



Hoy en día la saliente administración federal está urgida de lavarse la cara presentando cuentas alegres de un sexenio que, para los aspirantes a marinos mercantes, ha sido desolador.

La Educación Náutica en México, una nave

sin rumbo ni destino

Hugo Sergio Gómez Smith

Y así en uno de los actos más burdos y carentes de sutileza, la Coordinación General de Puertos a cargo de Guillermo Ruiz de Teresa nos regala una publicación de un maquillado y costoso anuario estadístico que pretende resumir los últimos años de la administración *peñanista* y su deplorable paso por las aulas de las escuelas náuticas del país, hoy convertidas en flamantes fábricas para el desempleo de la mano de obra que infla sin medida la estadística de los “Ninis”, bajo el flamante título Historia de la Educación Náutica en México, donde según se concentra como si fuese un documento histórico, números y más números de egresados.

CON UN VACÍO OSTENSIBLE ¿Cuántos están laborando? No se sabe en realidad, pues nunca se ha llevado el control de la ubicación de sus fuentes de empleo.

AHORA BIEN, lo que sabe con certeza es que actualmente ante la carencia de buques

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Domingo, 03 de Marzo de 2019 01:08

nacionales donde hacer sus prácticas no hay siquiera opción a titularse. Hay cientos de aspirantes a maquinistas y pilotines esperando un embarque en Mazatlán, Veracruz y Tampico, sede estas escuelas, Si se tenía en el horizonte esta previsible crisis que traería la Reforma Energética en Pemex, por ser la única fuente de trabajo, pues se amarraron en diversos puertos más de 150 buques, debiera estudiarse el caso ante los tribunales para ver si haber incrementado la oferta de oficiales no constituye una especie de fraude para los padres. Si la malevolencia de incrementar la matrícula de manera desmedida con el afán de justificar una enorme inversión en infraestructura no constituye una violación al derecho a la educación, pues todo gobierno que abre una carrera debe contemplar el ciclo completo: formación titulación y la demanda del sector. No dejar a medias a los estudiantes. Pues sin título los años de sacrificio en aula son nulos. Y qué le digo el gasto que a mí me consta por ser contribuyente al fomento de becas para alumnos sin recursos, doy fe de las lágrimas de los padres que hablan a mi casa en busca de ayuda. Y yo me pregunto ¿Para qué? Para congelar sus expectativas, viendo a sus hijos manejar un taxi como chofer de Uber. Ni eso los detuvo.

Abro hoy doloroso capítulo después de un mes de que los funcionarios nos regalaron un penoso *affaire* en la escuela náutica de Veracruz donde entre acusaciones de corrupción de los directores en medio del cual hasta se nombró con sobrenombres y epítetos al hoy director general capitán Enrique Casarruvias, hoy se erigen con los preservadores de la memoria histórica de las escuelas náuticas

DÉJEME decirle que como marino mercante y catedrático de carrera me siento ofendido y avergonzado ante la comunidad académica de México de este capítulo que hoy pretende borrar como en la antigüedad lo hacían los romanos: pan y circo. Fue un penoso hecho que merecía más explicaciones, más allá de quererse lavar la cara con un libro.

Pero no es el único acto pues se suma al penoso intercambio de diplomas que se vivió en el Día Internacional del Mar en el puerto de Veracruz, donde toda lo más granado de la comunidad marítima asistió vestida de manera solemne para honrar una de las profesiones más nobles que además de vocación necesita entrega. Pero los marinos —algunos—, somos así no queremos autocríticas. Exigimos lealtad solo para el encubrimiento so pena de ser acusado de ser el cangrejo que corta con sus tenazas la cuerda del que va para arriba. De bloquear a los “hombres éxito” con el pétalo de una crítica.

El penoso ejemplo de las malas prácticas ambientales

Y es que mire, la saliente administración nos regaló patéticos episodios que sirven de mal ejemplo los educandos que por supuesto no figuran en el mentado anuario estadístico. Resulta que México en la figura del Coordinador de Puertos, dependiente de la SCT, Guillermo Ruiz de Teresa fue nombrado para presidir la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA) para el ciclo 2016-2018; pero además quedó al frente del Comité ambiental y desarrollo sustentable de este organismo.

Y para demostrar su interés por la naturaleza el 2 de octubre de ese mismo año fue filmado aterrizado junto con Emilio Gamboa Patrón, senador de la República sobre el arrecife Los alacranes, una de las zonas protegidas de esta región marítima frente a Progreso Yucatán. O sea, el interés por el medio ambiente se demuestra con hechos no con palabras. ¿Cuántas leyes habrá firmado Emilio Gamboa en favor del ambiente? Cuantos discursos habrá pronunciado Guillermo Ruiz en sus giras por los llamados *Puertos Verdes*, un fallido programa que quedó trunco a falta de inversión y recursos humanos.

