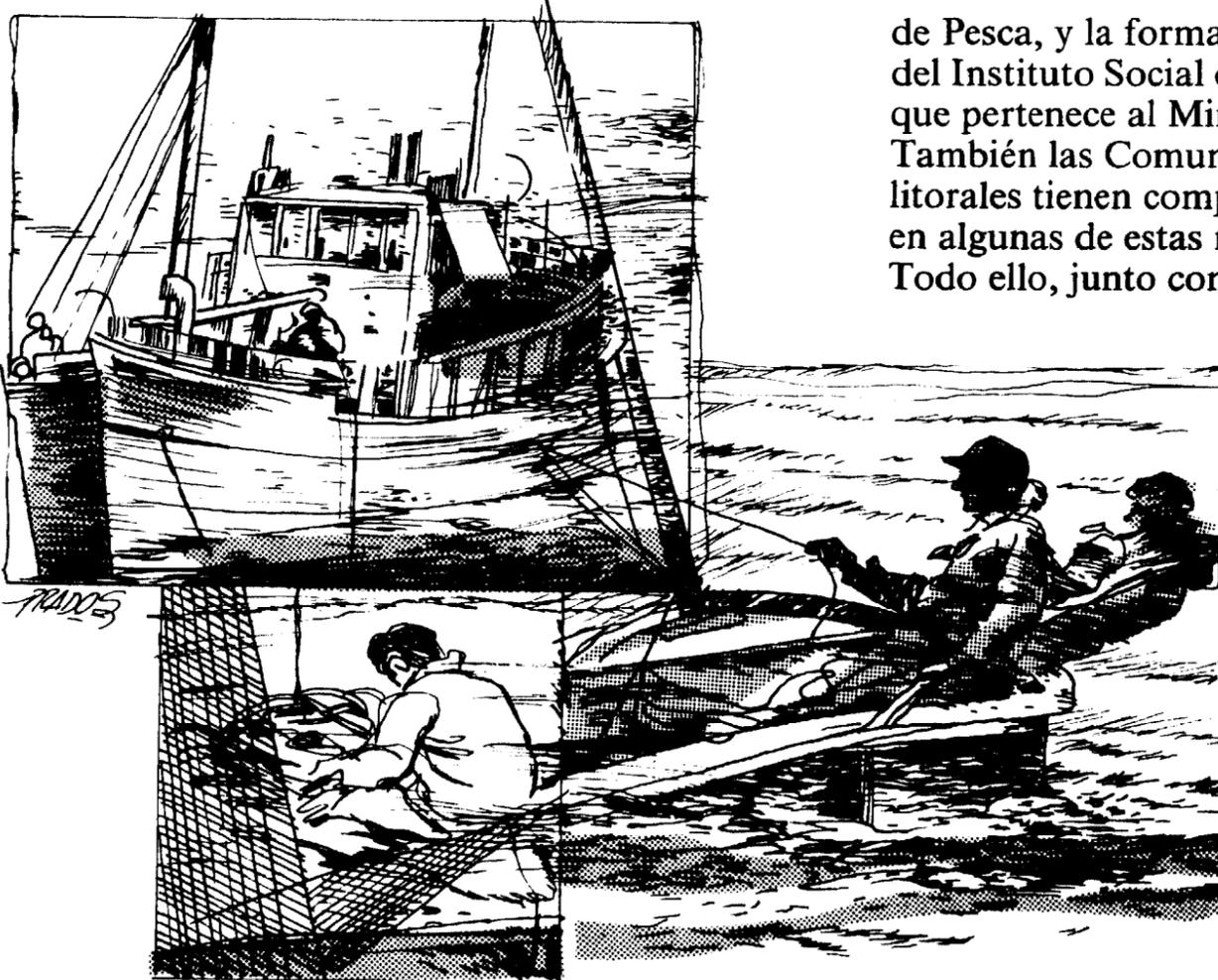


## ESTUDIOS DEL MAR

Las enseñanzas náutico-pesqueras están pasando por una etapa de revisión y de cierta confusión.

Los estudios superiores, de nivel universitario, dependen del Ministerio de Transportes, concretamente de la Dirección General de la Marina Mercante; la Formación Profesional, del Ministerio de Agricultura y Pesca, a través de la Secretaría



de Pesca, y la formación ocupacional, del Instituto Social de la Marina, órgano que pertenece al Ministerio de Trabajo. También las Comunidades Autónomas litorales tienen competencias en algunas de estas materias. Todo ello, junto con la reforma

de las enseñanzas y los debates en torno a la conveniencia o no de que los estudios superiores de Náutica se integren en la Universidad, hace que sus centros se encuentren en un momento de transición y de cierta crisis.

# Enseñanzas náuticas, una singladura complicada

*Los Ministerios de Transportes, Agricultura, Educación y Trabajo, y varios Gobiernos autónomos, se reparten competencias en la formación marítima y pesquera*

Madrid. MARTA SAN MIGUEL  
El panorama de las enseñanzas náutico-pesqueras en nuestro país es muy complejo, y las competencias que cada organismo tiene en estas materias no están suficientemente delimitadas. Las enseñanzas náuticas y pesqueras se imparten en un nivel superior, homologable al universitario, en siete escuelas situadas en diferentes puntos, y es el Ministerio de Transportes, a través de la Inspección de Enseñanzas Superiores Náuticas de la Dirección General de la Marina Mercante, quien expide los títulos profesionales que se obtienen en estas escuelas.

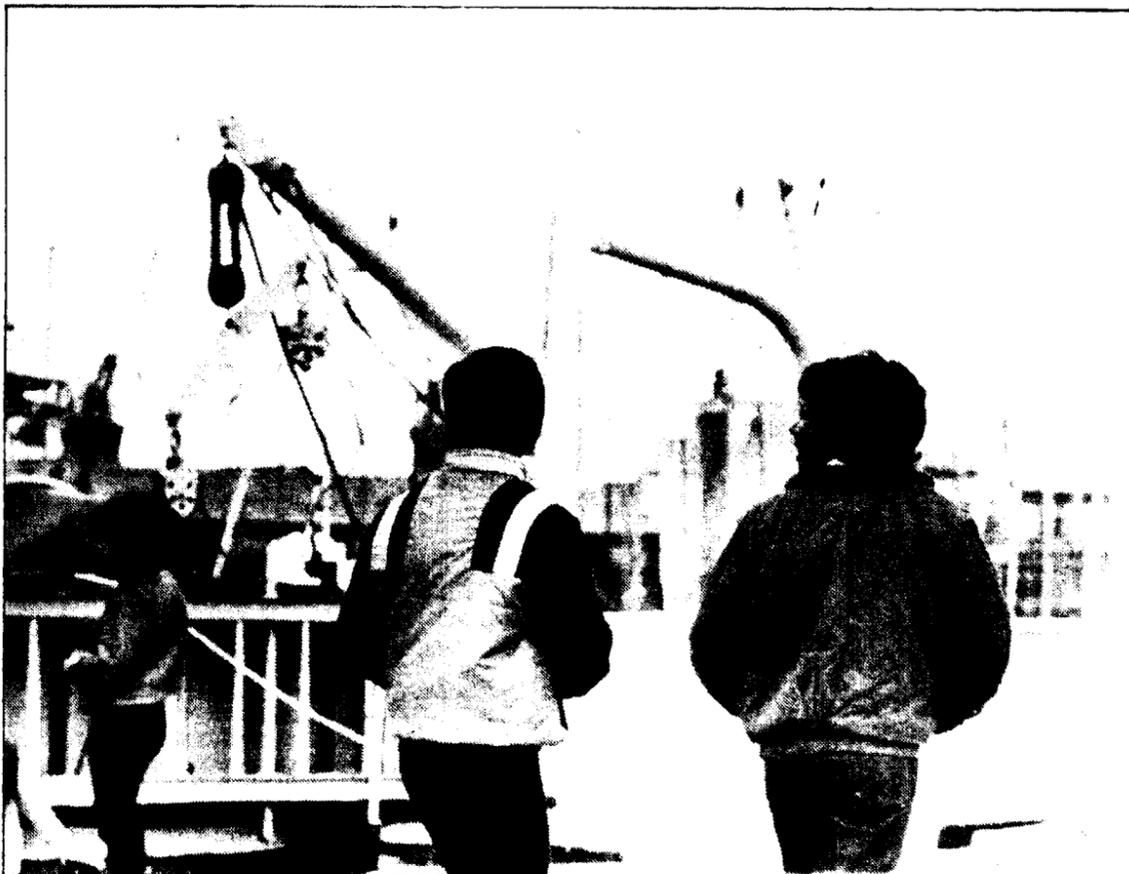
En los niveles de Formación Profesional tiene competencias el Ministerio de Agricultura y Pesca, pero algunas están transferidas a las Comunidades Autónomas litorales, en lo que a centros de enseñanza se refiere. Por otra parte, el Ministerio de Trabajo cuenta con centros dependientes del Instituto Social de la Marina donde se imparte Formación Ocupacional y numerosos cursos a sectores en paro. En las denominadas Casas del Mar se imparte la formación reglada, en homogeneidad con las enseñanzas que dependen del Ministerio de Educación, y la Formación Ocupacional, de competencia exclusiva del Ministerio de Trabajo, y destinada a marineros y pescadores.

