómo hacerlo; es especialmente allí donde puede dar vuelo a su imaginación, su creatividad, su concepción de la maniobra, sus respuestas bajo presión y demostrar así su talen-

El contraalmirante Oscar Jorge Calandra egresó de la Escuela Naval en 1956. Realizó los Cursos de Capacitación en Salvamento y Buceo, Especialización en Submarinos, Orientación en Comunicaciones, y Oficial del Estado Mayor. Sirvió en la Fuerza Naval del Plata y la Flota de Mar.

Fue Jefe del Grupo de Re flotamiento de los buques-tanque de YPF Cutral Co y Fray Luis Beltrán y Subjefe del Grupo Técnico Inspector de la Armada para la construcción del BDT San Antonio.

Fue Segundo Comandante del submarino Santa Fe, del destructor Bouchard y de la fragata Libertad. Comandante de los avisos Yamana y Gurruchaga, la lancha rápida Indómita y el submarino Santiago del Estero.

Entre otros cargos prestó servicios como Edecán del Presidente de la Nación, Jefe de Armamento de Personal Superior, Jefe de Relaciones Públicas, Agregado Naval Adjunto y Subjefe de la Comisión Naval en los Estados Unidos, Jefe del Departamento Doctrina del Estado Mayor Conjunto y Jefe de Política y Estrategia de la Armada. Como contraalmirante fue designado Secretario General Naval, luego Agregado Naval en los Estados Unidos, Agregado de Defensa y Presidente de la Delegación Argentina ante la Junta Interamericana de Defensa. Pasó a retiro voluntario en 1990. Ejerció la presidencia de la Liga Naval en los años 1994/95.

Por sus artículos publicados en el BCN, recibió 4 premios del Centro Naval y 2 de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 21.2.2007



Dux in mare.

to y su confiabilidad. Y bien que las necesitará, porque el mar, un supervisor exigente y riguroso, tanto respeta y recompensa con creces a los que conocen sus humores y lo enfrentan con sabiduría, pericia, ingenio y coraje, como resulta inflexible en el castigo de los indiferentes, los débiles y los ineficientes.

Sea que la misión finalice en éxito o en fracaso, el Comandante habrá de aceptar el premio o hacerse cargo de la condena. En ambos casos su disciplina, entrenamiento, capacidad y órdenes habrán teñido con su impronta a las acciones de su tripulación.

Para una tripulación bien adiestrada y confiada, la idea de un trabajo riesgoso no se vive como un problema. Pero en el mar el peligro y los riesgos existen, y cuando asoman, el Comandante no puede equivocarse: debe estar capacitado para conocerlos, identificar con rapidez su presencia, anticiparse a ellos y decidir si se justifica enfrentarlos o no. No encontrará las soluciones afuera sino dentro de sí mismo. Dependerá de sus conocimientos, sus recursos y su criterio. Pocas veces se da que alguno en esas circunstancias tenga suficiente tiempo y recursos como para que su decisión resulte fácil o clara.

Tal vez sea el comando de un buque en el mar la asignación más difícil y exigente en cualquier Armada. No hay un solo instante durante el ejercicio de sus funciones en que un Comandante pueda librarse del atezado de sus responsabilidades. Sus privilegios, en vista de sus obligaciones, parecerán pequeños. En última instancia, el Comandante es siempre el árbitro final de lo que conviene a su buque. Y es allí donde se siente esa, aparente, "soledad del comando".

Una primera cadena invisible

Pero no siempre está solo el Comandante. La admiración, el respeto y el temor que el hombre ha sentido siempre ante determinados estados de la naturaleza del mar le han infundido desde tiempos remotos la sensación de franca inferioridad. Su inmensidad lo ha hecho sentirse particularmente abandonado y débil frente a esa potencia avasalladora. Y fue así que la natural tendencia del hombre a satisfacer sus sentimientos religiosos lo llevaron a crear un culto asociado al mar, que ha pasado por todas las religiones, hasta llegar a los cultos cristianos y a las devociones marianas.

La necesidad de recurrir a la divinidad ante cualquier tribulación, en especial cuando la mente y las fuerzas humanas se manifestaban impotentes para dominar a los elementos, hizo que la imaginación de los pueblos de todos los tiempos haya procurado interpretar a su manera aquellos sentimientos causados por el mar, personalizando éste en divinidades marinas con las cuales acababa estableciendo una suerte de *cadena invisible*, a través de la cual instituía un diálogo para la obtención de su benevolencia y protección.

