



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARÍTIMA DEL CARIBE
VICERRECTORADO ACADÉMICO
ESCUELA NAUTICA DE VENEZUELA**

CARTILLA NAUTICA

MARZO 2025

Índice General

Contenido

FORMACIÓN NÁUTICA INTEGRAL.....	4
Justificación.	4
Antecedentes.	5
PROPUESTA.	6
Beneficiarios.	6
Recomendaciones finales.	7
Conclusión.	7
CONTENIDO GENERAL DEL PROGRAMA FORMACIÓN NÁUTICA INTEGRAL (PFNI)	8
GENERALIDADES DEL REGLAMENTO DE ACTITUD PARA EL SERVICIO NAUTICO (RASN)..	16
INSTRUCTIVO PARA LA EVALUACION DEL CADETE	17
PLANILLA DE EVALUACION FISICA	18
LA EDUCACION FISICA EN LA ENV	19
PROCESO DE ADAPTACION DEL NUEVO CADETE.....	20
(VELEROS)	20
FAENA ORDINARIA SEMANAL DEL CADETE NAUTICO	21
Recomendaciones Generales al ingresar a la UMC.....	21
CEREMONIAL DE AULA Y AULA MAGNA.....	22
MANUAL DE CORTESIA NAUTICA.....	22
AREAS CONTROLADAS PARA EL EJERCICIO ACADEMICO	22
ALTO Y FRENTE	23
CADETES DISCIPLINARIOS.....	24
REFERENTE A LAS GUARDIAS Y MANTENIMIENTO GENERAL	24
VOCABULARIO RELACIONADO.....	25
BOLETAS DISCIPLINARIAS (BD)	26
ESTRUCTURA DE LA FAENA SABATINA.....	31
ORDEN DEL DIA Nro. 001	32
LEMA INSTITUCIONAL.....	34
ORDEN DE OPERACIONES DIARIAS	35
Contenido Programático Veleros	36
CAPITULO I.....	42
(1er. Semestre)	42
CARACTERISTICAS FISICAS MINIMAS DE UN CADETE NAUTICO	43
PARTE DE CADETES CON MANDO DELEGADO	43

Contenido Programático FNI / I	45
REQUISITOS DE UNIFORMES	50
Aspirantes a Cadetes (Veleros)	50
CADETES NAUTICOS (1er Al 10mo Semestre)	50
CAPITULO II.....	53
(2do. Semestre)	53
CAPITULO III.....	55
(3er. Semestre)	55
CAPITULO IV.....	61
(4to. Semestre)	61
PROTOCOLO DE PRESENTACION A UN SUPERIOR Y EL SALUDO	61
PRESENTACION EN ESPACIOS ABIERTOS	63
PRESENTACION EN ESPACIOS CERRADOS, CONFINADOS O BAJO TECHO	66
EL SALUDO SOBRE LA MARCHA	68
MANUAL DE CORTESIA MARINERA.....	70
Libreta Náutica.	75
PROTOCOLO DE CORTESIA NAUTICA EN EL AULA MAGNA O ESPACIOS CON FINES ACADEMICOS.....	81
Relación del Escudo de Armas y Saludo Náutico.....	82
ESCOLTA DE BANDERAS.....	83
ORIGEN Y SIGNIFICADOS DE LOS UNIFORMES.....	95
CAPITULO V	109
(5to.Semestre).....	109
Código de Honor Náutico del Cadete	115
CAPITULO VI.....	116
(6to.Semestre)	116
CAPITULO VII.....	131
(7mo.Semestre)	131
JUSTIFICACIÓN DE LA UNIDAD CURRICULAR DENTRO DEL PLAN DE ESTUDIO.....	132
CAPITULO VIII.....	140
(8vo.Semestre).....	140
Contenido Teórico.	140
<i>Otorga la presente Solvencia de Actitud para el Servicio Náutico al Cadete Náutico:</i>	141

“El mar, no es para los débiles... por lo tanto, es esencial para la Escuela Náutica de Venezuela, forjar la actitud, la disciplina, el temple y carácter de la mujer y el hombre...futuros Oficiales de la Marina Mercante. Con altos valores de principios éticos y morales, como fieles embajadores de nuestro gentilicio en todos los mares del mundo”

2/Of (ENV) Mijares Joel

FORMACIÓN NÁUTICA INTEGRAL

Elaborado por
Of. Joel Mijares

30 de Mayo 2024

Justificación.

La carencia de carácter, disciplina, empatía institucional, dominio y destrezas en la dinámica de grupo, actitud de seguimiento y cumplimiento de rutinas y ordenes, son entre otras, algunas de las cualidades y características negativas, que impactan notablemente en el buen desenvolvimiento de algunos de los cadetes a bordo de los diferentes buques nacionales e internacionales. Y por otra parte, extensible a nuestra imagen institucional y compromiso con la calidad, prestigio y objetivos trazados acorde a nuestros estamento estratégico e institucional. Además, por la naturaleza del ejercicio mismo de sus funciones, se entiende que el cadete náutico, es un ilustre embajador de nuestra nacionalidad y gentilicio esparcido a través de todos los mares del mundo, por consiguiente, esta estigmatización negativa, ya hecha pública por diferentes gerentes de navieras o Shipmanagement (En diferentes actos o reuniones dentro y fuera de la UMC) nos obliga y de manera inmediata, a meditar, a reaccionar, a tomar las medidas necesarias para revertir o corregir este aspecto de la formación del futuro hombre o mujer de mar.

La actual Escuela Náutica, carecía de un Reglamento Disciplinario o Régimen especial acorde al carácter y especificación definida en el artículo 97 del actual Reglamento General UMC y su preambulo, realizando visibles esfuerzos para aproximarse a los requerimientos de su espíritu y letra., sin embargo, por una razón u otra, su aplicación, no logra hacerse realidad en el pasar de los años, y que pueda ser extensiva y vinculante al grueso de los cadetes, quienes aún consiente de su investidura, hacen caso omiso a su cumplimiento o busca cualquier forma o medida para evadirlo. El resultado es palpable y visible, una sistémica pérdida de valores y cortesía náutica., la negación y en algunos casos la justificación de no cumplir con las normativas internas o Reglamentos., la carencia de uniformidad, que aun cuando se ha visto mejoras en este sentido, estamos lejos de llegar al estándar deseado., la negación de cumplir con guardias en áreas inherentes a nuestra formación, como control de accesos o simuladores., la falta de pertinencia con la institución, poca o escasa participación en programas, proyectos o jornadas de mantenimientos y limpiezas de nuestras áreas comunes. El no uso de elementos de protección personal en áreas donde así lo amerite. Y precisamente estas son conductas que llevan a bordo. O que pretenden seguir imitando a bordo. Y repito una vez más, a pesar de los grandes esfuerzos de nuestra Escuela, este fenómeno es una realidad visible para todos.

Antecedentes.

Internos. La estructura institucional de la vieja y estricta Escuela Náutica, sería el mejor referente, sin embargo, nuestra institución evoluciono a otra realidad conforme al contexto histórico del país. Desde entonces, la única referencia que se tiene desde el 2007, para poder modelar este aspecto de la formación del futuro oficial de la Marina Mercante, era la asignatura de *Formación Integral*, que se daba en los dos primeros semestres de la carrera ingeniería marítima. Posteriormente, esta fue excluida del programa formativo de la institución. Por ahora, se mantiene coexistiendo agrupaciones que tratan, con *notables éxitos*, mantener viva la formación de carácter, la disciplina, apego visible a nuestros Reglamentos, valores, dinámica de grupos, Orden Cerrado, actividades protocolares, Banda de Guerra o náutica, etc. Sin embargo, para el grueso del alumnado, esas son actividades extracurriculares, al cual no ameritan invertir tiempo o interés. Y prefieren ampararse en las rutinas académicas y dinámicas propias del día a día de la institución, es decir, como un estudiante universitario más del ecosistema existente en la Universidad Experimental Marítima del Caribe. Pero en esencia, son oficial y legalmente “Cadetes” de la Dirección de la Escuela Náutica. Y como tal, son portadores de tal investidura ante cualquier empresa que los contrate, al menos, estas consideran que traen dicha formación. Es que no podría ser de otra forma, ya que, para Wikipedia, cito. “*Cadete es el primer rango militar otorgado al miembro de una institución militarizada, sea civil o cuerpos de policías, protección civil, escuelas militarizadas o grupos de ciudadanos que adoptan la disciplina castrense o militar, academias o escuelas de las fuerzas armadas...*” en consecuencia, no es un estamento exclusivo de uso militar, pero si se asemeja en cuanto a su comportamiento y a la formación de carácter bajo un régimen disciplinario, es decir, como el nuestro.

Externos. El más que podemos referir y que paso por un proceso de reestructuración de masificación de la educación universitaria, es la UNEFA, antigua IUPFAN. Esta institución entendió la necesidad de crear un Plan Estratégico de Formación, que aun sin entrar propiamente en el adoctrinamiento militar de todos sus estudiantes, estos puedan ser regidos por parámetros disciplinarios acorde a una institución militar. Es así que crearon para todas las carreras de esta institución, la asignatura o materia *Formación Premilitar y Desarrollo y Defensa Integral de la Nación*. Esta materia está presente en todos los semestres, y es prelatoria. El resultado, es evidente, ostenta un nivel de disciplina y organización aceptable en sus estudiantes, nada mal, considerándose que son no son “Cadetes”. Para ello, ven clases presenciales en aulas, siendo las practicas los días sábados en unidades e instalaciones militares asignadas a tal fin.

Otros ejemplos que se puede mostrar por tener un alto nivel de disciplina y buena conducta, es el caso del College Institute de Nueva York, donde el caso se asemeja a nuestra institución, es decir, conviven varias Escuelas o cátedras académicas, siendo la náutica la única que resalta por su formación, y por el uso correcto de su uniforme. En España, la Educación Náutica dejo de ser por formación o doctrina militar, pero aun hoy, conserva su espíritu náutico y disciplina.

PROPUESTA.

1. Creación de la asignatura **Formación Náutica Integral** de carácter prelatorio, para ser aplicada desde el primer semestre hasta el octavo.
2. Se reorganizará una estructura que integre todas las agrupaciones actuales que hacen vida en la institución, bajo la dirección y mando del Director de Escuela Náutica. Y quien tendrá como delegados a los oficiales y cadetes que reúnan las cualidades y credenciales para tal fin.
3. El contenido teórico, de dos horas Académicas para las asignaturas vistas en aula, pasaran por aprobación de las autoridades inherentes en la materia, pero debería incluir Normativas Institucionales y Constitucionales, Reglamento Internos, Historia y evolución de la marina mercantes venezolana, Historia de la UMC., Saberes y costumbres náuticas ancestrales, Cortesía Náutica, Himnos y cantos náuticos...Así mismo, la evaluación practica (50% del valor de la materia) se desarrolla en conjunto durante todo el semestre, es decir, con todos los cadetes de diferentes años académicos en formación (Estructurados por compañías y pelotones), los días sábados a primera hora, con duración de tres horas académicas. En esta actividad, las agrupaciones que suelen hacer vida en la Escuela, mantendrán su formación y mandos. Durante estas prácticas debe darse especial atención al Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Honores a símbolos patrios y náuticos., Educación Física militar, actividades de mantenimientos y deportivas, etc. Todo bajo estrictos basamentos disciplinarios, éticos y morales. Donde se resalte el liderazgo, espíritu de cuerpo, trabajo en equipo y el ejemplo.
4. Las arbitrariedades, vejaciones, conductas oprobiosas y humillaciones, no serán parte del proceso de formación ni del espíritu de este Proyecto. A tal efecto, el tipo de sanciones físicas (Ejercicios físicos saludables) serán reglamentadas y parametrizadas por el director de Escuela Náutica, dentro de espacios y contextos avalados a tal fin. No obstante, nunca en espacios públicos o cuando se conozca de la presencia de personas no perteneciente al Cuerpo de Cadetes Náuticos.
5. Quien manifieste algún impedimento físico momentáneo o de salud, se exhortará al retiro de la materia, hasta que pueda verla de manera presencial y sin limitación alguna. Ya que su desarrollo deberá ser de manera presencial, tanto para la práctica como la teórica.

Beneficiarios.

Directos. Todos los integrantes del Cuerpo de Cadetes Náuticos de la UMC, quienes podrán afrontar con mejores actitudes y aptitudes los grandes desafíos que les esperan en el mundo marítimo. Además de forjar un carácter cónsono con la madurez de un profesional, que estará envuelto en tomas de decisiones difíciles, y trabajo en equipo en un ambiente demandante, donde el liderazgo y la disciplina, apego a los protocolos y ordenes, son esenciales para el buen desenvolviendo de la carrera. Por otra parte, las navieras tendrán otro valor agregado en nuestros egresados.

Indirecto. El estado venezolano, y en especial, la UMC, mantendrán su prestigio en la formación de Oficiales Mercantes con las actitudes y aptitudes que demanda la industria marítima nacional

e internacional. No perdiéndose el impulso en promover a nuestros pasantes para que puedan ser embarcados en los diferentes buques mercantes, además de todos los procedimientos administrativos y económicos que conlleva el embarque de un cadete.

Recomendaciones finales.

Considerándose la Gaceta vigente donde se establece la condición de Cadete de Náutica adscrito a la Escuela Náutica de Venezuela, además de las regulaciones y requisitos para formar parte de la institución, se debería considerarse una “Declaración Jurada” de constar de Buena Salud o no impedimento físico para el ejercicio de la carrera, adicionalmente una Acta de Declaración de aceptación de la investidura de cadete de náutica, y por consiguiente, manifieste su intención de cumplir y hacer cumplir los Estatutos internos y Reglamento Disciplinario, de conformidad a la leyes y el derecho. Ambos instrumentos deben consignarse por el cadete al momento de formalizar su inscripción.

Conclusión.

Como se puede observar, el problema es reparable y con solución factible, solo pasa por la conciliación de quienes tienen que tomar decisiones para revertirlo, y lo más pronto posible. Por otra parte, de no lograrse contratación o colaboración de oficiales que figuren como los auxiliares instructores del Director de Escuela, tenemos cadetes con probadas capacidades de Don de mando y experiencia en Orden Cerrado, ya sea, porque la traen de Escuelas Militares, o la han desarrollado como parte de las Agrupaciones que aquí hacen vida. Pueda que al principio se perciba como un terremoto institucional, pero definitivamente, *ya urgente y necesario*. Adicionalmente, no se ameritará muchas horas académicas para aprobar el contenido teórico de cada semestre.

CONTENIDO GENERAL DEL PROGRAMA FORMACIÓN NÁUTICA INTEGRAL (PFNI)

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
VEL	VELERO	Ninguna	Teórico. 1. Inducción e Historia de la UMC, sus Reglamentos. Estructura de la UMC, Reconocimiento de Autoridades y áreas. Código de Honor Náutico. Introducción al Inglés Marítimo y prueba diagnóstica. Prácticas de combate contra incendio. 2. Himno Avante y Colmenar. Introducción a la Cartilla Náutica, Cortesía Náutica y Tradiciones Marineras. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de aros salvavidas. Primeros auxilios.	10%
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Honores a símbolos patrios y náuticos.	10%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	10%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI1	I	Ninguna	Teórico. 1. Desarrollo y estudio de la Normativa y Reglamento Disciplinario UMC. Reglamento para la Actitud del Servicio Náutico. Estructura Institucional y jerárquica. Código de Honor Náutico del Cadete. 2. Tradiciones Marineras (Capítulo I, El buque, origen e historia). Marcha Avante. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa,	20%

			actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Ingles Marítimo (Conversatorio)	
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso). Honores a símbolos patrios y náuticos.,	20%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.	20%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI2	II	FNI1	Teórico. 1. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Desarrollo y análisis de su contenido. Preámbulos y títulos. Análisis y discusión de contenido. 2. Tradiciones Marineras (Capítulo II, Origen e historia de las partes del buque, su nombre, color y desplazamiento). 3. Faena de Playa. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Ingles Marítimo (Conversatorio).	20%

			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso). Honores a símbolos patrios y náuticos.	20%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.	20%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI3	III	FNI 2	Teórico. 1. Historia y evolución de la marina mercante. Historia y evolución de la Escuela Náutica de Venezuela. 2. Tradiciones Marineras III. Posiciones relativas a bordo, la proa, la popa, estribor, babor, cubiertas y la propulsión. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Ingles Marítimo (Conversatorio).	20%
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso). Honores a símbolos patrios y náuticos.	20%

			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.	20%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI4	IV	FNI3	Teórico. <ol style="list-style-type: none"> 1. Cortesía Náutica. Su importancia y aplicación. 2. Tradiciones marineras IV. Instrumentos de navegación más comunes, La hora a bordo y el pique de la campana. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Ingles Marítimo (Conversatorio). 	20%
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso). Honores a símbolos patrios y náuticos.	20%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes	20%

			y comunes de la UMC.	
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI5	V	FNI4	Teórico. 1. Moral y ética. Fundamentos filosóficos., su importancia, su aplicación e impacto en el ejercicio de la profesión. Ejemplos de aplicación y aportes en el desarrollo estratégico de la empresa y de la personalidad. 2. Tradiciones marineras V. El personal de a bordo, La cámara del capitán y demás cámaras. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Ingles Marítimo (Conversatorio).	20%
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso), Honores a símbolos patrios y náuticos.	20%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.	20%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI6	VI	FNI5	<p>Teórico.</p> <p>1. El liderazgo y el líder. Tipo de liderazgo. Cualidades del buen líder. Ejemplos del buen líder en la institución. Mando y conducción. Aplicación práctica de la Doctrina de Mando y Conducción.</p> <p>2. Tradiciones marineras VI. El Pito mariner, El laurel como símbolo de triunfo, origen de los uniformes, La jerarquía naval típica, Saludar al pabellón o saludo a la Toldilla, Saludo entre Buques Mercantes, El Sable, Presentar sable, ceremonial de recepción y despedida, Saludo con sable, Significado de las salvas y saludo con cañones, Los puestos de saludo, ceremonias fúnebres, Bandera a media Driza, empavesado, los Cordones, Ceremonias de Cruce de líneas, El tatuaje, la yarda y la pulgada.</p> <p>3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios.</p> <p>4. Ingles Marítimo (Conversatorio).</p>	20%
			<p>Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso). Honores a símbolos patrios y náuticos., Educación Física militar, actividades de mantenimientos y deportivas, etc.</p>	20%
			<p>Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas</p>	20%
			<p>Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p>	20%

			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%
--	--	--	---	-----

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI7	VII	FNI6	Teórico. 1. Inteligencia Emocional. Fundamentos y aplicación. Dinámica de grupo. Fundamentos y aplicación. La Neurociencia. Inteligencia Emocional, Reptil y racional. 2. Tradiciones marineras VII. Lenguaje marino. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Inglés Marítimo (Conversatorio).	20%
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso), Pasos de Reverencias. Honores a símbolos patrios y náuticos., Educación Física militar, actividades de mantenimientos y deportivas, etc.	20%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.	20%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

COD	SEMESTRE	PRELACION	CONTENIDO	A EVALUAR
FNI8	VIII	FNI7	Teórico. 1. Seguimiento y cumplimiento de directrices y protocolos. Sistema de gestión y Control de calidad. El Check List. Su importancia y ejecución. Registro y control de procesos o eventos. ISM Code. 2. Tradiciones Marineras VIII. Leyendas y creencias marineras, origen de algunas palabras en común en el mar, los cargos y jerarquías navales, carrillera o Barboquejo, Visera, Tahalí, Alisios. 3. Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios. 4. Ingles Marítimo (Conversatorio).	20%
			Practico. Orden Cerrado (abierto y cerrado), formas de ejecución de saludos Náutico o Militar., su importancia y significado, Marchas, Actos Protocolares, Ejercicios combinados y grupales., Cambios de Pasos (en Marchas y Marcando el Paso), Pasos de Reverencias., Honores a símbolos patrios y náuticos., Educación Física militar, actividades de mantenimientos y deportivas, etc.	20%
			Acondicionamiento Físico. Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas	20%
			Mantenimiento General. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.	20%
			Guardia y Custodia de instalaciones. Cumplimiento de guardias establecidas.	20%

GENERALIDADES DEL REGLAMENTO DE ACTITUD PARA EL SERVICIO NAUTICO (RASN)

1. Enmarca su ámbito de aplicación y a quien está dirigido.
2. Establece doctrinas enmarcadas en valores, virtudes y el comportamiento esperado en cada miembro de la institución.
3. Respeta el Libre Proceso.
4. Establece 3 tipos de Faltas y 4 tipos de Sanciones.
5. Le da forma y estructura a la Escuela Náutica de Venezuela.
6. Estandariza los procesos administrativos, disciplinarios y operacionales bajo un régimen de **Adoctrinamiento Náutico**...donde la ética, moral y ejemplo a seguir es el principal eje de accionamiento de todo acto o proceso.
7. Da derecho y forma de revertir una sanción, cuando se demuestre la improcedencia de la misma.
8. Elimina la sanción física, como método de revertir la acción de alguna falta.
9. Crea lineamientos claros y precisos para el día a día de todos los Oficiales y Cadetes Náuticos adscritos a la Escuela Náutica de Venezuela.
10. Establece quién, cómo, y en qué circunstancia se puede emitir una sanción...siendo éste el último recurso luego de haberse agotado todas las recomendaciones y orientaciones pertinentes para evitarla.
11. Humaniza los procesos formativos, conductivos y administrativos. Pero, es la forja de disciplina y temple de Carácter del futuro Oficial Mercante...el objetivo principal. Donde la ética y moral, sean sus pilares como líderes.
12. Es la estructura jurídica, operacional y administrativa que da viabilidad a la emisión de la solvencia para la actitud del servicio náutico en concordancia a los requisitos establecidos en el reglamento para las pasantías profesionales.