Al no existir un plan definido para las enseñanzas náuticas de nivel inferior, el Instituto Social de la Marina, de acuerdo con organismos internacionales y especialmente con la Comunidad Europea, ha elaborado un Proyecto de Plan para dar respuesta a la formación marítima, tanto de tripulantes como de armadores a través del desarrollo de módulos iniciales por los cuales se van insertando en el proceso productivo trabajadores, de acuerdo con su nivel de formación. Según Rafael Lobeto, asesor técnico del Instituto Social de la Marina, el Ministerio de Trabajo ha pedido colaboración a la Secretaría de Pesca —dependiente del Ministerio de Agricultura— y a la Dirección General de la Marina Mercante —dependiente del Ministerio de Transportes— para intentar llevar el plan adelante. Rafael

que no tienen carácter de estudios superiores se puede acceder por dos vías: la Formación Profesional reglada, con sus dos ciclos de FP 1 y FP 2, de dos años y uno de duración, respectivamente, y los campos profesionales para adultos. En el primer caso, cuando finalizan los estudios se obtiene un título que sólo tiene valor académico. Para acceder a los títulos profesionales es preciso hacer las correspondientes prácticas de mar. Por el contrario, si se realizan estudios de Formación Profesional de Adultos, tras el curso y las prácticas se obtiene un título con valor profesional pero sin valor académico. Para que tenga valor académico, hay que cursar las asignaturas básicas.

Las titulaciones que se obtienen a través de estos cursos son: capitán de pesca; patrón de pesca de altura; patrón de 1.ª clase de pesca litoral; patrón de 2.ª clase de pesca litoral; mecánico naval mayor; mecánico naval de 1.ª clase; mecánico naval de 2.ª clase; electricista naval mayor; electricista naval de 1.ª clase; electricista naval de 2.ª clase; patrón de pesca local; motorista naval; radiotelefonista naval; marinero mecánico; marinero pescador. En algunos de estos casos —si se quiere obtener por ejemplo el título de patrón de pesca local o el de motorista naval—, basta realizar unos cursillos menores, de entre tres semanas y tres meses de duración.

En Formación Profesional, la oferta y la demanda de empleo están equilibradas en estos momentos, según Fernando Pastor, inspector general de Enseñanzas Náutico-Pesqueras del Ministerio de Agricultura. Aunque el colectivo pesquero es bastante numeroso, su vida laboral no es muy larga y gran parte de este sector busca un trabajo en tierra después de unos años de estar embarcado. Es un sector que está pendiente también de las reformas que se producirán los próximos años en todas las enseñanzas. Tanto la Formación Profesional Náutico-Pesquera como los estudios superiores de Náutica se encuentran en un momento de transición y de cambio, y ante unas perspectivas bastantes confusas.



TERESA PEYRI

La oferta y la demanda laboral están equilibradas en los estudios de Formación Profesional náuticos y pesqueros. Las crisis del sector se nota especialmente en las enseñanzas superiores.

Lobeto destaca la importancia de «resaltar en los planes todo lo que es la formación sanitaria, de higiene y seguridad en el trabajo, dado el estado actual de las tripulaciones».

Los cursos de Formación Profe-

sional Náutico-Pesquera se llevan a cabo en las Escuelas de Formación Profesional del Instituto Social de la Marina. Existen centros de estas características en Gijón, Las Palmas, Almería, Palma de Mallorca, Bermeo (Vizcaya), Cartagena (Mur-

cia), Isla Cristina (Huelva), Bueu (Pontevedra) y en Santa Eugenia de Riveira (La Coruña). Para impartir cursos de adultos se utilizan, además de las instalaciones de estas escuelas, las de las Casas del Mar. A las titulaciones profesionales

# ESTUDIOS DEL MAR

## Cinco siglos de historia

Ricardo Arroyo

Jefe del Servicio de Personal Marítimo. Dirección General de la Marina Mercante

Las enseñanzas náuticas se inician en España con el nombramiento, por Real Cédula de 22 de marzo de 1508, de Américo Vespucio como piloto mayor de la Casa y Tribunal de Contratación de Sevilla, al que se le otorga «poder y título» para examinar a los pilotos de la Carrera de Indias.

Unos años más tarde, en 1552, se creaba la cátedra de Arte de la Navegación y Cosmografía, siendo Gerónimo de Chaves el primer titular de la misma.

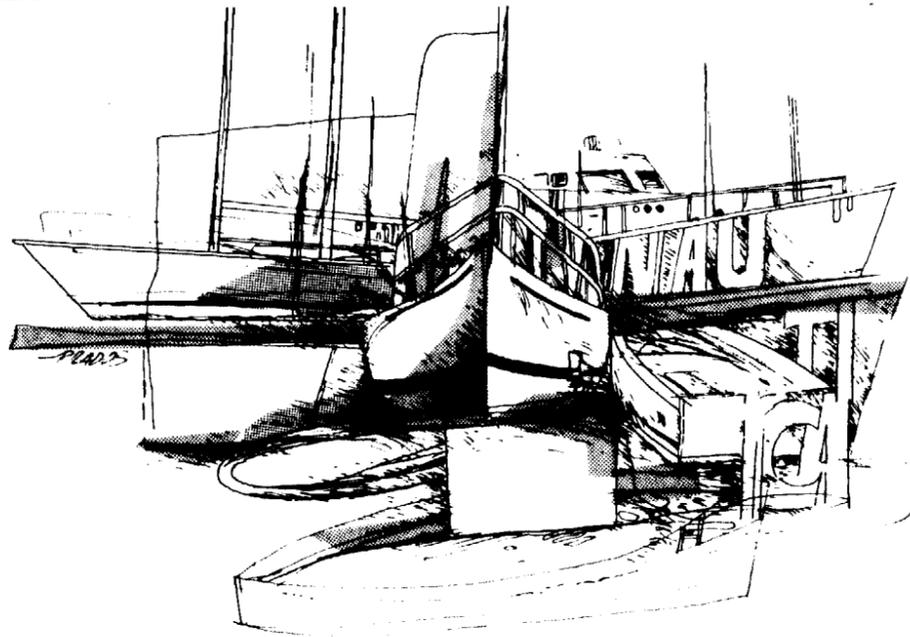
Durante los casi cinco siglos transcurridos desde aquellas lejanas fechas, las enseñanzas de la náutica han pasado por diversas situaciones, en las que el momento histórico ha incidido en ocasiones tanto en sentido positivo como negativo.

La situación actual se enraiza en la Ley 144/61, sobre las enseñanzas náuticas, que se completa en 1975 con el Decreto 355/75, en el que se establecen los diversos grados académicos que corresponden a cada una de las titulaciones.

El 18 de octubre de 1977, el Ministerio de Educación y Ciencia aprueba y publica el actual plan de estudios, que comprende cinco años escolares, repartidos en dos ciclos en cada una de sus secciones: náutica, máquinas navales y radioelectrónica naval.

Las enseñanzas se imparten en las Escuelas Superiores de la Marina Civil de Barcelona, Bilbao, Cádiz, Gijón, La Coruña, Santander y Santa Cruz de Tenerife, y para el ingreso en las mismas se exige haber superado el examen de acceso a la Universidad.

El doctorado en Ciencias del Mar se puede obtener en aquellas Universidades en las que se han establecido los oportunos convenios de colaboración con las Escuelas



Superiores de la Marina Civil, según se determina en el Decreto.

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, de la Organización Marítima Internacional, que fue ratificado por España, establece qué conocimientos han de poseer, entre otros, el capitán y los oficiales de un buque mercante.

El Convenio abarca tanto los conocimientos de carácter general, ampliamente

superados por nuestro actual plan de estudios, como aquellos de carácter específico; para atender a éstos se han creado los llamados cursillos de especialidad, de obligada obtención para determinados tipos de buques.

Como ya hemos indicado, la integración de las Escuelas Superiores de la Marina Civil parece ser un hecho próximo y cierto, con lo que éstas dejarían de depender orgánicamente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que, no obstante, seguirá siendo responsable de la

expedición de títulos profesionales y, por tanto, de la formación en este aspecto de los marinos mercantes. Este aspecto podría desarrollarse en un centro proyectado y dirigido exclusivamente con este propósito, en el que no sólo podrían impartirse los conocimientos de carácter profesional, sino también ser utilizado como centro de puesta a punto en todas aquellas técnicas que el avance de la tecnología vaya introduciendo en la utilización y explotación de los buques, logrando así una mayor eficacia en el transporte marítimo. En este centro podrían tener también cabida capitanes y oficiales de la Comunidad Iberoamericana, que ahora mejoran su preparación profesional en otros países europeos, con las naturales dificultades de idioma, costumbres, etcétera.

Con este breve apunte tan sólo hemos querido esbozar una somera descripción de los aspectos significativos de las enseñanzas superiores náuticas en España; no nos hemos referido a las enseñanzas de otros estamentos de la tripulación de un buque por estimar que esta cuestión requeriría un análisis más pormenorizado de la situación, particularmente especial desde la promulgación de un decreto, por el que se reordenaban los órganos administrativos competentes en materia de pesca y Marina Mercante, por el que las enseñanzas de Formación Profesional náutico-pesqueras pasaban a depender de la Secretaría General de Pesca, y las enseñanzas superiores náuticas, de la Dirección General de la Marina Mercante, dando así lugar a una situación antinatural en detrimento del sector marítimo.