Es más, le cuento que en la citada dependencia de la SCT que dirige Ruiz de Teresa no hay ni siquiera, ya no digo dirección, ni siquiera un departamento que maneje políticas ni programas ambientales para los puertos de México Ah, pero de los marinos mercantes nadie reclama cobijados en el viejo adagio; la ropa sucia por más mugrosa que sea se lava en casa, aunque la vivienda se esté cayendo. Déjeme darle a usted lector el panorama que los de adentro contemplamos de nuestra carrera de marino mercante.

Un diagnóstico medido para cambiar de rumbo

1.- Los actuales programas no están alineados con el Convenio de titulación y Guardia de la gente de mar (STCW 2010). Se sigue trabajando con los programas de 2012 que se hicieron en el contexto de la versión de 1995, dado que FIDENA inici

o a aplicar las restricciones de Manila 2010 hasta 2014 y el desfase no se ha corregido por lo que la parte del conocimiento de las competencias está fuera de la realidad con programas obsoletos: Una prueba es que se quiso cambiar el programa de valoración de esta parte y se mudó del programa Sistema de Evaluación de la Gente de Mar (SETS) Y se adquirió en 2016 un nuevo programa de conocimientos más avanzados llamado: VOA o sea *Videotel Online Acces*

que es un programa que incorpora conocimientos teóricos avanzados pero que muy pocos alumnos han aprobado: ese es un indicador alarmante de la escasa preparación de los alumnos sobre temas novedosos vinculados a la sustentabilidad y el cambio climático, como el Código Polar, Marpol VI y el Convenio de Aguas de lastre entre otros.

2.- Las intenciones de Manila 2010 era alinear la educación con la transformación tecnológica y la innovación resaltando temas como las competencias actitudinales y el cuidado al medio ambiente.

Al revisar los actuales programas, se percibe que están ausentes los temas ambientales y otros vinculados a los Objetivos del Desarrollo sustentable (ODS) emitidos por las Organización de las Naciones Unidas (ONU), como la aplicación de energías renovables en dichos programas, los cuales actualmente están definiendo el rumbo de la industria marítima en el mundo.

3.- Existe una saturación de asignaturas, muchas de relleno que no aportan absolutamente nada al aprendizaje (Control de multitudes, Familiarización con buques tanque y Familiarización con buques de transporte rodado ¿¿¿??). Estas con cursos de actualización que se imparten en otra área. Y pueden ser transformados con otra visión.

4.- No se ha desarrollado ninguna estrategia para suplir que vacío de la visión práctica de las carreras de oficiales mercantes que deja la falta de un buque escuela. Actualmente se carece de programas de visitas de campo a buques puertos y terminales (Los maestros entrevistados señalan que se les argumenta que si desean hacer visitas ellos deben pagar la gasolina y otros temas). *No se puede concebir que un alumno curse ocho semestres sin visitar un buque ni tenga visión práctica alguna*, cuando por ejemplo se cuenta con dos importantes puertos que son Altamira y el mismo Tampico, Veracruz y Mazatlán para hacer visitas).

5.- La exacerbación de la visión militarista con la cual se está formando marinos mercantes en México es solo para la obediencia. Está muy alejada del STCW que no hace ninguna recomendación en ese sentido de cimentar estas carreras sobre prácticas castrenses que una vez abordo de un buque pasan al olvido pero que inhiben otras de mayor importancia para su profesión. No se está inculcando el espíritu emprendedor ni cualidades de liderazgo que recomiendan los expertos (Ver capítulo *Focus* pags. 34 y 35 de este estudio) Daniel Goleman (FOCUS), autor del libro *Inteligencia emocional* pags. 295 y 296.

6.- El desgaste físico por materias que requieren un esfuerzo adicional al estudio es enorme pues existen programas como “El gramito” que les obligan a dedicar por las tardes dos horas al

La Educación Náutica en México, una nave sin rumbo ni destino

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Domingo, 03 de Marzo de 2019 01:08

ejército físico adicionales a otras asignaturas como educación física y prácticas marineras. Todos los días en que estas actividades físicas vinculadas a deportes y ejercicios oscilan entre tres y cuatro horas y no hay lapsos de esparcimiento por lo que los alumnos tienden tanto al agotamiento físico como mental. Aunado a la práctica absurda de que los alumnos de primer año se desplacen corriendo a todos los lugares dentro de los planteles.

