



EL IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN LAS APTITUDES DEL OFICIAL DE MARINA

César Recalde*

Imágenes cortesía de M. Claudia Nieves

Este artículo analiza la problemática de la práctica de la navegación a vela en la Armada Argentina. Presenta la existencia de un problema basado en la percepción errónea que el personal se forma de la actividad náutica a vela en

la Armada y de la consecuente falta de recursos humanos y materiales. Plantea la cadena de objetivos dentro de la cual debería desarrollarse la vela en la Armada estudiando las razones para tener veleros oceánicos. Se determina que el efecto de la navegación a vela en las aptitudes del Oficial de Marina se centra en la formación, fortalecimiento, manifestación y exaltación de cualidades humanas, militares y profesionales. Finalmente se construyen conclusiones y recomendaciones al respecto.

1. INTRODUCCIÓN

La navegación a vela se mantiene en las armadas de primer nivel con propósitos -en general- vinculados a la formación de su personal, entre otros muy interesantes y provechosos fines. (Bavier, 1985). En nuestra Armada existe también tal idea general. Puede decirse que “a priori” la instrumentación completa de esa idea no es lo suficientemente efectiva o vigorosa para explotar sus beneficios.

En circunstancias normales tal aseveración sería muy discutible, pero teniendo en cuenta el promedio de días en el mar del Oficial medio en la actualidad, hacen que pueda calificarse de pésimas y peligrosas las condiciones de adiestramiento náutico y marinero de oficiales, cobrando validez e importancia la NECESIDAD de discutir el tema.

*Nota:

Este artículo fue redactado por el Comodoro de Marina Recalde en 1993, cuando era Teniente de Navío. Un grupo de camaradas poco tiempo atrás le recomendó publicarlo dada la vigencia de sus conclusiones. El trabajo no fue actualizado, manteniendo la redacción y estilo de un joven oficial en un tema que mantiene su interés.

El Director

Cada vez menos, los oficiales tienen la oportunidad de enfrentarse con el mar, tomar decisiones, justificarse en su esencia. Nuestros buques navegan cada vez menos.

Para iniciar este debate, el primer paso es la ineludible obligación de conocer las razones que existen para decir que navegar a vela es, por lo menos, **útil** para los fines de la Armada. Es decir, consolidar las relaciones de causa y efecto que sustentan a la VELA EN LA ARMADA. Sin ese conocimiento, y sin la convicción de los valores que de éste surgen, toda iniciativa vinculada al tema es carente de peso, contenido real, profundidad y perspectivas de éxito perdurable.

2. EXISTE UN PROBLEMA

Cada vez es más difícil tripular los veleros de la Armada. Existen números que analizados con el efecto integrador del tiempo lo comprueban.

Es una tendencia. Pero, ¿cuál es el problema? El hecho de que en el Velero Fortuna, en la última regata Buenos Aires-Río, fueran de la partida sólo dos oficiales entre 14 tripulantes, si bien puede parecer lo peor del problema, no es más que la punta de iceberg del problema real⁽¹⁾. Existen otros indicios:

- a. Cada vez menos oficiales y cadetes tienen motivaciones suficientes como para acercarse a la vela.
- b. Oficiales y cadetes que desearían hacerlo no lo pueden hacer por limitaciones vinculadas a requerimientos burocráticos o académicos o a sistemas ineficientes de convocatoria y selección. Válidos y necesarios, pero burocráticos y no marineros.
- c. Cada vez menos, los oficiales tienen la oportunidad de enfrentarse con el mar, tomar decisiones, justificarse en su esencia. Nuestros buques navegan cada vez menos.
- d. La errada percepción de que la vela significa sólo un deporte más, de aquellos en los que interviene la Armada, gana adeptos día a día.
- e. El desconocimiento de los valores que exalta la vela es generalizado.
- f. Desde la Escuela Naval, la idea de que el “equipo de vela” es algo solamente placentero y disolvente de la rigidez militar, se fortalece en algunos espíritus y también gana adeptos. Al respecto, se llega a extremos tales como que “conductores” reconocidos, aconsejen a sus subordinados alejarse de la vela para el bien de las carreras navales de éstos.
- g. No existe una regulación orgánica de la actividad que establezca los principios, los procedimientos y las normas. Por ello, la vela en la Armada se ve sujeta a los conocimientos o desconocimientos, a los incentivos o a las percepciones, de quienes tienen el turno de responsabilidad al respecto.
- h. Una estanqueidad orgánica que se incrementa con el paso del tiempo, favorece el desconocimiento y dificulta que el medio llegue a quien debería ser su razón de ser el Oficial de Flota.

Entre muchísimas otras, estas son algunas manifestaciones del problema. Podrían ordenarse por importancia, por área, por distancia conceptual a las causas o a las consecuencias, etc. Las he expresado en forma desordenada tal como un “brain storming”, típico paso del comienzo de los procesos de management moderno, como si hubiera arrojado los argumentos sobre la mesa.

(1)
El artículo fue escrito luego que el autor regresara de competir en la XV° Regata Buenos Aires Río de Janeiro 1993 como Comandante del Velero Fortuna.



Una reflexión orientadora es la siguiente: ¿Quién pierde?, ¿Qué se pierde?, ¿Cuánto?, ¿Qué valores?

¿Dónde están las peores consecuencias del problema? Ciertamente, no están en la performance de la Armada en la VELA para la “imagen” de la Armada. Van mucho más allá pues **la vela en la Armada debería ser un medio y no un fin**. Se afectan los Objetivos Ulteriores a los que debe apuntar toda la actividad de la Armada: Estar más preparados para PELEAR UNA GUERRA.

Se trata sin duda de un problema muy difícil. El propósito de este trabajo no es abarcarlo totalmente sino apuntar sólo a un aspecto,



el fondo inicial de conocimientos que se debe tener acerca de los beneficios que reporta la Vela en la formación naval. Por ello es necesario precisar **Límites**, ellos se encuentran analizando la inserción del tema en su esqueleto de objetivos.

3. LOS OBJETIVOS

La existencia de la vela en la Armada debería responder a encadenamientos de **Objetivos** que deberían estar explicitados y encadenados con la MISION DE LA ARMADA, y a su vez, la Orgánica ajustada para cumplir con el Objetivo Asignado que tal misión implica.