## EDITORIAL CASTALIA

Tel. 419 89 40. 28010 Madrid · Zurbano, 39

clásicos **Castalia**

Destinada a estudiosos, estudiantes y lectores exigentes.

146/ Duque de Rivas  
DON ALVARO O LA FUERZA DEL SINO  
Edición de D. L. Shaw  
180 págs. 390 ptas.

148/ Ramón J. Sender.  
MR. WITT EN EL CANTÓN.  
Edición de J. M. Jover Zamora.  
552 págs. 900 ptas.

151/ Emilia Pardo Bazán  
LOS PAZOS DE ULLOA  
Edición de Manna Mayoral  
850 ptas. 420 ptas.

152/ Dámaso Alonso  
HIJOS DE LA IRA  
Edición de Miguel J. Flys  
170 págs. 490 ptas.

153/ Enrique Gil y Carrasco  
EL SEÑOR DE BEMBIBRE  
Edición de J. L. Picoche  
468 págs. 850 ptas.

154/ Santa Teresa de Jesús.  
LIBRO DE LA VIDA.  
Edición de Otger Steggink  
720 págs. 1 060 ptas.

155/ Varios.  
NOVELAS AMOROSAS  
DE DIVERSOS INGENIOS.  
Edición de E. Rodríguez.  
360 págs. 790 ptas.

156/ Pero López de Ayala.  
RIMADO DE PALACIO.  
Edición de G. Orduna  
552 págs. 950 ptas.

157/ LIBRO DE APOLONIO.  
Edición de Carmen Monedero.  
384 págs. 950 ptas.

158/ Juan Ramón Jiménez.  
SELECCIÓN DE POEMAS.  
Edición de Gilbert Azam  
312 págs. 440 ptas.

159/ César Vallejo.  
POEMAS HUMANOS.  
ESPAÑA, APARTA DE MI ESTE CALIZ.  
Edición de Francisco Martínez García.  
246 págs. 490 ptas.

160/ Pablo Neruda.  
VEINTE POEMAS DE AMOR  
Y UNA CANCIÓN DESESPERADA  
Edición de Hugo Montes.  
136 págs. 430 ptas.

castalia didáctica

Destinada a estudiantes de Enseñanza Media

1/ Pedro Calderón de la Barca  
LA VIDA ES SUEÑO  
Edición a cargo de J. M. García Martín  
240 págs. 370 ptas.

2/ Jorge Manrique  
COPLAS A LA MUERTE DE SU PADRE  
Edición a cargo de C. Díaz Castañón  
290 págs. 128 ptas.

3/ Federico García Lorca  
LA CASA DE BERNARDA ALBA  
Edición a cargo de M. García Posada  
136 págs. 350 ptas.

4/ Gustavo Adolfo Bécquer  
RIMAS  
Edición a cargo de M. Etreros  
160 págs. 350 ptas.

5/ Miguel de Unamuno  
SAN MANUEL BUENO, MARTIR  
Edición a cargo de J. Rubio Tovar  
144 págs. 350 ptas.

6/ LA VIDA DE LAZARILLO DE TORMES  
Edición a cargo de A. Rey Hazas  
190 págs. 300 ptas.

7/ José Cadalso  
CARTAS MARRUECAS  
Edición a cargo de M. Camarero  
280 págs. 400 ptas.

8/ Arcipreste de Hita  
LIBRO DE BUEN AMOR  
Edición a cargo de J. L. Giron Alconchel  
368 págs. 450 ptas.

9/ Antonio Buero Vallejo  
EL TRAGALUZ  
Edición a cargo de J. L. García Barrientos  
224 págs. 400 ptas.

10/ Lope de Vega  
PERIBÁÑEZ Y EL COMENDADOR  
DE OCAÑA  
Edición a cargo de F. B. Pedraza Jiménez  
218 págs. 350 ptas.

11/ Antonio Machado  
POESÍAS ESCOGIDAS  
Edición a cargo de V. Tusón  
194 págs. 400 ptas.

12/ Francisco de Quevedo  
EL BUSCÓN  
Edición a cargo de Angel Basanta  
Texto de Lázaro Carreter  
300 págs. 350 ptas.

13/ Luis de Góngora  
ANTOLOGÍA POÉTICA  
Edición a cargo de A. Carreira  
352 págs. 490 ptas.

14/ Lope de Vega  
FUENTE OVEJUNA  
Edición a cargo de M. T. López  
García-Berdoy y Francisco López Estrada  
208 págs. 350 ptas.

15/ Miguel de Cervantes  
TRES NOVELAS EJEMPLARES  
Edición a cargo de J. M. Oliver Cabañas  
374 págs. 400 ptas.

16/ Leopoldo Alas "Clarín".  
RELATOS BREVES.  
Edición de Rafael Rodríguez Marín.  
294 págs. 400 ptas.

17/ Don Juan Manuel.  
EL CONDE LUCANOR.  
Edición de Fernando Gómez Redondo.  
284 págs. 430 ptas.

18/ ROMANCERO VIEJO.  
Edición de M. Cruz García de Enterría.  
324 págs. 440 ptas.

### ODRES NUEVOS

La literatura medieval vertida al castellano moderno

1/ Don Juan Manuel  
EL CONDE LUCANOR  
Versión moderna de Enrique Moreno Báez  
254 págs. 450 ptas.

2/ Juan Ruiz  
LIBRO DE BUEN AMOR  
Versión moderna de Maria Brey Marinho  
276 págs. 450 ptas.

3/ POEMA DEL CID  
Versión moderna de F. López Estrada  
272 págs. 450 ptas.

7/ Gonzalo de Berceo  
MILAGROS DE NUESTRA SEÑORA  
Versión moderna de Daniel Devoto  
238 págs. 450 ptas.

12/ Alfonso X, El Sabio  
CANTIGAS DE SANTA MARÍA  
Versión moderna de J. Filgueira Valverde  
468 págs. 850 ptas.

13/ CUENTOS DE LA EDAD MEDIA  
Selección y versión de M. J. Lacarra  
600 ptas. 368 págs.

14/ Anónimo.  
AMADÍS DE GAULA.  
Versión de Angel Rosenblat. Adiciones a la introducción  
368 págs. 600 ptas.

LITERATURA Y SOCIEDAD

Estudios generales y monográficos de temas literarios

32/ Varios  
EL COMENTARIO DE TEXTOS 4  
Poesía medieval  
338 págs. 850 ptas.

35/ Giuseppe Bellini  
HISTORIA DE LA LITERATURA HISPANOAMERICANA  
832 págs. 2.650 ptas.

36/ Noël Salomón  
LO VILLANO EN EL TEATRO DEL SIGLO DE ORO  
776 págs. 6.500 ptas.

37/ J. M. Martínez Cachero  
LA NOVELA ESPAÑOLA ENTRE 1936-1980. HISTORIA DE UNA AVENTURA  
640 págs. 1.900 ptas.

39/ M. Eulalia Montaner.  
GUÍA PARA LA LECTURA DE "CIEN AÑOS DE SOLEDAD".  
288 págs. 950 ptas.

40/ José M. Diez de Revenga.  
PANORAMA CRÍTICO DE LA GENERACIÓN DE 1927.

Varios.  
LETRAS ESPAÑOLAS 1976-1986.

Manuel Camarero  
COMPRENSIÓN, EXPRESIÓN Y GUÍA DIDÁCTICA.  
Nueva edición.

Libro para el estudio de la lengua y la Literatura Española, dirigida a los profesores de esta materia y a los alumnos del Nuevo Bachillerato así como para cursos de extranjeros  
400 págs. 1.100 ptas.

## ESTUDIOS DEL MAR

No abundan, ni siquiera en Galicia, los centros docentes que tengan actividades relacionadas con el mar en el punto de mira de sus objetivos. Una excepción de este desértico panorama la constituye el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, con sede en Vigo.

Se trata de un centro de Formación Profesional de segundo grado, al que se accede en las condiciones normalmente establecidas por las autoridades académicas, al haber superado el primer grado de Formación Profesional o tras concluir los estudios de Bachillerato.

# Escasez de centros en Galicia, pese a su tradición marinera

*En el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo se imparte FP de segundo grado*

**Vigo. AGUSTIN DIAZ**  
El Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero es el único en su género existente en Galicia, es decir, el único que imparte una rama de Formación Profesional de segundo grado relacionada con el mar. Primitivamente dependiente del Ministerio de Educación y Ciencia, actualmente está transferido a la Xunta de Galicia y depende de su Consellería de Educación. Para algunos aspectos de su funcionamiento mantiene una cierta relación con la Consellería de Pesca, Marisqueo y Cultivos Marinos.

