

Fidena, entre guerras internas y falta de liderazgo para la 4T

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16



Recién regreso de un largo viaje por España y el norte de África. En particular del nostálgico Tánger, el gran puerto de Marruecos, donde vivió hasta su muerte el escritor norteamericano Paul Bowles e inspiró su novela llevada al cine por Bernardo Bertolucci, *El cielo protector*.

Fidena, entre guerras internas y falta de liderazgo para la 4T

Hugo Sergio Gómez Smith

Vengo asombrado de la preocupación que prevalece en aquellos lugares sobre el cambio climático y de la indiferencia con la cual se ventila el tema en México. Y cómo no sentir miedo, si las otrora tibias playas de la Costa del Sol de Marbella, se encuentran de frente con un candente viento que sopla de África, e impone temperaturas de más de 40 grados a la sombra, mientras en Madrid la gente sale a la calle pegada a las cornisas para evitar los rayos de un sol que quema.

Es de todos los días los comentarios sobre la transformación climática.

DE AHÍ QUE era importante para seguir comprendiendo el fenómeno climático, asistir al foro *Altafuels, IBERIA 2019* en la Feria de Madrid, un espacio donde se habló de los nuevos combustibles y de innovaciones para abatir el cambio climático y contrarrestar las perspectivas que hacia el futuro contempla, la educación náutica en nuestro país: sin innovación y carente de creatividad.

Fidena, entre guerras internas y falta de liderazgo para la 4T

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

LA EDUCACIÓNnáutica a cargo del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el personal de la Marina Mercante (*Fidena*), está empecinada en continuar con los viejos rituales y la repetición de anodinos paradigmas, que parten de premisas ya descartadas; como imponer una visión que, para efectos de enseñanza, es más valiosa la experiencia en los buques que al conocimiento académico. Ahora que tal vez si la experiencia fuese impulsada por constantes visitas a los nuevos y modernos buques automatizados, quizá estarían en el camino correcto; pero no es así: los alumnos no conocen los buques hasta que salen al campo de sus prácticas y como no hay suficientes, porque la marina está en recesión, muchos pueblan el universo de los taxistas y otros trabajos improvisados y se desperdicia la ventaja comparativa de las escuelas náuticas de estar ubicadas en un puerto. Peor aún, se contrata personal de preferencia con grados profesionales de capitanes o jefes de máquinas. No hay ninguna motivación para evolucionar.

CARECEN de estímulos económicos para que ostenten maestrías o doctorados. Como si esto no fuese determinante para la enseñanza.

Tal vez la visión práctica fue vigente en un tiempo cuando se operaba buques sin automatización y los problemas se resolvían de manera improvisada. La motricidad era mediante viejas máquinas que dominaban los añejos mecánicos y engrasadores de abordaje, con mañas que solo dan los años navegados. Hoy se tiene ya casi la automatización total. Incluso algunos buques están dotados de aplicaciones con inteligencia artificial. Ante el cambio climático hay una necesidad apremiante de preservar el ambiente con planes innovadores y aprender a utilizar los nuevos combustibles. El factor humano se ve abatido por la acelerada rutina de los buques que impone tiempos vertiginosos de descarga en puerto y estadías de 12 horas. Es preciso educar en las nuevas formas y herramientas para la operación. Pero también hay parálisis y repetición de viejas prácticas, como la de rehabilitar un viejo buque abandonado en los desiertos muelles del puerto de Tampico para convertirlo en buque escuela. Que se aprenda de este vetusto armatoste subiendo algunos alumnos en cada viaje. Una vieja práctica de aprendizaje que los japoneses han suplido por aulas virtuales.

Fidena, sin visión para desarrollar talento humano

PERO LAS ESCUELAS nauticas continúan sin saber cómo desarrollar el talento humano que trasforme a su vez a la Marina Mercante. Entonces se carece de gente competente que retroalimente a las empresas del sector tan necesitadas en esta Cuarta Transformación. Se les olvida que la experiencia en viejos buques sirvió en un tiempo que se fue con el México de los priistas. Pero ¿por qué es importante la comprensión de esta premisa? Bueno pues en la actualidad en las grandes universidades, empresas y gobiernos hay una guerra por reclutar

gente talentosa y la gran pregunta que hacen los reclutadores a los aspirantes es: ¿qué sabes hacer con lo que sabes? Ya no es ¿cuánto sabes? ¿cuántos títulos o papeles tienes?