INSTRUCTIVO PARA LA EVALUACION DEL CADETE

(Para uso exclusivo de los encargados de agrupaciones)



AGRUPACION: _____

Fecha: ____ / ____ / ____.-

Nombre del Cadete: _____ C.I.: _____ Semestre Actual: _____

Fecha (Corte) de ingreso a la UMC: ____ / ____ / ____.-

Calificación desde la A, hasta la E...siendo:

A: Excelente (18-20Ptos.)

B: Buena (16- 17Ptos.) C:

Distinguido (13-15Ptos.)

D: Deficiente o nula (10-12Ptos.)

Jerarquía actual: _____

E: No aplica (0)

I. ACTITUDES PARA EL SERVICIO

Evalúe	A	B	C	D	E
Muestra posturas y actitudes físicas consonas a un Cadete Náutico.					
Es diligente en el cumplimiento de las órdenes, Guardias y tareas asignadas.					
Muestra proactividad e interés en las actividades náuticas					
Es reflejo fiel de las actitudes éticas y morales de un Cadete Náutico.					
Porta el uniforme con pulcritud y altivez.					
Es disciplinado(a) y puntual					
Se apega y cumple lo dispuesto en el Reglamento de Actitud para el Servicio					

II. APTITUDES MOSTRADAS

Evalúe	A	B	C	D	E
Muestra carácter, probidad y confianza en sí mismo					
Comanda, conduce y lidera de forma ejemplar					
Mantiene y práctica los conocimientos ancestrales náuticos.					
Resalta y muestra con orgullo la Cortesía Náutica					
Conoce y enseña lo dispuesto en el Reglamento de Actitud para el Servicio N.					
Se apega y al espíritu y letra de la Cartilla Náutica.					
Según su Índice Académico actual, se considera					

III. DINAMICA DE GRUPO / ORDEN CERRADO (ABIERTO – CERRADO)

Evalúe	A	B	C	D	E
Realiza los movimientos oportuna y enérgicamente					
Desenvolvimiento individual					
Desenvolvimiento Grupal					
Marcialidad y postura al marchar o caminar					
Domina y enseña correctamente el Orden Cerrado					
Cumple satisfactoriamente sus deberes en la agrupación o grupo asignado					
Practica y ejerce el saludo Náutico con orgullo y decoro.					

Observaciones: _____

Recomendado para ascenso al rango inmediato superior. Sí _____ No _____

APROBADO _____NOTA:

REPROBADO _____NOTA:

Firma y nombres de Cadetes Responsables y/o Encargados

I

II.

III.

PLANILLA DE EVALUACION FISICA

Leyenda:

AB. Abdominales

FX. Flexiones de Pecho.

NT. Natación

TT. Trote

[illegible]

LA EDUCACION FISICA EN LA ENV

1. El **Acondicionamiento Físico**, asignatura impartida por profesores titulares de la materia. De no materializarse dicha instrucción, se efectuará igualmente la evaluación o prueba de Acondicionamiento Físico según el Cronograma planteado (Solo ese día y hora), para dejar así registro de la condición física actual de los Cadetes.
2. Está **PROHIBIDO** todo tipo de *Sanción Física* como modo de revertir una falta. Su ejecución, ameritara un *Expediente Disciplinario* para el ejecutor de la medida. Desgrado inmediato (Si es Clase), cese inmediato en sus funciones de comando y posible baja (Dependiendo de la gravedad de la falta). En este mismo Orden de idea, están **PROHIBIDOS** los actos vejatorios como Clavado de Cabeza, Flexiones con Puñitos, actos inmorales, cualquier tipo maltrato o golpes, Dejar vista al senil de manera permanente, Vuelta al diablo, etc., etc.
3. El **Ejercicio Físico Motivacional**, éste se ordena y permite solo en un momento en el que se denota apatía en los movimientos y actividades en pleno desarrollo. Genera interés en la instrucción dada sin llegar a calificarse como sanción. En este sentido, se ordenan por *Tiempo y Repetición*, en Patios y áreas de formación de los Cadetes Náuticos, siempre y cuando **NO** se esté efectuando un Acto Protocolar o halla invitados o civiles presentes ajenos a la institución., adicionalmente, **NO** se puede realizar el mismo tipo de ejercicio Físico Motivacional más de una vez, y estos, **NO** deben exceder más de Cuatro repeticiones, ya que se correría el riesgo de clasificarse como **sanción**. Por lo tanto, se pueden considerar como Ejercicios Motivacionales casuales las *Flexiones de pechos (Sin Puñitos)*, *Combinados Navales*, *Bajar y Subir con manos en la cintura*, *Trote Estacionario*, *Vuelta al Patio (Máximo 4)*.
4. Dicho lo anterior, se clasifica la Educación Física en la ENV en tres tipos...Acondicionamientos Físicos, el Ejercicio Motivacional, y Sanciones Físicas **(TOTALMENTE PROHIBIDAS Y PENALIZADAS)**
5. Los Cadetes Náuticos en condición de **Reposo Medico**, quedan exceptuados de cualquier tipo de actividad física o deportiva, sin menoscabo ni afectación en las evaluaciones programadas a tal fin. La condición de Reposo Medico, debe ser convalidado a la brevedad por el Servicio Médico de la ENV.
6. Se **PROHIBE** cualquier tipo de Ejercicio Físico en áreas públicas externas a la UMC (Exceptuando las actividades deportivas a tal fin y Faenas Especiales) y Actos Protocolares. Igualmente, durante las Actividades Académicas, el Servicio de Guardias o Mantenimiento General, Baños, dormitorios y Centros de Salud.

Cúmplase...

1/Of (ENV) ROBERTO GONZALEZ
Director Escuela Náutica de Venezuela

CARTILLA NAUTICA

PROCESO DE ADAPTACION DEL NUEVO CADETE (VELEROS)

FAENA ORDINARIA SEMANAL DEL CADETE NAUTICO

En función de caracterizar y darle operatividad al día a día del Cadete Náutico durante su jornada académica, es decir, de lunes a viernes dentro de las instalaciones de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, se procede a crear el presente instructivo.

Ya dado por conocido e implementado el espíritu y letra del Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico (RASN), por cada Cadete Náutico o aspirante, además de su Código de Honor Náutico. Se pretende con el presente instructivo, darle viabilidad a la Jornada diaria académica/náutica del futuro Oficial de nuestra Marina Mercante, de modo de ayudar a su adaptabilidad o proceso formativo.

BAJO COMANDO

Todo Cadete Náutico tiene la libertad de desplazarse por todas las áreas permitidas dentro de la UMC, sin embargo, le es conveniente siempre realizarlo de forma controlada (Comandado). Dicho de otra forma, realizarlo en formación administrativa en columnas adecuadas según el sitio por donde se desplazan. Su marcha o trote no debe obstaculizar o alterar actividad administrativa o académica dentro de las instalaciones de la UMC.

La condición “Bajo Comando”, infiere que ningún superior puede o debe incidir sobre la voluntad de quien esta comandado. Por otra parte, los que están bajo comando, no pueden o deben aceptar o acatar órdenes de otro superior diferente al que lo está comandando en ese instante. Es el principio básico de Mando y Conducción.

Igualmente, por razones de *ética y respeto*, ningún superior puede arbitrariamente atravesar la formación de una agrupación o unidad que está siendo comandada por otro individuo, aun cuando este sea un subalterno o subordinado. En todo caso, si el superior requiere o tiene algo que decir, inherente al grupo o quien lo comanda, debería dirigirse directamente a este último, para que después que cumplan con su actividad, procedan a su requerimiento. No obstante, si esa unidad o agrupación forma parte de un Acto Protocolar, debe tomarse en cuenta, que dicha unidad esta “Bajo Comando” de quien comanda el Acto.

Pudiera ser que el superior lo desconozca, por cuanto es prudente advertirle de forma respetuosa, “Disculpe Oficial o Cadete, estamos “Bajo Comando de...., por o para tal actividad”. Este ejemplo también procede para los cadetes en condiciones de Servicios de Guardia, ya que removerlos de su sitio de Guardia o distraerlos, ya es una falta.

Recomendaciones Generales al ingresar a la UMC.

1. Proceder a formarse de inmediato por Secciones, o materias, pelotones, año, etc., donde el más antiguo o caracterizado asuma el mando, y proceder a desplazarse hasta el Aula, taller, laboratorio, etc., donde se tiene programada su actividad académica o náutica. Siempre manteniendo el paso y de forma marcial acorde a un Cadete Náutico.
2. Conocer y tener plena comunicación con su cadena de mando natural, y organizar sus recibimientos con sus mandos naturales de ser posibles. A su vez, sus superiores, estar atento en todo momento de su situación y, en consecuencia, atender sus requerimientos. En este sentido, su reagrupamiento durante el día, es lo más natural y saludable para la preservación y control de sus subordinados y subalternos (*En horas no académicas*).

3. Una vez en su aula, taller o área académica asignada, manténgase dentro de sus instalaciones. Ya que afuera, usted estará sujeto de ser abordado por cualquier superior. Recuerde que, dentro de las áreas académicas, usted está "Bajo Comando" del más antiguo o caracterizado de la sección o Aula. Y en ella, solo se permite actividad inherente a la materia.

EL CADETE TROTA, NO CAMINA

Es una tradición ancestral de todas nuestras Academias, que todo cadete debe trotar para desplazarse internamente en nuestras instalaciones si no está o forma parte de una formación contralada. Y solo deberá detener su marcha y caminar cuando se percate de la presencia de un superior al cual deberá saludar efusivamente, para luego reanudar su trote. Los Cadetes Náuticos, que, por razones excepcionales, están caminando, deberán llevar el paso en todo momento. Estas excepciones, deben estar muy bien justificadas, por ejemplo, cuando se camina por un área administrativa, un evento interno o protocolar.

Excepciones.

1. Ningún Cadete Náutico en condición de "Reposo Medico" debe realizar ningún tipo de actividad física que así refiera el médico tratante.
2. Los Nautas (Cadetes de 4to. Año), que se desplazan individualmente en las instalaciones de la UMC. No obstante, igual deben llevar el paso sin son más de dos individuos.

CEREMONIAL DE AULA Y AULA MAGNA

Este debe respetarse con rigurosa exactitud (*Léase en la Cartilla Náutica*). El Ceremonial formaliza la condición controlada del área. Además de dar por hecho la Cortesía Náutica de los integrantes del curso o participantes. Una vez hecho el Ceremonial, el profesor, instructor u Oficial encargado de la actividad, asume formalmente el mando, conducción y control de los participantes.

MANUAL DE CORTESIA NAUTICA

Se recomienda ampliamente leer y practicar su contenido. Además del Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico (RASN), le será de gran utilidad para su desarrollo profesional y personal en la Escuela Náutica de Venezuela.

AREAS CONTROLADAS PARA EL EJERCICIO ACADEMICO

Como su nombre infiere, son las destinadas para las actividades académicas programadas. Todas requieren de un ceremonial en su inicio. De tratarse de un Acto Protocolar, entonces regirse con el guion de la actividad. Lo importante, es que, en el trascurso de la actividad, los cadetes solo deben ocuparse de atender dicha actividad sin ningún tipo de perturbación ajena al mismo. Son igualmente áreas contraladas la piscina, la Biblioteca, Canchas Deportivas, Actividades Culturales, deportivas o Recreativas, Cantinas, en donde quizás no hubo un ceremonial tal como

ha sido estipulado, pero donde se ejecute una actividad académica o institucional.

Los Cadetes que deseen salir de dichas áreas, deberán realizarlo siguiendo los parámetros ya expuestos en el presente instructivo.

ALTO Y FRENTE

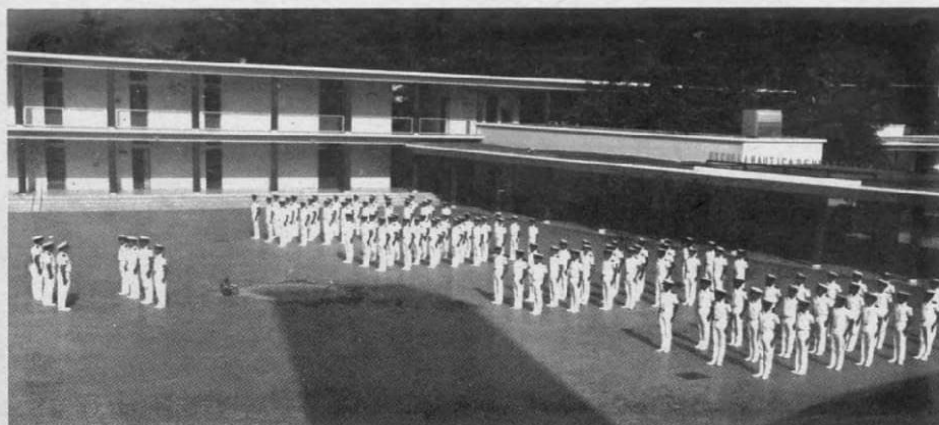
Para los efectos de la Escuela Náutica de Venezuela todo Cadete Náutico o quien lo Comanda, debe hacer ALTO Y FRENTE cuando presencie o pase cerca de sitios donde se esté haciendo honores a nuestros símbolos Patrios, al Santísimo Sacramento, El Himno Nacional, Autoridades y Dignatarios presentes abordo. Saludar y además de presentar armas, si así lo ordenan.

Este principio igualmente se aplica en los espacios (Patios) donde haga presencia un superior en Jerarquía o Grado a todos los presentes, donde, el más caracterizado o antiguo deba dar **Parte** a este previo a la orden de "Firmes" a todos los presentes, además de Ordenar "Con vista al Superior que recibe parte...Vista a la...izquier!"

TODO aquel que no está emplazado en Formación y esta como espectador del mismo, protocolo o simplemente iba pasando y se topó con los siguientes escenarios se debe realizar el **ALTO Y FRENTE**:

1. Himno Nacional o el Himno Colmenar. Pararse FIRME y cantarlo con orgullo.
2. Honores al Pabellón Nacional. Incluye Izado o Arriado de la misma. Pararse FIRME y saludarla.
3. Honores a la Autoridad que Preside el Acto. Pararse FIRME y Saludar a la autoridad que recibe los honores. (Sea cual sea el instrumento que se emplee o Banda de Guerra o Marcial).
4. Presencia un PARTE GENERAL, PARCIAL, de Inicio o Culminación de un Acto. Debe pararse FIRME mientras dure el mismo.

Lo anterior aplica dentro y fuera de la UMC.



Compañía de Cadetes de Náutica en formación en el Patio de Honor. Uniforme 2-A.

208

CADETES DISCIPLINARIOS

En función a lo establecido en el Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico (RASN), son los Cadetes con la denominación de *clases*, es decir, son Cadetes Náuticos con función delegada o mando.

1. Nauta Mayor
2. Nautas auxiliares.
3. Nauta Delegados.
4. Distinguidos

Es conveniente recordar que todo Cadete Náutico de 4to. Año es un Nauta. Pero son los **Clases** los que tienen la facultad de solicitar las sanciones administrativas de sus subalternos y subordinados a los Oficiales Auxiliares u Oficial de Guardias adscritos a la Escuela Náutica de Venezuela, acorde al Reglamento (RASN). Estos, participaran de manera inmediata a los Oficiales Auxiliares, la comisión de una falta que amerite la emisión de una Sanción Disciplinaria. Y son finalmente, los Oficiales (Art. 43 RASN), quienes la formalizan, emiten y registran ante la Escuela Náutica de Venezuela, es decir, la editan y firman junto al solicitante o notificante de la falta y el infractor, para su protocolización. En este orden de idea, se recuerda que existen tres tipos de faltas y cuatro tipos de sanciones disciplinarias. Igualmente, está facultado para solicitar sanción o notificar faltas para ser sancionadas, el Cadete Náutico, que en ocasión al servicio que presta, es responsable del cabal cumplimiento del Reglamento.

Los Cadetes que no pueden emitir, formalizar sanciones, y tengan conocimiento de alguna falta de algún subordinado o subalterno., igual deberán participar por los canales regulares que establece el Reglamento, ya que su omisión también es otra falta. (Artículos 58, 59, 60, 61 y 62 del RASN)

Excepciones.

La Coordinación de Formación Integral, por su función institucional, podrá igualmente solicitar la emisión de una Sanción Disciplinaria, una vez tenido conocimiento y comprobada la realización de una falta por parte de un Cadete Náutico, conforme a lo establecido en el RASN. En este orden de idea, cualquier personal administrativo, docente, u oficial que haga vida en la UMC, deberá formular ante dicho despacho la circunstancia de la falta y posible involucrados. (Art. 113 RASN)

Así mismo, la jefatura del Oficial de Guardias de la Escuela Náutica de Venezuela, también podrá recibir y gestionar cualquier tipo de denuncia y procesar cualquier falta comprobada de algún miembro del Cuerpo de Cadetes Náuticos. (Art. 109 RASN).

REFERENTE A LAS GUARDIAS Y MANTENIMIENTO GENERAL

Todo Cadete Náutico deberá cumplir con las Guardias asignadas y horas de Mantenimiento General, en este sentido, los encargados deberán coordinar la distribución de los Cadetes en función de su disponibilidad horaria o actividades académicas, tratar de rotar y no dejar las áreas asignas sin atención. Recordar que igualmente es función del grupo de guardia realizar los honores correspondientes a la Bandera y campana o autoridades que se hagan presente en las

instalaciones de la UMC, salvo cuando exista un Acto protocolar para tal fin. A efecto de convalidación de las horas de Guardias hechas o de mantenimiento General, dichos formatos deberán estar firmados y refrendados por el Oficial de Guardia, antes de ser entregados al Comité de Secretaría Registro y Control.

VOCABULARIO RELACIONADO

RASN. Acrónimo de Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico.