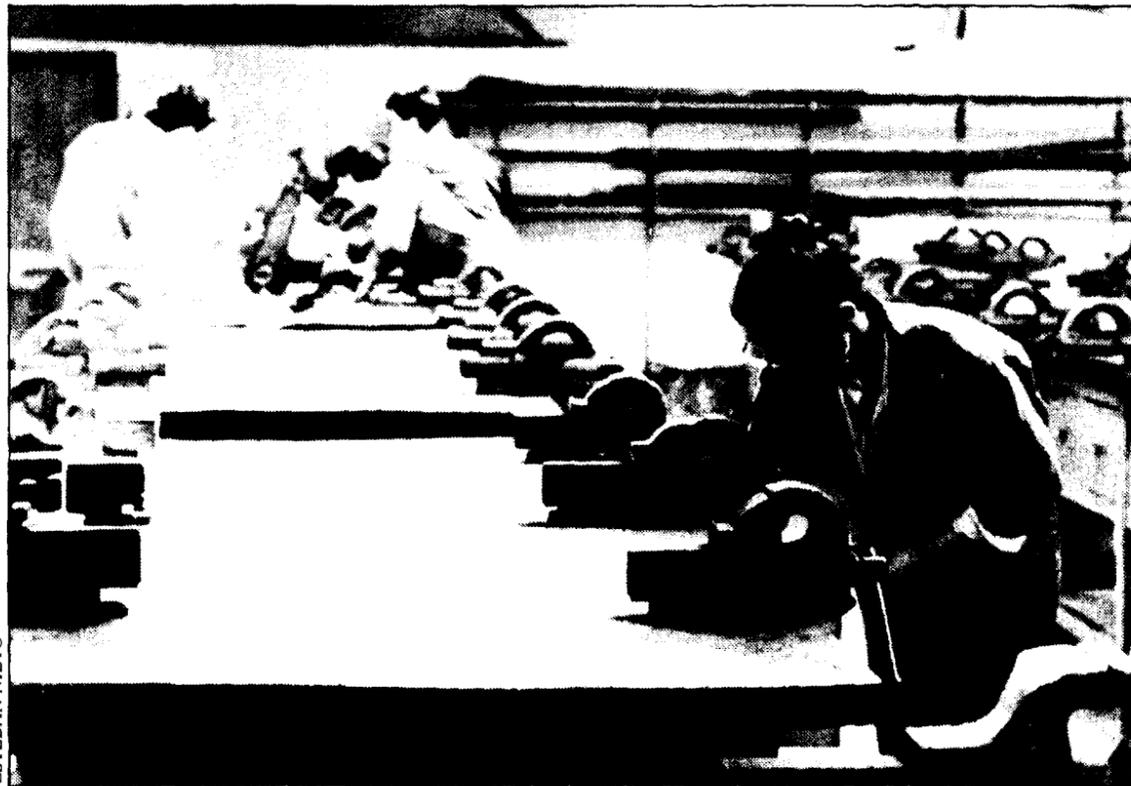
También ofrece este centro la particularidad de disponer de una residencia, en régimen de internado, que acoge a una parte de los alumnos procedentes de puntos alejados de la ciudad de Vigo. El número de alumnos matriculados en régimen ordinario asciende a unos ochocientos, que son atendidos por unos sesenta profesores que forman el claustro docente del centro.

También existe en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico una sección de formación de adultos, que acoge a unos trescientos alumnos y que depende de la Subsecretaría de Marina del Gobierno central.

### Un amplio plan de estudios

Como sucede en todos los centros de Formación Profesional de segundo grado, el plan de estudios abarca tres cursos. Existen tres secciones bien diferenciadas, denominadas pesca, cabotaje y máquinas. El horario semanal de clases es muy similar al de otros centros de FP 2: unas treinta y cinco horas, en jornadas de mañana y tarde. Por la mañana las clases son teóricas y por la tarde alternan cursos teóricos y prácticos.

Los alumnos de este centro se preparan para desempeñar puestos de responsabilidad en barcos pesqueros. Las salidas profesionales están, en consecuencia, en relación con la situación general del sector, que en estos momentos no es especialmente brillante. Por ello, quie-



ESTEBAN NIETO

El Instituto cuenta con una sección de formación de adultos que acoge a 300 alumnos.

nes terminan sus estudios en este centro están sometidos a las vicisitudes del mercado y no encuentran siempre el trabajo para el que están en principio capacitados.

En el plan de estudios se incluyen una serie de asignaturas de formación general, de manera semejante a lo que ocurre dentro de los planes de estudios de FP 2 en otras ramas. Por ello, a continuación se detallan sólo las asignaturas que tienen específicamente algo

que ver con la especialidad marítimo-pesquera.

Hay tres grandes secciones o ramas dentro de los estudios que se pueden cursar en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico. Según informa el jefe de Estudios, Manuel de Castro, los alumnos pueden elegir entre pesca, cabotaje y máquinas.

Dentro de la rama de pesca, las asignaturas específicas en primero son: prácticas, navegación, cons-

trucción naval, maniobra, meteorología, pesca y electricidad. En segundo de FP 2, rama de pesca, se cursan las asignaturas básicas de formación general y se realizan prácticas de mar a lo largo de sesenta días. En el tercer curso, las asignaturas son: técnica de pesca, meteorología, física, dibujo, higiene, legislación y prácticas.

En la rama de cabotaje, en primero se cursan las asignaturas específicas ya citadas en la de pesca

(es decir, prácticas, navegación, construcción naval, maniobra, meteorología y electricidad), aunque se sustituye la de pesca por la de estiba y se añade además derecho. En segundo curso, igual que en la rama de pesca, el plan de estudios incluye las asignaturas básicas y sesenta días de prácticas en el mar. Y en tercero también se parece mucho el programa al de pesca: se sustituye la asignatura de técnicas de pesca por la de estiba y cambia el programa de legislación, coincidiendo las materias de meteorología, física, dibujo, higiene y prácticas.

### Prácticas

La rama de máquinas tiene un programa de estudios más diferenciado. En primero de FP 2 se cursan las asignaturas de dibujo, seguridad interior, máquinas de vapor, tecnología mecánica, electricidad y prácticas, aparte de las básicas. En segundo se estudian motores, máquinas, electricidad, construcción naval, seguridad interior y tecnología mecánica. Finalmente, en el tercer curso de FP 2 las asignaturas específicas, dentro de la rama de máquinas, son: física, motores, máquinas, construcción naval, tecnología, electricidad, seguridad interior y prácticas.

Todo este programa de estudios se completa posteriormente con prácticas en el mar, a bordo de barcos pesqueros o de cabotaje, en los que los alumnos tienen ocasión de poner a prueba los conocimientos adquiridos en sus estudios de Formación Profesional. Desde 1965 viene este centro formando así personal capacitado para desempeñar puestos de trabajo que ocupan un lugar esencial en la actividad económica del país, dentro de un área que proporciona una importante fuente de recursos para España en general y para Galicia en particular. Es sabido de todos el peso específico que la actividad pesquera española e incluso gallega representa dentro de la denominada Europa Azul, la Europa de la pesca.

## Enseñanzas náuticas superiores en La Coruña

*El 70 por 100 de los estudiantes opta por la rama de Máquinas*

**Vigo. AGUSTIN DIAZ**

Oficialmente se llama Escuela Superior de la Marina Civil, pero todo el mundo la conoce como la Escuela de Náutica. En las proximidades del estadio Riazor, en el coruñés paseo de Ronda, en medio de la zona escolar y, naturalmente, cerca del mar, se encuentra la sede de esta institución docente. Como los otros seis centros de la misma naturaleza existentes en diferentes puntos de España, éste, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante, dentro del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, forma personal competente para diferentes puestos de responsabilidad en los buques españoles.

Según nos informaron fuentes de la propia escuela, su tradición docente arranca de muy lejos, del nombramiento el 22 de marzo de 1508 de Américo Vespucio como

primer piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, al que se atribuye «poder y título para examinar pilotos».

El centro coruñés no tiene tan larga historia. Sus antecedentes arrancan del siglo XIX, pero como tal centro específico empezó a funcionar poco después del fin de la guerra civil española, en los años cuarenta. Desde entonces la escuela se mantiene en funcionamiento, con un nivel académico apreciable y que en los últimos años ha ido en constante ascenso.

En cambio, el número de alumnos ha bajado en la última época, fenómeno que se debe no tanto a una falta de salidas profesionales como al hecho de que en tiempos de relativa prosperidad económica la gente deja de interesarse por el trabajo en profesiones de este tipo, ya que la vida de un marino sigue siendo dura en la actualidad.

En esta Escuela Superior de la Marina Civil cursan actualmente sus estudios unos 250 alumnos. El centro coruñés tiene dos secciones: de Puente y de Máquinas. No existe, en cambio, la Sección de Radioelectrónica, que completa en otros lugares el esquema general del plan de estudios de este tipo de centros. Los estudios de primer ciclo dan acceso al título de diplomado de la Marina Civil, tras tres años de estudios y tres meses de embarque en prácticas, al final de los cuales los alumnos deben presentar un informe sobre el programa de trabajo desarrollado en el barco. Superada la prueba de conjunto se obtiene el título de diplomado.

Alrededor de un 70 por 100 de los alumnos de este centro cursan el primer ciclo. Son relativamente pocos los que continúan sus estudios otros dos años, completados con seis meses de embarque, para

presentar el proyecto de fin de carrera y tener así acceso al título de licenciado en Marina Civil. Este plan de estudios fue establecido por una Orden del Ministerio de Educación y Ciencia de 18 de octubre de 1977 («BOE», 24-10-77).

Para ingresar en este tipo de escuelas se exigen las mismas condiciones que rigen para acceder a las Facultades Universitarias y a las Escuelas Superiores Técnicas, según lo establecido por Orden del Ministerio de Educación del 15 de mayo de 1984 («BOE», de 22-5-84), además de superar un reconocimiento médico de aptitud física.