En tal orden de cosas, la vela debería ser el Objetivo Seleccionado para cumplir con un Objetivo Asignado. En un proceso de pensamiento inverso al del planeamiento, para **develar** objetivos es necesario preguntarnos ¿Para qué?, ¿Por qué? la Armada mantiene veleros. Las respuestas serán los incentivos que mueven a cumplir el objetivo asignado y a buscar los Objetivos Instrumentales para su logro.

Es necesario expresar la idea central tal cual se planteó en el párrafo anterior a efectos de poner en evidencia que la actividad en cuestión, como debería suceder con **Todas y cada una de las actividades de la Institución**, responde o puede encontrar sustento intelectual para su manejo en las herramientas de pensamiento que la Institución adopta para resolver sus problemas, que se encuentran parcialmente enunciados en el **“Manual de Planeamiento Naval”**. Vale decir, se debe buscar encadenamientos de causa y efecto puros en nuestra acción, lo cual implica ir más allá de la rutina que solo busca tachar día a día un cuadro en un esquema armado con borradores del año anterior y más allá de la frágil sensación de

La existencia de la vela en la Armada debería responder a encadenamientos de Objetivos que deberían estar explicitados y encadenados con la MISION DE LA ARMADA, y a su vez, la Orgánica ajustada para cumplir con el Objetivo Asignado que tal misión implica.



satisfacción que genera un triunfo en una regata oceánica o un subjetivo balance de prensa favorable.

Ahora, ¿cuáles son esos objetivos? Pueden encontrarse dispersos atisbos orientadores del aprovechamiento de la vela en algunos reglamentos o planes. Pero no son algo orgánico, perdurable a los hombres y al tiempo. No hay normas ni principios explícitos de nivel estratégico institucional que iluminen la acción, que sirvan de referencia y que abarquen la amplitud del tema en todas sus vertientes⁽²⁾.

He aquí, en el área de los objetivos las dos vertientes más importantes del problema:

- ¿Para qué?, ¿Por qué?
- ¿Qué?, ¿Cómo?

El primer par de preguntas es el conocimiento de la situación con relación a los incentivos. Es el pronóstico de la situación futura que mueve a actuar. Son las ganancias que se quieren obtener. Es el motor del hombre y de las instituciones: **Los motivos que los impulsan a actuar**. En definitiva, **Los Objetivos Ulteriores**, los propósitos.

El segundo conjunto de preguntas es el ¿qué hacer?, ¿cómo hacerlo?. Responde a los **Objetivos Instrumentales**. Es decir ¿Qué tareas componentes debo hacer para cumplir con los **Objetivos Seleccionados**? ¿Qué Orgánica adopto para cumplir las tareas? ¿Cómo hago jugar a la delegación de autoridad, la unidad de mando, el alcance del control y la asignación homogénea en los conjuntos orgánicos que deben satisfacer los requerimientos planteados por la tarea?

Cada una de estas áreas del problema, **que es uno solo**, requiere su esfuerzo intelectual y su dedicación.

Este trabajo sólo pretende introducir al lector en la primera de las áreas mencionadas. Esto es en las causas por las cuales es bueno que la Armada navegue a vela. Es el paso imprescindible de conocimiento mínimo de la situación y los incentivos para poder instrumentar la idea de que la Institución tenga veleros y los use bien.

Pero aún falta otro desvío en la ruta por seguir, puesto que no se analizarán **todas** las razones por las cuales se debería poseer veleros oceánicos sino solamente un grupo particular de ellas.

4. LAS RAZONES PARA TENER VELEROS OCEÁNICOS

Ante la difícil pregunta ¿Para qué?, ¿por qué? la Armada tiene veleros, surgen cuatro vertientes de posibles respuestas generalizadoras:

- Relaciones Publicas/ Institucionales
- Educación Naval
- Tradición
- Inercia

(2)

En la actualidad, una Resolución del Jefe de Estado Mayor General de la Armada institucionaliza las cuestiones vinculadas a la navegación a vela en la Armada.

En la primera de las vertientes deberían considerarse dos opciones conceptuales. Una de ellas es el empleo de los veleros en actividades de *relaciones públicas*” propiamente dichas, esto es vinculadas con la “imagen” que la Institución pretende formar en la opinión pública.

Otra posibilidad es el empleo de los veleros como instrumentación de políticas vinculadas con aspectos particulares de los intereses marítimos que la Armada pretende edificar o mantener en el país. Cada una de ellas tiene consideraciones de valor o de manejo que justifican su estudio separado.

En la segunda de las vertientes se considera el empleo de veleros para la “**Educación Naval**”, considerada en su más amplio sentido, esto es abarcando la formación, la instrucción y el adiestramiento marino del personal.

Al referirnos a formación deberíamos pensar en cualidades humanas y militares y al referirnos a instrucción y adiestramiento a aptitudes, conocimientos o habilidades profesionales que se procura crear, mejorar, mantener, incentivar o evaluar.

La tercera, puede considerarse como una necesidad institucional movilizadora por principios de poca utilidad práctica pero de valor ético. Es decir mantener presentes símbolos del pasado para darle relevancia a la Institución a través de éste.

La cuarta vertiente, puede considerarse como la consecuencia del paso del tiempo y de la permanencia de las cosas sin ser replanteadas. Esta idea es válida si se tiene en cuenta que Armadas parecidas a la Nuestra como la de Brasil, adoptó nuevos rumbos al respecto al incorporar el Buque “BRASIL” y vender el maxi “CISNE BRANCO” (ex Ondine). Quizá sea el producto de haber repensado todo su esquema. Quizá haya algo que aprender de eso. Tal vez no⁽³⁾.

En este artículo, de las cuatro opciones, solamente me aboco a analizar la segunda. Teniendo conciencia que las otras quizás merecen cada una su análisis por separado.

He adelantado que para poder valorar el problema en cuestión, es necesario analizar cual es el carácter del impacto que la navegación a vela tiene sobre las cualidades humanas y militares básicas y las aptitudes conocimientos o habilidades profesionales.

Sería asimismo necesario un estudio del costo comparativo que existe para lograr efectos similares sobre las cualidades o aptitudes con otros medios distintos a los veleros oceánicos, pero tal análisis de números excede el alcance y propósito del presente trabajo. Sería un análisis de **Aceptabilidad** mientras el presente es un análisis de **Aptitud**. No obstante y a modo de **Apreciación Preliminar** se puede decir que usar veleros a los fines en cuestión es **Factible** por la experiencia ganada hasta el presente y **Aceptable** en términos generales.