CLASES. Cadetes con condición delegada para solicitar Sanción Disciplinaria a sus subalternos y subordinados.

SUBALTERNO. Denominación al Cadete de Jerarquía inferior o año al superior o quien lo confronta o comanda.

SUBORDINADO. Denominación al Cadete con la misma Jerarquía o año, sujeto al mando de otro con condición delegada. Ejemplo, Son subordinados al Nauta Mayor los Nautas Auxiliares, Nautas Delegados y Nautas, pues son *todos* del 4to. Año de la carrera. El resto del Cuerpo de Cadetes, serían sus subalternos. Así sucesivamente. Un subordinado jamás esperara recibir ningún tipo de trato preferencial del Cadete con condición Delegada con su mismo año de antigüedad, pues atentaría al principio de ética y moralidad que sostiene su condición de mando. Por consiguiente, siempre debe existir el respeto mutuo sin olvidar quien está al mando, es decir, quien es el superior y responsable de castigar cualquier tipo de falta. De manera justa e imparcial, tal como lo haría con un subalterno.

PARTE. Notificación formal a un superior, de la situación, del total de presentes con motivo a una actividad, posibles faltantes, reposos, etc. Según la actividad a ejecutarse o en desarrollo.

SUPERIOR. Todo individuo que ostenta Grado o Jerarquía superior a la suya, o que aun siendo del mismo año o Graduación, presenta condición Delegada de Mando ante la Escuela Náutica de Venezuela.

OFICIAL DE GUARDIA. Oficial responsable de la ejecución y supervisión de todas las Órdenes emitidas desde la Dirección de la Escuela Náutica de Venezuela.

ADOCTRINAMIENTO NAUTICO. Es el periodo en el que los aspirantes a Cadetes Náuticos, reciben instrucción vocacional, disciplina y conocimientos marítimos ancestrales, como la Cortesía Náutica., con estricto apego a las normas y reglamentos institucionales, enmarcados en solidos valores éticos y morales distintivos de nuestra Escuela Náutica de Venezuela.

PFNI. Programa de Formación Náutica Integral, descrito y desglosado en la Cartilla Náutica, como contenido requerido a ser aprobado para la obtención de la Solvencia de Actitud para el Servicio Náutico.

BOLETAS DISCIPLINARIAS (BD)

Es el señalamiento formal y escrito de haberse consumado una falta(s) descrita en el Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico, por parte de un Cadete Náutico, adscrito a la Escuela Náutica de Venezuela. Esta Boleta es unipersonal, e impactara (Negativamente) en la Nota Final total acumulada del Cadete (Semestre activo del PFNI) según el tipo y magnitud de la misma.

PROCEDIMIENTO DE EDICION, REGISTRO Y CONTROL DE LAS BOLETAS DISCIPLINARIAS.

Levantamiento y emisión de la Boleta Disciplinaria

1. Solo los Clases y Comandantes de Agrupaciones están autorizado a elaborar BD y remitirlas al Oficial de Guardia para su Control, evaluación y finalmente, su registro en el Comité de Secretaria y Control. La investidura de Clase, le confiere autoridad delegada y posibilidad de aplicación, y abarca a cualquier subordinado o subalterno de cualquier unidad o agrupación. Es el principio esencial de *“Una misma Escuela...un mismo código de conducta”*.
2. Los Oficiales de Guardias y la Coordinación o Unidad de Control Disciplinario (Formación Integral) igualmente están en la potestad de emitir BD. En el caso de la Unidad de Control Disciplinario, deberá remitirla de inmediato al Oficial de Guardia.
3. Las autoridades, personal docente, administrativos y empleados de la UMC, que tengan conocimiento de una falta por parte de un Cadete Náutico, podrán dirigirse antes cualquiera de los dos despachos mencionados anteriormente, para hacer parte y del conocimiento del hecho.
4. Tomada la decisión de emitirla, se procede de inmediato a participárselo al infractor (es), junto al motivo de la misma, para que a la brevedad se presente al Oficial de Guardia.
5. Si la gravedad del hecho, amerita un Expediente Disciplinario, igualmente se le hará de su conocimiento al momento, en función de que vaya generando el informe correspondiente, lo consigne a la brevedad del caso, y se recaben los elementos probatorios, determinantes o no del hecho.

Control y evaluación del hecho por el Oficial de Guardia

1. Mantendrá la Boleta durante el trascurso de su guardia, dando tiempo que se presente el presunto (s) infractor. De no presentarse, procederá a consignarla a Secretaria y Control, resaltando como *“Agravante”* a la falta, el no haberse presentado para confrontar el hecho.
2. El Oficial de Guardia debe verificar que la falta (Tipo) y numeral registrado en la BD, corresponda efectivamente al hecho descrito por el Remitente. Entiéndase por Remitentes, todos los señalados en el aparte anterior. Ya que una incorrecta valoración o tipificación del hecho, anula por sí misma la Boleta Disciplinaria. De hecho, el mismo presunto infractor, puede solicitar la anulación de la misma antes el Oficial de Guardia, si efectivamente, los hechos no se corresponden con el artículo y numeral allí reflejado, sin menoscabo, a la posible emisión de una segunda Boleta Disciplinaria acorde a la falta real, por parte del Oficial de Guardia.
3. El Oficial de Guardia deberá asegurarse de que todos los Cadetes suscritos en la BD, tanto infractores como remitentes, aparezcan correctamente, es decir, con el Protocolo de Identificación establecido.

Valoración de la falta, eximentes, atenuantes y agravantes

1. Una vez presentado el infractor, el Oficial de Guardia procederá a darle el derecho de palabra una vez impuesto del motivo de la Boleta.
2. Según lo expresado por el presunto infractor, el Oficial de Guardia procederá a registrar en el reverso de la BD, posibles eximentes, atenuantes o agravantes al hecho.
3. Se procederá a notificarle los puntos negativos que afectará su nota acumulada al término del semestre. Igualmente, si el infractor considera poseer elementos probatorios que sustente la aplicación de una "Queja Formal" a la medida aplicada, se le recordará que podrá proceder antes las siguientes 72 horas de la presente notificación de medida disciplinaria. Pero, adicionalmente, se le recuerda que si la aplicación de la referida Queja, resultara en un proceso reafirmatorio de la falta adjudicada, se agravaría aún más la medida inicial.

Conmutación de la medida o reducción de nota negativa.

1. Es potestad del Oficial de Guardia, ya hecha la valoración de la BD, aceptar previa solicitud del mismo infractor, Conmutar la Medida Disciplinaria (Dejar sin efecto el registro de nota negativa) siempre y cuando se trate de una falta *leve o mediana*. A cambio de horas de servicios de Guardia o Mantenimiento General. En este caso, el Oficial de Guardia, mantendrá la BD hasta corroborar la ejecución del referido servicio, para posteriormente dejarlo reflejado en la BD antes de entregarla a Secretaria y Control.
2. El Oficial de Guardia tiene hasta 72 horas para consignar la BD a la Secretaria, si da derecho a la Conmutación o Reducción de nota negativas. Es indispensable dar registro al hecho, sea cual sea el resultado final de la Medida acordada.
3. El Oficial de Guardia está en la obligación de dar Parte al Director de Escuela de **todas** las BD recibidas durante su guardia, y las medidas acordadas. En ese mismo orden de idea, al Comité de Secretaria y Control.
4. Ninguna falta grave es sujeta a conmutación o reducción de Notas negativas.
5. Una vez emitida una BD, debe finalizar en el Comité de Secretaria firmada por el Oficial de Guardia.
6. El Servicio de Guardia o Mantenimiento General acordadas con el Oficial de Guardia, NO son adjudicables ni se suman al registro de Guardias y Mantenimiento del Cadete en dichas asignaturas.
7. Una vez consignada la BD a Secretaria y registrada las notas negativas, dichos registros son **inalterables** y se mantendrán en el expediente del infractor. No habrá posibilidad de otra conmutación o reducción de notas.

Notas negativas según el tipo de faltas a registrar en el expediente del Infractor.

SI ES FALTA LEVE	- 0,5
SI ES FALTA MEDIANA	-2,0
SI ES FALTA GRAVE	-6,0

REFERENTE A LA FALTA GRAVE.

Indiferentemente del registro negativo, se entiende que conlleva la apertura de un Expediente Disciplinario, cuyo resultado final podría ser la Baja Disciplinaria o suspensión del Semestre PFNI con derecho a repetición o la absolución del hecho, si así lograra comprobarse.

BOLETA DISCIPLINARIA

Registro de Falta (Leve___ Mediana___ Grave___)

Fecha / / .

Tipo de Sanción

AMONESTACION _____ SIMPLE _____ SEVERA _____ EXPEDIENTE DISC. _____

INFRACTOR _____ C.I. _____

NORMA INFRINGIDA _____ Artículo (s) _____ Numeral (es) _____

REMITENTE _____ CI _____

Especificación de la falta observada.

Oficial de Guardia _____

Recibido (Firma del Oficial)

Presunto Infractor (Firma)

Remitente (Firma)

REVERSO DE LA BOLETA

Solo para el uso del Oficial de Guardia

VALORIZACION

Eximente (s) _____ Atenuante (s) _____ Agravante (s) _____ No aplica _____

Motivo de la Valorización.

ANULACION Si _____ **Procede la Medida Disciplinaria correspondiente.** _____

Si fue anulada, explique motivo.

Conmutación de la Medida Disciplinaria Sí _____ No _____

Si se acordó conmutación, especificar.

Si se acordó **Reducción de Nota Negativa**, especificar el número a registrar finalmente en Secretaria.

Se cumplió con lo acordado SI _____ NO _____

Procédase a su registro y Control.

OFICIAL DE GUARDIA _____

Cedula de Identidad _____

Firma del Oficial

Fecha de entrega a Secretaria / / ..

EJEMPLO DE EMISION DE UNA BOLETA DISCIPLINARIA PRESENTADA AL OFICIAL DE GUARDIA

BOLETA DISCIPLINARIA

Registro de Falta (Leve___ Mediana X Grave___)

Fecha / / .

Tipo de Sanción

AMONESTACION _____ SIMPLE X SEVERA _____ EXPEDIENTE DISC. _____

INFRACTOR **CDT/I (ABA).** Méndez Padilla, José Manuel C.I 38756209

NORMA INFRINGIDA **RASN** Artículo (s) **36** Numeral (es) **14**

REMITENTE **Dgdo. CDT/I (ABG).** JIMENEZ TORREALBA, Luis Henríquez CI 28834036

Especificación de la falta observada.

El suscrito, fue visto por mi persona ingiriendo presunta bebida alcohólica uniformado en la parte posterior de la Licorería La Velosa, Catia la Mar, Estado La Guaira.

Oficial de Guardia CAP/ALT Richard Quilarquez

Firma Autógrafa hecha

Firma Autógrafa hecha

Firma Autógrafa hecha

Recibido (Firma del Oficial)

Presunto Infractor (Firma)

Remitente (Firma)

NOTA

A partir de este momento, se espera la presencia del presunto Cadete indiciado en el hecho, perteneciente a **ABA** (Agrupación de Borrachos y Alcohólicos) y proceso, continuo su curso...



ESTRUCTURA DE LA FAENA SABATINA

(08:00HRS HASTA LAS 12:00HRS)

08:00HRS. (Formación General de todas las agrupaciones)

08:15HRS. Lista y Parte General.

08:25HRS. Canto del Himno Nacional. Lectura del Orden del Día e instrucciones generales de la actividad programada(s).

08:35HRS. Inicio de Instrucción de la Cartilla Náutica por Semestres.

09:30HRS. Formación General.

09:35HRS. Inicio de actividades de Educación Física integral.

10:15HRS. Formación General.

10:20HRS. Orden Cerrado. Cada Comandante de Agrupación, ejecuta y supervisa la instrucción de su unidad. Canto Avante (En marchas).

11:30HRS. Formación General. Evaluación de las actividades del día por parte del Comandante del Cuerpo de Cadetes Náuticos, su Oficial Auxiliar o Cadete Náutico más antiguo presente en la Faena.

12:00HRS. Himno Colmenar. Se procede al retiro del personal. Dejando instrucciones claras y precisas para las actividades ya programadas la siguiente semana, adicionalmente, dejar definida la lista de retardados o con las sanciones a ejecutar y supervisar por sus Comandantes. Ya sea, permanecer en el área para mantenimiento y limpiezas de áreas, guardias el día especificado, etc. Etc. O si corresponde, la emisión escrita de la sanción correspondiente.

Opcional. Las actividades deportivas, culturales o recreacionales igualmente quedaran definidas al culminar la Faena del día, con los responsables a tal fin.

NOTA: Es indispensable respetar y cumplir el cronograma de la Faena. Esta estructura solo será alterada por disposición del Director de Escuela, ya sea para efecto de una práctica general, acto o actividad muy específica. Aun en ausencia de los Oficiales, el Cadete más antiguo, deberá dar inicio formal a la Jornada en el orden y la estructura ya definida.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA
UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE
VICERRECTORADO ACADEMICO
ESCUELA NÁUTICA DE VENEZUELA
COORDINACION DE LA ESCUELA NAUTICA
COMITÉ DE SECRETARIA DE LA ESCUELA NAUTICA

CATIA LA MAR, 08 DE SEPTIEMBRE 2024

ORDEN DEL DIA Nro. 001

A. TRANSCRIPCIONES.

PENSAMIENTOS DEL LIBERTADOR. “Desgraciado el hombre que destruye su propia patria y destruye sus propios espacios”

“SIMON BOLIVAR”

REGLAMENTO DE ACTITUD PARA EL SERVICIO NAUTICO.

Capitulo i

Sobre la Actitud Náutica

Artículo 3. La actitud náutica es el estado de acatamiento y obediencia voluntaria que existe dentro de la Escuela Náutica, a bordo de buques mercantes y espacios públicos y privados, donde se manifieste la presencia de oficiales o cadetes náuticos, que se manifiesta por el pronto y voluntario cumplimiento de todas las órdenes impartidas, el respeto a los valores de la marina mercante y la exacta observancia y obediencia de las convenciones, leyes y reglamentos establecidos para los integrantes de la Organización Mundial de la Marina Mercante.

PENSAMIENTOS MARINEROS. (Tradiciones marineras)

B. INICIO DE FAENA ORDINARIA SABATINA

El día de hoy, se ordena la implementación del contenido programático de la Cartilla Náutica, correspondiente a la semana nro. De actividades académicas de la UMC.

C. SERVICIO DIURNO

NOMBRESE para la semana correspondiente desde / /2024 hasta el Domingo / /2024.
Los siguientes servicios.

Día	Oficial de Guardia	Jefe de Guardia	Inspección	Unidad/Agrupación de Guardia
Fecha	Of.	Cdte. Jefe de la agrupación X	Auxiliar del comandante X	Agrupación de los antes mencionados
Fecha	Of.			
Fecha	Of.			
Fecha	Of.			
Fecha	Of.			
Fecha	Of.			
Fecha	Of.			

D. DISPOSICIONES DE CARACTER PARTICULAR.

NINGUNA

E. DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

Se le recuerda al personal llegar puntualmente a los servicios asignados.

F. DISPOSICIONES DE CARÁCTER PERMANENTE

1. Todo el personal de Velero debe venir con su hidratación para las actividades programadas.
2. Guardar, repasar y practicar los vídeos instruccionales de Cortesía Náutica. Recuerden que serán ustedes los responsables de enseñar a las nuevas generaciones.
3. Mantenerse correctamente uniformados y afeitados.
4. Llegar temprano a sus actividades. Integrarse **ACTIVAMENTE** a sus actividades académicas. Tomar las previsiones necesarias. Estudiar y cumplir con sus deberes debe ser su único entretenimiento. Esforzarse para el mejor índice académico posible.
5. Estar atento a las instrucciones dadas por sus Comandantes naturales y los canales oficiales de la ENV.
6. Ser educado, obediente y disciplinado en todo momento y lugar.
7. Cumplir y hacer cumplir su Código de Honor Náutico.
8. Hacer el **SALUDO NÁUTICO** a todo superior que coincida con usted en su camino o lugar de ubicación. Aún esté de civil. Recuerde que Superior suyo es todo aquel que tenga una raya más que usted, o siendo del mismo año, sea distinguido o Clase. Y por supuesto, **TODOS** los oficiales que forman parte de la Plantilla de Honor de la UMC, igualmente, a los Oficiales FANB, como muestra de Cortesía Náutica.
9. Caminen siempre llevando el paso, en todo momento y lugar, manteniéndose del lado izquierdo del superior. Camine con elegancia, erguido, estilo y rectitud. Orgulloso del uniforme y sus símbolos. Saque **PECHO**.
10. Realice el Ceremonial de Clases.
11. Manténgase con cubierta en los espacios abiertos (especialmente en la vía pública). Recuerde que no hay nada más parecido a un alumno regular, que andar descubierto. Pues no entienden o desconocen el origen e historia de nuestro gentilicio y símbolos Náuticos.
12. Realice el Alto y Frente cada vez que presencie Honores.

Refrán marinero (Tradiciones marinas)

CUMPLASE...

ROBERTO GONZALEZ

Primer Oficial

**Comandante del Cuerpo de Cadetes Náuticos
Dirección de Escuela Náutica de Venezuela**

LEMA INSTITUCIONAL

“Patria, Escuela, Buque y Mar”,.... “Siempre Avante”.



REPUBLICA BOLIVARIA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POUPLAR PARA LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA
UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE
VICERRECTORADO ACADEMICO
ESCUELA NAUTICA DE VENEZUELA
COORDINACION DE ESCUELA NAUTICA
COMITÉ DE SECRETARIA DE LA ESCUELA NAUTICA

14OCT2024

ORDEN DE OPERACIONES DIARIAS

A continuación, se establece el Orden cronológico de actividades diarias asignada a los alumnos adscritos al Curso de Velero 2024-II.

Hora	Actividad
08.00hrs/08.30hrs	Formación General Lista y Parte
08.30hrs/10.00hrs	Formación Náutica
10.00hrs/10.30hrs	Hidratación
10.30hrs/12.30hrs	Preparación y Acondicionamiento Físico
12.45hrs/13.45hrs	Almuerzo
13.45hrs/14.00hrs	Formación General Lista y Parte
14.00hrs/15.30hrs	Orden Cerrado
15.30hrs/16.00hrs	Hidratación
16.00hrs/17.30hrs	Orden Cerrado /Honores

Cúmplase....