Como en el centro coruñés no existe la Sección de Radioelectrónica, la demanda del alumnado se dirige preferentemente hacia la de Máquinas, que en el primer y en el segundo ciclos cuenta con el 60 por 100 del alumnado, aproximadamente, frente al 30 por 100 que se inclina por la Sección de Puente.



FERNANDO RAYO

En la Escuela Superior de la Marina Civil de La Coruña no existe la Sección de Radioelectrónica, pero cuenta con un plan completo en la rama de Puente y Máquinas.

La Escuela Superior de la Marina Civil de Bilbao, como las otras seis españolas de este nivel, está en la curiosa situación de depender del Ministerio de Transportes, aunque sus títulos académicos los otorgue la Universidad. Pasar a depender de un organismo cuya competencia sea la educación es una de las esperanzas de esta escuela. Otra, lograr que sus titulados consigan trabajo, a pesar de esa crisis que les afecta desde hace ya cuatro o cinco años.



Dos tercios de los estudiantes eligen la sección de puente, aunque la de máquinas tiene mucha mayor demanda laboral.

## La crisis desanima a los jóvenes a estudiar náutica

En Bilbao el número de alumnos se redujo un 25 por 100 en un solo año

Bilbao. MARISA GUTIERREZ  
En la villa vizcaína de Portugalete, cerca del muelle, y en terrenos cedidos por su Ayuntamiento, se levanta un gran edificio, de construcción original y cuya parte superior parece el puente de un barco. Es la Escuela Superior de la Marina Civil Leopoldo Boado, más conocida popularmente como «la Náutica».

Allí estudian 606 alumnos —de los que 16 son mujeres— una carrera de rango universitario, que les permitirá más tarde trabajar en cualquier tipo de embarcación, sin ninguna limitación de tonelaje. Los estudiantes pueden elegir entre la sección de puente y la de máquinas. Curiosamente, son muchos más los que optan por la primera —cerca de dos tercios—, aunque sea la segunda la de mayor demanda laboral.

Sin embargo, hablar en estos estudios de mucha demanda laboral ya es cosa del pasado. A pesar de que los profesores más antiguos recuerdan las fiestas que se celebraban al final de cada curso y en las que todos los titulados eran contratados —habiendo a veces pugna para atraer a los primeros de cada promoción—, hoy muchos alumnos, sobre todo de puente, no encuentran embarque. Encontrar un barco para el año de prácticas no es tan complicado, pero cuando ya son oficiales la realidad se les presenta más adversa.

El hecho es que una fuerte crisis ha afectado a este sector. Las flotas se han reducido, hay menos barcos y, además, los marinos españoles se encuentran con la competencia de profesionales de otros países —tailandeses, vietnamitas...— que, si bien están peor preparados, resultan más baratos para las compañías. Son personas que aceptan peores condiciones laborales, que no exigen las ventajas logradas por los españoles durante años de trabajo. Y, como sucede en otros sectores en momentos de crisis, las compañías prefieren emplear a estos trabajadores más baratos.

Quizá por eso el número de estudiantes disminuye cada curso y

ya no es una carrera «de moda», como lo fuera hace unos pocos años.

El edificio de la Náutica se inauguró en 1968 con la idea de que sirviera para 1.500 alumnos, aunque también podría albergar hasta 2.000. El curso 1984-85 estudiaban aquí 800 alumnos. Ahora los matriculados son 600.

Por tanto, tienen espacio suficiente, ya que la escuela está construida sobre un solar de 7.500 metros cuadrados. Además de 32 aulas, el centro cuenta para sus enseñanzas prácticas con un puente de navegación y sus instrumentos; una sala de derrota, con equipos de navegación electrónica; un laboratorio de idiomas; un planetario que, por cierto, es uno de los lugares preferidos por los alumnos; un simulador de radar, con circuito cerrado de televisión; laboratorios de electrónica, de física y de química; un aula de Morse y una estalera de TSH. Hay, además, un taller de 1.660 metros cuadrados para los alumnos de máquinas. Y para enseñar maniobras, un pabellón de embarcaciones situado junto a la ría y dotado con cuatro Vauriens, dos balleneras, una traínera, dos balsas salvavidas y el motovelero «Saltillo».

### Un barco con historia

Este «Saltillo» es un barco con historia. Construido en los astilleros Leuflsch-Ing, de Amsterdam, en 1932 y adquirido por el capitán de yate Pedro J. de Gallindez, fue donado a esta escuela en 1968 para las prácticas de sus alumnos. Tiene 22 metros de eslora, 5,25 de manga, 4 de puntal y 2,88 de calado, y sus toneladas de arqueo son 61. En él se entrevistaron el 25 de julio de 1948 el conde de Barcelona y el entonces jefe del Estado, general Franco. En este barco viajó a New York en 1958 el conde de Barcelona. Y para completar el anecdotario a los alumnos se les recuerda que la sonda eléctrica del «Saltillo» fue donada por el príncipe de Mónaco.

Ahora el «Saltillo» sale cada



La escuela de Portugalete cuenta para sus enseñanzas prácticas con un puente de navegación y sus instrumentos, además del taller de 1.660 metros cuadrados para los alumnos de máquinas.

### Titulaciones superiores

Además de las titulaciones de carácter académico que se obtienen en las escuelas superiores, para el ejercicio de la profesión como marino mercante es necesario obtener una titulación de carácter profesional, cuya obtención está regulada por el decreto 2061/81, de 4 de septiembre. Las titulaciones son las siguientes:

Sección de náutica: piloto de 2.ª de la Marina Mercante,

piloto de 1.ª de la Marina Mercante, capitán de la Marina Mercante. Sección de máquinas navales: oficial de máquinas de 2.ª clase de la Marina Mercante, jefe de máquinas navales de 1.ª clase de la Marina Mercante, jefe de máquinas navales de la Marina Mercante. Sección radioelectrónica naval: oficial radioelectrónico naval de 2.ª clase de la Marina Mercante, oficial radioelectrónico naval de 1.ª clase de la Marina Mercante.

sábado con alumnos de esta escuela que hacen prácticas. Y los viajes con ellos hasta Santander, Gijón o Lekeitio sustituyen a las regatas y cruceros que realizó en otras épocas.

### Sólo ocho millones para el mantenimiento

En el edificio hay también gimnasio, cafetería, comedor, salón de actos, biblioteca, aparcamiento y multitud de despachos y dependencias. Pero el presupuesto que reciben para su mantenimiento es sólo de ocho millones de pesetas al año. En la escuela se ve también la necesidad de dotar las aulas de prácticas con material más moderno, ya que éste es un campo en que los descubrimientos y adelantos tecnológicos se hacen mayores y más sofisticados cada día y la preparación adecuada de los alumnos exige instrumentos convenientes.

Debido a la doble dependencia de este centro —de la Universidad y del Ministerio de Transportes— las titulaciones obtenidas también son diferentes: académicas y profesionales.

En cuanto a las primeras, se puede obtener el título de diplomado de la Marina Civil tras aprobar los tres cursos del primer ciclo de cualquiera de las dos secciones que se imparten en Portugalete, estar embarcado tres meses y defender unos trabajos sobre sus experiencias a bordo. Licenciados son aquellos que aprueban 4.ª y 5.ª, navegan seis meses y defienden un proyecto de fin de carrera.

Paralelamente están las profesionales. Los de puente se convierten en pilotos de segunda cuando, siendo ya diplomados o licenciados, realicen como alumnos un embarque de doce meses. Con otros dos años en un barco serán luego pilotos de primera. Y con otros dos más serán ya capitanes, título al que sólo pueden acceder los licenciados. Igualmente son necesarios en la sección de máquinas para llegar a ser, respectivamente, oficial de segunda, de primera y jefe de máquinas.

### Un programa variado

Las asignaturas que configuran los programas de los estudios superiores de náutica son muy variadas. El primer curso es común para ambas secciones —puente náutica y máquinas— e incluye matemáticas, física, química, dibujo, introducción a las ciencias naturales e inglés. Los alumnos de puente estudian navegación, derecho y legislación marítima; inglés, electricidad y electrotecnia; construcción naval y teoría del buque; economía marítima, y máquinas marinas y automática en segundo. Navegación, derecho y legislación marítima, inglés, meteorología y oceanografía, maniobra, estiba, reglamentos y señales, electrónica, medicina e higiene naval, seguridad interior y contaminación son las materias de tercero.

En máquinas segundo se compone de electricidad y electrotecnia, termodinámica, mecánica, metalotecnia y materiales, construcción naval y teoría del buque, tecnología mecánica y taller, medicina e higiene naval e inglés técnico. En tercero se estudia máquinas de vapor, motores de combustión interna, automática, electrónica, tecnología mecánica y taller, oficina técnica y seguridad interior y contaminación.

Seguindo con esta sección de máquinas, y ya en el segundo ciclo, las asignaturas de cuarto son mecánica, montajes y mediciones, mecánica de fluidos, electrotecnia, propulsores, derecho y legislación marítima e inglés técnico. En quinto se estudia máquinas de vapor, motores de combustión interna, automática, mantenimiento y reparaciones, organización y administración de empresas e historia de la Marina.