Ello se tradujo en una rica serie de advocaciones –locales, regionales y generales algunas de ellas– pero, principalmente, se comenzó a manifestar en tiempos del Renacimiento la devoción católica marinera en el culto a la Virgen, venerada en templos que se levantaron a lo largo del litoral de casi todo el mundo civilizado. Entre ellas se cuentan la del Rosario, la de Guadalupe, la del Buen Aire, la del Carmen y especialmente para nosotros la de Stella Maris. En ocasiones, y como buena muestra de su acendrada religiosidad y particular agradecimiento a la intercesión de Dios, la Virgen o los santos para la superación de momentos de grave peligro en su vida marinera, los navegantes de todas las épocas han llevado a los santuarios costeros a su regreso, en recuerdo de la gracia obtenida, un exvoto mari-

nero, consistente generalmente en una réplica votiva de su buque que se colgaba del techo o de los muros del templo.

En la politeísta mitología clásica griega no sólo fue Poseidón, dios del mar, a quien se tributó culto, sino también a otras deidades del mundo marítimo, y así se adoraba a Océano, que tomó por esposa a Tetis, diosa de las aguas; a Nereo y a Proteo, también dioses del mar, y a los Tritones, que constituían el cortejo habitual de Poseidón y que, al igual que las Nereidas, señalaban a los navegantes los caminos del mar y los ayudaban a evitar las tormentas y los fuertes vientos. En tiempos más cercanos Azumina Soromarú –divinidad de las aguas en Japón–, la divinidad marina de Miaodao en China, Tangaroa –el dios del océano para los polinesios– y Yemanjá –la diosa de alta mar en el nordeste brasileño–, recibían también las súplicas de ayuda de los marinos en esas latitudes.



Exvoto marineró en la Catedral de Notre Dame de Bon Secours, Montreal, Canadá.

La otra cadena invisible

Pero hay algo más que acompaña a un Comandante y sólo a él..., más allá de la protección divina a la que muchos creyentes se confían. Algo misterioso y que no se da en todos los casos. Algo exclusivo, intransferible y no siempre palmario.

Es la existencia de otra *cadena invisible* que se establece, como por encanto, entre un Comandante y su buque cuando logran establecer entre ellos un diálogo confidencial de amigos, casi de cómplices, un diálogo fantástico, inexistente para los demás. A través de esa *cadena*, forjada día a día, eslabón por eslabón, llegan a ser ellos “dos hecho uno”, tanto para la toma de decisiones como para enfrentar las adversidades y los riesgos del mar.

Poder encontrar ese lazo es descubrir que el buque no es sólo un objeto material a ser gobernado por fuerzas físicas, que no es solamente ciencia y arte..., es descubrir que tiene alma..., que tiene vida. Es descubrir algo... casi mágico, que sólo pueden comprenderlo quienes lo han experimentado. Es una sensación que la sola voluntad no puede elaborar... que florece sin anunciarse... que genera al comandante seguridad y confianza. Una sensación de la que poco se habla.

Y ese diálogo sin fin, que resulta extraño en sus comienzos, se vuelve con el tiempo y las circunstancias cada vez más íntimo y, con su práctica, más habitual e ineludible. No se interrumpe nunca. Persiste en las bonanzas y en los temporales, en el día y en la noche, prisioneros de las amarras o ya librados de ellas en el mar. Quienes vuelvan a la lectura de los clásicos del mar, podrán seguramente encontrar esa *cadena invisible* en algunas de las narraciones.

Se acentúa ese diálogo ante las situaciones difíciles que se enfrentan en el mar. Se alza por encima de las conversaciones y las sugerencias que envuelven al Comandante en el puente, que se van así atenuando hasta quedar reducidas a un murmullo de fondo o, simplemente, desaparecer... Sólo queda el escenario a enfrentar y esa *cadena invisible*, ese coloquio franco entre “el barco y su capitán”. Nadie lo llega a percibir, nadie participa de él, sólo ellos. Como si el cuerpo y los sentidos del Comandante se fraguaron con las diversas partes del casco, y a través de ellas le llegaran las vibraciones, las quejas y las aquiescencias de “su barco”.

