

LA FORMACION DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE SE HA REORGANIZADO POR COMPLETO

Por
M.C.C. de BACKER

**La Escuela Superior de Navegación de
Amberes se adapta decididamente a las
exigencias de la vida moderna**



QUIEN PRIMERO se aventuró solo en el mar, en un tronco de árbol ahuecado, fue un marino. El primer hombre que se hizo a la mar, acompañado por un ayudante, fue un capitán. Y desde ese primer día, apenas si ha variado, en el fondo, la tarea de los capitanes; sus buques han seguido siendo tan vulnerables y la mar es peligrosa como siempre...

No podíamos encontrar una mejor introducción para un artículo dedicado a la Escuela Superior Belga de Navegación, que esas frases tomadas de "Scheepspraat" (Temas de a bordo), un libro excelente de Jan de Hartog, uno de los mejores novelistas contemporáneos de las letras neerlandesas. Esta obra, que parece haber salido directamente del cora-

zón del escritor, tiene matices de un humor incomparable y encierra una filosofía insospechada y profunda.

No cabe hacerse ilusiones. Ha quedado probado con los naufragios espectaculares de los gigantescos buques actuales, de 300.000 toneladas de arqueo y más, dotados del equipo electrónico más moderno, que son tan frágiles, por no decir más, que los troncos de árbol ahuecados de los primeros navegantes y que el mar es, por lo menos, tan peligroso como en los albores de la navegación.

Por eso los estudios de piloto marino, que llevan a la obtención del título de capitán de alta mar, se han ido haciendo cada vez más complicados. Antes de la Segunda Guerra Mundial duraban dos años, a los que se añadían nueve meses de navegación a bordo de un buque escuela.

Se ha preparado un nuevo programa, que comprende cuatro años de estudios. Comenzó a aplicarse en el año académico 1971-1972.

La navegación moderna tiene dos mil años

Como decían E. V. Lewis y R. O'Brien en su obra dedicada a la navegación, "los primeros navegantes eran medio astrólogos y medio poetas. Astrólogos, porque estudiaban la posición de las estrellas por medio de un astrolabio y medían el tiempo valiéndose de un reloj de arena. Poetas, porque se orientaban siguiendo la dirección del vuelo de los pájaros, observando la altura de las nubes y el ángulo que describía el viento en la superficie del mar". Sondaban la profundidad de las aguas utilizando palos y sedales, a los que se ataban trozos de plomo recubierto con talco, lo que permitía reconocer la naturaleza del suelo aluvial.

Y sin embargo, las bases de la navegación moderna quedaron establecidas, hace ya dos mil años, por dos griegos, el matemático Eratóstenes (280-200 antes de J.C) y Claudio Tolomeo, que era a la vez astrónomo y geógrafo (siglo II antes de J.C.).

Eratóstenes se dio cuenta que los rayos solares que caían perpendicularmente en un pozo de la ciudad egipcia de Siene (actualmente Asuán), tocaban el suelo cerca de Alejandría, a 500 millas terrestres de allí, formando un ángulo de 7,2 grados, que representaban la quincuagésima parte del perímetro del círculo.

Impulsado por una intuición genial, después de haber efectuado un cálculo relativamente sencillo, el erudito llegó a la conclusión que el perímetro de la Tierra era de 25.000 millas. Los cálculos exactos llevados a cabo en nuestra época, han dado la cifra de ¡24.902 millas!

Esa fue la primera gran etapa de la navegación científica.

Cuatro siglos después, Claudio Tolomeo hizo, quizá por azar, la invención más considerable de toda la historia de la navegación. Trazó en los mapamundis que había dibujado líneas muy sencillas, a saber, los paralelos, que indican la latitud, y los meridianos, que indican la longitud.

Fue posible, desde entonces, determinar la posición de un buque en el mar: se subdividía el globo en coordenadas geométricas, los grados y minutos de los paralelos y meridianos.

El navegante, que había aprendido desde hacía mucho tiempo a calcular la altura de un astro, pudo, en la época de Tolomeo, conocer con relativa certeza la posición de su barco.

Vocación

Nadie dejará de reconocer que la navegación es, hoy aún, la profesión romántica por excelencia.

"Sigue siendo una verdadera vocación, afirma el comandante Westerlinck, director de la Escuela Superior de Navegación de Amberes. "Nadie elige el mar, si no le ha tocado antes la gracia...".

Jan de Hartog se expresa de manera más contundente todavía. Tras de mostrar cómo puede descubrir en sí esa vocación, escribe: "Después de eso, nada puede contenerle, quiere hacerse a la mar. Se siente obsesionado, como les ocurría a los primeros cristianos, que abandonaban padre y madre, a sus hermanos y hermanas, a su esposa y a sus hijos, por seguir a Cristo".

La mayoría de los marinos y pilotos de marina que empezaron a navegar antes de la guerra de 1940, han continuado su carrera hasta la edad de 60 años.