5. EFECTOS DE LA NAVEGACIÓN A VELA SOBRE CUALIDADES Y APTITUDES

La navegación a vela en general, y la oceánica en particular generan efectos de un espectro muy amplio sobre cualidades y aptitudes. En general se puede hablar de un balance positivo pero debe tenerse presente que también podrán encontrarse aspectos negativos.

En rigor deberían hacerse distinciones sobre el efecto de la navegación a vela para cada jerarquía o para cada ciclo de formación del personal militar.



Al referirnos a formación deberíamos pensar en cualidades humanas y militares y al referirnos a instrucción y adiestramiento a aptitudes, conocimientos o habilidades profesionales que se procura crear, mejorar, mantener, incentivar o evaluar.

(3) N. del E.: Actualmente la Marina de Brasil dispone de un “tall ship” llamado Cisne Branco.

No obstante tal requerimiento de honestidad y precisión intelectual se puede salvar pensando que, la cuestión atinente a la fase del ciclo de formación en la cual se encuentra un individuo pasa a ser un problema de intensidades o gradientes de los efectos.

Vale pensar pues, en aras de la simplificación, que del amplio espectro de efectos los más importantes o notables son:

- Creación
- Fortalecimiento
- Manifestación
- Exaltación

La **creación** de una cualidad está ligada por una relación de utilidad en forma directa con la **Formación** del personal mientras que la creación de un conocimiento o aptitud está íntimamente ligada con la **Instrucción** y aún el **Adiestramiento**. Vale decir, la navegación a vela **permite** la creación de ciertas cualidades o aptitudes, con lo cual es un instrumento válido de la **Educación** en los estratos fundamentales de la formación humana y/o militar o en los estratos útiles de la Instrucción y/o Adiestramiento.

El fortalecimiento se refiere a poner en valor, generar un mayor arraigo en la persona de cualidades o aptitudes que normalmente posee. Es también un instrumento de la **Formación**.

La manifestación de cualidades o aptitudes es la puesta en evidencia de la intensidad o calidad de las mismas. Es decir, existen cualidades o aptitudes que normalmente no se ponen en evidencia y que en son necesarias para la guerra. Es necesario evaluarlas. He aquí una herramienta de precisión para **evaluar** y **calificar** a los hombres en virtudes que de otra manera no podrían verse en escena.

La exaltación de virtudes puede concebirse como el proceso interactivo social por el cual los integrantes de un grupo adquieren sensibilidad hacia ciertas cualidades por motivos vinculados a las circunstancias. He aquí una herramienta de la **Conducción**. Un ejemplo: a bordo de un velero oceánico se exalta entre otras virtudes el valor. Un hombre valiente emplea esa virtud como potente herramienta de su ascendiente.

Teniendo en mente una distinción conceptual de los distintos efectos que la navegación a vela provoca en cualidades y aptitudes, estamos en condiciones de analizar pormenorizadamente cuales son los procesos casuísticos que gobiernan esta edificante interacción.

La manifestación de cualidades o aptitudes es la puesta en evidencia de la intensidad o calidad de las mismas. Es decir, existen cualidades o aptitudes que normalmente no se ponen en evidencia y que en son necesarias para la guerra. Es necesario evaluarlas. He aquí una herramienta de precisión para evaluar y calificar a los hombres en virtudes que de otra manera no podrían verse en escena.



6. IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN CUALIDADES HUMANAS BÁSICAS

Para una acabada comprensión de las improntas que la navegación a vela, en particular la oceánica deja en los hombres, es necesario un acabado conocimiento de las características y particularidades de tal actividad. Por tal motivo, en el análisis pormenorizado de efectos se ilustrará el proceso con ciertos detalles o ejemplos que a riesgo de parecer reiterativos o perogrullescos, pretenden reforzar la aprehensión de los conceptos.

6.1 Autoestima vs. Egoísmo

La superación de dificultades **genera** y **fortalece** la autoestima. La navegación a vela impone constantes y



crecientes dificultades de nunca acabar. Desde el esfuerzo constante que significa superar el cansancio y el mareo hasta la sofisticada superación en la calidad de timonear o hacer una maniobra.

El hombre de bien, para ser seguro, debe autoestimarse, saber cuanto vale. La vela lo pone a prueba como pocos otros deportes con relación a la orientación pretendida. Es muy notable cuanto se afirma la personalidad en los niños luego del primer año de navegar en Optimist. El militar en formación tiene muchas áreas oscuras en las que es un niño. Las dificultades de la navegación a vela contribuyen a llenar esos intersticios con vigor espiritual.

Existe un límite o un efecto no deseado. La competencia, como en cualquier otro deporte, si está acompañada de éxito, puede generar egoísmo. Naturalmente que se requiere de una tierra fértil para que la planta del egocentrismo crezca, pero ocurre que la competencia constante contra los elementos que significa navegar a vela y con éxito a edades mentales tempranas puede hacer de un hombre normal un **“Simbad el marino”** (genio de la mar océano) o un **“Paul Evstrom”** (ídolo mundial de los veleristas que compiten). Es un riesgo. aceptable dado que el nivel de la competitividad en Argentina es de naturaleza principalmente “amateur”.

6.2 Compañerismo y espíritu de equipo

Los vínculos que se crean cuando en común se persigue un objetivo o se doblegan las dificultades, cosa común en la navegación a vela, superan normalmente las ambiciones personales de destacarse. La necesidad de apoyarse absolutamente en otro fortalece una confianza que da vida a una camaradería real y profunda que permite logros más allá de lo esperado.

Durante un seminario sobre conducción realizado en 1992 en el CURSO DE APLICACIÓN PARA OFICIALES NAVALES, se indagaba acerca del origen de la cualidad definida como



En un velero en alta mar, una de las pruebas de valor más notables es ir a la proa para hacer cambio de velas con condiciones de fuertes vientos y mar gruesa. El viento hace violento y peligroso el trabajo con las velas. El mar normalmente barre con agua sólida la proa llevándose todo lo que no esté firme.

valor, de la causa de acciones heroicas. Entre los diversos factores que contribuyen a fortalecer el espíritu de un combatiente se llegó a la conclusión que el compañerismo generaba compromisos psíquicos, vinculados al deseo de no defraudar a los camaradas, de tal intensidad en los grupos que en muchas ocasiones podía imputarse como el factor determinante de los actos de valor.