En la sección de puente, cuarto se compone de construcción naval y teoría del buque, navegación, electrónica, inglés y automática. Quinto, por último, de navegación, derecho y legislación marítima, análisis y predicción del tiempo, maniobra y transportes especiales, administración y organización de empresas, automática e historia de la Marina.

Como se ve, se trata de una carrera larga y compleja. Para ser capitán o jefe de máquinas es preciso haber dedicado a ello diez años como mínimo. Hasta hace un tiempo esta dedicación era compensada por la gran demanda que había de estos profesionales y los enormes sueldos que recibían a cambio de su trabajo. Una situación que a causa de la crisis, tristemente para estos titulados, ha cambiado.



Muchos chicos no llegan a completar su segundo curso porque salen antes a trabajar a la mar, sobre todo en la especialidad de máquinas.

## Tres centros vascos forman a los futuros trabajadores del mar

En Pasajes, Ondárroa y Bermeo se imparten cursos de formación profesional

Bilbao. MARISA GUTIERREZ  
Casi doscientas personas asisten en la comunidad vasca este curso a los centros náutico-pesqueros de FP, dependientes de la Administración autónoma y ubicados en las localidades —naturalmente con puerto— de Pasajes, Ondárroa y Bermeo. El Instituto Náutico-Pesquero de Pasajes, en el que estudian 120 alumnos, es el único centro de la comunidad que imparte el nivel de FP 2.

Los 26 alumnos que asisten al Centro Profesional Náutico-Pesquero de Bermeo pueden elegir, en la rama marítimo-pesquera que allí se imparte, entre máquinas y puente. Las preferencias están muy igualadas, ya que hay, aproximadamente, el mismo número de alumnos siguiendo cada opción. Al término de estos dos años de estudios de FP 1 se obtiene el título de auxiliar técnico. Pero hay que decir que hay chicos en este centro que no llegan a completar su segundo

curso, porque salen antes a trabajar a la mar, sobre todo en la especialidad de máquinas. Bermeo es un pueblo vizcaíno, orientado totalmente hacia la mar, en el que la mayoría de sus habitantes viven de la pesca, y los alumnos pueden embarcarse, además de en la flota que busca sus capturas en lugares cercanos, en los atuneros que marchan hacia las costas orientales y occidental de África.

Igual titulación pueden obtener los 53 alumnos del centro vizcaíno de Ondárroa, cuya única especialidad impartida es la de puente. Los auxiliares técnicos que salen de Ondárroa y de Bermeo pueden ponerse a trabajar, pero hay algunos que optan por realizar el segundo ciclo de FP y obtener el título de oficiales. Lo pueden hacer en Pasajes.

Así, los mecánicos navales de segunda que salen de allí pueden trabajar en pesqueros de hasta 290 caballos de vapor; los de primera,

en barcos de hasta 900 caballos de vapor; los patronos de litoral podrán mandar pesqueros de hasta 200 TRB (toneladas registro bruto), y los patronos de altura podrán ejercer su labor en embarcaciones que no excedan las 700 TRB. Esta es la diferencia que estos alumnos de FP tienen con los que salen titulados en una escuela de nivel universitario. Estos últimos profesionales no tienen limitación alguna en el tipo de barcos en los que pueden desempeñar sus funciones.

Los alumnos de estas escuelas de FP proceden en su mayoría de pueblos vascos que tienen puerto de mar y cuya vida está fuertemente marcada por él. Casi todos tienen en su familia tradición pesquera y conocen desde pequeños el mundo de la mar. Viven en zonas fundamentalmente euskaldunas —es decir, vascos hablantes—, en las que el euskera es la lengua materna y más utilizada, como también sucede en estos centros.

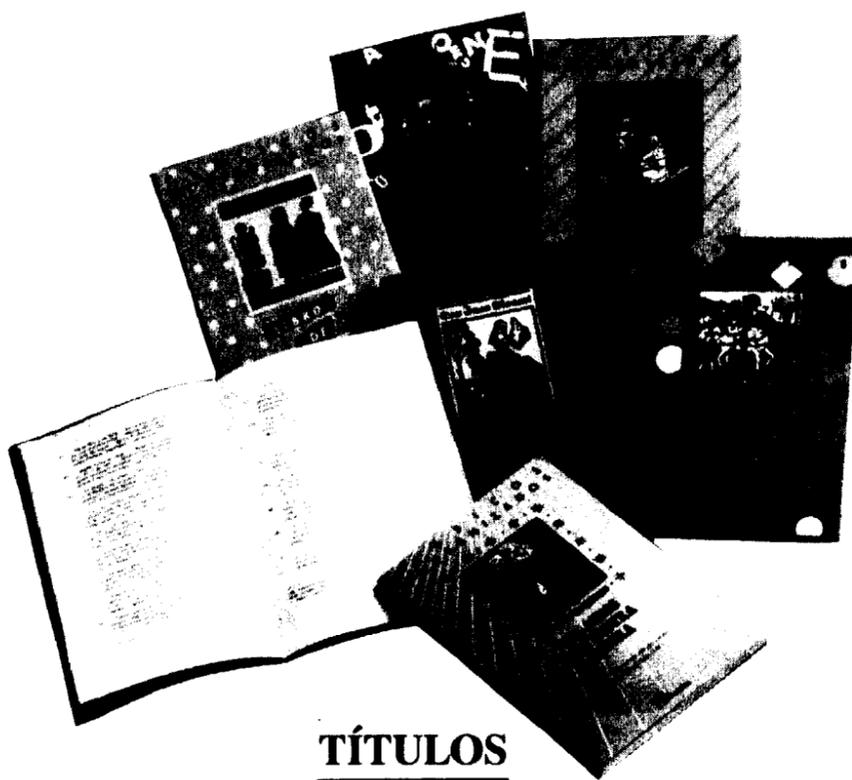
# CLÁSICOS MODERNIZADOS

Serie pensada para aclarar las dificultades de comprensión que ofrecen los textos literarios medievales.

Grandes obras de autores españoles se presentan en versiones actualizadas, en castellano moderno, que respetan el primitivo espíritu del texto.

Cada volumen se inicia con un estudio preliminar y se acompaña de anotaciones filológicas e históricas.

Tanto el estudio preliminar como las anotaciones filológicas e históricas incorporan con el máximo rigor científico las más actuales investigaciones en la materia.



## TÍTULOS

1. **LIBRO DE BUEN AMOR. JUAN RUIZ, ARCIPRESTE DE HITA.**  
Edición modernizada, estudio y notas: **Nicasio Salvador Miguel.**
2. **LIBRO DEL CONDE LUCANOR. DON JUAN MANUEL.**  
Estudio preliminar: **Alan Deyermond.** Edición modernizada y notas: **Reinaldo Ayerbe-Chaux.**
3. **LOS MILAGROS DE NUESTRA SEÑORA. GONZALO DE BERCEO.**  
Edición modernizada, estudio y notas: **Vicente Beltrán Pepió.**
4. **CANTAR DE MIO CID.**  
Edición modernizada, estudio y notas: **Francisco Marcos Marín.**
5. **ANTOLOGÍA DE PROSA MEDIEVAL.**  
Edición modernizada, estudio y notas: **Manuel Ariza Viguera.**
6. **LIBRO DE APOLONIO.**  
Edición modernizada, estudio y notas: **Alejandro Bermúdez.**
7. **POEMA DE FERNÁN GONZÁLEZ.**  
Edición modernizada, estudio y notas: **Miguel Ángel Pérez Priego.**

**Solicite información**

**A** EDITORIAL  
**Alhambra**

Claudio Coello, 76. 28001 Madrid.

## ESTUDIOS DEL MAR

Desde que en 1681 se fundara en Sevilla la denominada «Universidad de Mareantes», la región andaluza ha contado con una importante trayectoria en este tipo de estudios. Sin embargo, ni la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz ni los siete centros de FP distribuidos por esta Comunidad Autónoma sufren masificación de alumnos.

Sevilla. P. A. FERNANDEZ  
El año de gracia de 1681 se creaba en Sevilla la Universidad de Mareantes (una de las acepciones de «marear» es «gobernar y dirigir una nave»), decana europea de estudios náuticos. Tres siglos más tarde, este tipo de estudios no sufren de masificación en la región española que más kilómetros de costa posee, pero su dependencia administrativa es múltiple, agravada por el proceso de transferencias Estado central-autonomías.

Las enseñanzas náuticas en nuestro país se imparten a nivel universitario y a nivel de Formación Profesional. La Universidad capacita a los alumnos para trabajar en la Marina Civil y las escuelas de FP tienen encomendados los estudios marítimo-pesqueros. Sólo hay un centro en Andalucía de nivel universitario: la Escuela Superior de la Marina Civil (Escuela de Náutica) de Cádiz; y una decena de nivel FP repartidos entre las cinco provincias con litoral y Sevilla. La dependencia de estos últimos es múltiple: del Ministerio de Educación y Ciencia, de la Consejería de Educación, de la Consejería de Agricultura y Pesca y del Instituto Social de la Marina.

El número de alumnos en estudios marítimo-pesqueros varía de los 200 a los 500, aproximadamente, según cada uno de los centros. En la Escuela Superior de Cádiz, las personas matriculadas, ya fueran libres u oficiales, durante el curso 86-87, eran 450, repartidas entre las tres secciones: Puente, Máquinas y Radio. Más del 50 por 100 de estudiantes estaban inscritos en la primera de estas secciones.