¿Cuántas rayas o galones tiene tu uniforme? Pero abramos el debate si usted gusta. ¿Qué es el talento humano? ¿Cómo se forma la gente talentosa? Bueno, hay argumentaciones que dicen que el talento viene después del conocimiento. Cuando el ser humano suma su potencial implícito, es decir sus cualidades personales, con el conocimiento. Es cuando surge una persona potencialmente talentosa. Así convierte su mente arrastrada por modelos preconcebidos, en una dotada de visión innovadora y reformadora de los mercados y servicios, con nuevas fórmulas de trabajo o crea nuevos productos: así nació

Amazon

,
Cirque du Soleil

, las líneas aéreas de bajo costo, los medicamentos genéricos. Innovando se ha logrado consolidar la contenerización: Pero así podríamos seguir con una larga lista.

Aunque esa visión causó escozor en el mismo Harvard. En la cuna de los negocios de Norte América, cuando el investigador David Goldman, quien escribió el libro *Inteligencia Emocional*, escribió también un artículo donde hacía mención que, para triunfar en los negocios, en el gobierno o en cualquier emprendimiento, el coeficiente intelectual pesaba menos que las habilidades personales. Las no técnicas que la OMI recomienda en su Convenio STCW como *Not Technical Skills*

, por sus siglas en inglés (NTS). Si, bien éstas, son necesarias para desempeñar un cargo, eso ni duda cabe, pero no bastan para llegar a ser líder. El artículo, que partía de una investigación en 200 empresas, causó un gran debate pues señalaba que, si un profesionista no tiene cinco de estas cualidades, que algunas escuelas de negocios mencionan como habilidades blandas: empatía, comunicación, inteligencia emocional, autorregulación, auto consciencia, motivación, nunca podrá llegar a ser un verdadero líder, que es a lo que aspira todo marino mercante: ser capitán o jefe de máquinas. De ahí que la militarización y el viejo paradigma que viene desde tiempos en que la Secretaría de Marina, manejaba la educación, haya perdido vigencia.

Pero ¿qué sucede, en realidad? ¿por qué no logramos cambiar la educación náutica en México. Bueno hay fuerzas externas que empujan a seguir con el mismo modelo de años atrasados: la usanza de uniformes, la militarización rampante que de manera transversal corre desde la administración hasta las aulas y así en los cafés y andurriales de los marinos se sigue comentando la parálisis de los cambios y las constantes ocurrencias con las que se pretende una mejora. Pero ese paradigma se extinguió con la modernidad, con las naves nuevas que son botadas en los astilleros con todas sus facetas automatizadas.

Un paradigma lo define Ramón Muñoz, ese gran experto en innovación que no pudo convencer a Vicente Fox de encabezar un gobierno innovador, como la luz que viaja de lejanas estrellas a

través del espacio. Viene viajando miles de años hasta llegar a nuestra visión. Si, pero esas estrellas que destellan esa luz, han dejado de existir hace miles de años quizá. Sólo que su resplandor nos llega a pesar de su inexistencia. Así pasa con los viejos marinos que creen que esa marina que conocieron en sus años mozos está aún vigente. Pero solo queda su resplandor en los viejos muelles que hoy se pueblan de navieras extranjeras, pero innovadoras que han logrado sobrevivir los embates de la globalización. Por esa razón es algo absurdo imponer esa visión a las nuevas generaciones. No basta para encabezar una verdadera transformación como la que pretende este gobierno la continuidad de los viejos tiempos. De seguir así perderá la batalla con la *Semar* que ya prepara su gente en Malta, en Londres y, le imparte multiplicidad de cursos en se imparten en el

Cessna

para retomar el control. Además de que será la anfitriona de la Segunda Cumbre Latinoamericana de la Universidad Marítima Mundial, de Malmo, Suecia en el mes de septiembre. ¿Cuándo

Fidena

organizará algún congreso decente que muestre a los alumnos los avances de la marina mercante en el mundo? Si se tiene para gastos y dispendios en libros y revistas que hablan del culto a la personalidad de los directores ¿Por qué no se organizan eventos con académicos relevantes que expongan a los alumnos del nuevo mundo marítimo que se está gestando en otros continentes, ¿por qué no les hablan de las grandes redes de conocimiento que se están tejiendo en los

clusters

marítimos del mundo? La conclusión es fatal: por ignorancia.

El drama de un académico contra un capitán con experiencia.

AHORA BIEN, ¿qué se pretende con todo este discurso ¿a qué obedece? Bueno a que se quiere manejar las escuelas náuticas como si fuese un buque. Pero hay diferencia.