En un velero en alta mar, una de las pruebas de valor más notables es ir a la proa para hacer cambio de velas con condiciones de fuertes vientos y mar gruesa. El viento hace violento y peligroso el trabajo con las velas. El mar normalmente barre con agua sólida la proa llevándose todo lo que no esté firme. La fuerza de un hombre puede no ser suficiente para mantenerse a bordo. En tales circunstancias, es notable como al principio es difícil arrancar desde la relativa seguridad del cockpit, pero basta que alguien diga vamos, aún sin estar seguro de lo que dice, para que el resto, normalmente todos, generen su ánimo para acompañarlo. Esta reacción realimenta a su vez el ánimo del primero que dio la voz.

Por otra parte, se da una excelente práctica de trabajo en equipo que deja una impronta notable hasta en el menos preocupado por aprender. El trabajo en equipo es esencial a la mayoría de las maniobras. El error en el puesto más insignificante, en la tarea más subalterna y simple de todas puede significar romper un palo, tumbar un barco. Por eso enseña tanto.

6.3 Templanza

Las condiciones en un velero, especialmente en una regata oceánica pueden ser mucho más penosas que lo peor que la imaginación logre configurar. El cansancio, el sueño, el frío, la

mala alimentación, forjan hasta el espíritu menos decidido a enfrentar a las circunstancias. Luego del fuerte impacto de una regata oceánica de varios días, los problemas normales de la vida o del servicio, adquieren una dimensión más moderada.

6.4 Humildad

Enfrentarse a la hostilidad del mar en contacto con los elementos y el miedo sirven para dar una adecuada imagen de la pequeñez del hombre frente a la naturaleza. Esta sensación es viva en los momentos difíciles cuando se teme por la seguridad del barco, por la propia vida y la de los compañeros. La impronta que queda es la conciencia de lo poco que separa al hombre de la muerte. En una embarcación pequeña esta sensación es siempre más viva.

Por otra parte, la complicada interacción de factores que se da en cada circunstancia para ganar o perder, para salvarse o perecer hacen que el hombre reconozca que la idea o la acción del más subalterno pueda ser más adecuada que la propia. Ayuda a saber escuchar.

6.5 Iniciativa

El éxito o fracaso en una regata oceánica, o la seguridad del barco, pueden depender de acciones individuales y anónimas de cada uno de los tripulantes. Una entalingadura mal hecha, un tambucho mal cerrado, una sentina insuficientemente achicada, un derrame de comida en las chazas, una driza enredada son ítems frente a los cuales puede estar un hombre sin otro testigo que su conciencia. Tal circunstancia normalmente moviliza y habitúa al menos egregio de los hombres si tiene el adecuado incentivo y comprensión de la importancia de obrar por sí y sin supervisión posible alguna.



Enfrentarse a la hostilidad del mar en contacto con los elementos y el miedo sirven para dar una adecuada imagen de la pequeñez del hombre frente a la naturaleza. Esta sensación es viva en los momentos difíciles cuando se teme por la seguridad del barco, por la propia vida y la de los compañeros.

7. IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN CUALIDADES MILITARES

7.1 Valor

Esta cualidad militar esencial fácil en su aprehensión conceptual constituye un real problema en su manejo instrumental en la conducción. Requeriría un extenso estudio exclusivo que excede los alcances del presente trabajo.

El primer problema para hablar del valor está en un detalle, ni en la foja de conceptos del personal superior ni en la del subalterno, el valor figura como un ítem para calificar. La pregunta que naturalmente surge es ¿no le interesa a la Armada saber cuál es el VALOR de sus hombres? La respuesta natural debería ser sí, la Armada necesita hombres valientes, capaces de «irse a pique antes que hundir el Pabellón» ⁽⁴⁾.

Pero se trata de un problema complicado. Quizá tenga una de sus raíces en la dificultad intrínseca y tradicional de **pronosticar**, en función de datos subjetivos de tiempo de paz, cuál será el comportamiento del hombre en tiempo de guerra. No obstante, los elementos de juicio perceptibles del problema hacen pensar que puede ser un tema que, a la fecha, no tiene una solución definitiva o que, por lo menos, hay lugar a dudas.

En la Escuela Naval el tradicional «salame» desde lo más alto del trampolín era más una prueba de coraje que de habilidad. Con el tiempo su ejecución estaba autorizada o dejaba

(4) N. del E. en la actualidad las fojas de concepto ponderan un ítem "Valor ante situaciones de riesgo"

de estarlo. Tenemos dudas: el riesgo para aprender no es fácil de aceptar. El S3P prevé el concepto de **riesgo aceptado** en el adiestramiento como un medio de lograr mayor «realismo» en las ejercitaciones. ¿El mayor realismo, no es una manera de que parezca más cercano a la guerra? Estoy convencido que **sí**. Sería deseable que el concepto de riesgo, ya meditado y aceptado, se extrapolara al ámbito de la **Formación**.

Pero, ¿para qué sirven las pruebas de valor? En general sirven para **Formar** a los militares para que la cercanía habitual al peligro aumente las probabilidades de un comportamiento valiente en la guerra o en situaciones difíciles. También sirven para **Seleccionar** a los más valientes y a aquellos que, la falta flagrante de valor, hace candidatos a un pronóstico pesimista para la guerra y para **Calificar**, esto es dar a cada uno lo suyo, armar el «ranking» para tener **Comandantes valientes** en la guerra. O por lo menos con pronóstico de valor medianamente optimista.

Repasados los elementos de juicio presentes y esenciales acerca del valor en la Armada, ¿que impronta da la navegación a vela?

En particular la navegación oceánica de largo aliento en veleros es una prueba continua de valor. Hace falta valor para ir a la proa tal cual fue descrito en el párrafo 6.2., para subir mediante una driza a un mástil que se mueve en forma pendular a 60 km por hora de velocidad tangencial, para derivar un barco hacia las rocas cuando se encuentra sin velocidad para gobernar como única alternativa de salvación, para decidir aceptar el riesgo de una «tumbada» con mar gruesa al izar un spínaker con vientos de 40 nudos y para superar la mayoría de las dificultades que el mar presenta en ese tipo de embarcaciones.

El vuelo, la navegación en submarinos, el buceo, las actividades de las tropas especiales presentan pruebas de valor que ponen a sus protagonistas en contacto con el riesgo. Para los Oficiales Navales, quedan pocas oportunidades similares. La navegación a vela oceánica sirve a tal fin.