Y cuanto más los desafía el mar, cuanto mayores son las incertidumbres, es cuando ese diálogo cobra más fuerza e intensidad... Y así van y vienen, de un lado y del otro, las pre-



El Capitán y su buque.
Langostino, por
Eduardo Ferro.

guntas y las respuestas, los consejos y las sugerencias... el mejor rumbo... la mejor velocidad... la mejor actitud... Siempre a través de ese vínculo invisible del que nadie más que el capitán y su barco pueden participar. Se dan ánimo uno a otro. Y de allí surgirán las decisiones que en cada circunstancia adoptará el capitán... de común acuerdo... "él y su barco".

Luego de superar la prueba, cuando se aproxima la tregua que da la calma, ambos experimentarán una común sensación de tranquilidad; vive cada uno la alegría y la seguridad de sentir la proximidad de un amigo, de un amigo solidario en quien confiar. Cuando los buenos hados, y sin duda algo más, crean esa *cadena invisible*, se hace difícil diferenciar dónde comienzan y dónde terminan las identidades del barco y de su capitán. Llegan a ser, en verdad, no dos sino una..., sólo una..., la resultante de una simbiosis... de un consenso espiritual que permite forjar una sola imagen, una sola personalidad. Podríamos así llegar a decir que no siempre "la soledad del comando" es tal, porque en estos casos, nunca está solo el capitán: "su barco" lo acompaña... aunque siempre, por encima de ellos, esté Dios.

Inevitablemente en la carrera naval llega el día en que un Comandante debe separarse de "su buque". Pero si esta cadena existe, siempre habrá una circunstancia que la transforme en inolvidable. Uno de "mis barcos" me lo recordó el día de la entrega del comando. Era un día soleado y sin viento. Cuando se extinguía la

ceremonia y el protocolo llegaba a su fin, y como lo exige la tradición, llegó el momento de ordenar el arriado de "mi gallardete". Con ese acto, que mandaba la tradición y el ceremonial, se sellaba el cese de la vigencia de "mi comando". La orden de arriado que dio el Oficial de Guardia me sonó como un latigazo. Se me estrujó el corazón.

Imprevistamente y ante la mirada perdida de una solitaria gaviota, circunstancialmente posada sobre la galleta, unas pocas y repentinas ráfagas de viento hicieron que el gallardete diera varias vueltas en la driza y el palo y, pese a varios intentos, no pudiera ser arriado. Otra vez *la cadena invisible*: "mi barco" se rebelaba. "Nuestra cadena" se había tensado. ¡Qué abrazo nos dimos en ese instante! Es que, debiendo, no queríamos separarnos. Alguien se desprendió de la formación y subió al palo para, podríamos imaginar, "poner fin al complot". Así, finalmente, pudo el gallardete ser arriado. Pero "nuestra cadena" no se cortó, ambos nos quedamos con un extremo de ella, como para asegurarnos una indestructible lealtad por toda la vida. Fue, por lejos, el mejor regalo de despedida.

Mientras me alejaba de "mi" buque en lancha, no pude evitar dejar caer algunas lágrimas en el mar. Estoy seguro que las olas las llevaron junto a él y en ellas le llegó mi mensaje: "¡No importa amigo!, la ceremonia se detuvo allí para mí; se me hicieron visibles tu pena y tu sorda rabia por el frustrado intento de tus ráfagas amigas, pero esa señal quedará por siempre en mi corazón, como una llave mágica para poder abrir el arcón de nuestros recuerdos y así mantener viva, a través de los años, nuestra *cadena invisible*, esa que nos permitió, a través de nuestro diálogo, disfrutar 'cada qué hacer y nuestro ser'."

Creo que lo más importante para tener una sensación de sosiego profesional al finalizar nuestra carrera es haberla hecho con verdadera pasión, entusiasmándose a cada paso y haciendo con ganas todas las cosas tan diversas que ella ofrece cada día. De mis experiencias en la Armada sólo me resta decir, como lo hacía Juan Pablo II: "Hay que mirar atrás... y dar gracias a Dios". Y eso es lo que hago cada vez que miro en retrospectiva alguna de mis etapas en la vida naval. Y, especialmente, por haber podido disfrutar de esas *cadena invisible*, entre el cielo, mis buques y yo. ■