El trabajo del buque se sustenta en el desempeño técnico y las universidades o escuelas penden de habilidades cognitivas y de formación de la personalidad. Es un tema algo complejo, pues la tarea de formar recursos humanos en dinámica, psicológica y pedagógica y difiere de tripular un buque. Y mire traigo a colación este tema, luego de conocer el drama de una piloto naval de la Escuela Náutica de Mazatlán. Que conste yo conocí el caso, por una carta publicada por medios electrónicos. Es una controversia que se entiende está bajo investigación de las autoridades administrativas de SCT. ¿Pero qué fue lo que pasó? Bueno en las partes esenciales del texto se desprende que la piloto, expone que ha tenido subsecuentes desencuentros con el capitán Fulgencio García y que éste aprovechando su posición actual y su ausencia para solventar su embarazo y enfermedad de su hijo recién nacido, para quitarle del cargo y poner en su lugar un capitán jubilado de Pemex. Ella está certificada para ocupar el

Fidena, entre guerras internas y falta de liderazgo para la 4T

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

cargo y es competente pues fue formada explícitamente para operar los equipos con los que se entrena al personal; pero es piloto naval.

Ese esquema de petrolizar la educación se viene repitiendo en las tres escuelas, dado que los formados de la flota petrolera somos mayoría y muchos ostentan títulos profesionales de capitanes y jefe de máquinas y como prevalece la visión de imponer los galones sobre el conocimiento académico, es fácil desplazar a quien carece de grados, que, en realidad, no representan lo que una persona sabe o conoce. Solo indican tiempo navegado, pero no el conocimiento adquirido. Los indicadores académicos son el grado de maestría o doctorado.

Le cuento también que he presenciado varias veces este debate. En otra ocasión sucedió cuando impartía clases en la Escuela Náutica de Tampico, una compañera que ostentaba el título de Capitán de Marina, un grado abajo del de Capitán de altura, impartiría un curso de cartas electrónicas a los pilotos de puerto. Uno de los participantes se quejó con la dirección de la Escuela Náutica de Tampico, porque el curso no lo impartiría un capitán de altura. Y fue una labor de convencimiento al susodicho hasta que cedió.

Ya en el aula se dio cuenta que las rayas o galones no tiene relación con la capacidad académica. Pero en el sistema actual se tiene la obsesión de que, para impartir tal o cual curso o impartir determinadas asignaturas se dé preferencia a los grados profesionales Si no es capitán de altura o jefe de máquinas están perdidos, aunque el polvo de la falta de conocimientos académicos, cubra toda su humanidad

Fidena, sin liderazgo para la Cuarta Transformación

BIEN DICEN lo que afirman que la 4T es un gran movimiento que solo podrá ser desarticulado desde adentro. Es inmune a fuerzas externas. Eso está probado ante los ataques que sortea López Obrador. Pero podrá terminar si no cesan de combatir las fuerzas internas y propiciar guerras intestinas entre su equipo. Las constantes renuncias de su equipo evidencian que no hay cohesión en las fuerzas que operan el gobierno. Eso si puede acabar con las expectativas de cambio. Y yo coincido totalmente pues *Fidena* no es la excepción. El susodicho capitán Fulgencio García sostiene una especie de guerra soterrada con la Dirección de Marina Mercante pues insiste en desconocer que la máxima autoridad parte de ahí. Él dice que no forma parte de este grupo pues lo puso el Secretario de Comunicaciones. Fíjese nada más. Y de ahí que exista un gran problema para los acuerdos. Se va por la libre y quería de entrada modificar formatos para reuniones y agendas. Impuso a su gente en la Escuela Náutica

Fidena, entre guerras internas y falta de liderazgo para la 4T

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

de Tampico, sin autorización pues carece de perfil para el cargo. Ahora más pernicioso es su desconocimiento a las medidas de austeridad pues promovió en fecha reciente la publicación de una costosa revista, donde aparecen grandes fotos suyas y un programa sacado de múltiple información diagnóstica, conocida desde hace tiempo y que solo da cuenta de los lugares comunes de siempre. ¿Hacia dónde va? No se sabe pues no se le conoce experiencia alguna en la academia. No se pueden dilapidar recursos mientras en las escuelas náuticas se carece hasta de proyectores y manuales decentes para complementar los cursos. No quieren gastar ni en eso.

Sólo habla de reingeniería, como si estuviese operando el proyecto del fallido capitán Saucedo que por ahí anda promoviendo su universidad náutica mercante, otro sueño de opio para formar marinos en serie, como si la Marina Mercante estuviese en pleno auge.

Liderar un cambio requiere visión tanto interna como externa. Y esa cualidad no se puede encontrar de un personal recién bajado de un buque, sin haber transitado por la mínima experiencia académica. Pero más pernicioso aún es su terquedad y falta de capacidad para asumir recomendaciones y consejos. Semeja al dichoso capitán Saucedo que, sin texto o artículo académico conocido, presume supuesta maestría y candidatura a un doctorado en políticas públicas. Así que la educación náutica sin proyecto, puede estar destinada a formar parte de los proyectos fallidos de este sexenio, pues un líder que pretenda una verdadera transformación en la educación, solo puede operar una si conoce los ritmos y tiempos que mueven este complejo mundo marítimo.