El vuelo, la navegación en submarinos, el buceo, las actividades de las tropas especiales presentan pruebas de valor que ponen a sus protagonistas en contacto con el riesgo. Para los Oficiales Navales, quedan pocas oportunidades similares. La navegación a vela oceánica sirve a tal fin.

7.2 Abnegación

Otra cualidad no evaluada en las fojas de concepto. Tal vez por la dificultad de salvar los juicios de una excesiva carga de subjetividad y diferencias en la valoración.

No obstante, la abnegación como **Negación** de los intereses o necesidades propias en aras de algo superior es imprescindible en el militar. Refuerza esta idea el conocimiento de que el hombre sólo se mueve por **Principios o Conveniencia** y que la abnegación normalmente está más vinculada con los primeros.

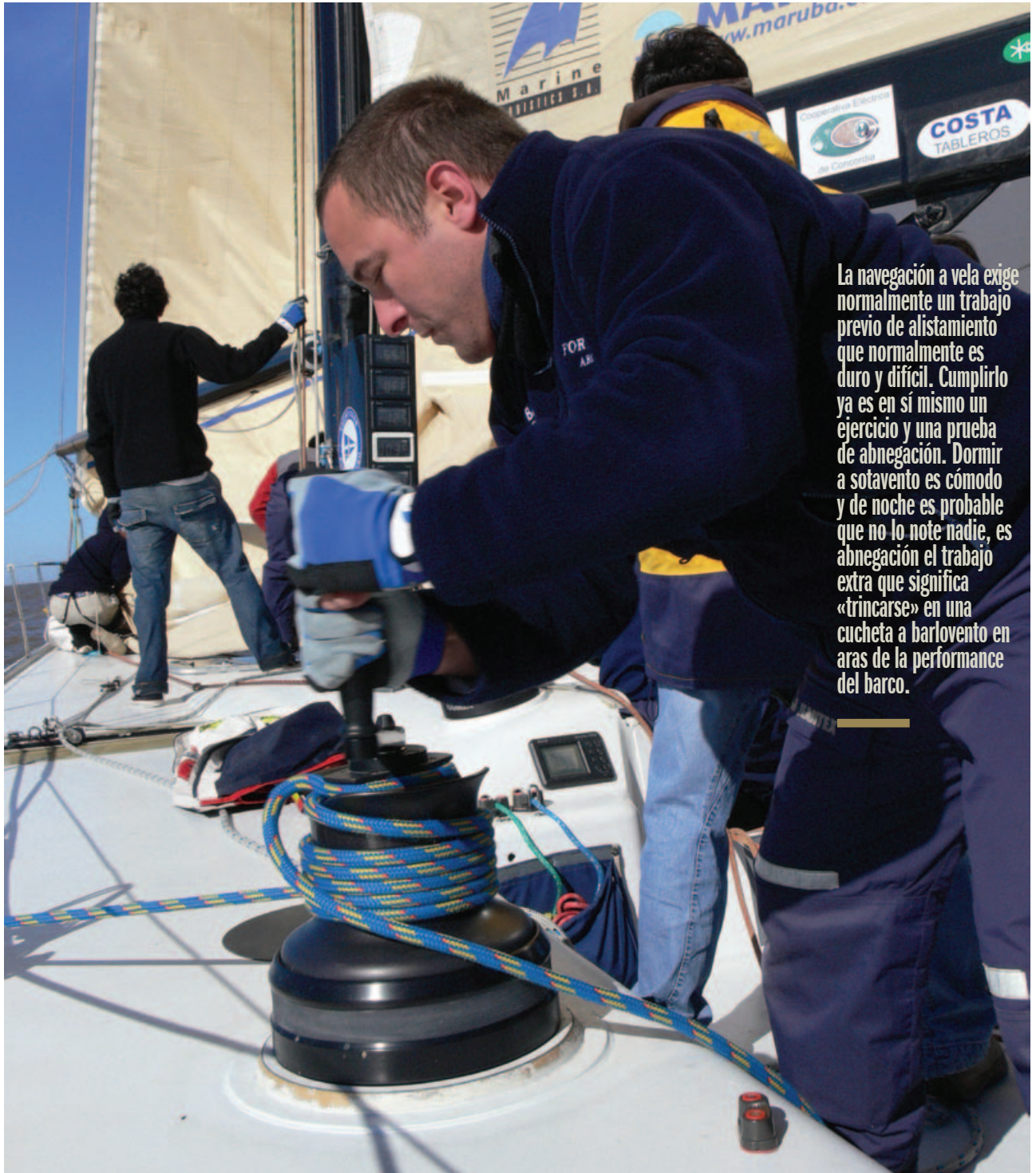
La navegación a vela exige normalmente un trabajo previo de alistamiento que normalmente es duro y difícil. Cumplirlo ya es en sí mismo un ejercicio y una prueba de abnegación. Dormir a sotavento es cómodo y de noche es probable que no lo note nadie, es abnegación el trabajo extra que significa «trincarse» en una cucheta a barlovento en aras de la performance del barco.

7.3 Subordinación

La formación de la subordinación debería ser un proceso continuo en la educación naval. En los veleros oceánicos se dan los dos tipos esenciales de subordinación que se requiere en un militar.

Primero, la subordinación leal y activa. Lealtad verdadera y profunda hacia el superior al dar la propia opinión con respeto y honestidad intelectual opuesta a la dolosa actitud de decir que sí al superior para quedar bien en contra de los propios principios. Subordinación activa que no espera ser consultada para jugarse y opinar. Este tipo de subordinación se ejercita en veleros oceánicos especialmente en regatas dado que a causa de la cantidad de factores interactuantes un hombre no puede tener la visión global de todo, en todo caso la visión que tiene y las soluciones que puede dar, serán siempre de inferior calidad que aquellas que surgen de la evaluación de diversos asesoramientos.

Segundo, la subordinación automática y refleja que no piensa en otra cosa que cumplir lo ordenado con máxima eficiencia con independencia de la opinión propia. Este tipo de subordinación se ejercita en veleros oceánicos en las situaciones límite por toda la tripulación y en la mayoría de las situaciones para la parte de la tripulación que reconociendo que su horizonte de conocimientos de la situación es limitado, acepta las decisiones sin hesitar. Es típico que los cambios de velas, actividades penosas y de un alto esfuerzo físico, en muchas ocasiones sean muy discutibles, no obstante el esfuerzo, normalmente un tripulante «del cockpit para proa», no discutirá las decisiones del Jefe de Guardia o Comandante.