### Marea baja

La Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y no está integrada en la Universidad de Cádiz, aunque, según Juan Landeta, director de la popularmente conocida como Escuela de Náutica, «existen negociaciones entre los Ministerios de Transportes y de Educación de cara a lograr una integración de los estudios marítimos en el ámbito universitario, paralizados de momento a raíz de una sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley de la Función Pública, que afecta al proceso de las transferencias».

Precisamente hace poco más de un año, COMUNIDAD ESCOLAR se hacía eco en sus páginas de la vieja aspiración de los estudios náuticos por incluirse en el estrato universitario. Eran entonces tres mil quinientos estudiantes en toda España y trescientos profesores.

A la pregunta sobre si provoca esta múltiple dependencia administrativa descoordinación en la enseñanza, responde Juan Landeta: «No hay descoordinación, porque todo lo relativo a la enseñanza es establecido por el Ministerio de Educación y Ciencia, aparte de existir una comisión interministerial para que no se produzca una situación de vacío.»

Esta múltiple dependencia administrativa de los estudios náuticos se hace evidente a la hora de la titulación: el título de académico es expedido por el Ministerio de Educación y Ciencia, mientras el profesional es expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el primer ciclo de enseñanza universitaria otorga al alumno la calidad de diplomado (un título de Grado Medio) y la totalidad de los dos ciclos el de licenciado, pero en ambos casos se necesita un número determinado de horas de embarque para obtener el título profesional. En resumen, alguien que pretenda llegar a ser capitán de barco



La primera dificultad de la Escuela Superior de Cádiz es embarcar a los alumnos para que hagan prácticas, dado que no se dispone de buque-escuela.

## De las escuelas de mareantes a las técnicas actuales

*Un Centro Superior y siete de FP imparten enseñanzas de navegación en Andalucía*

tendrá que haber realizado cinco años de estudio más cinco años de embarque con 1.050 días de navegación, lo que supone un total de diez años de estudio.

«La primera dificultad —señala el director de la Escuela Superior de Cádiz— es conseguir ese embarque necesario para la titulación, porque no disponemos de buque-escuela y las prácticas deben llevarse a cabo con empresas privadas. Una vez salvado este obstáculo y con el título en la mano, el mayor problema se presenta en la especialidad de Puente, porque hay un exceso de pilotos en relación al número de plazas ofertadas. En cambio, en máquinas existen muchos menos problemas, ya que tienen, incluso, salida laboral en tierra, en empresas que en principio no tienen nada que ver ni siquiera con astilleros. Y lo que no presenta graves problemas de trabajo es la sección de Radio, la menos numerosa con diferencia en este centro de Cádiz, ya que la demanda es muy inferior a la oferta. También quisiera destacar que no existen problemas de ningún tipo a la hora del reconocimiento internacional del título.»

El problema de las prácticas obligatorias para la titulación pro-

fesional se ve paliado de algún modo con el reconocimiento de prácticas válidas en campos ajenos al de la Marina Mercante: el embarque pesquero, el embarque en objetos flotantes (es decir, todo lo que no es un barco) y el embarque en el servicio militar en la Armada.

### Marea alta

La Universidad de Mareantes de Sevilla se fue transformando con el paso del tiempo en Escuela Náutica de San Telmo, capacitada hasta hace unos años para otorgar títulos de diplomados universitarios. Hasta hace bien poco, San Telmo, como el resto de escuelas, dependía del INEM (Instituto Nacional de Empleo). Ahora la Escuela de San Telmo está integrada en una Escuela de Formación Profesional de Sevilla como Departamento de Náutica de la misma.

Pedro Pérez Orihuela, director de este Departamento y ex director de la Escuela de San Telmo, explica: «Realmente no sabemos dónde estamos adscritos; de momento estamos incluidos en esta Escuela de Formación Profesional, pero no vemos por qué tenemos que estar adscritos a ellos.» Su opinión es

corroborada por el resto de profesores que componen la plantilla.

Hasta el curso 85-86 se impartía el primer grado en Sevilla, y hasta el curso pasado no se ha impartido el segundo grado de FP. «Este es el único instituto marítimo-pesquero del Ministerio de Educación y Ciencia —continúa Pedro Pérez Orihuela—, lo ideal sería unificar criterios por parte de la Administración. La Escuela de San Telmo no existe como tal, pero nadie ha dicho que no exista.»

Las quejas del profesorado de este Centro de Estudios Náuticos se extienden a otros campos, por ejemplo, los planes de estudio: «Se imparte Agricultura y no se sabe para qué, el inglés que se da es común en lugar de técnico, porque la mar tiene otro lenguaje y, en cambio, la Geografía se ignora en este plan de estudios. Las asignaturas no se ajustan a lo que debían ser.» En este sentido, la plantilla de profesores ha elaborado una propuesta de un nuevo plan de estudios que, en líneas generales, dividiría el bloque de Tecnología en las tres ramas que lo conforman y que atienden a las distintas secciones de los estudios: Puente, Máquinas y Electricidad; y se reducirían horas de asignaturas generales en benefi-

cio de las específicas de la profesión, «porque las asignaturas generales, se supone, contribuyen a dar una formación básica de índole cultural, pero cuando los alumnos llegan aquí ya deberían disponer de esa formación cultural básica».

Esta propuesta no ha encontrado respuesta alguna hasta ahora por parte de la Administración, y el profesorado sevillano de Enseñanzas Náuticas se muestra muy crítico: «Educación y Ciencia no sabe de Marina, la prueba es que en una oposición de 69 temas, sólo 19 eran marítimos. Esperamos que el Ministerio cuente con nosotros para el plan de estudios, porque ellos no saben lo suficiente de la materia como para desarrollar un programa lectivo.»

Otra falta, esta vez generalizada, es la escasez de medios. En ello coinciden este Centro de Formación Profesional de Sevilla y la Escuela Superior de Cádiz. Escasez de prácticas, escasez de máquinas y escasas esperanzas de que se incrementen las dotaciones en un plazo más o menos cercano.

Si bien ninguna escuela, ni universitaria ni de FP, posee un buque-escuela, si lo tiene en cambio la Dirección General de Pesca de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. Comenta al respecto el profesorado del centro de Sevilla en un tono muy escéptico: «El buque-escuela ha estado parado un año entero en Sevilla. En Cádiz ha servido como residencia para niños. Aparte de esto, también se ha usado para rodar películas.»

### El buque, en dique seco

Manuel Castro, de la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, mantiene, por su parte, que el buque-escuela a que hacemos referencia imparte prácticas cíclicamente (en el momento de la entrevista estaba en Huelva con ejercicios de prácticas) con una tripulación fija de ocho en el puente y otras cuatro personas en máquinas, y está dotado con los elementos técnicos más modernos. Añade que su Departamento está estudiando la creación de la figura del alumno en prácticas.

«Nosotros no tenemos la enseñanza centrada —explica Manuel Castro—, sino que trabajamos en colaboración con Ayuntamientos, cofradías de pescadores, sindicatos, la Cruz Roja y el Instituto Social de la Marina. Impartimos cursos variables de duración, que otorgan titulaciones menores (certificado de competencia marinera, patrón de pesca local, patrón de tráfico interior, motorista naval, radiotelefonista naval y restringido y Mecamar y Pescamar —marineros especialistas en la Mercante y en pesca, respectivamente—). Aparte de ello, impartimos formación permanente de adultos que no tiene límites ni está reglada, y que sirve para capacitar a trabajadores del mar en las nuevas técnicas.»

Para Manuel Castro, como para Juan Landeta y a diferencia de Pedro Pérez Orihuela, no existe descoordinación en la dualidad de dependencias y títulos, a pesar de que aquí la titulación también es doble: por una parte, la expedida por el Ministerio de Educación y Ciencia, y por otra, la que otorga la propia Consejería de Agricultura y Pesca.

Por último señalar que, aparte las titulaciones y carreras ya reseñadas, en Andalucía es posible seguir asimismo cursos de buceo y otras actividades subacuáticas en la Escuela de Benalmádena (Málaga); de Cultivos Marinos, en San Fernando (Cádiz) y, próximamente, de Salvamento y Seguridad, en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).

## ESTUDIOS DEL MAR

La conveniencia o no de que los estudios superiores de Náutica se integren en la Universidad, la crisis que padece el sector en estos momentos, las retribuciones del profesorado y las dificultades de los alumnos para hacer prácticas al finalizar

el primero o el segundo ciclo, son los problemas a los que se enfrentan ahora estas enseñanzas. Pedro Montalvo, inspector de Enseñanzas Náuticas de la Marina Mercante, se muestra partidario de que se integren en la Universidad.