1Er. /Of. Roberto González

Director Escuela Náutica de Venezuela

Contenido Programático Veleros

Semana	Fecha	Contenido Programático Formación Náutica (FN) y Orden Cerrado (OC)	Tipo de Evaluación Docente/Instructor	Valor (%)
1		<p>FN/ Historia y Evolución de la UMC. Símbolos, cantos e Himno. Identificación de Autoridades. Servicios y Áreas del Campus. Practicar el ¡Cesar! ¡Continuar en sus puestos!!</p> <p>OC/ Integración, identificación y conformación de unidades por Secciones y Pelotones de Letras. Inducción a la Faena Semanal. Identificar los Responsables o Delegados por sección o Pelotón. Establecer Mecanismo de comunicación entre la unidad y los instructores. Formas de saludos, A-discreción, Adopción de la posición fundamental (Firme). Alineación Y Cobertura. Lista y Parte. Cesar y Continuar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
2		<p>FN/ Proyecto de Reglamento de Actitud al Servicio Náutica. La Cartilla Náutica, Código de Honor Náutico del Cadete. Inducción a la Faena Semanal. Practicar el Ceremonial de Clases.</p> <p>OC/ Formas de saludos, Giros de Vista, Rompimiento de Marchas. Marchas (Con oscilación). Marcha Marcial. Formas de presentación a un superior. Giros y medios giros, Pasos laterales, Intervalos abiertos y cerrados. Repaso de todo lo aprendido.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p>		

		GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.		
3		<p>FN/ Las Agrupaciones, estructuras y funciones.</p> <p>OC/ Marcar el Paso. Marchar y romper la Marcha Marcando el paso. Giros marcando el paso. Repaso de todo lo visto y practicado. Cambio de pasos (en Marchas y Marcando el Paso)</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
4		<p>FN/ Ingles Marítimo (Conversatorio). Charlas vocacionales.</p> <p>OC/ Marchas sin compas, administrativas, con paso. Saludos sobre la marcha al avistar a un superior. Alto y Frente.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
5		<p>FN/ Cortesía Náutica 1. Introducción a las Tradiciones Marineras.</p> <p>OC/ Marchas en formación. Movimientos de giros en Marchas, Alto y cambios de Frente.</p>		

		<p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las áreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
6		<p>FN/ Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de aros salvavidas. Primeros auxilios.</p> <p>OC/ Conversiones de las Marchas. Repaso de todas las marchas.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las áreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
7		FN/ Visita Guiada a los Simuladores		
		<p>OC/ Marchas con Redobles.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las áreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		

8		<p>FN/ Nudos marineros y costumbres náuticas.</p> <p>OC/ Mando y Conducción. Practicas guiadas.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las</p>		
---	--	---	--	--

		<p>condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
9		<p>FN/ Técnicas y prácticas contra incendio.</p> <p>OC/ Trote Estacionario. Trote. Combinados Navales, Ejercicios con Tiempos/Repetición en Formación.</p> <p>Prácticas y reforzamiento. Himno Colmenar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
10		<p>FN/ Mantenimiento Áreas UMC</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Canto Avante</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
11		<p>FN/ La OMI e Introducción de las Convenciones Marítima.</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Himno Colmenar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p>		

		<p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
12		<p>FN/ Visita institucional (Por determinar)</p> <p>OC/ Honores a la Banderas y Autoridades. Prácticas y reforzamiento. Canto Avante</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
13		<p>FN/ Fundamento introductorio de la estructura del Buque</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Himno Colmenar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
14		<p>FN/ Semana de Evaluaciones Finales</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Canto Avante</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p>		

		GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.		
15				

EL DESCANSO A BORDO DE LOS BUQUES

Si bien es cierto, que los horarios para todos los tripulantes ya están estandarizados según su cargo y asignación a bordo, la misma dinámica de las operaciones y condiciones pueden variar de un momento a otro. Esto se traduce en días de muchas fatigas, cansancio y estrés. Y podría pensarse que una vez en tu Camarote, ya habiendo cumplido con tus obligaciones, es hora del sueño profundo y relajarte.

Pues resulta que no es tan fácil como se aparenta o al menos, no siempre es así. Primero, debes estar consiente que tu cama forma parte del buque, en consecuencia, está en continuo movimiento. Y precisamente debido a que el mar de un momento a otro, se puede tornar hostil, deberás estar atento a su andar, es decir, que no encalle, choque (abordaje), o campaneé., esto último, te hará despertar con tu misma cama como cobija, en lo que en un momento atrás, resultaba ser el techo del Camarote, o en un mamparo (Pared)., adicionalmente, siempre estará presente la posibilidad de pegar un salto en medio de tu sueño profundo, por la activación de cualquiera de las alarmas de Emergencias que deben existir en un buque...y según el tipo, correr apresuradamente con el equipamiento correspondiente (PPE) hacia el punto de reunión (Muster Station), atendiendo todo el protocolo descrito para cada caso.

A su pesar, debo confesarles algo con respecto a las alarmas de Emergencias: “No siempre se tratan de Emergencias reales, podrían tratarse de un zafarrancho (Drill) o practica simulada de una emergencia, ya que es un requerimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad, que es de obligatorio cumplimiento en todo buque”. No obstante, estando en cuenta o no que es un Drill, su atención es obligatoria e inmediata.

Bien...con algo de suerte, quizás no te despierte una alarma. Aun así, la experiencia me lleva a recomendarles a dormir con un ojo abierto, y estar atento a cualquier cosa que pase en tu entorno, como un tenue olor extraño, luces, señales, sonidos anormales, golpes, explosiones, etc., o simplemente la presencia de agua de mar en tu cabina (Se hunde el barco mi querido Capitán!) y créeme, por mi experiencia personal...no querrás vivirlo.

En conclusión, los que tienen dulces sueños en un buque, al punto de desconectarse de su entorno, son los que hoy yacen como parte del fondo marino, por lo que LA ALERTA CONSTANTE, es una forma de vida para todo marino.

2/Of. Mijares Joel

CAPITULO I

(1er. Semestre)

Contenido Teórico. Desarrollo y estudio de la Normativa y Reglamento Disciplinario UMC. Reglamento para la Actitud del Servicio Náutico. Estructura Institucional y jerárquica. Código de Honor Náutico del Cadete. La Cartilla del Cadete de Náutica. Himno Avante. Faena de Playa. Ingles Marítimo (Conversatorio). Tradiciones marineras I.

1. **Reglamento General de la UMC.** Análisis y estudio de la estructura organizativa e institucional de la UMC. Su Organigrama. Discusión y foro de su contenido.
2. **Reglamento para la Actitud del Servicio Náutico.** Análisis y estudio de la estructura organizativa, operativa, administrativa e institucional del Cuerpo de Cadetes de la Dirección de Escuela Náutica de Venezuela. Su Organigrama. Discusión y foro de su contenido.
3. **Código de Honor Náutico del Cadete.** (Repaso previo al Capítulo de Ética y Moral)

Código de Honor Náutico del Cadete

- I. Amaré a Dios, a mi Patria, a mi Escuela y a mi Familia; serán mis valores supremos, les dedicará mis mejores esfuerzos y lucharé por ellos.
- II. Seré permanente defensor de mi Patria, de la Constitución y las leyes de la República, las convenciones marítimas, mi Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico, y especialmente el Código de Honor y Conducta vigente en la UMC.
- III. Seré responsable, en todo momento, por mis actos u omisiones en los cuales incurra directamente o como consecuencia de mis funciones.
- IV. Estudiaré con ahínco para lograr el perfeccionamiento náutico, así como una mejor educación ciudadana.
- V. Seré justo en mi trato con mis subalternos y no les ordenaré nada que atente contra su dignidad e integridad moral o física.
- VI. Seré honesto en todos los actos de mi vida profesional y privada.
- VII. Contribuiré con el perfeccionamiento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional. No emitiré juicios ni ejecutaré acciones que desdigan de su prestigio y Majestuosidad.
- VIII. Cumpliré y haré cumplir la disciplina, la subordinación y la exactitud en el deber Náutico.
- IX. Practicaré y enseñaré permanentemente la doctrina del Libertador Simón Bolívar, Padre de la Patria.
- X. La verdad será la guía permanente de todas las acciones de mi vida.

JERARQUIAS Y ACREDITACIONES DE LAS ESCUELA NAUTICA

INSIGNIA	SEMESTRE/AÑO	JERARQUIA
3 Rosas Náuticas	8vo./4to.	Nauta Mayor
2 Rosas Náuticas	8vo./4to.	Nauta Auxiliar
1 Rosa Náutica	7mo. y 8vo./4to.	Nauta Delegado
1 Rosa Náutica	1ero y 6to.	Distinguido

CARACTERISTICAS FISICAS MINIMAS DE UN CADETE NAUTICO

En concordancia a lo establecido en la Convención STCW y garantizar un excelente desarrollo profesional y académico. Se establece el siguiente requerimiento físico mínimo, que debe tener un Cadete Náutico.

Capacidad de:

1. Nadar 50 metros lineales en 1 minuto.
2. Correr 2400 metros en 10 minutos.
3. Hacer 40 flexiones de Pecho en 1 minuto.
4. Hacer 40 abdominales en 1 minuto.

Parámetros a ser considerados en la evaluación semestral individual de cada cadete, y ser registrado en el formato evaluativo., en su sección especificada.

PARTE DE CADETES CON MANDO DELEGADO

1 Nauta Mayor	Comanda el Batallón o Cuerpo de Cadetes (Clase)
5 Nautas Auxiliares	Comandan Compañías o Banda de Guerra (Clases)
18 Nautas Delegados	Comandan Pelotones (Clases)
18 Distinguidos (3er. Año)	Comandan Escuadras
18 Distinguidos (2do. Año)	Reemplazo de Escuadras
18 Distinguidos (1er. Año)	Auxiliar de Escuadras

Cadetes Clases (Disciplinarios)

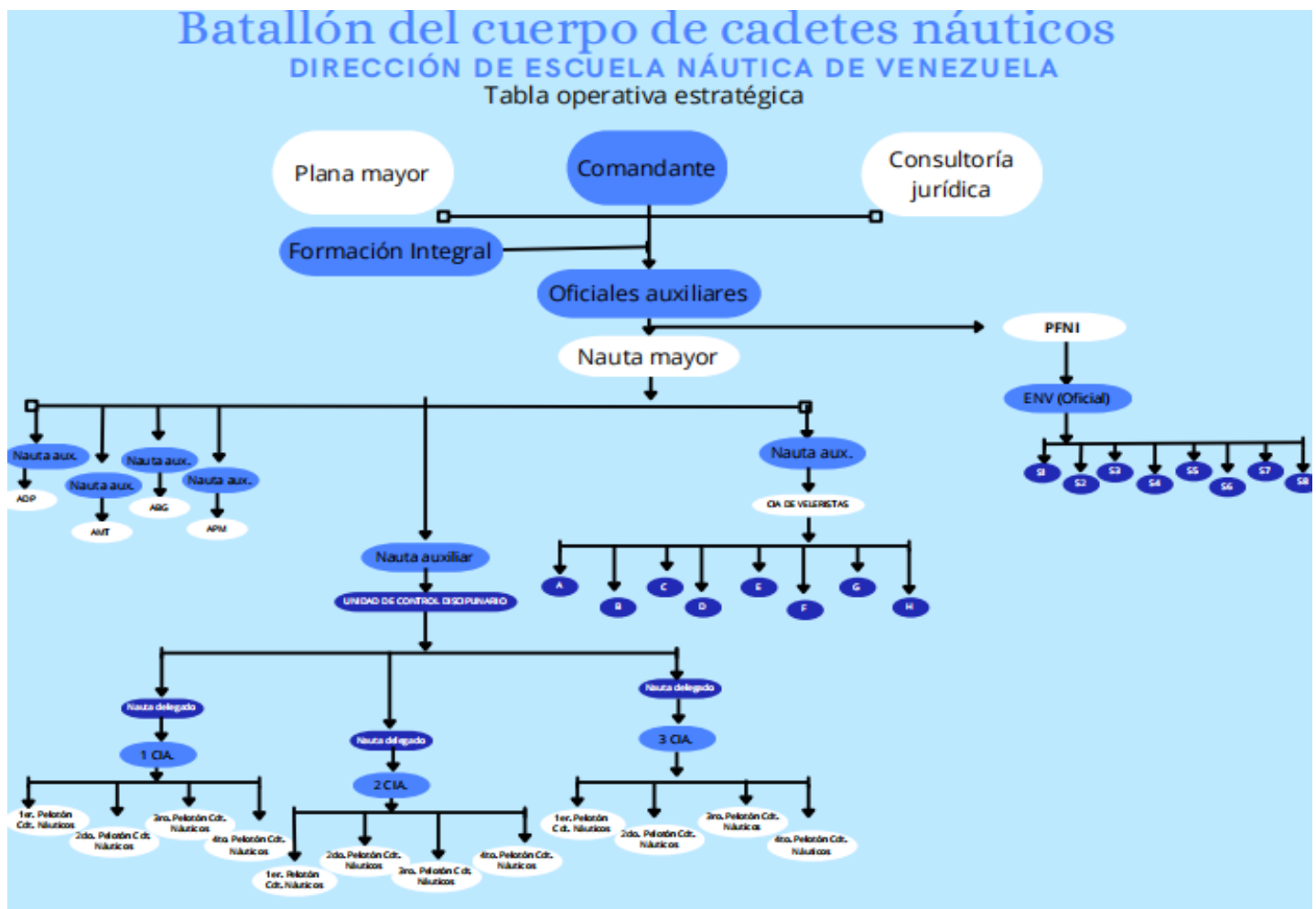
Son los que, debido a su jerarquía, antigüedad y autoridad de mando, tienen funciones disciplinarias, es decir, pueden solicitar sanciones disciplinarias según lo estipulado en el Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico.

ESTRUCTURA GENERAL

CADA COMPAÑÍA. Tiene 4 Pelotones. (Referencial)

CADA PELOTON. Tiene 4 Escuadras. (Referencial)

Excepción. Banda de Guerra mantiene su propia estructura. Respetando las antigüedades y jerarquías de la Escuela Náutica.



Contenido Programático FNI / I

Semana	Fecha	Contenido Programático	Tipo de Evaluación	Valor (%)
		Formación Náutica (FN) 20% / Orden Cerrado (OC) 20% / Guardia y Custodia de Instalaciones (GCI) 20%/ Acondicionamiento Físico (ACF) 20% / Mantenimiento General (MTG) 20%	Docente/Instructor	
1		<p>FN/ Reglamento General UMC. Reglamento de Uniforme vigente.</p> <p>OC/ Integración, identificación y conformación de unidades por Secciones y Pelotones de Letras. Inducción a la Faena Semanal. Identificar los Responsables o Delegados por sección o Pelotón. Establecer Mecanismo de comunicación entre la unidad y los instructores. Formas de saludos, A-discreción, Adopción de la posición fundamental (Firme). Alineación Y Cobertura. Lista y Parte. Cesar y Continuar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/ Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
2		<p>FN/ Proyecto de Reglamento de Actitud al Servicio Náutica. Generalidades y Contenido.</p> <p>OC/ Formas de saludos, Giros de Vista, Rompimiento de Marchas. Marchas (Con oscilación). Marcha Marcial. Formas de presentación a un superior. Giros y medios giros, Pasos laterales, Intervalos abiertos y cerrados. Repaso de todo lo aprendido.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		

3		<p>FN/ Código de Honor Náutico del Cadete Náutico. Tradiciones Marineras I. El buque, origen e historia. Marcha Avante.</p> <p>OC/ Marcar el Paso. Marchar y romper la Marcha Marcando el paso. Giros marcando el paso. Repaso de todo lo visto y practicado. Cambio de pasos (en Marchas y Marcando el Paso)</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
4		<p>FN/ Estructura Jerárquica ENV / Tabla Orgánica Estratégica (TOE) Organigrama / Concepto: Una sola Escuela (la estandarización).</p> <p>OC/ Marchas sin compas, administrativas, con paso. Saludos sobre la marcha al avistar a un superior. Alto y Frente.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
5		<p>FN/ Ingles marítimo (Conversatorio)</p> <p>OC/ Marchas en formación. Movimientos de giros en Marchas, Alto y cambios de Frente.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p>		

		GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.		
6		<p>FN/ Faena de Playa. Marcha administrativa, actividades deportivas y recreativas, Jornada de limpieza, Técnicas de supervivencia y flotación, lanzamiento de Aros salvavidas. Primeros auxilios.</p> <p>OC/ Conversiones de las Marchas. Repaso de todas las marchas.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
7		FN/ Las faltas y las sanciones		
		<p>OC/ Marchas con Redobles.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
8		<p>FN/ Procesos Disciplinarios</p> <p>OC/ Mando y Conducción. Practicas guiadas.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las</p>		

		<p>aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
9		<p>FN/ Funciones del Oficial de Guardia</p> <p>OC/ Trote Estacionario. Trote. Combinados Navales, Ejercicios con Tiempos/Repetición en Formación.</p> <p>Prácticas y reforzamiento. Himno Colmenar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
10		<p>FN/ Investidura de otras Escuelas o Carreras</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Canto o Marcha Avante.</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
11		<p>FN/ Ultrajes e irrespeto a nuestros símbolos náuticos.</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Himno Colmenar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p>		

		GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.		
12		<p>FN/ Repaso de significados de nuestros símbolos náuticos. El Patio de Honor, Nuestro Estandarte, El Escudo y Mástil Principal.</p> <p>OC/ Honores a la Banderas y Autoridades. Prácticas y reforzamiento. Canto Avante</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
13		<p>FN/ Repaso de clases anteriores.</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Himno Colmenar</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		
14		<p>FN/ Semana de Evaluaciones Finales</p> <p>OC/ Practicas y reforzamiento. Canto Avante</p> <p>ACF/ Educación física militar, mejora de las condiciones como la fuerza, resistencia, flexibilidad, velocidad y coordinación. Actividades deportivas.</p> <p>MTG/. Actividades de limpieza y recuperación de las aéreas verdes y comunes de la UMC.</p> <p>GCI /Cumplimiento de guardias establecidas.</p>		

15				

REFERENTE AL SERVICIO DE GUARDIA Y MANTENIMIENTO GENERAL

1. Se realizarán en los días y horas acordadas en las agrupaciones, entre sus miembros y sus dinámicas tanto académicas como operacionales.
2. Todo servicio es refrendado y validado por el Oficial de Guardia, en este sentido, la Plantilla del Servicio correspondiente, le deberá ser presentado **antes** de su ejecución, para poder supervisar y dar fe de su realización y con los suscriptos en la misma. En consecuencia, se reserva el derecho de firmarla de tener una NO conformidad. Y sin dicha firma, no tiene validez para Secretaría.
3. Las Guardias se montan en los Puntos asignados y ya demarcado por la Escuela Náutica de Venezuela, y cada hora de ejecución, corresponde a un Punto Porcentual de la nota del contenido Programático.
4. Solo se registrarán 20 horas (20%) por semestre, no son acumulativas, así que quien haga más de 20 horas en el semestre (de Guardias o Mantenimiento General), serán para su efecto formativo o un requerimiento operacional. Nótese, que para los efectos del presente programa, una hora ejecutada, equivale a un Punto Porcentual.

REQUISITOS DE UNIFORMES

Aspirantes a Cadetes (Veleros)

1. Franela blanca con emblema institucional
2. Pantalón Blue Jean, sin huecos ni estampados.
3. Gorra Negra institucional.
4. Maletín Ejecutivo. (Para actividades académicas)
5. Maleta Pequeña tipo Carry on, con ruedas o maletín de viaje pequeño. **Se prohíbe** Bolsos de espaldas o maletines colgantes que denigren la majestuosidad del uniforme.
6. **Para Deporte y Acondicionamiento Física.** Zapatos deportivos, Mono azul marino con nuestro emblema, Sudadera Oficial con el emblema y la Gorra Negra con el emblema.