"Pero las cosas han cambiado", prosigue nuestro interlocutor. "Actualmente, el número de candidatos disminuye. No quieren ya navegar, si no se les da garantías suficientes respecto a su reintegración a los servicios de tierra. En otras palabras, navegan sólo diez años por término medio.

Son varios los factores que entran en juego en esa evolución. No puedo citarlos todos aquí, pero los armadores de los distintos países han sacado las conclusiones que se imponían. Han comprendido que la formación y la carrera de los pilotos marinos tenían que adaptarse a las nuevas exigencias de este mundo en constante evolución.

El comandante Westerlinck resume esa adaptación en una frase lapidaria "First afloat than ashore" (Primero en el mar y después en tierra).

Primero en el mar y después en tierra

Esa expresión significa que el piloto marino que ha navegado durante quince años, ve abrirse ante él, merced a su nueva formación académica, una gama más amplia de salidas, a tono con su formación y experiencia.

La mayor parte de las Escuelas de navegación del mundo se enfrentan con los mismos problemas, entre ellos el de la insuficiencia de personal navegante, y se esfuerzan en hallar soluciones.

En Francia, por ejemplo, se ha llevado también a cuatro años la duración de los estudios de navegación. Además, los pilotos obtienen al mismo tiempo el diploma de maestro de máquinas. "Se pone así remedio a la falta de candidatos —añade el comandante Westerlinck— aunque resulta ya difícil formar un buen capitán o un buen maestro de máquinas".

En Bélgica, se ha adoptado la solución de rematar con un grado universitario el ciclo de cuatro años de estudios que tienen que seguir los futuros pilotos. No se ha llegado todavía al reconocimiento oficial de ese título, pero, al parecer, no puede tardar en ser realidad.

Esa es una buena solución, reforzándose esa convicción por el interés que han mostrado las Direcciones de las escuelas de navegación extranjeras. En efecto, han solicitado de la Escuela de Navegación de Amberes informaciones acerca de dicha innovación y de su adaptación.

Formación y carácter del candidato

El candidato a piloto de marina tiene que contar entre los 17 y los 24 años para poder matricularse en la Escuela Superior de Navegación de Amberes. Ha de estar en posesión de un diploma homologado de fin de estudios secundarios (ciclo de seis años de estudios), otorgado por un establecimiento de enseñanza técnica superior o un establecimiento de enseñanza técnica secundaria superior. Es preciso además que obtenga resultado positivo en un examen médico y otro sicotécnico, y que salga triunfante en la oposición organizada para la admisión.

En términos resumidos, he aquí cómo se conciben la formación y la carrera del

piloto de marina. Los estudios comienzan con tres años de enseñanza marítima superior. En principio, a lo largo de todo ese período, los candidatos navegan durante seis semanas a bordo de buques mercantes que hacen las veces de buques escuelas. En esos barcos van, además del comandante y los oficiales que forman parte de la tripulación, cuatro capitanes instructores y dos oficiales de reserva de la Armada. Estos oficiales tienen especialmente a su cargo el dar la enseñanza práctica y el volver a explicar los cursos teóricos.

Cuando el estudiante aprueba los exámenes con que se terminan esos tres años, comienza, en calidad de aspirante, y después de 4º oficial, una carrera en el mar, que es remunerada. Después de doce meses de navegación efectiva, obtiene automáticamente, sin examen alguno, el título de 2º oficial de altura y adquiere la calificación de piloto-jefe de cuarto.

El titular del certificado de 2º oficial-jefe de cuarto, que tenga en su activo treinta y seis meses de navegación efectiva, está en condiciones de presentarse a examen, que en el caso de ser aprobado le da derecho al título de primer oficial de altura.

Después de cuarenta y ocho meses de navegación efectiva, al primer oficial de navegación de altura se le autoriza a seguir los cursos de cuarto año. Cuando termina con éxito este último año, se le admite, después de doce meses más de navegación efectiva (lo que representa en total sesenta meses de navegación), al examen práctico. Una vez aprobado en este examen, el candidato recibe el título de capitán de altura o de alta mar.

Nos cuesta trabajo comprender que un piloto de marina que ejerza una profesión remunerada desde hace ya cuarenta y ocho meses, que quizá sea casado y padre de familia, pueda salir adelante desde el punto de vista económico si tiene que volver a la escuela durante un año.

Según nuestro interlocutor, son cuatro las posibilidades que existen para resolver la dificultad:

—O bien el armador, que sigue empleando al candidato a capitán de altura, le paga su sueldo completo, a condición de que siga a su servicio durante un cierto número de años;

- O el candidato tiene que recuperar un número suficiente de meses de vacaciones para cubrir la duración de esa enseñanza;
- O bien aún, cuando la duración de las vacaciones a tomar sea inferior a un año, los sueldos devengados en los meses no cubiertos por la recuperación van a cargo de la "Comunidad de Marineros", organismo que regula las condiciones de trabajo de éstos;
- O bien la "Comunidad de Marineros" paga una indemnización al candidato durante todo el año académico.