La navegación a vela exige normalmente un trabajo previo de alistamiento que normalmente es duro y difícil. Cumplirlo ya es en sí mismo un ejercicio y una prueba de abnegación. Dormir a sotavento es cómodo y de noche es probable que no lo note nadie, es abnegación el trabajo extra que significa «trincarse» en una cucheta a barlovento en aras de la performance del barco.

A bordo de un velero oceánico, especialmente en regata, el Comandante y el Jefe de Guardia se ven sometidos a constantes decisiones y en muchos casos se llega a las sofisticadas condiciones de decidir en incertidumbre.



Tal ejercicio de la subordinación a bordo de veleros es tan vivo y habitual que las relaciones humanas que se generan son paradigmáticas y por lo tanto, extremadamente formativas.

7.4 Decisión

La actividad intelectual más recurrente y necesaria en un Oficial. A bordo de un velero oceánico, especialmente en regata, el Comandante y el Jefe de Guardia se ven sometidos a constantes decisiones y en muchos casos se llega a las sofisticadas condiciones de decidir en incertidumbre. Tal es el caso de los cambios de vela, o viradas navegando de bolina en que no se sabe a ciencia cierta cual es el pronóstico de la situación. Sólo se tienen indicios. Del mismo modo se toman decisiones basadas en posiciones apreciadas de rivales. Esas decisiones son difíciles, el error es fácil de cometer y la comprensión de la tripulación difícil de lograr, más aún porque no se pueden dar explicaciones.

El Comandante de un velero oceánico de la Armada en el mar, tiene instrucciones generales que cumplir pero no tiene prácticamente ninguna posibilidad de recurrencia o consulta. Está solo. Como el Comandante de un Submarino o de una fracción de IM aislada en el terreno. En tal situación **Debe decidir**.

Este ejercicio vivo de la decisión hace de la navegación oceánica una práctica irremplazable de una de las facetas más difíciles de la profesión naval.

Tal ejercicio de la decisión es muy difícil de lograr en otras condiciones.



7.5 Cualidades de conductor

El crecimiento de toda aquellas cualidades o aptitudes que genera la navegación a vela oceánica motiva un incremento natural en el ascendente que fortifica el liderazgo.

En particular, en los veleros se da un prematuro ejercicio de la conducción en aspectos muy amplios a escala reducida. Es un excelente laboratorio de entrenamiento de futuros Comandantes.

El Comandante de un velero oceánico se enfrenta a un desafío notable en términos de conducción. Debe conjugar y sumar los ánimos de tripulaciones normalmente heterogéneas. En particular en regatas oceánicas es dónde más se pone en evidencia la conducción como la más exquisita mezcla entre obligar y convencer. Esto sucede porque el margen de acción individual con dificultad de supervisión en tiempo real es tan grande que si la tripulación no está íntimamente convencida y motivada hacia los objetivos del barco, las posibilidades de fracaso por suma de pequeños detalles o errores es altísima.

El primer ejercicio imprescindible de **Conducción** que se practica en un velero oceánico, especialmente en regatas es el del **EJEMPLO**. En toda circunstancia el líder a bordo se mueve primero, se

acuesta último, come último, va primero al lugar más riesgoso, limpia mejor, en síntesis todo lo que ordena lo hizo, lo hace mejor y con más ganas que nadie y lo hará cuando sea necesario. Sin el ejemplo de los superiores (aún en barcos civiles hay superiores y subalternos) la performance de un velero decrece en forma notable. Las circunstancias solas obligan a dar el ejemplo. Por ello, la vela oceánica es un fortalecedor de esta herramienta de conducción.

El alistamiento de un velero oceánico es una tarea particularmente dura y compleja, sobre todo cuando los medios disponibles son escasos. Requiere del empuje de un conductor militar que con el ejemplo afronte con agresividad las tareas más desagradables y penosas pero a la vez exige de cualidades especiales de administración de recursos humanos y materiales características de un gerente moderno, sutil y eficiente.

En las situaciones críticas, la inhibición o hiperactividad colectiva descontrolada típica de los grupos en tales circunstancias requiere de la presencia de ánimo del líder. Esto es particularmente notable en los veleros oceánicos donde el mar, la maniobra, la táctica imponen situaciones límite en las cuales la presencia de ánimo del Comandante se ve sometida a difíciles pruebas.

En situaciones límites también se puede presentar uno de los mayores desafíos del militar, ordenar a otro una tarea de aquellas que se perciben como «mandar al muerte». Esto es que no está tan lejos de lo posible la necesidad de mandar a la proa, al tope del palo a

El Comandante de un velero oceánico se enfrenta a un desafío notable en términos de conducción. Debe conjugar y sumar los ánimos de tripulaciones normalmente heterogéneas.



un tripulante en condiciones de mal tiempo y eso significa sin duda un riesgo altísimo. El balance de un hombre o trece y el barco estará presente en esa conciencia. Este ejercicio del Comando es muy difícil de lograr en otras circunstancias.

7.6 Resistencia al sueño

La vigilia de largo aliento y la plena acción en situaciones de falta de sueño son condiciones típicas de trabajo del militar. Una de las penurias más típicas del mal tiempo en veleros oceánicos y sobre todo en regata es la falta de sueño y la necesidad consecutiva de trabajos duros y riesgosos o bien de decisiones o acciones lúcidas en tales condiciones. Este ejercicio de la resistencia es válido para hombres de cualquier componente del Poder Naval.



7.7 Agresividad

La agresividad es un componente imprescindible para el éxito en un velero. Desde la agresividad que permite afrontar las tareas más duras o penosas con energía hasta la necesaria para tomar decisiones instantáneas en las distancias cerradas características de una largada contra competidores que también son agresivos. Todos los tripulantes ejercitan esta virtud militar básica en cada uno de sus niveles y circunstancias.

8. IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN LA FORMACIÓN, CONOCIMIENTOS O APTITUDES PROFESIONALES

8.1 Juicio Táctico

No existe ninguna actividad humana que se parezca más a la guerra en el mar que una regata oceánica.