CADETES NAUTICOS (1er Al 10mo Semestre)

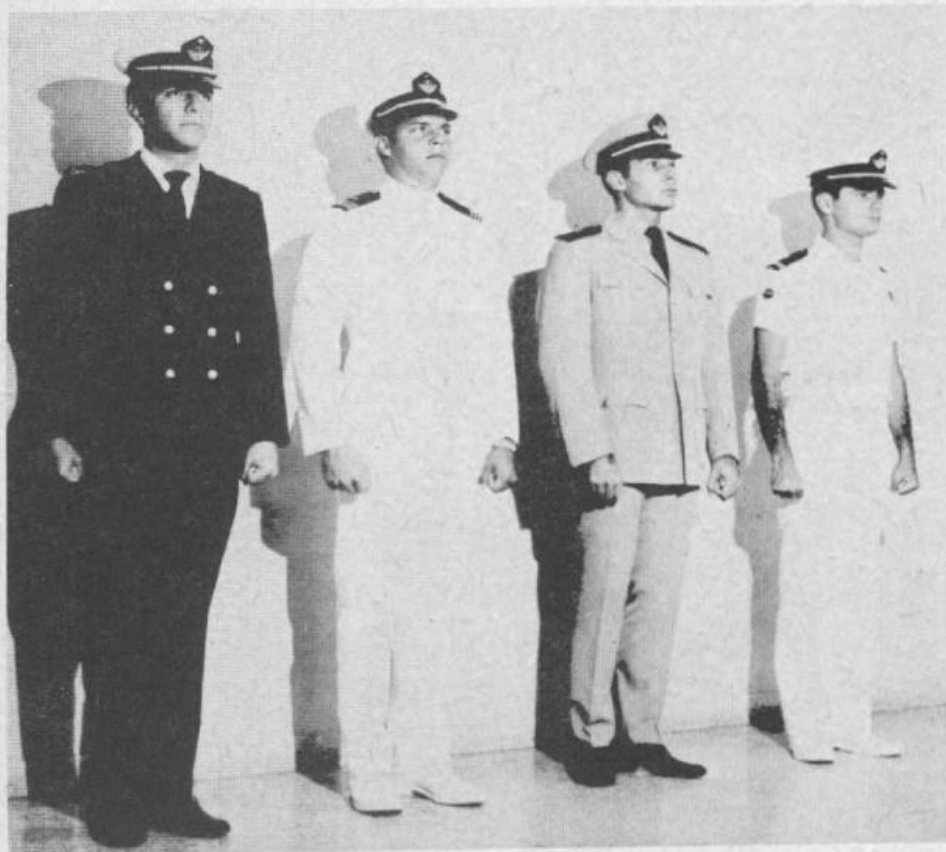
1. Uniforme de Faena con su Cristina N4. (Obligatorio desde 1er. Al 2do año.)
2. Pantalón Blue Jean, sin huecos ni estampados. Con Gorra Institucional negra. Franela blanca con emblema institucional (Obligatorio para las actividades Sabatinas)
3. Uniforme N2-A (Manga corta). Indispensable para eventos Protocolares, Paradas o ascensos.
4. Maletín Ejecutivo. (Para actividades académicas)
5. Maleta Pequeña tipo Carry on, con ruedas o maletín de viaje pequeño. **Se prohíbe** Bolsos de espaldas o maletines colgantes que denigren la majestuosidad del uniforme.

6. Uniforme Beige N3-A (De uso exclusivo a partir del séptimo semestre o 4to. año).
7. Uniforme N2 Guerrera, para eventos protocolares, ascensos y graduaciones. (Para las damas cabello recogido, la falda no puede pasar de 4 dedos de la rodilla, medias pantis tipo transparente o color piel, los tatuajes no deben ser visibles, deben ser maquillados)
8. **Para Deporte y Acondicionamiento Física.** Zapatos deportivos, Mono azul marino con nuestro emblema, Sudadera Oficial con el emblema y la Gorra Negra con el emblema.

NOTAS:

1. El uso inadecuado de los uniformes, o su ausencia, está sujeto a las sanciones establecido en el Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico.
2. Los maletines son para ser llevados con la mano izquierda. La mano derecha siempre deberá estar desocupada.
3. Cada participante deberá entregar al Comité de Secretaria los datos y documentos que le sean exigidos de manera oportuna.
4. Los miembros de las agrupaciones que deseen ingresar en este proceso de registro y control, deberán estar atento a los comunicados hechos, por los canales formales del Comité de Comunicaciones.
5. *Se recomienda a los Jefes de agrupaciones* actuales ir desarrollando las evaluaciones de su personal, en conformidad al instructivo desarrollado “Para Jefes de agrupaciones” aquí dispuesto a tal fin. E ir consignándola al Comité de Secretaria para que la anexe en cada expediente. No obstante, deben dar un tiempo adecuado para la divulgación del Reglamento y la Cartilla. Recordando, que solo pueden evaluar en cada aspirante, hasta el “Contenido” o semestre que actualmente cursa en la UMC de la Cartilla. Por tanto, debe orientarlos a repasar y estudiar solo el contenido que corresponde hasta el semestre que actualmente cursa. Ya que así le será evaluado con los Oficiales Auxiliares el día fijado o programado y publicado.
6. Los Comités que aún faltan por organizarse y constituirse, deben proceder a la brevedad, no pueden excederse de 3 o 4 cadetes por comités, y una vez definidos, presentarse a los Oficiales Auxiliares organizadores para formalizar su Investidura de Cargos Administrativos.
7. En lo formatos donde se le solicita información, agregarla eliminando los paréntesis.
8. Las planillas de evaluaciones deberán ser impresa en una misma hoja, es decir, por ambos lados.

UNIFORMES REGLAMENTARIOS QUE USAN
LOS CADETES DE NAUTICA



DE GALA
No. 1

BLANCO
C/GUERRERA
No. 2

BEIGE
No. 3

BLANCO
TROPICAL
No. 2-A

CAPITULO II

(2do. Semestre)

Contenido Teórico. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Desarrollo y análisis de su contenido. Preámbulos y títulos. Análisis y discusión de contenido. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.

1. **Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.** Concepto de Estado y Nación. Soberanía, Actitud cívica y ciudadana. Análisis y estudio de la Constitución Bolivariana de Venezuela. Su Preámbulo, sus títulos. Planes de desarrollos estratégicos de Estado, que involucran el sector de la Marina Mercante Nacional

PENSAMIENTOS DE UN MARINO

Luego de días y meses navegando por este inmenso mar, la pasión y amor por las tareas asignadas a bordo, me habían hecho olvidar los días de las semanas, ya no recuerdo si es domingo o jueves...al menos el Capitán hizo un brindis por la llegada del año nuevo días atrás. Gracias a Dios ya falta poco para llegar a puerto seguro...podré comunicarme entonces con mi amada familia. Recuerdo cuando solía disfrutar esos días festivos con ellos...cuando nos reencontremos, volveremos a disfrutar cada día, como si fuera el último.

Ahora si tiene sentido para mi aquella odiosa frase de mi Oficial instructor, era muy joven entonces cuando ingrese a la Escuela Náutica, en esos días de Cadete...ansioso esperaba el fin de semana para irme a disfrutar esos momentos hermosos de mi juventud ...

" Para nosotros, no existen los días feriados"

2Do. /Of. Mijares Joel

CAPITULO III

(3er. Semestre)

Contenido Teórico. Historia y evolución de la marina mercante. Historia y evolución de la Escuela Náutica de Venezuela. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.

El marino a través de la historia

En el umbral del siglo XIX, nació la inquietud de crear una Escuela Náutica, cuando el 10 de mayo de 1802 el segundo cónsul Real de Caracas Francisco Javier de Longa, propone a la Junta de Gobierno del Consulado se estudie la posibilidad de instaurar una Escuela Náutica para instruir a la juventud. El Consulado decidió que para ese instante no era factible establecer dicha escuela. El 10 de noviembre de 1809, el Capitán General Vicente Emparan junto con el Comandante del Apostadero de Marina de Puerto Cabello Juan Tiscar, plantean al Consulado construir una Escuela Náutica similar a las fundadas por los consulados españoles.

La revolución del 19 de abril de 1810 terminó con las instituciones monárquicas españolas en Venezuela y generó la expulsión de sus funcionarios; se creó la Junta Suprema de Caracas. El 05 de septiembre de 1810, los pilotos del apostadero de Marina de Puerto Cabello Juan Trujillo y Pedro Iglesias, piden permiso a la Junta Suprema de Caracas para construir una Escuela Náutica en La Guaira; se pasó la solicitud al Consulado, donde se estudió la factibilidad de fundar la escuela y se nombraron al Consiliario Sebastián Córdoba y Carranza para presentar el proyecto sobre la creación de la Escuela Náutica cuyo objetivo sería formar pilotos.

El 14 de enero de 1811, el Consulado aprobó el plan presentado por Córdoba y Carranza y el 19 del mismo mes lo ratificó la Junta Suprema de Caracas. En Mayo de 1811, el Consulado determinó que la instalación de la Escuela finalizaría en junio de dicho año y pidió la autorización para comenzar las actividades el 1° de julio de 1811.

El Supremo Ejecutivo aprobó dicha solicitud. Posteriormente, el Consulado publicó en la Gaceta de Caracas y en 100 avisos de la imprenta de Juan Baillío, que fueron repartidos en los puertos y ciudades de las provincias, *el inicio de las clases en la Escuela Náutica para el 1° de julio de 1811*. La Escuela Náutica realizó sus actividades educativas por ocho meses y 25 días, finalizando sus funciones, en esta primera etapa, por la destrucción de su casa sede ocasionada por el terremoto del 26 de marzo de 1812.

Avisos oficiales.

"El día 1° de Julio se abre en la Guayra la Escuela Náutica: son sus Maestros el 1° el Alférez de Fragata D. Vicente Parrado, y el 2° D. Pedro María Iglesia quienes enseñarán 16 Jóvenes de valde por ahora; y no llevarán por los que excedan más de 2 pesos mensuales á cada uno en:

inteligencia que tanto estos como los demás disfrutarán del asilo consular baxo cuya dirección he ha formado la Escuela. En la instrucción se emplearán tres horas por la mañana y dos por la tarde." (Gazeta de Caracas. N° 57, del 18 de junio de 1811).

En reunión de fecha 07 de abril de 2010, del Consejo Universitario de la Universidad Marítima del Caribe, presidida por su Rector Profesor José Carlos Gaitán Sánchez, se aprobó la investigación de la génesis de la Escuela Náutica de 1811 efectuada por el Profesor Alexi Marcano Escorihuela.

Fuente: Actas del Real Consulado del año 1802 al año 1812. (Archivo General de la Nación)
Consideraciones

La relación y provecho en el ejercicio de la navegación mercante de Venezuela tiene sus orígenes en la mismas naves de Cristóbal Colón, en los años del descubrimiento de América, quien ya había fungido en el viejo continente de traficante de lanas y con innúmeras aventuras; a su regreso de la isla "La Española" desde el año 1492 al 1498, luego de haber tocado tierra firme, y entre otras, las hoy venezolanas, lleva consigo al Puerto Sanlúcar de Barrameda, España, una muestra de aquellos aborígenes, metales preciosos y perlas, alfarería, tejidos, frutos y animales, todo ello en calidad de mercadería novedosa y sorprendente.

Extendido tales oficios por el Mar Caribe, estas gestiones las asumían compañías poderosas, tales como las de los Welser, de Alemania, quienes habían financiado a Carlos V a comienzos del siglo XVI, orientando, a la sazón, muchos de sus negocios hacia la América Española. Poco tiempo después entra en acción la gran empresa Jesuita La Guipuzcoana, con sede en la Provincia cantábrica y ésta se hace dominante hasta los finales del siglo XVIII.

Mas, pese a que ya se encontraban convulsionados los pueblos sudamericanos por los inquietantes brotes revolucionarios que pre cursaban la Emancipación; el comercio de productos principales exigía mayor organización para fomentar una empresa naviera en estos lados de la Provincia, a cuyos requerimientos respondió, en el 1810, la Junta Suprema Conservadora de los Derechos de Fernando VII, decretando en el mes de septiembre de ese año, la creación de una "Academia de Matemáticas" en Caracas, con la finalidad de "proporcionar a la juventud aplicada los medios de útiles al Estado en cualquier carrera que emprendan y una ESCUELA PÚBLICA DE NÁUTICA en La Guaira, con un plan de estudios de tres años.

Cronología

Corría el año 1946, y un nuevo Decreto emanado de la Junta Revolucionaria de Gobierno dejaba definitivamente creada la "Escuela Náutica de Venezuela", la que iría a funcionar en el vecino pueblo de Macuto. Después, el 17 de marzo de 1955, es trasladada dicha Institución a ésta su actual locación de Catia La Mar y queda dignamente dirigida por el Capitán de Altura de la Marina Mercante Jesús Reyes.

En el 1973, siendo Director de la Escuela el Capitán de altura Alejandro Marín López, se crea la "Escuela de Estudios Superiores de Marina Mercante" y su primer Director fue el Oficial de Marina Mercante y Economista José Moros Parada.

Para el 1983, se eleva dicha Escuela a "Instituto Universitario de Marina Mercante" y hoy día, desde el 7 de Julio de 2000 en el gobierno del Presidente Hugo Chávez Frías, nuestra Alma Mater alcanza categóricamente el nivel de "Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe", correspondiendo al ilustre Profesor Miguel López García, el honor de ser su primer Rector.



Logotipo de la Universidad Marítima del Caribe

El logotipo de la UMC nace del emblema de la Escuela Náutica de Venezuela, al cual se le incorporan ligeras modificaciones: se sustituye el nombre de la institución en la parte superior del timón, mientras que en la parte inferior se suprime la palabra "Catia la Mar" y se suplanta por "1.811 Venezuela 2.000". Se incorpora en la parte inferior, a ambos lados, dos hélices de color rojo, que simbolizan la mención de Instalaciones Marinas.

Estandarte de la Universidad Marítima del Caribe

El Estandarte de la Universidad Marítima del Caribe es el mismo que se usó desde tiempos de la Escuela Náutica de Venezuela, con ligeras modificaciones al sustituirse el emblema y el nombre de la institución, que se encuentran estampados sobre una tela de color azul, en dos tonalidades, sobre la cual se representa la constelación de la Osa Mayor que tiene la Estrella Polar como elemento principal que simboliza el norte verdadero para los navegantes.

Escudo de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante

Descripción: Escudo de estilo español con configuración similar a la de los años 1600-1606, ribeteado en oro, medio partido y cortado. En el cuartel diestro del jefe un ancla en oro en fondo sinople; en el cuartel siniestro del jefe una Propela en metal oro de tres sotuer en fondo de gules.

En el cantón siniestro inferior un faro de Argen en Compase a tierra firme sinople, en su tope una luz en metal oro que ilumina el abismo argen, sobre ondas de agua en azul y plata.

Sobre el jefe una corona de cañamo en tres gazas ovales en metal argen.

Significado de la Heráldica: El áncla de oro representa la especialidad de navegación; su situación en el cuartel diestro del jefe. el comando y gobierno del buque.

Himno

El 31 de julio de 1969 el director de la Escuela Náutica de Venezuela, Contralmirante Francisco Lares, convocó un concurso para la letra del Himno de esta institución, el cual se rigió por las siguientes condiciones:

- 1.- El Himno constará de un Coro y tres (3) estrofas.
- 2.- La letra deberá hacer referencia a la misión de la Escuela Náutica, la vida del marino y el servicio que éste presta a la Patria.
- 3.- Podrán participar escritores venezolanos y extranjeros residenciados en el país.
- 4.- Cada concursante deberá remitir dos (2) sobres numerados y rotulados así:

CONCURSO HIMNO ESCUELA NAÚTICA

Dirección de Marina Mercante

Ministerio de Comunicaciones – Caracas

5.- El participante ganador convendrá en ceder sus derechos de autor a la Escuela Náutica de Venezuela.

6.- Los sobres se recibirán hasta el 30 de agosto inclusive del año en curso.

7.-La Dirección de Marina Mercante no devolverá originales de los concursantes

JURADO:

La Dirección de Marina Mercante se complace en designar, con carácter ad-honorem, al Jurado siguiente:

Profesor Alberto Castillo Arráez

Capitán de Navío Héctor Rivero Cordero

Capitán de Altura Alejandro Marín López

Doctor Manuel Rodríguez Cárdenas

Señora María Luisa Escobar.

PREMIO:

Dos mil bolívares y un diploma.

El 8 de septiembre de 1969, en la sede de la Dirección de Marina Mercante en el Ministerio de Comunicaciones, ubicado en la esquina Carmelitas de Caracas, se reunieron los miembros del jurado para dar el veredicto sobre el concurso para la Letra del Himno de la Escuela Náutica de Venezuela, resultando ganador Ernesto Luis Rodríguez, autor de la letra del Himno “Colmenar”.

Adicionalmente se decidió realizar un concurso para la escogencia de la música del Himno de la Escuela Náutica de Venezuela el cual debía tener una orientación artística y marcial.

La Dirección de la Marina Mercante designó con carácter ad-honorem a un jurado integrado por: el Maestro Vicente Emilio Sojo, el Maestro Evencio Castellanos y el Maestro (Mayor) Horacio Corredor Zerpa, quienes tendrían el honor y la responsabilidad de escoger al participante ganador.

El 28 de octubre de 1969 el jurado le informa el resultado al Contralmirante Francisco Lares, director de la Marina Mercante del Ministerio de Comunicaciones, después de haber estudiado las doce (12) obras enviadas a dicho concurso, el cual correspondió a la posición con el pseudónimo Ro-GA-Lil.

Así, el 4 de noviembre de 1969, en presencia del Cap./Alt. Jesús Zambrano, subdirector de la MM; el Cap./Alt. Alejandro Marín López, director de la Escuela Náutica; el Dr. José Moreno Partida, asesor jurídico y el Primer Piloto Juan Gómez Hernández, adjunto al jefe de la División de Capitanías de Puerto y Pilotaje, abrieron el sobre contentivo del nombre de la persona ganadora, que resultó ser el profesor Tiero Pezzuti de Matteis, residenciado en la ciudad de Caracas, en la urbanización Maripérez, a quien se le hizo entrega de un premio metálico y un diploma.

En el año 2000 la Universidad Marítima del Caribe adoptó “Colmenar” como himno de esta casa de estudios.

CAPITULO IV

(4to. Semestre)

Contenido Teórico. Saberes y costumbres náuticas ancestrales. Cortesía Náutica. Su importancia y aplicación. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.

1. **Saludo Náutico.** Importancia de su ejecución. Formas de aplicación.
2. **Cortesía Náutica.** Importancia de su ejecución. Formas de aplicación.

PROTOCOLO DE PRESENTACION A UN SUPERIOR Y EL SALUDO

Cortesía Náutica

Antes de iniciar a enumerar los tipos y pasos a seguir, es necesario mencionar que existen contextos donde se hacen evidentes excepciones para cada caso. Por ejemplo...

Cuando se identifica un subalterno a un superior.

- a. **De forma escrita.** Se empleará la siguiente nomenclatura CDT/Nro. Romano del Año que cursa. (Acrónimo de la Agrupación al cual pertenece en tres letras). Primer Apellido seguido de su nombre. Ejemplos.
ASP (VLR) López Miguel.
CDT/II (ABG). Jiménez José.
2/Of (ENV). Mijares Joel.
- b. **De forma verbal.** Se ajusta al momento y contexto de la presentación. En general deberá seguirse los pasos que enunciaremos en el presente instructivo. Sin embargo, tenga presente algunas excepciones que rompen la regla y simplifica los pasos. Un ejemplo frecuente es el dar "Orden cumplida sin novedad", que implica transmitirla al superior que dio previamente una Orden. El subalterno se remite a simplemente entregar el mensaje (*El no hacerlo, implica una falta*). Otro aspecto de importancia, es que quien se va presentar por primera vez a un superior, y da por sentado que no se conocen o no tiene idea de la unidad a la cual usted está suscrito, debe exponer su emplazamiento, ejemplo...

En posición Fundamental o Firme + Salude + "Patria, Escuela, Buque y Mar" + Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

*Le informo que soy Cdte. APELLIDO NOMBRE, adscrito a la Agrupación X, Pelotón X.
Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/ Presentándome para mi servicio de...*

Observe que ya el superior tiene toda la información que necesita para entender con quién habla. De lo contrario, él tendría la necesidad de preguntarle ¿

¿¿Emplazamiento??

A continuación, se presenta las formas de presentación a un superior y sus posibles contextos.

PRESENTACION EN ESPACIOS ABIERTOS

A. En la vía pública.

Colóquese al frente del superior a una distancia de tres pasos. Y proceda a continuación...

Si lo conoce...

En posición Fundamental o Firme + Salude + "Patria, Escuela, Buque y Mar" + Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

Le informo / Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/Pido permiso para continuar en el lugar/ Presentándome para mi servicio de...

Si no lo conoce...