7.- El número de asignaturas, comparados con otras carreras de tierra es muy amplia pues, mientras en la carrera de Ingeniero Mecánico en el Tecnológico de Ciudad Madero predominan los semestres de seis materias con solo un semestre de siete en la Educación

N

á

utica

de Tampico encontramos semestres de diez materias sumadas a las actividades extra curriculares como el mentado "El gramito" como consecuencia el alumno no tiene tiempo para reflexionar sobre lo aprendido ni elaborar tareas de todas las materias.

8.- No existe ningún contrapeso y el sistema de administración y gestión de educación náutica es totalmente vertical y se toman muchas decisiones unilaterales que no toman opiniones a maestros ni alumnos y asesores académicos. Tampoco existen mecanismos de evaluación de los alumnos hacia los maestros por lo que se carece de retroalimentación de parte de ellos hacia el cuerpo directivo.

9.- Las clases se prolongan hasta el sábado al mediodía, lo que en otros sistemas como el de Perú que está incorporado a la escuela naval finaliza el viernes por la tarde y los alumnos se marchan a sus casas retornan hasta el domingo por la noche

10.- En los programas se carece de un balance entre las asignaturas técnicas y las no técnicas lo cual es de suma importancia para inculcar habilidades y destrezas que los lleven a la innovación

11.- Las evaluaciones que surgen del BOA, son el indicativo de la deficiencia de los programas académicos. Tanto exámenes de ascenso como para titulación las estadísticas de los aprobados son mínimas lo cual es el indicador más preocupante de la falta de conocimientos actualizados.

12.- Se carece de bibliotecas con libros actualizados que apoyen la investigación y las tareas cotidianas y una plataforma digital.

13.- Se carece de convenios de suficiente alcance con líneas extranjeras para embarcar al personal a realizar sus prácticas profesionales. La mayoría de los países de Sur Amé rica tienen convenios con las líneas navieras internacionales que hacen escala en sus puertos.

14.- Se carece de instrumentos de evaluación que reflejen las adecuadas aptitudes y destrezas que reclaman los armadores hoy en día para hacerle frente al cambio tecnológico en la industria marítima

15.- El Tema ambiental que está redefiniendo el rumbo de la industria marítima está ausente tanto de los cursos de actualización como de los programas académicos. Solo se encontró como complemento en algunas asignaturas.

16.- Pese a que entraron en vigor temas como el código internacional de mercancías peligrosas; de concientización ambiental y el convenio de aguas de lastre no se ha diseñado una estrategia de capacitación hacia el sector marítimo ni se han diseñado los cursos modelos para difundirlos.

17.- En el sistema prevalece el maltrato por parte de comandantes de alumnos, maestros y funcionarios que lastiman el ego de los alumnos por lo que la moral hoy en día entre el alumnado es muy baja, aunado a las expectativas de falta de buques y el desempleo por lo que debe haber un programa orientado a levantar la moral.

Un lastre pesado

Como podrá usted percibir la herencia que deja la saliente administración es un lastre que

La Educación Náutica en México, una nave sin rumbo ni destino

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Domingo, 03 de Marzo de 2019 01:08

quizá no se pueda revertir en todo un sexenio.

Si la entrante administración pretende poner en marcha una cuarta transformación en el sector marítimo y portuario deberá iniciar por reformar la educación náutica de México. Un plan puede fallar si no se tiene recursos humanos eficientes.

Hay que convertir las viejas escuelas náuticas en un verdadero sistema universitario. Los pendientes engrosan una larga lista pues en el sexenio que termina la constante fue construir una desmesurada infraestructura que hoy se refleja en una gran cantidad de aulas vacías, que no tiene utilidad alguna ante la falta de empleo del sector. Deberá promoverse su utilidad creando quizá el área de investigación y desarrollo que es otro de los grandes pendientes que deja Peña Nieto.

Preocupa que el recién nombrado Coordinador de puertos que relevará a Ruiz de Teresa, Héctor López no se haya pronunciado al respecto por regular el cargo del personal que estará a cargo de Fidena, entidad que si se quiere avanzar deberá desaparecer pues solo ha sido refugio de políticos sin empleo. Inició con cuatro personas allá por 1974 y hoy son más de cien empleados que consumen la mayor parte del presupuesto. Sin educación marítima de calidad seguirá reinando el desorden marítimo y las voces de los verdaderos maestros se perderán en el silencio de un mar revuelto que clama por un periodo de calma.