Desde aspectos genéricos y conceptuales como la oposición de rivales y objetivos que lograr en tiempo y espacio hasta el detalle de la influencia del pronóstico meteorológico en la decisión o la incertidumbre y las conjeturas acerca de la posición de los demás, todo guarda una relación considerable con las vivencias, expectativas y decisiones que se supone implica la guerra en el mar. Se presentan incluso las relaciones de compromiso entre riesgo y beneficios en situaciones difíciles desde el punto de vista puramente táctico. Típicas al respecto son las decisiones de en qué momento virar al navegar de bolina.

Se repite, en regatas oceánicas, el proceso operativo de obtención, representación y evaluación de la información previo a la decisión. Por supuesto, falta el paso de di-

seminación. Pero ocurre que el tipo de exigencia táctica de una regata se parece más al Comando solitario de un Submarino, al del Comandante de una Fuerza o Grupo de Tareas, que al de uno de los buques que lo integran.

Existe un objetivo por lograr. Se opone el medio ambiente y los rivales. El medio ambiente tiene sus códigos que permiten predecir sólo parte de sus efectos sobre la propia misión. El resto es incertidumbre y riesgo. No todos los rivales son iguales, existen unos de más riesgo que otros. El táctico debe lograr balancear costo beneficio de lo que hace contra el ambiente o contra los rivales. El concepto de **Posición relativa favorable (PRF)** está omnipresente desde la largada hasta la llegada. PRF respecto del medio ambiente y respecto a los rivales: **TÁCTICA PURA.**

La agresividad es un componente imprescindible para el éxito en un velero. Desde la agresividad que permite afrontar las tareas más duras o penosas con energía hasta la necesaria para tomar decisiones instantáneas...



8.2 Ojo marinero en la maniobra

No existe **NADA, ABSOLUTAMENTE NADA** tan contribuyente a formar el ojo marinero de un hombre como es la navegación a vela.

Las simples maniobras en puerto ya son, a la vela, un desafío. Atraque, fondeo, largarse a vela encierran una comprensión tan sutil de las fuerzas intervinientes, aguzan la habilidad y la percepción de tal manera que cuando las mismas maniobras deben hacerse a motor, el dominio de las situaciones se hace casi completo, por obra del mayor control que la propulsión disponible implica.

Las maniobras en cubierta en un velero oceánico son paradigmáticas en cuanto a requerimientos de coordinación, atención y preparación. Una braza de spínaker con 30 nudos de viento, con el velero rolando hasta 30 grados a cada banda no tiene mucha menos dificultad en su maniobra que el andarivel de una maniobra de traspaso de pesos pesados. Luego de varios días maniobrando en la cubierta de un velero oceánico, el marino desarrolla un ojo marinero que lo hace sin duda mucho más hábil en cualquier maniobra a bordo de un Destructor.

Las largadas de las regatas son a su vez la máxima expresión marinera de maniobras de alta velocidad relativa en distancias muy cerradas. Treinta barcos maniobrando para largar por una línea de 200 metros de largo en el mismo momento y desde la posición relativa más favorable que reduce la línea a un décimo del largo total son un ejercicio de habilidad marinera inigualable.

8.3 Mentalidad Operativa

Los problemas que se manejan para preparar un velero, navegarlo, competir, son, sin dudas, análogos a la problemática operativa de cumplir una misión. Los principios del Planeamiento Operativo se aplican en forma práctica e intensa desde que se conoce la misión hasta que se la cumple. Se manejan problemas de Personal, Inteligencia, Operaciones, Logística y Comunicaciones.

Armar la dotación implica el manejo de recursos humanos en aras de una misión. La selección de los mejores, su motivación, su conducción, su administración son la generalidad de los difíciles problemas que se plantean.

El conocimiento de la preparación de los rivales, de su grado de adiestramiento que puede condicionar determinados comportamientos tácticos, de la mentalidad de los capitanes de otros veleros. El conocimiento o la intuición acerca de la posición o capacidades de otro velero, son algunas de las cuestiones que la tripulación debe pensar y solucionar.

Las instrucciones de regata son muy parecidas a las Órdenes de Operaciones, contemplan aspectos de derrotas, notificaciones, hasta un Plan de Comunicaciones que requiere las previsiones y medidas para su cumplimiento. La meteorología, la navegación táctica constituyen aspectos que deben ser manejados y que sirven al ejercicio de la mentalidad operativa. En definitiva, **Supervisión de la acción**, es decir apreciar la situación y decidir, es el intenso pan de cada día en una regata oceánica.

Las maniobras en cubierta en un velero oceánico son paradigmáticas en cuanto a requerimientos de coordinación, atención y preparación.

Finalmente, frente a lo operativamente deseable se opone, con fuerza tenaz lo **Logísticamente posible**.

El cálculo fino de la mínima cantidad de combustible necesaria para cargar las baterías y una maniobra de atraque, la actualización de ese valor incluyendo en el proceso mental los conceptos de **Mínimo de seguridad**, **Mínimo de operación**, etc. , la cantidad mínima de víveres, repuestos, entre otros cientos de aspectos, constituyen un ejercicio completo de pensamiento logístico. Esta gimnasia se va haciendo carne en cada uno de los tripulantes y facilita su adaptación a un problema militar por la consideración mental constante que el grado de factibilidad que lo apto oculta en los deseos.



El conocimiento o la intuición acerca de la posición o capacidades de otro velero, son algunas de las cuestiones que la tripulación debe pensar y solucionar.

8.4 Meteorología práctica

Hoy que los medios en oposición se equilibran, cobran especial importancia aspectos que antes no eran factores determinantes. La meteorología es uno de ellos. La presencia constante en el pronóstico de la situación que tiene la meteorología en la guerra naval sólo es igualada en la navegación oceánica y en particular en las regatas. El viento y el estado de mar futuros, o presentes en otras áreas son elementos de preocupación constante en un capitán de un velero oceánico. Los elementos de los que se disponen son de un espectro muy amplio que va desde receptores de fax más modernos que los que pueda tener cualquier buque de nuestra Armada a elementos primitivos tales como la observación sistemática del barómetro y el cielo para encajarlos en algún verso marinero sobre el tiempo. La ejercitación que sobre meteorología tiene lugar en un velero oceánico no tiene igual como medio de instrucción y adiestramiento de un marino militar.

8.5 Navegación

Los requerimientos de navegación de un velero, especialmente en una regata oceánica, tienen, sin duda, requerimientos muchísimo más exigentes que cualquiera que pueda imaginarse en un buque de guerra, en términos de meticulosidad, dificultad y complejidad por el peso de los factores intervinientes.