En posición Fundamental o Firme + Salude + "Patria, Escuela, Buque y Mar" + Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

Le informo que soy Cdte. APELLIDO NOMBRE, de la Escuela Náutica de Venezuela, adscrito a la Agrupación X, Pelotón X.

Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/Pido permiso para continuar en el lugar/ Presentándome para mi servicio de...

Si el superior con quien desea hablar se encuentra con otro de mayor jerarquía o graduación...

Primero ubíquese frente del Oficial superior que acompaña al referido. Y proceda tal cual los casos anteriores...Finalmente el requerimiento es el siguiente..."Solicito su autorización para dirigirme al Oficial o Cadete X." (Espere la Autorización)....una vez concedida la autorización...efectúe tantos pasos laterales a la derecha hasta colocarse al frente del oficial o cadete con quien desea comunicarse o presentarse. (Se supone que son pasos a la derecha, por cuanto el Oficial o Cadete referido o solicitado debería estar a la izquierda del primer superior abordado).

Ahora, ya finalmente frente al Oficial o Cadete requerido, proceda tal como se estableció en los casos anteriores.

Una vez culminada la interacción y autorizado a retirarse...Salúdelo y proceda nuevamente a dar pasos a la izquierda hasta colocarse nuevamente frente al Oficial o Cadete de mayor jerarquía...

En posición Fundamenta o Firme + Salude + "Patria, Escuela, Buque y Mar" + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

Solicito su autorización para retirarme.

Salude + de la media vuelta + Rompa la Marcha con elegancia

Para Dar Orden Cumplida sin Novedad.

En posición Fundamental o Firme + Salute + "Orden Cumplida sin Novedad"

Para retirarse en los casos anteriores.

En todos los Casos... *‘Patria, Escuela, Buque y Mar’+ Permiso para retirarme (espere autorización)*

Salude + De media vuelta + Rompa la Marcha con elegancia a 90 grados.

Si es una presentación múltiple (dos o tres cadetes alineados correctamente)

En este caso, el cadete más antiguo o caracterizado se ubica del lado derecho de la formación lineal. Comanda y dirige todos los pasos descritos en los casos anteriores, es decir, él es quien habla y ordena tanto los saludos, pasos laterales, la media vuelta y el “de Frente Mar” al momento de retirarse. Sin embargo, es importante que, quien comanda presente su formación, de modo que el superior quede a la altura central de la misma.

B. Dentro de la ENV.

Colóquese al frente del superior a una distancia de tres pasos. Y proceda a continuación...

Si lo conoce...

En posición Fundamental o Firme + Salude + “Patria, Escuela, Buque y Mar”+ Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

Le informo / Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/Pido permiso para continuar en el lugar/ Presentándome para mi servicio de...

Si no lo conoce...

En posición Fundamental o Firme + Salude + “Patria, Escuela, Buque y Mar”+ Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

Le informo que soy Cdte. APELLIDO NOMBRE, de la Escuela Náutica de Venezuela, adscrito a la Agrupación X, Pelotón X.

Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/Pido permiso para continuar en el lugar/ Presentándome para mi servicio de...

Si el superior con quien desea hablar se encuentra con otro de mayor jerarquía o graduación...

Primero ubíquese frente del Oficial superior que acompaña al referido. Y proceda tal cual los casos anteriores...Finalmente el requerimiento es el siguiente... “Solicito su autorización para dirigirme al Oficial o Cadete X.” (Espere la Autorización)....una vez concedida la autorización...efectúe tantos pasos laterales a la derecha hasta colocarse al frente del oficial o cadete con quien desea comunicarse o presentarse. (Se supone

que son pasos a la derecha, por cuanto el Oficial o Cadete referido o solicitado debería estar a la izquierda del primer superior abordado).

Ahora, ya finalmente frente al Oficial o Cadete requerido, proceda tal como se estableció en los casos anteriores.

Una vez culminada la interacción y autorizado a retirarse...Salúdelo y proceda nuevamente a dar pasos a la izquierda hasta colocarse nuevamente frente al Oficial o Cadete de mayor jerarquía...

En posición Fundamental o Firme + Salude + "Patria, Escuela, Buque y Mar" + Permiso para hablar con usted (espera por la autorización).

Solicito su autorización para retirarme.

Salude + de la media vuelta + Rompa la Marcha con elegancia

Para Dar Orden Cumplida sin Novedad.

En posición Fundamental o Firme + Salude + "Orden Cumplida sin Novedad"

Para retirarse en los casos anteriores.

En todos los Casos... *'Patria, Escuela, Buque y Mar'+ Permiso para retirarme (espere autorización)*

Salude + De media vuelta + Rompa la Marcha con elegancia a 90 grados.

Si es una presentación múltiple (dos o tres cadetes alineados correctamente)

En este caso, el cadete más antiguo o caracterizado se ubica del lado derecho de la formación lineal. Comanda y dirige todos los pasos descritos en los casos anteriores, es decir, él es quien habla y ordena tanto los saludos, pasos laterales, la media vuelta y el "de Frente Mar" al momento de retirarse. Sin embargo, es importante que, quien comanda presente su formación, de modo que el superior quede a la altura central de la misma.

NOTA: Se considera espacios abierto los pasillos laterales de la UMC.

PRESENTACION EN ESPACIOS CERRADOS, CONFINADOS O BAJO TECHO

Nos encontramos ahora con un caso muy común, sobre todo por cuanto coexistimos en muchos espacios administrativos o académicos. Y a diferencia de los contextos anteriores, se diferencia en el *no uso de cubierta*, es decir, sin Cristina, Quepis o Gorra. En consecuencia, *no se aplica el saludo náutico tradicional, no se Rompe la Marcha.* La posición fundamental de "Firme" adquiere mayor importancia precisamente por lo expuesto anteriormente. Entonces veamos

cómo se procede en los diferentes contextos sin estar “cubiertos”.

A. En la vía pública.

Colóquese al frente del superior a una distancia de tres pasos. Y proceda a continuación...

Si lo conoce...

En posición Fundamental o Firme + “Patria, Escuela, Buque y Mar”+ Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (*espera por la autorización*).

Le informo / Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/Pido permiso para continuar en el lugar/ Presentándome para mi servicio de...

Si no lo conoce...

En posición Fundamental o Firme + “Patria, Escuela, Buque y Mar”+ Las buenas Horas/ Oficial o Cadete + Permiso para hablar con usted (*espera por la autorización*).

Le informo que soy Cdte. APELLIDO NOMBRE, de la Escuela Náutica de Venezuela, adscrito a la Agrupación X, Pelotón X.

Solicito/ Requiero/Me presento antes usted/Pido permiso para continuar en el lugar/ Presentándome para mi servicio de...

Si el superior con quien desea hablar se encuentra con otro de mayor jerarquía o graduación...

Primero ubíquese frente del Oficial superior que acompaña al referido. Y proceda tal cual los casos anteriores...Finalmente el requerimiento es el siguiente... “Solicito su autorización para dirigirme al Oficial o Cadete X.” (Espere la Autorización)...una vez concedida la autorización...efectúe tantos pasos laterales hasta colocarse al frente del oficial o cadete con quien desea comunicarse o presentarse.

Ahora, ya finalmente frente al Oficial o Cadete requerido, proceda tal como se estableció en los casos anteriores.

Una vez culminada la interacción y autorizado a retirarse...Proceda nuevamente a dar pasos a la izquierda hasta colocarse nuevamente frente al Oficial o Cadete de mayor jerarquía...

En posición Fundamental o Firme + “Patria, Escuela, Buque y Mar” + Permiso para hablar con usted (*espera por la autorización*).

Solicito su autorización para retirarme. *Una vez concedido...*

De un paso atrás + De media Vuelta o Gire a la Derecha o Izquierda según la salida del lugar + E inicie la Marcha con elegancia (Sin rompimiento de marcha)

Para Dar Orden Cumplida sin Novedad.

En posición Fundamental o Firme + “Orden Cumplida sin Novedad”.

Para retirarse en los casos anteriores.

En todos los Casos... ‘Patria, Escuela, Buque y Mar’ + Permiso para retirarme (espere autorización)

De un paso atrás + De media vuelta o Gire a la Derecha o Izquierda según la salida del lugar + E inicie la Marcha con elegancia (Sin rompimiento de marcha)

.

Si es una presentación múltiple (dos o tres cadetes alineados correctamente)

En este caso, el cadete más antiguo o caracterizado se ubica del lado derecho de la formación lineal. Comanda y dirige todos los pasos descritos en los casos anteriores, es decir, él es quien habla, da las buenas horas, pide permiso para hablar, pasos laterales...una vez autorizado para retirarse, manda un paso atrás, posteriormente un giro hacia la salida, y ordena AVANZAR. Sin embargo, es importante que, quien comanda presente su formación, de modo que el superior quede a la altura central de la misma.

NOTA: Se considera igualmente como espacios cerrados o confinados el Aula Magna, Gimnasio, Comedor, Restaurantes, Laboratorios, Oficinas, Talleres, Salón Multimedia, Comedor, Aulas Académicas, Simuladores y el interior del Edificio Académico.

IMPORTANTE

Nunca se mira directamente (a los ojos) al Superior cuando se encuentre encuadrado en Formación, se le esté presentando o esté bajo su Comando, al menos que este lo autorice o lo induzca hacerlo en el transcurso de la instrucción dada. Una vez culminada la presentación y haya solicitado permiso para retirarse, nuevamente mantenga la vista al frente en la posición fundamental de Firme.

EL SALUDO SOBRE LA MARCHA

Ya es un hecho sobre entendido que se debe Saludar (Saludo Náutico) a un Superior en todo momento y lugar. (Se recomienda el repaso de la cartilla náutica en la parte del saludo náutico). Con excepción cuando se esté sin cubierta, en este caso se efectúa el saludo casual (De paso) colocando ambos brazos erguidos a ambos lados de la costura del pantalón, pero con una separación de tres dedos (Sin detener el paso), a la vez que se realiza un giro de vista en sincronización con cada pisada del pie izquierdo.

Pero quizás, no hay nada más notorio, que el saludo sobre la marcha de un Cadete, ya que dicha marcialidad y postura en los movimientos, manifiesta su nivel de disciplina. Repasemos entonces

los pasos que deben realizarse cuando se detecta la presencia de un superior por el área o adyacente del camino a recorrer.

1. Mantener cadencia, y postura marcial (viendo al frente).
2. Mentalmente sincroniza todos los movimientos a realizar en cada pisada del pie izquierdo. Así pues, ya próximo a llegar a donde se encuentre el superior, Se Arquean y paralizan ambos brazos a la altura de la costura del Pantalón (con una separación de tres dedos), en la siguiente pisada del pie izquierdo, se levanta el brazo derecho en posición de saludo (Se sigue mirando al frente), en la siguiente pisada del pie izquierdo, se gira la vista con marcialidad hacia donde se encuentre el superior; en la siguiente pisada del pie izquierdo, se gira nuevamente la vista al frente (sin bajar la mano), en la siguiente pisada del pie izquierdo, se baja enérgicamente la mano y esta debe pasar frente a la hebilla. Finalmente, en la pisada, se retoma la oscilación normal de los brazos.

Si son dos o tres Cadetes.

En teoría, ya deberían ir caminando llevando el paso (aun siendo la vía pública), donde el más antiguo camina del lado derecho de la formación. Y es este, quien, al ser advertido por algunos de los otros, quien asume el mando y control del saludo sobre la marcha, es decir...

Atención superior al lado (Babor o Estribor), proceder al saludo...así pues inicia el ciclo de comando, contando cada paso en el pie izquierdo (Incluyendo cada Orden de ejecución...)

Sa-ludo ...e inicia la frecuencia...tal cual ya se explicó.

MANUAL DE CORTESIA MARINERA



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL CARIBE
ESCOLTA DE BANDERA UMC

Manual de Cortesía Marinera



Sección 1

Generalidades

Artículo 1. Las Costumbres y Tradiciones marineras tienen como finalidad dar a conocer aquellas maneras y tradiciones propias de la gente de mar, que deben mantenerse a través del tiempo. La vida a bordo se desarrolla dentro de un conjunto de costumbre y tradiciones que caracterizan la existencia y esencia del marino.

Sección 2

Cortesía Marinera

Artículo 2. Se reconoce como cortesía marinera, la demostración y exteriorización de signos de respeto y atención por parte del subalterno hacia el superior como reconocimiento a la dignidad y autoridad de que está investido y que constituye un acto de disciplina y formación.

Artículo 3. La gente de mar se ha caracterizado por mantener una disciplina de fondo, con manifestaciones formales no rígidas, como consecuencia del medio ambiente marino. Los signos exteriores de respeto en el campo naval, se expresan dentro de los cánones y reglas de buena educación, con una flexibilidad tal que las hace más naturales y espontáneas, creando una singular camaradería, donde el respeto y la cordialidad existe entre todo el personal. Las expresiones "permiso para subir a bordo", "buen provecho", entre otras, envuelven no sólo el significado del respeto a la autoridad, sino también una clara demostración de cortesía marinera.

Artículo 4. La forma educada al atender a las personas que nos visitan o con quienes nos relacionamos por una u otra razón, es la mejor oportunidad para demostrar la cortesía marinera. Como una característica inherente a nuestra personalidad podemos dar trato cordial a nuestros interlocutores. La cortesía del marino en el trato y consideración a las damas, se manifiesta, por ejemplo, en la costumbre de anunciar "damas a bordo" cuando ellas nos visitan en un buque.

Artículo 5. El saludo con gorra es una manifestación de respeto, cortesía y disciplina, iniciado por el subalterno y debidamente respondido por el superior, por lo que debe ser correcto, enérgico, espontáneo, sincero y propio de la gente de mar.

Artículo 6. El saludo verbal es tradición y por lo tanto debe ser practicado por todo el personal.

Artículo 7. Se reconocen como normas de saludos y otras cortesías

a) se debe saludar al superior

- 1) Al encontrarlo, al pasar cerca de él, al hablarle o al ser interpelado.
- 2) El subalterno saludará siempre primero y el superior está obligado a contestarle.
- 3) Cuando un grupo de oficiales superiores es saludado, todos contestarán al saludo.
- 4) Cuando se encuentren dos grupos de oficiales, saludará primero los del grupo donde el más caracterizado es de menor jerarquía o menos antiguo, al más caracterizado del otro grupo.
- 5) Al primer encuentro del día.
- 6) Los centinelas saludan a todo oficial saliendo, entrando o pasando cerca del buque.
- 7) Cuando algún oficial conduzca visitantes en el buque, todo el personal de la tripulación que se halle por los sitios que atraviesa, se pondrá de pie y saludará.

b. Las siguientes normas de cortesía deberán practicarse:

- 1) Cuando un oficial entre a un lugar donde hay subalternos, el primero que lo vea manda "atención".
- 2) Al ser interpelado por un superior, el subalterno se pone de pie y permanece en atención.
- 3) Se considera de buena educación que el superior ofrezca la mano a sus subalternos cuando le son presentados.
- 4) En cubierta, el subalterno se coloca a la izquierda del superior.
- 5) Paseando en cubierta, no se cambian los lugares.
- 6) Para ocupar o desocupar una embarcación menor, se embarcará primero el de menor jerarquía. Se desembarcará primero el más antiguo.
- 7) Cuando se acompañe al superior dentro de la ciudad, se le dejará siempre el lado interior de la acera.
- 8) Cuando se acompaña al superior en el campo abierto, se marchará siempre a su izquierda. Cuando sean tres, el superior irá al centro, el que le sigue en antigüedad a su derecha y el otro a su izquierda.
- 9) Cuando un superior pasa cerca de un bote, el más antiguo a bordo deberá saludar.

Artículo 8. La cortesía respecto al personal oficial femenino, deberá seguir las reglas referentes a que el grado tiene precedencia sobre otras consideraciones, sin embargo se podrán practicar las normas de cortesía con las damas siempre y cuando el acto de cortesía no produzca discriminación en el personal oficial masculino.

Artículo 9. El saludo con gorra es el apropiado para con las damas.

Artículo 10. Estando uniformado se debe permanecer cubierto al conversar con damas en la calle. Al caminar, colóquese a la izquierda o en el lado afuera de la acera. Con dos damas camine en el centro o en el lado afuera de la acera. Si una dama se detiene en su mesa, se debe permanecer de pie. El brazo se ofrece solamente cuando una dama necesita ayuda.

Artículo 11. La Cortesía en las cámaras, comprende:

- a. No se debe empezar a comer hasta que el más antiguo lo haga.
- b. El almuerzo es considerado una comida de cierta formalidad, por lo cual, los oficiales esperarán al más antiguo de la cámara para sentarse a almorzar. Esta norma no se aplicará en un rol de emergencia.
- c. Todo invitado a una cámara, deberá ser presentado al personal que se encuentre en dicho lugar y quienes lo considerarán a partir de ese momento como un invitado propio, debiendo ser corteses y ofrecerles las atenciones que caracterizan a los hombres de mar.
- d. No se empezará a comer, hasta que todos los presentes en la mesa se sirvan.
- e. Se deberá servir en orden de antigüedad, correspondiendo a los invitados la preferencia en dicho orden.
- f. Nunca se debe usar la gorra en la cámara, de ser posible debe ser colocada en los percheros que se encuentran en el acceso de las mismas o guardadas adecuadamente, pero nunca se deberán colocar sobre mesas o mobiliario de las cámaras.
- g. En caso de llegar retardado al rancho y los demás miembros de la cámara se encuentran sentados, se deberá ofrecer una disculpa al más antiguo.
- h. Sólo se permitirá comer en el camarote, al personal de reposo o que esté confinado al mismo.
- i. Comer en cualquier otro sitio que no sea la cámara, se considera una falta de educación y no deberá hacerse.
- j. Las cámaras deben ser preservadas en su apariencia y presentación por lo que no se debe entrar a ellas en braga, ropa de deporte o vestimenta inadecuada.
- k. El buen trato y educación con el personal de cámara, demuestra gran cortesía, cualquier llamado de atención deberá ser hecho en privado.

Artículo 12. Otras normas de cortesía comprenden:

- a. Para dar la mano, estando con guantes, se debe previamente quitar el guante de la mano derecha.
- b. El de menor rango debe cederle el puesto de asiento al superior y a las damas.
- c. Para fumar deberá solicitarse permiso previamente, procurando no hacerlo en sitios cerrados.
- d. Nunca se deberá hacer esperar al superior, la puntualidad es esencial en la disciplina.

Libreta Náutica

[illegible]

[illegible]

3. Cantos al trote.

1. Paracaidista

Y un y un y un dos tres.

tres tres dos uno
un paracaidista del cielo callo,
porque su canopla no se le abrió,
la gente pensaba que no sobrevivía,
pero el Escolta/ Cadete si sobrevivió,
se fue al infierno a hacer pasantía,
y allí satanás lo condecoro,
hoy porta en su pecho una piocha
inmortal,
por su valentia y su gran Valor
y un y un y un dos tres.

Tres tres, tres dos uno

1. El Capitán

Soy capitán (bis)
de un buque inglés (bis),
y en cada puerto
tengo tengo una mujer.

La rubia es, fenomenal,
y la morena, hermosa siempre esta.

Si alguna vez
me ha de casar,
Venezolana una
y una nada más.

2. El Marino

Cuando yo era pequeño
mi mama me decia,
no te metas a Marino
porque corren noche y día,
pero terco, terco
he inconforme con mi vida,
decidí cambiar mis tenis
por mis botas y fusil.

El que ya este cansado
que le diga a su mamá,
Que lo saque de la Marina
y que los ponga a trapear,
El que ya este cansado
que le diga a su mamá,
Que lo saque de la Marina
y que los ponga a cocinar.

3. La Paloma y el Convento

¡¡Una paloma volabaaa!!
Dentro de un convento
Y las monjitas gozaban
¡¡Con la paloma adentro!!