## La Náutica, unos estudios superiores no integrados en la Universidad

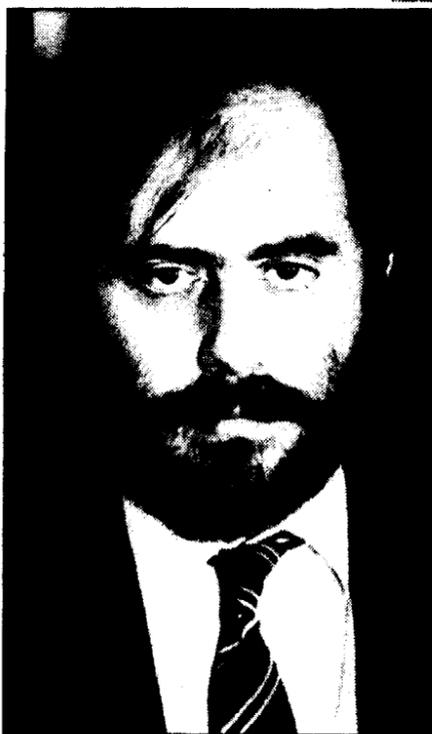
*El excedente de profesionales y el futuro de los alumnos son los problemas más acuciantes de este sector*

Madrid. MARTA SAN MIGUEL

La integración de las enseñanzas superiores náuticas en la Universidad es uno de los aspectos que más polémica despierta en este sector. Tiene sus detractores y también sus partidarios. Pedro Montalvo, inspector de Enseñanzas Náuticas de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se muestra claramente a favor de que estos estudios pasen a formar parte de la Universidad en la futura reforma. Considera que, «al ser enseñanzas de ámbito superior y de acuerdo con lo que establece la propia Ley de Reforma Universitaria, éstas corresponden a la Universidad, y lo contrario podría dar lugar a pensar que no tienen nivel superior».

A su modo de ver, la Universidad, a través de la Ley de Reforma Universitaria, tiene unas facilidades para establecer los mecanismos de impartición de docencia e investigación con las que no cuentan otras entidades. Por ello, el hecho de que las enseñanzas náuticas no estén integradas en las Universidades y, en definitiva, en el Ministerio de Educación, ha supuesto un detrimento de las mismas en relación a otros estudios superiores. Pedro Montalvo cita como ejemplo el sistema de retribuciones del profesorado. «En el año 82 —dice— los catedráticos de Universidad reciben un aumento de sueldo y sube considerablemente el nivel retributivo de este profesorado. Para equiparar a los profesores de las Escuelas Náuticas, se adopta como medida aplicarles la misma subida que a los catedráticos. Posteriormente, fueron subiendo las retribuciones para los docentes de la Universidad, pero a ellos no se les aplicaron estas subidas. Consecuencia de ello es que en estos momentos tienen clara desventaja en el sueldo respecto a los catedráticos de Universidad», porque no se han incorporado al nuevo sistema retributivo y no cuentan con ayudas a la investigación y otras formas de ingresos extraordinarios previstas en la LRU.

Otra de las dificultades de los estudios superiores náuticos es, a juicio de Pedro Montalvo, el excedente de profesionales y el futuro de los alumnos. «Hace unos cuantos años —afirma— se produjo un boom de la Marina Mercante en España, se montaron siete escuelas y se formó a un elevado número de estudiantes. A raíz de la crisis económica se ha producido un retroceso en la demanda de profesionales náuticos porque también ha disminuido nuestra flota. Por otra parte, los titulados de estas escuelas buscan salidas laborales en sectores muy determinados y no intentan dirigirse hacia actividades parejas.» La solución a este problema, a juicio de Pedro Montalvo, sería encaminar a los alumnos hacia otro tipo de actividades pro-



Las escuelas superiores náuticas sufren cierta escasez de recursos y atraviesan un período de transición en el que se aborda su integración en la Universidad, según Pedro Montalvo, inspector de la Dirección General de la Marina Mercante.



FERNANDO ROYO Y RAFAEL MARTINEZ

fesionales relacionadas con estos estudios.

### Reforma de los planes de estudio

Los estudios superiores de Náutica se encuentran en estos momentos incluidos dentro de la reforma general de los planes de estudios universitarios, concretamente en el grupo 7.º Durante los debates que se han celebrado hasta el momento en torno a la reforma, no se ha producido unanimidad de criterios entre los expertos.

Las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, por una parte, y las del Ministerio de Transportes por otra, no están en ocasiones claramente delimitadas, en opinión de Pedro Montalvo. Por otra, hay organismos que hacen programas de Formación Ocupacional, como es el caso del Instituto Social de la Marina, dependiente del Ministerio de Trabajo, que produce cierta confusión y no se sabe con claridad si se trata de cursos de Formación Ocupacional propiamente dichos,

o de formación complementaria de los profesionales.

«La separación de competencias entre los distintos organismos produjo —afirma Pedro Montalvo— más problemas que ventajas en materia de enseñanzas y conflictos entre los sectores Pesquero y de Marina Mercante. Ejemplo de ello es, sin ir más lejos, el título de Cabotaje de Marina Mercante. Es una titulación que expedimos nosotros, en definitiva, el Ministerio de Transportes; sin embargo, son enseñanzas de Formación Profe-

## La crisis del sector

En el tercer curso de las escuelas superiores de Náutica se han matriculado este año un total de 452 alumnos en la rama de Puente. De los aproximadamente 350 que lo terminen, una parte importante continuarán en el segundo ciclo y el resto se incorporará a la actividad profesional. En la rama de Máquinas, cursan este año 3.º 250 alumnos y en Radio únicamente hay cuatro alumnos.

En quinto curso son 317 quienes estudian la rama de Puente, 176 la de Máquinas y ocho la de Radio.

Pese a no ser cifras muy voluminosas, el inspector de Enseñanzas Náuticas de la Marina Mercante, Pedro Montalvo, considera que el sector pasa por una importante crisis en términos generales. Por ello, se trata de desviar las perspectivas de estudiantes de Máquinas hacia actividades que no sean necesariamente relacionadas con el mar, y de hacer algo similar con los titulados de Puente. «En su momento —dice Pedro Montalvo—, estos estudios estaban enfocados especialmente en el trabajo en el mar. Ahora se está contemplando la posibilidad de

acceso a otros nuevos campos, en el que los titulados en Puente o Máquinas puedan llevar a cabo sus actividades en otros puestos de trabajo de los que actualmente venían ejerciendo.»

También se está produciendo cierta «emigración profesional» entre los titulados en estas enseñanzas, y hay un número considerable de profesionales españoles que trabajan en barcos extranjeros porque no tienen la posibilidad de integrarse en la flota española.

El futuro que puedan tener los titulados en la rama de Radio depende en gran parte del resultado de la conferencia internacional que se está celebrando actualmente para debatir la normativa sobre las radiocomunicaciones en los medios de transporte marítimos. «Si se establece una normativa más exigente que la actual y la obligatoriedad de llevar radiotelegrafistas en todos los barcos, el futuro para estos titulados puede mejorar notablemente», según Pedro Montalvo.

sional que dependen del Ministerio de Agricultura y que están también conectadas con Marina Mercante. El caso contrario no se produce porque, si bien los titulados de enseñanzas superiores pueden realizar actividades en el sector pesquero, también es cierto que Agricultura, Pesca y Alimentación expide la práctica totalidad de los títulos pesqueros a través de Formación Profesional. En definitiva, las enseñanzas auténticamente pesqueras están en pesca, pero no sucede igual con las relacionadas con Marina Mercante. Al hacerse la separación en su día en función exclusivamente del nivel académico, algunos estudios para el ejercicio de actividades en buques mercantes quedaron dentro de las competencias del Ministerio de Agricultura.»

### Hacer prácticas

Al finalizar tanto el primero como segundo ciclo de las enseñanzas superiores de Náutica es preciso hacer prácticas. Los alumnos de estas escuelas se ponen en contacto con empresas navieras o del sector e intentan embarcar normalmente en períodos de vacaciones. «Esto —según Pedro Montalvo— conlleva numerosos problemas. Hay que tener en cuenta que a finales de junio, que es cuando se acaba el curso y quieren embarcar los alumnos, gran parte de la flota está desarrollando sus actividades fuera de puerto y tampoco hay suficientes barcos para embarcar a los estudiantes.»

Las empresas navieras suelen correr con los costes de traslado de los alumnos a los puntos donde se encuentran los barcos en los que tienen que ingresar. Otro factor negativo es el hecho de que, finalizados los meses de verano, los alumnos que han terminado el primer ciclo regresan a las escuelas. Es precisamente a partir de los tres meses cuando han adquirido los conocimientos prácticos suficientes para empezar a ser útiles a las empresas, y es entonces cuando tienen que abandonar los barcos. «Por ello —concluye Pedro Montalvo—, aunque las empresas navieras colaboran bastante en la formación práctica del alumnado, hay que reconocer que no les es muy favorable el embarque de estudiantes de primer ciclo. No sucede igual con los de segundo ciclo, que ya han finalizado los estudios y pueden incorporarse a los barcos con mayor flexibilidad de tiempo y por un mayor período.»

Dentro de la rama de Puente, para ser piloto de segunda hace falta, además del título de diplomado o licenciado, un período de embarque de doce meses. Para piloto de primera, el período es de veinticuatro meses, y para capitán, además del título específico de licenciado, otros veinticuatro meses más de embarque, a los que añadir todos los citados anteriormente.

Según Pedro Montalvo, «los recursos con que contamos en las escuelas son muy escasos, ya que llevamos muchos años planteándonos la integración en la Universidad, y hemos sufrido un retroceso en cuanto a medios al mantenernos en una situación transitoria». Como ejemplo de ello cita este dato: Desde hace seis años, en lugar de incrementarse las inversiones en estas enseñanzas, se están reduciendo en espera de abordar la integración en la Universidad.