La práctica de navegación en un velero oceánico ejercita al marino en un espectro extremadamente amplio que va desde la comprensión y manejo de navegadores GPS de una sofisticación y prestaciones que de lejos exceden lo mejor que hay en la Flota, hasta la penosa tarea de navegar en condiciones de último back up, esto es con corredera de objetos arrojados y compás magnético, registrados en una planilla para la estima y cálculo astronómico para el fix. En todo el espectro, los requerimientos de precisión y método para sacar conclusiones de la información de la propia navegación son extremadamente altos con relación a un buque normal. Entre otras causas, porque determinar con exactitud el vector corriente es mucho más importante en un barco que navega a 5 nudos que en uno que navegue a 15 en condiciones similares.

En particular, la navegación astronómica se hace tan difícil, que los métodos de medición y cálculo se hacen extremadamente sofisticados y particulares para disminuir los errores no sistemáticos inherentes al movimiento y a la dificultad de saber en que cresta de ola estará el horizonte en el próximo segundo. El ejercicio en tales condiciones y con tales métodos hace del cálculo a bordo de un buque de guerra una práctica sin dificultades.

La necesidad de saber la posición, con qué velocidad y rumbo se navega respecto al fondo obliga a emplear diversas fuentes. El ejercicio de ponderar el valor de cada una, de admitir y navegar un círculo de incertidumbre es invaluable para la formación de la mentalidad náutica del hombre de mar.



La largada de una regata implica el dominio del problema cinemático de no colisionar con otro barco en distancias cerradas y a altas velocidades relativas. Debe agregarse el ingrediente de que además debe evitarse ser embestido, lo cual puede ser un elemento dentro de las reglas del juego.

8.6 Cinemática

El círculo Martín debe suponerse impreso a fuego en el pensamiento de un Oficial de Marina. La agilidad en el pensamiento cinemático es una condición esencial en el "Oficial Operativo".

La práctica del cálculo cinemático en veleros oceánicos, especialmente en regata es un elemento común e intenso.

La largada de una regata implica el dominio del problema cinemático de no colisionar con otro barco en distancias cerradas y a altas velocidades relativas. Debe agregarse el ingrediente de que además debe evitarse **ser embestido**, lo cual puede ser un elemento dentro de las reglas del juego. Este ejercicio de la cinemática instantánea es extremadamente valioso.

La navegación táctica es una práctica cinemática por excelencia, esto es, navegación relativa respecto a un punto (una marca de recorrido), a una línea (el viento), o uno o varios rivales. El cálculo de cuánto barlovento se ganó o se pretende ganar con un rumbo determinado hace entrar la mayoría de los elementos esenciales del plotting relativo y de los diagramas de vectores.

El viento, factor determinante de la situación y omnipresente en las operaciones navales, repite tal condición en grado pleno en las regatas oceánicas. El cálculo del viento relativo luego de una virada debe ser absolutamente exacto, un error de 10 grados puede significar que la vela que se iza no sea la adecuada y el doble cambio de velas significa perder. La conciencia constante de la composición de vectores que gobierna el viento relativo es un elemento de altísimo valor en la base de conocimientos y habilidades de un Oficial de Marina, la navegación en veleros, especialmente en regatas es el mejor y más efectivo ejercicio para lograr dicha conciencia.

8.7 Tradiciones Marineras

Los buques de la Armada son celosos custodios de ciertas tradiciones marineras de larga raigambre, muchas de ellas originadas en la vela.

El yachting, es una actividad donde muchas de tales tradiciones se cuidan con esmero. El arrancho marineramente de las embarcaciones, el brillo de los bronce, el baldeo diario de cubierta, aún las obligaciones vinculadas a las banderas que iza un velero en puerto y en el mar son detalles muy observados por aquellos que aman esas tradiciones. (Mitchel, 1985)

9. CONCLUSIONES

9.1 La navegación a vela especialmente la oceánica y particularmente en regatas **favorece** la **CREACIÓN, FORTALECIMIENTO** y **EVALUACIÓN** de **CUALIDADES HUMANAS Y MILITARES BÁSICAS** y **CONOCIMIENTOS, APTITUDES O HABILIDADES PROFESIONALES**.

9.2 La situación presupuestaria actual **DIFICULTA** la formación militar, la instrucción y el adiestramiento marino del personal de la Armada.

9.3 El empleo de veleros como paliativo a lo indicado en 9.2. es, por lo menos, APTO.

9.4 Un conocimiento más profundo y difundido de los efectos de la navegación oceánica sobre cualidades y aptitudes, **FAVORECE** el logro de una más adecuada percepción de el tema general de la **VELA EN LA ARMADA**.



10. RECOMENDACIONES

El problema de la VELA EN LA ARMADA es de un carácter tan global y complejo por la cantidad de variables que se superponen a principios o conceptos simples, que las recomendaciones para su solución deberían ser el fruto de un trabajo de mucho más alcance que el presente.

Este trabajo puede considerarse conceptualmente como una información a constituirse como elemento de juicio en el análisis de la situación que, para resolver el problema global, se efectúe.

En tal orden de cosas, las únicas recomendaciones que pueden considerarse consecuencia de este trabajo son tres:

10.1 Difundir en todos los estratos de la Armada la necesidad de conocer los efectos que la vela tiene sobre las cualidades y aptitudes del personal, a fin de orientar la percepción del tema hacia versiones más reales y útiles.

10.2 Desarrollar un plan de empleo de la navegación a vela como recurso de formación de líderes. Como tal debería incluir objetivos y recursos. Entre los objetivos, claras definiciones en cuanto a, entre otros aspectos, días de embarco, tipo de navegación, actividades a bordo y contenidos a desarrollar. Los recursos para sostener tal actividad deberían ser considerados.

10.3 Sin dilaciones, comenzar a explotar la fuente de beneficios que son los veleros oceánicos mediante el embarco sistemático y sostenido de la mayor cantidad de personal que sea factible.

11. CONSIDERACIÓN FINAL

A la vista de la magnitud del problema pensando en abarcarlo en forma global y del tiempo disponible, este trabajo se apega a la libertad intelectual de no ajustarse a moldes navales tradicionales para evitar demoras en su nacimiento. Puede calificarse como un artículo de opinión preparado para ser publicado en algún medio gráfico de la Armada. Pretende ser un "TRIGGER PAPER", que despierte inquietudes y avive incentivos para actuar al respecto. Procura ayudar a pensar a quien tenga algo que decidir o hacer. ■