4. En el Monte de Arizona

En el monte de Arizona
una muchacha me encontré,
como no tenía nombre
Diaz Rosa la llamé.

A las seis de la mañana
cuando va a salir el Sol,
al buque regreso
y navegando ya me encuentro.

Oh, Diaz Rosa no llores más por mí,
que me voy por la mañana
y en unos meses estaré aquí.

5. Gloria del Cadete

Soy un cadete
invito de gloria,
de donde yo vengo
batallas tengo,
y a donde voy
batallas doy,
y si es por esta tierra
el cielo y sus estrellas,
yo daría mi vida
mi vida si pudiera

6. Insistir

Cuando vayan mal las cosas
como a veces suelen ir,
cuando ofrezca tu camino
solo cuestas que subir,
cuando haya poco a ver
pero mucho que pagar,
si es preciso sonreír
aun teniendo que llorar.

Cuando ya el dolor me agobie
y no pueda ya seguir,
descansar acaso debo
pero nunca desistir,
lucha pues
por más que tengas que sufrir,
cuando todo ya este peor
más debemos de insistir.

7. Clavos de Cristo

Dicen que Cristo Murió
por sus clavos solamente,
no se va a morir (bis),
tu hermana no va a morir
si la clavo diariamente.

8. Mi novia Tatiana

Yo tenía una novia
que se llamaba Tatiana,
y Tatiana, siempre lloraba.

Llegando a la Guaira
teníamos moral,
no sabía de relevo
no sabía de cubal.

Y mira Tatiana
en lo que vine a encontrar,
dicen tus amigas
que te vas a casar.

Pero mira cómo cambia
tu forma de pensar,
trasnoche y volteo
tuvimos que aguantar.

Yo no entiendo
no comprendo,
como pudiste cambiar,
a este gran cadete
por un sin la mar.

De nuevos a cadetes
tendremos que ser,
para llegar a nautas
y finalmente coronar.

Y luego de nautas a oficial,
para Orgullosos siempre estar.

9. A la Escuela de Oficiales

Izquierdo, dos tres cuatro
cuatro tres, dos uno cero,

Izquierdo, dos tres cuatro
cuatro tres, dos uno cero,

Veintiuno de junio
que no quiero recordar,
camino salvatero
me fui a presentar.

Me dijeron usted es apto
va a ser un oficial,
a la escuela de Oficiales
lo vamos a mandar.

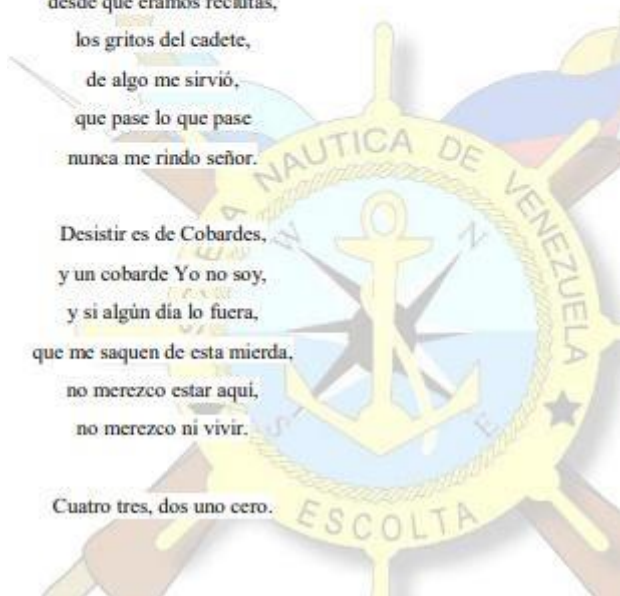
10. Desistir es de Cobardes

Cuatro tres, dos uno cero.

Mi Escolta una sola,
unidos como nunca,
así no nos enseñaros
desde que éramos reclutas,
los gritos del cadete,
de algo me sirvió,
que pase lo que pase
nunca me rindo señor.

Desistir es de Cobardes,
y un cobarde Yo no soy,
y si algún día lo fuera,
que me saquen de esta mierda,
no merezco estar aquí,
no merezco ni vivir.

Cuatro tres, dos uno cero.



Revista de la Escolta de Bandera

5. Todo integrante de la Escolta de Bandera UMC deberá llevar con él su material de revista que consta de:

1 preservativo. 3 pañuelos de color blanco identificados con sus iniciales en color negro. 1 Peine de carey número 9. 1 Costurero con hilo (beige, blanco y negro) y botones (beige, blanco y negro). 1 Cortaúñas. 1 Par de guantes color negro. 1 Libreta Náutica. 1 libreta. 3 bolígrafos (negro, azul y rojo).

PROTOCOLO DE CORTESIA NAUTICA EN EL AULA MAGNA O ESPACIOS CON FINES ACADEMICOS.

a. AULA MAGNA.

1. Se llena u ocupa los asientos en función a la antigüedad y Rangos de los Cadetes, los más antiguos comienzan a ocupar los asientos desde adelante hacia atrás. Si es necesario, todos los subalternos deberán desplazarse hacia la izquierda y hacia atrás de aparecer un Cadete más antiguo.
2. El Orden de ubicación está determinado por la antigüedad desde las mismas filas, en este sentido, **nunca** podrá estar sentado uno más antiguo a la izquierda de un subalterno. Igualmente, se considera una falta a la Cortesía Náutica que en las filas delanteras, este sentado un subalterno suyo. En tal sentido, es su derecho, llegar y educamente abordar el puesto y solicitar el puesto acorde a su antigüedad, y si se encuentra ocupado, todos sin demora alguna deberán desplazarse de inmediato hacia a la izquierda a partir de ese puesto. El que sobre o quede sin asiento, pasa a cubrir el extremo derecho de la fila trasera. Y así sucesivamente.
3. Al ingresar al Aula Magna, se procede a descubrirse de la Cristina, Kepy, o Gorra.
4. Dar siempre la prioridad de ingresar al Aula a sus subalternos de primero. Igualmente, por educación, permita que sean lo más antiguos que salgan del local de primero, a menos que solicite permiso y le sea concedido.
5. Debe mantener una postura erguida y correcta aun estando sentado, acorde a su investidura.
6. Al hacer acto de presencia e ingresar las autoridades de la Institución, un Oficial, Profesor o Cadete Náutico, más antiguo, de los que ya están presentes, el más caracterizado Ordenará ``Firmes'', y a no ser que ya exista un guion protocolar, el más antiguo presente, debería dar **Parte** al Superior que está haciendo acto de presencia en el Aula.

b. EN AULAS Y LABORATORIOS.

1. Se llena u ocupa los asientos en función a la antigüedad y Rangos de los Cadetes, los más antiguos comienzan a ocupar los asientos desde adelante hacia atrás, según el frente o lugar donde el instructor o profesor da las clases. Si es necesario, todos los subalternos deberán desplazarse hacia la izquierda y hacia atrás de aparecer un Cadete más antiguo.
2. El Orden de ubicación está determinado por la antigüedad desde las mismas filas, en este sentido, **nunca** podrá estar sentado uno más antiguo a la izquierda de un subalterno. Igualmente, se considera una falta a la Cortesía Náutica que, en las filas delanteras, este sentado un subalterno suyo. En tal sentido, es su derecho, llegar y educamente abordar el puesto y solicitar el puesto acorde a su antigüedad, y si se encuentra ocupado, todos sin demora alguna deberán desplazarse de inmediato hacia a la izquierda a partir de ese puesto. El que sobre o quede sin asiento, pasa a cubrir el extremo derecho de la fila trasera. Y así sucesivamente.
3. Al ingresar al Aula, Salón o Laboratorio, se procede a descubrirse de la Cristina, Kepy, o Gorra.
4. Dar siempre la prioridad de ingresar al Aula, salón o Laboratorio, a sus subalternos de primero. Igualmente, por educación, permita que sean lo más antiguos que salgan del local de primero, a menos que solicite permiso y le sea concedido.
5. Debe mantener una postura erguida y correcta aun estando sentado, acorde a su investidura.
6. Al hacer acto de presencia las autoridades de la Institución, un Oficial, Profesor o Cadete Náutico, más antiguo, de los que ya están presentes, el más caracterizado Ordenará ``Firmes'', y a no ser que ya exista un guion protocolar, el más antiguo presente, debería dar **Parte** al Superior que está acto de presencia en el Aula.

Relación del Escudo de Armas y Saludo Náutico

El Escudo de Armas de una institución de Régimen disciplinario, es el símbolo más representativo de la institución, siendo el emblema que recoge su génesis e historia, y en otros casos, refleja su visión y naturaleza misma de la organización. Es por ello que se enarbola e iza con orgullo en la dependencia y sede al cual representa.

De hecho, muchas instituciones lo muestran con decoro y pulcritud en las Cristinas, gorras, Quepys o elemento constitutivo del uniforme a tal fin. A tal punto, que penalizan o sancionan su desuso u omisión por considerarla un irrespeto a la institución misma, y **como en nuestro caso**, es considerada como señal de rebeldía o falta de disciplina. Siendo más grave la falta, cuando se encuentre en la vía pública sin cobertura formal e institucional.

Adicionalmente, es requisito esencial estar debidamente cubierto para poder realizar el saludo náutico. Al menos en el caso venezolano.

Es por ello, que se considera el saludo náutico, como un reflejo irrefutable de disciplina y respeto al superior. Además, de muestra tangible de educación y caballerosidad. Por consiguiente, el superior que no responde cortésmente un saludo de un subalterno, muestra carencia de todo lo anteriormente expuesto.

¡Vamos pues...a portar con orgullo y decoro su Quepys, Gorra o Cristina!!!...en **TODAS PARTES...y evite ser sancionado.**



NOTA.

Siempre deberá descubrirse al ingresar a espacios cerrados o bajo techo.

ESCOLTA DE BANDERAS



FINALIDAD DE LA ESCOLTA DE BANDERA

La Escolta es una guardia de honor compuesta de ocho (8) hombres, que debe acompañar a la Bandera Nacional durante las paradas y desfiles, con la responsabilidad de garantizar su seguridad y preservarla de cualquier ultraje, aun a costa de la vida misma.

Es un alto honor. —y así debe ser considerado— ser el Abanderado de una escolta y así mismo un privilegio el ser miembro de ella; por lo tanto, además de las condiciones físicas requeridas (porte y marcialidad), debe hacerse la escogencia del personal que la integre, en base a cualidades morales y méritos profesionales sobresalientes, de manera que su designación tenga el significado de una justa y merecida distinción.

7. **Saberes y Costumbres Náuticas Ancestrales.** Historia, clases, y su evolución. Importancia de su ejecución. Formas de aplicación.

VERSOS DE THOMAS GRAY

Thomas Gray fue un escritor y poeta inglés que vivió entre 1716 y 1771, responsable de una corta pero selecta poesía que lo convirtió en uno de los hombres más eruditos de su época y considerado precursor de los poetas del romanticismo. A este poeta se le atribuye la autoría de una serie de versos que ilustran las normas que de gobierno de embarcaciones en el mar, a pesar de que Thomas Gray escribió estas estrofas hace más de 200 años aún son indicativos para las naves y sus marineros que deben conocer y memorizar cada uno para realizar una buena navegación y evitar colisiones o choques con otros barcos, sobre todo en las noches o en situación de neblina, cuando la ausencia de luz hace que las maniobras en el mar sean más complicadas y peligrosas.

I

*Si ambas luces de un vapor
por la proa has avistado
debes caer a estribor
dejando ver tu encarnado.*

II

*Si da verde con el verde
o encarnado con su igual
entonces nada se pierde
siga a rumbo cada cual.*

III

*Si a estribor ves colorado
debes con cuidado obrar
cae a uno u otro lado
para o manda a ciar.*

IV

*Si acaso por tu babor
la verde se deja ver
sigue avante, ojo avizor
débase el otro mover.*

V

*Está siempre vigilante
y ten presente, además,
Si hay peligro por delante
modera, para o da atrás.*

VI

*Buque que a otro alcanza
gobierna sin tardanza.*

VII

*Entre un vapor y un velero
gobierna siempre el primero.*



BRINDIS MARINERO

*Agua pura y cristalina
vertiente de ranas y sapos
lavadora de trastes y trapos
queréis que la beba yo?*

¡Pues no!

*Como está escrito
en las sagradas leyes
el agua es para los bueyes
que tienen el cuero duro.*

*Las mujeres, el ron y el buen vino
fueron hechos para nosotros los buenos marinos
pero Dios que es un cúmulo de bondades
quiso que nosotros sus buenos muchachos
seamos unos borrachos
¡Entonces hágase su voluntad!*

*Marinos, estamos todossí estamos
como caballeros cumplimossí cumplimos
a las mujeres amamosno, las adoramos
hace cuanto tiempo que no tomamoshace uff!!
pues entonces bebamos.*

*De proa a popa, de babor a estribor, de la quilla a la perilla y del centro ¡pa'
dentro!*



BRINDIS DE LOS 5 TRAGOS

*Los oficiales de la marina
tenemos ganas de celebrar
solicitamos al cantinero
que nos venga a colaborar. (bis)*

*El cantinero nos responde
que no hay buen whisky para tomar
y nosotros le decimos
que con buen whisky o sin buen whisky
los cinco tragos vamos a tomar.*

El primer trago por la marina

El segundo trago por la amistad

El tercer trago por las mujeres que a los marinos dan felicidad (bis)

El cuarto trago por las canciones que vamos a entonar

Y el quinto trago por la cirrosis que a corto plazo vamos a agarrar (bis)



REPLICA MARINERA

Tú que hablas tantas cosas de la vida del mar, ¿Has sido marinero alguna vez? ¿Te has hallado venciendo un temporal o arriando un contrafoque en el bauprés?, ¿Sabes lo que es la mura o el combés, la carlinga, la escota o el penol, orzar, ponerse al paíro, trincar coi?, ¿Has cazado un cachalote alguna vez con el golpe certero de tu arpón?

Tú nunca has sido marinero balurdo ganapán de malecón, que no conoces más que el vaivén de las lanchas que navegan en torno al espigón. Para ser marino hay que empaparse el corazón con la espuma salubre de las olas mucho antes de alargarse el pantalón. Hay que tener el pecho ampuloso y la voz fuerte al diapasón para hacerse escuchar entre las velas en medio del más fuerte ventarrón. Hay que saber besar a las mujeres olvidándose siempre del amor y mantenerse firme entre las jarcias después de haber bebido mucho ron. Hay que haber recorrido el mundo de puerto en puerto, de Beirut a Estocolmo, de El Callao a Bangkok y haber surcado el mar sin ver tierra desde el Golfo de Penas hasta el Mar de Japón; y tú, que nunca tuviste el coraje para zarpar de ese pueblo apacible en el que naciste te la vienes a dar de marinero balurdo ganapán de malecón que no conoces más que el vaivén de las lanchas que van del malecón al muelle y del muelle al malecón.



LEALTAD

*Si usted trabaja para alguien, por dios trabaje para él,
hable bien de él y sea fiel a la institución que él representa,
recuerde que una onza de lealtad vale más que una libra de talento
si usted tiene que murmurar, condenar o encontrar faltas constantemente
es mejor que renuncie a su puesto
y una vez fuera de este dé rienda suelta a la maldad que alberga en su corazón;
pero mientras seas parte de la institución no la censures,
pues si lo haces la primera ráfaga de viento que pase te arrastrara y
probablemente
nunca sabrás porqué.*

AMOR DEL MARINERO

*Amo tu cabellera amiga del viento adoro tus ojos mis mares inmensos.
pero no puedo arrancarme el ancla del pecho.
así es el amor del marinero.
comienza con un beso que te dice te quiero y termina con otro que te dice adiós.
hoy tengo que zarpar levar anclas esquivar mis penas echarme a la mar.
te juro mi vida, te quiero
pero a la mar conocí y amé primero.*



PENSAMIENTO DEL LIBERTADOR

*“Una vida pasiva e inactiva
es la imagen de la muerte,
es el abandono de la vida;
es anticipar la nada
antes de que llegue”*

- Simón Bolívar

DEBERES DE UN CADETE DE NAUTICA

1. *Someterse a las disposiciones del presente reglamento y a las órdenes e instrucciones especiales emanadas por la dirección del instituto.*
2. *Cumplir las órdenes de sus superiores dadas con vocación y servicio.*
3. *Conservar estrictamente el orden y la disciplina establecida en el instituto.*
4. *Ser respetuoso con sus superiores. Atentos y corteses en relación a las demás personas. Hacer buen uso de los muebles, instalaciones y materiales de uso común en el instituto, contribuyendo en la conservación de los mismos debiendo cuidar particularmente el equipo y defecto que tenga directamente asignados.*
5. *Portar el uniforme reglamentario.*
6. *Formular por conducto del órgano regular todas sus peticiones y representaciones de interés particular.*
7. *Prometer cultivar valores como la honestidad y la moral.*



ORACION DEL COMEDOR

*¡Señor! Tú que has creado
todas las cosas bellas de este mundo,
bendice esta comida y esta bebida
y bendice también a todas aquellas
personas que no tienen nada que
desayunar almorzar ni cenar
el día de hoy.*

EL ORDEN CERRADO

El conjunto de movimientos simultáneos y ordenados que efectúan los individuos pertenecientes a la institución militar, y que tienen por objeto la adquisición de destrezas, habilidades y coordinación para responder al impulso del Comando y fomentar el trabajo en equipo.

El orden cerrado persigue unos objetivos básicos como lo son:

- *Lograr el desplazamiento de los individuos que forman una unidad o comando, de un lugar u otro y en forma ordenada,*
- *Inculcar y reforzar valores como la disciplina, así como la adquisición de hábitos incluyendo la precisión y la obediencia a las órdenes dadas por el superior,*
- *Enseñar a los oficiales y otros miembros en formación, la forma de comandar las tropas por medio del contacto y práctica cotidiana y,*
- *Ampliar las conductas de liderazgo y subordinación de los integrantes del comando.*

¿Qué es una voz de mando?

Es una orden del comandante, expresada generalmente de manera oral generalmente se compone todas las voces de mando constan de una VOZ PREVENTIVA y de una VOZ EJECUTIVA y entre ambas debe mediar un lapso suficientemente largo para que los ejecutantes capten claramente y se preparen para cumplir con la orden que se emitirá.

- ***Voz de mando preventiva:*** *tiene por objeto indicar el movimiento que se va a realizar. Cuando sea necesario esta voz preventiva indicará la unidad que la va a ejecutar. Un ejemplo de ésta lo representa la expresión: Atención..., o la expresión, De frente...*
- ***Voz de mando ejecutiva:*** *cuyo objeto es la indicación del momento preciso en que se va a ejecutar el movimiento. Un ejemplo de ello sería la continuación de las expresiones presentadas en la voz de mando preventivo, expresiones como: De frente... mar..., o la expresión, Media... vuel..., Al hombro... ar...*

Una voz de mando debe ser:

- *Debe ser audible, es decir, debe ser escuchada por todos los integrantes de la tropa.*
- *Deber ser inteligible, o, en otras palabras, debe ser clara para de esa forma no dar cabida a confusión.*
- *Debe ser variada, el tono de voz debe ser intensificado gradualmente para evitar la monotonía.*
- *Debe darse la cadencia, es decir, el intervalo adecuado entre la voz preventiva y la ejecutiva, de manera que los integrantes de la tropa sepan calcular el tiempo en que se dará la voz ejecutiva.*

CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

Letra(s)	Bandera	Fonía	Morse	Significado
A		ALFA (alfa)	· ·	Tengo un buzo sumergido. manténgase alejado de mí y a poca velocidad.
B		BRAVO (brávo)	· · · ·	Estoy cargando, descargando o transportando mercancías peligrosas.
C		CHARLIE (chárli)	· · · · ·	Afirmación "SI", o "El significado de los grupos debe interpretarse en sentido afirmativo".
D		DELTA (delta)	· · ·	Manténgase alejado de mí, estoy maniobrando con dificultad.
E		ECHO (éco)	·	Calgo a estribor.
F		FOXTROT (fóxtrot)	· · · ·	Tengo avería, póngase en comunicación conmigo.
G		GOLF (golf)	· · ·	Necesito práctico. (Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: "Estoy cobrando las redes").
H		HOTEL (hotél)	· · · ·	Tengo práctico a bordo.
I		INDIA (india)	· ·	Calgo a babor.
J		JULIETT (yúlet)	· · · · ·	Tengo incendio y llevo a bordo mercancías peligrosas, manténgase bien alejado de mí.
K		KILO (quilo)	· · ·	"Deseo comunicar con usted", o "invitación para transmitir". Esta señal hecha para guiar embarcaciones menores que transportan personas o tripulaciones en peligro significa "Este es el mejor lugar para desembarcar".
L		LIMA (líma)	· · · · ·	Pare su buque inmediatamente.
M		MIKE (máik)	· ·	Mi buque está parado y sin arrancada.