Un año de especialización

El capitán Westerlinck, comandante-director de la Escuela de Navegación de Amberes, es un robusto quincuagenario que ha corrido el mundo a bordo de los barcos más diversos, durante quince años largos. Su rostro curtido por el sol, el mar, el viento y la lluvia, su mirada abierta, expresa una solicitud paternal hacia sus estudiantes, solicitud que se advierte en sus palabras, a veces tajantes.

"Tras de haber navegado durante varios años como segundo de a bordo, uno de nuestros mejores alumnos, casado y padre de familia, fue declarado inapto, durante un examen médico, a causa de la vista. Actualmente está empleado en una administración municipal. Seguramente que se dará cuenta de la injusticia de que es víctima.

"Debemos ofrecer a esta gente, que durante diez años dieron a su profesión lo mejor de sí mismos, la posibilidad absoluta de readaptarse. Esa es también la única forma de salvar nuestra flota nacional, que cuenta con 95 buques que representan más de un millón de toneladas, y de asegurar nuestra prosperidad económica que, a falta de una marina mercante, estaría amenazada.

"Hay que garantizar a toda esa gente oportunidades iguales que a nuestros universitarios. Esa es la razón de que la Unión de Armadores Belgas, el Real Colegio Belga de Marineros, la Asociación de Oficiales de Marina y la Dirección de la Marina Mercante se esfuercen por hacer que se reconozca al certificado de capitán de altura el valor de un diploma universitario.

"Por otra parte, el cuarto año, añadido al ciclo de estudios, es un año de especialización, que sirve de preparación para ejercer un empleo en tierra, en el medio marítimo. Además de los cursos sobre temas generales y las ciencias marítimas, son objeto de atención particular las ciencias comerciales. Citaré, en particular, los cursos de informática, derecho marítimo, economía internacional, economía de transportes, economía de puertos, organización de la empresa y el trabajo, economía de la empresa, explotación del buque. Todos ellos son explicados por especialistas".

El comandante Westerlinck enumera, en fin, las salidas que deja entrever la licencia "en tecnología marítima", denominación propuesta por el Consejo que se ha establecido para promover el mejoramiento de la enseñanza marítima. Hay disponibles empleos en las casas armadoras, en los servicios del Estado, en las administraciones portuarias y en las grandes empresas, etc...

Proyección internacional

La Escuela Superior de Navegación de Amberes va por su sexagésima sexta promoción. Con el paso de los años ha llegado a adquirir una sólida notoriedad internacional. La reorganización del programa de formación, prueba que su preocupación por adaptarse a las exigencias de la época, la sitúa entre los mejores establecimientos de su género.

Han obtenido diploma en ella numerosos súbditos extranjeros. Por el momento, navegan por los siete mares del mundo capitanes y pilotos de marina que recibieron sus certificados en Amberes. Este año, frecuentan los cursos ocho zairenses, seis marroquíes, seis marfilenses, dos argelinos y un congoleño de Brazzaville.

Como resultado de un acuerdo bilateral concertado con Irán, dieciséis iraníes que habían seguido en su país un año de estudios en una Escuela de Navegación, reciben actualmente en Amberes enseñanza especial (cursos de navegación y disciplinas conexas). Además se ha encomendado a instructores belgas la formación práctica de jóvenes aspirantes-oficiales, a bordo de buques iraníes.

Por otra parte —como decíamos antes— llegan regularmente del extranjero a la Escuela Superior de Navegación de Amberes peticiones de información respecto al nuevo programa de estudios.

“En la mayoría de los países, las marinas mercantes padecen de escasez de pilotos de altura, cuando en realidad se trata de una carrera que representa, del principio hasta el fin, garantías totales para los que optan por ella. Conviene hacer notar que en Bélgica hay más de tres mil universitarios en situación de desempleo y que, en plazo más o menos breve, de cada cinco belgas habrá uno que esté en posesión de un diploma académico”. El comandante Westerlinck termina con estas palabras: “No es imposible que en este mundo duro y materialista se vayan acentuando cada vez más esas características, y que se deshumanice hasta el punto de que una parte de nuestra juventud busque el medio de escapar a ello refugiándose en la última carrera romántica que subsiste: la de piloto de marina mercante”.

Hace bastante tiempo, una personalidad del mundo marítimo, que había navegado mucho y descendía de una antigua familia que consideraba la carrera de marino como un ultraje a las buenas costumbres, nos hizo la siguiente confesión: “Seguía desde hacía seis meses los cursos de la Escuela de Navegación de Amberes, cuando mis padres supieron que no asistía a los cursos de la Universidad, donde suponían que seguía mis estudios de farmacéutico”.

Otra anécdota más. Un joven de nuestras relaciones comenzó no hace mucho la huelga del hambre para protestar contra la prohibición que le imponía su familia de optar por la carrera del mar. Actualmente, navega como piloto de altura y se siente feliz.

¡No hay pues razón alguna para desesperar en cuanto al porvenir de nuestra marina mercante!

De Institut Belge d'Information et de Documentation.