N		NOVEMBER (november)	---	Negativo "NO", o "El significado del grupo anterior debe ser interpretado en sentido negativo". Esta señal se hará solamente por señales visuales o acústicas. La señal será "NO" cuando se transmita a voz o por radio.
O		OSCAR (óscar)	----	¡ Hombre al agua !
P		PAPA (papá)	-----	En puerto. Todo el personal debe regresar a bordo por tener el buque que hacen a la mar. En la mar. Puede ser usada por barcos pesqueros para significar: "mis redes se han enganchado en una obstrucción".
Q		QUEBEC (québec)	-----	Mi buque está "sano" y pido libre plática.
R		ROMEO (rómeo)	----	"Recibido" o "He recibido su última señal"
S		SIERRA (sierra)	----	Estoy dando atrás. Esta señal hecha para guiar embarcaciones menores que transportan personas o tripulantes en peligro significa "Extremadamente peligroso desembarcar aquí"
T		TANGO (tángo)	---	Manténgase alejado de mí. Estoy pescando al arrastre en pareja.
U		UNIFORM (uniform)	---	Se dirige usted hacia un peligro.
V		VICTOR (victor)	-----	Necesito auxilio.
W		WHISKEY (uískuí)	----	Necesito asistencia médica.
X		X-RAY (éks-rey)	-----	Suspenda usted lo que está haciendo y preste atención a mis señales.
Y		YANKEE (iánsquí)	-----	Estoy ganeando.
Z		ZULU (zulú)	-----	Necesito remolcador. Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: "Estoy largando redes".
0		NADAZERO (nadazero)	-----	

1		UNAONE (unáun)	-----	
2		BISSOTWO (biáota)	-----	
3		TERRATHREE (teráta)	-----	
4		KARTEFOUR (kártéfor)	-----	
5		PANTAFIVE (pántafé)	-----	
6		SOXISEX (sósnícs)	-----	
7		SETTESEVEN (séteséven)	-----	
8		OKTOEIGHT (óktoé)	-----	
9		NOVENINE (novená)	-----	

ORIGEN Y SIGNIFICADOS DE LOS UNIFORMES





ORIGEN Y SIGNIFICADO DE LOS UNIFORMES

Todas las marinas de guerra han imitado sus uniformes de la Armada británica y las diferencias que existen entre los distintos países se refieren sólo a detalles. A su vez los ingleses fueron ligeramente influenciados por los de la Armada francesa, por ejemplo, en las caponas que son de origen francés.

Los oficiales, suboficiales y sargentos en su mayoría, usan el mismo uniforme en todos los actos del servicio a bordo. Son del tipo abrigo o chaqueta y pantalón o solamente camisa y pantalón. Los oficiales y suboficiales para distinguirse usan caponas para colocarlas encima de los hombros en el uniforme blanco, galones en los puños del uniforme azul y distintivos de grado en el cuello del uniforme de faena. Los sargentos y marineros usan siempre el distintivo de grado o jerarquía en el brazo izquierdo, en memoria al almirante Nelson por ser el brazo derecho el que perdió en Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, en una acción de combate.

La gorra con elástico tiene su origen en los antiguos sombreros blandos de anchas alas. Primero se empezó a usar con el ala levantada de un lado y luego de los dos. En 1795, comandantes de la Armada británica empezaron a usarlo en la forma como se lleva ahora y en 1825 se extendió a todos los oficiales la obligación de usarlo de esa manera. Forman parte de ella la visera, la cual es una pieza que en la antigüedad formaba parte del yelmo que defendía el rostro del caballero; la cucarda, la cual es una remembranza de las antiguas tiras de colores que identificaban a uno y a otro bando durante un conflicto; y la carrillera, pieza de la armadura medieval que sujetaba por debajo de la barbilla el yelmo del caballero. Los cabos y marineros usan uniforme de cuello grande y gorra sin visera. Los uniformes son blancos y azules.

El uniforme de trabajo o faena es de color azul hechos de mezclilla con la gorra típica sin visera y desde siempre utilizaron pantalones con las remeras muy anchas con el fin de evitar que se les rompieran en las duras faenas a bordo que debían ejecutar en su mayoría de cuclillas, además de facilitar el arrollarse los pantalones cuando desembarcaban en una orilla de playa.

El uniforme de marinero es universal. Sus características principales son una corbata negra llevada al cuello y el cuello de la camisa bastante ancho de color azul y con listas blancas. La corbata tiene su origen en la artillería de antiguos tiempos de la marina a vela, cuando los marineros usaban un pañuelo en la frente durante los combates amarrado detrás de la cabeza, para evitar que el sudor mezclado con la grasa y la pólvora, les cayese en los ojos, además de fijar la coleta.

Al finalizar el combate, los marinos giraban este pañuelo y se lo amarraban en el cuello con el nudo hacia adelante. Usualmente esos pañuelos eran de varios colores, pero en el funeral del almirante Nelson, los marineros del buque inglés Warwick desfilaron con pañuelos negros, lo que fue adoptado por la marina británica y prácticamente por todas las marinas del mundo. Hoy simbólicamente, este pañuelo se coloca alrededor del cuello en forma de corbata como señal de luto por la muerte del almirante y los oficiales, suboficiales y sargentos guardan el luto en la gorra y en las respectivas jerarquías.

El cuello ancho del marinero es bastante antiguo y era usado para proteger la ropa de las sustancias grasosas con que untaban la coleta de sus cabelleras. El uso de la coleta desapareció, más el cuello ancho permaneció como parte característica del uniforme, y en el luto de la gorra de elástico y en la parte trasera de las gorras de marinero, de la mayoría de las marinas del mundo, cuelgan en su parte posterior dos cintas negras en remembranza de la antigua coleta de cabello. El color azul es adoptado por casi todas las marinas y se debe al color del mar. Las listas blancas fueron por primera vez usadas en los funerales del almirante Nelson y fueron tres con el fin de conmemorar sus tres grandes victorias: Abukir, San Vicente y Trafalgar, aunque existen marinas

fijación un ancla de almirantazgo, emblema de las marinas de guerra.

Los elementos que componen las caponax de los oficiales almirantes están elaborados con hilo de plata, metal que simboliza: la obediencia a la constitución y leyes de la República Bolivariana de Venezuela, firmeza en el cumplimiento de su misión y vigilancia constante ante cualquier profanación de la Soberanía Nacional.

EL LAUREL COMO SÍMBOLO DE TRIUNFO



Según la mitología greco-romana, al Dios Apolo le gustaba el laurel porque sus fragantes capullos, de un blanco rosado, le recordaban a una bella ninfa llamada Dafne, cuyo corazón había tratado de conquistar. La había visto en el bosque persiguiendo al veloz ciervo y sus más tiernas palabras no lograron convencerla o conmovérle, porque Cupido había traspasado el corazón de Dafne, con una de sus flechas de plomo, de modo que la ninfa, no sentía amor por nadie.

Pero no era fácil desalentar a Apolo, cuanto más huía de él la doncella, más audaz se volvía el Dios. Cierta día la persiguió incansablemente decidido a hacerla su esposa, aunque Dafne era veloz no podía vencer en semejante carrera. El Dios corría cada vez con mayor fuerza, a lo que Dafne imploró a Diana que la salvara, porque la propia Diosa era virginal. La plegaria obtuvo una extraña respuesta, de pronto la doncella no pudo seguir corriendo, sus pies quedaron enraizados en la tierra, alrededor de su esbelto cuerpo crecía la corteza de un árbol y en el propio instante en que alzó los brazos, éstos se trocaron en ramas. Todo su suave cabello se convirtió en las relucientes hojas de laurel y su bello rostro en rosados capullos.

Apolo retrocedió asombrado al ver lo sucedido, luego entendió lo ocurrido y comprendió el valor y la virtud de Dafne. Enseguida abrazó aquel árbol pleno de gracia y exclamó:

"¡Oh! amor mío, si yo que soy Dios, lo único que pude conseguir fue unas hojas de laurel, de ahora en adelante, serás el árbol a quien más honrarán sobre la tierra. Con tus hojas harán guirnaldas para coronar la cabeza de los gloriosos vencedores y el propio Apolo las usará para ceñir su frente".

El uso de las hojas de Laurel para ceñir la cabeza de los triunfadores, nos viene de la antigua Grecia; así vemos a los vencedores en las carreras que se efectuaban en Olimpia (origen de las olimpiadas), coronados con hojas de laurel en sus frentes. El pueblo romano al conquistar Grecia, adoptó esta costumbre y es así como los césares lo usaban, y a los jefes victoriosos al entrar a Roma, los coronaban con siete hojas de laurel. Esta costumbre llegó hasta nuestros días y es por ello que los oficiales almirantes y generales, así como los oficiales superiores, llevan en la visera hojas de laurel.

Las siete hojas de laurel que portan los oficiales superiores a cada lado de la visera de la gorra, viene en remembranza a las siete colinas que rodean a Roma: Quirinal, Palatino, Viminal; Campidoglio, Esquilino, Celio y Aventino.

Los almirantes y generales usan catorce a cada lado por ser doblemente coronados.

Pero lo más importante de las hojas de laurel, es el mensaje implícito que envía a todo aquel que las porta y proviene de lo siguiente: en la Roma Imperial cuando el César le comunicaba a un comandante de tropas doblegar cierta y determinada región, éste tenía la libertad de aceptar o no la misión encomendada antes de cruzar el río Rubicón, río que señalaba en aquellos tiempos el límite entre Italia y las Galias. Una vez pasado el río, no podía dar vuelta atrás, de allí el famoso refrán "Alea iacta est", cuya traducción en italiano es "il dado tratto e" y en español sería "el dado está lanzado", lo cual quiere decir que la decisión ha sido tomada y no hay más nada que hacer sino seguir adelante.

Cuando este comandante regresaba a Roma victorioso, para poder cruzar nuevamente el río debía tener la autorización del César, quien mandaba con un esclavo la autorización correspondiente, teniendo éste la misión de colocarse detrás del comandante sobre su carro de combate y llevar una corona de laureles, siete a cada lado sobre la cabeza del mismo, para que cuando éste entrara a Roma, mientras era vitoreado por el pueblo le repitiera constantemente al oído las siguientes palabras "toda gloria es pasajera", con el fin de recordarle que sólo existe un César, considerado Dios para la época y que él era un simple mortal, además para que no se ensoberbeciera por el éxito alcanzado.

que no adoptaron esta conmemoración y más que todo las usan como decoración.

ORIGEN Y SIGNIFICADO DE LAS CAPONAS

Era costumbre entre los corsarios tener una mascota y los jefes llevaban en sus hombros un loro que, al permanecer mucho tiempo en el hombro de su amo, ensuciaba sus ropajes, por lo cual el corsario colocaba un pedazo de cuero para mantener limpia su chaqueta. De allí nace el uso de las caponas de nuestro uniforme.

Las caponas: son el distintivo de grado que utiliza sobre los hombros de sus camisas y guerreras. También se les conoce con el nombre de hombreras o palas. Son elaboradas en cartón forradas en tela color negro en forma rectangular terminando en punta de lanza en el extremo que mira al cuello. Los galones, franjas doradas en las caponas, indican el grado del oficial, según su número y anchura.

Los oficiales subalternos: alférez de navío, teniente de fragata y teniente de navío, y los oficiales superiores: capitanes de corbeta, fragata y navío llevan en el único o último galón una vuelta o rosca denominada coca, que se asemeja a la vuelta de un cabo cuando está nuevo y significa mando y al sol naciente símbolo de esperanza, progreso, verdad y libertad entendida como la Amada Bolivariana, garante de la soberanía nacional en nuestros espacios acuáticos. La denominación corbeta, fragata y navío corresponden a las cubiertas de cañones de los buques, que en orden eran: una, dos y tres cubiertas, al sol naciente que representan respectivamente.

Las caponas de los oficiales almirantes tienen una franja de galón dorada de 59 mm de ancho, sobre ella se observan dos palmas de laurel entrelazadas que significan, triunfo en todas las acciones que emprendan en la Armada en pro del beneficio nacional. Le siguen uno, dos, tres o cuatro soles según sean: Contralmirante, Vicealmirante, Almirante o Almirante en Jefe, que significan verdad y benevolencia en todo hombre y mujer de mar. Entre el sol y el botón de

Los almirantes y generales usan catorce a cada lado por ser doblemente coronados.

Pero lo más importante de las hojas de laurel, es el mensaje implícito que envía a todo aquel que las porta y proviene de lo siguiente: en la Roma Imperial cuando el César le comunicaba a un comandante de tropas doblegar cierta y determinada región, éste tenía la libertad de aceptar o no la misión encomendada antes de cruzar el río Rubicón, río que señalaba en aquellos tiempos el límite entre Italia y las Galias. Una vez pasado el río, no podía dar vuelta atrás, de allí el famoso refrán "Alea iacta est", cuya traducción en italiano es "il dado tratto e" y en español sería "el dado está lanzado", lo cual quiere decir que la decisión ha sido tomada y no hay más nada que hacer sino seguir adelante.

Cuando este comandante regresaba a Roma victorioso, para poder cruzar nuevamente el río debía tener la autorización del César, quien mandaba con un esclavo la autorización correspondiente, teniendo éste la misión de colocarse detrás del comandante sobre su carro de combate y llevar una corona de laureles, siete a cada lado sobre la cabeza del mismo, para que cuando éste entrara a Roma, mientras era vitoreado por el pueblo le repitiera constantemente al oído las siguientes palabras "toda gloria es pasajera", con el fin de recordarle que sólo existe un César, considerado Dios para la época y que él era un simple mortal, además para que no se ensobreciera por el éxito alcanzado.



BONETE

Otros marineros sostenían sus cabellos con un pedazo de tela; los Oficiales que tenían el rango de caballeros, usaban sombreros, con el transcurso del tiempo se transformó el sombrero en la gorra de los Oficiales y Sub-Oficiales, y el pedazo de tela en el sombrero marinero. Es tradición de que toda mujer que se coloque la gorra de un Cadete u Oficial de la Marina debe darle del néctar de sus labios.

CAPELO

Antiguamente era costumbre el uso del cabello largo para el marinero, esto constituía un obstáculo en sus fuenas en el mar, puesto que, por el soplo de la brisa marina, su rostro era cubierto por el pelo. Para solucionar este inconveniente solían untar su pelo con grasa de ballena o de tortuga, lo que trala como consecuencia grande manchones en sus prendas de vestir, por lo que cubrían sus hombros y sus espaldas con un pañuelo al principio, y un alargado cuello después. Así se originó la gola (cuello de pato) que hoy lleva toda la marinería del mundo.

PITO MARINERO

El Pito Marino del Contramaestre es el más antiguo y distintivo de las piezas del equipo marino. Ya en Roma y en Grecia un pito o una flauta se usaron para acompañar la boga de los Galeotes. Más tarde en la cruzada de 1248 los cruzados ingleses a una señal de pito acudían a la cubierta para combatir.

A su tiempo el pito se usó como distintivo de oficial y en algunos casos fue distintivo de honor, el Lord del Almirantazgo portaba un pito de oro en una cadena alrededor del cuello y uno de plata era distintivo de Comando. Después de 1643 comienza a usarse el pito para honores de Príncipe o del Lord del almirantazgo con la explicación que las trompetas eran muy sonoras dentro del alcance de un Mosquete y debían silenciarse para que todos aquellos que tenían pito (Oficiales) tocaran por tres veces como señal de saludo, luego se lo adopta con ligeras variaciones por las Armadas modernas.

El uso correcto, es saber transmitir una orden e interpretarla, es de absoluta responsabilidad del que lo utiliza sabiendo que un mal toque puede hacer incurrir en una falta que puede ser hasta fatal en algunos casos.

El pito cuenta de las siguientes partes:

1. Orificio.
2. Coco.
3. Caña.
4. Aleta.
5. Argolla.
6. Boquilla.



Para usarlo correctamente, es necesario colocarlo descansando en la horquilla que se forma entre el dedo índice y pulgar de tal manera que la argolla quede ligeramente afuera y hacia el dorso de la mano; luego el dedo índice abraza el pito y el pulgar al índice. El coco descansa sobre el anular y el meñique cerrados hacia la palma de la mano y el dedo del medio se cierra sobre el coco y orificio del mismo.

Se puede obtener una gran variedad de notas con él, con una mayor o menor apertura del dedo que está sobre el orificio y una correcta posición en la boca, se obtienen los siguientes tonos: normal alto y bajo, normal alto picado, trino bajo y alto gorjeo alto y bajo.

Es de nuestro conocimiento la variedad de toques usados en nuestra Marina, pero en cada toque existe una duración en segundos de tiempo entre cada combinación.



SABLE

El sable o la espada, símbolo de autoridad desde los días de los gladiadores romanos y aun antes, fue un arma altamente personal y de importancia simbólica. La entrega de un sable de un oficial en combate aun es tomada como señal de rendición y en pasadas guerras fue costumbre partirlo cuando el oficial era despedido sin honor. De hecho, antes de la Segunda Guerra Mundial, cualquier oficial naval que era emplazado bajo arresto dependiendo de una Corte Marcial, era requerido por regulación que entregara el sable a su superior jerárquico en mando hasta que el veredicto haya sido emitido.

En otro tiempo y aun en el actual con sus excepciones, el sable y la gorra permanecía en el ataúd del oficial hasta llegado el momento del entierro. Desde el día de su graduación, el oficial naval debe llevar el sable para cumplir comisiones, inspecciones, ceremonias, tomas y entregas de comando y finalmente en su ataúd. La más seria violación de la no estricta ética es dejar caer el sable cuando se hace el saludo y es por ello que es sabida practica el desenvainar, saludar y envainar el sable porque nunca se sabe cuándo le va a ser ordenado al oficial marcha en una parada y en estas ceremonias por lo general los ojos de los que observan se encuentran fijos en él.

El sable nunca debe ser desenvainado en iglesias o santuarios. El matrimonio militar se acostumbra con oficiales uniformados el hacer un arco con los sables en la puerta de la iglesia. Después de la ceremonia, los novios solamente caminan por debajo del arco y el mensaje implícito de sus hermanos de fuerza es lealtad a la joven pareja. Todo lo anterior explica el por qué tanto sentimiento ha estado ligado al sable y a lo que simboliza.





Origen del Fusil Fabrique Nationale FN-30

A comienzos del siglo XX las Fuerzas Armadas de Venezuela estaban equipadas con el fusil y la carabina Mäuser, de origen alemán, de pólvora negra, con proyectil de plomo sin cobertura, en calibre 11,2 mm.

Estas armas eran los modelos 1871 y 71-84; el primero era de un solo tiro, con proyectiles ojivales, mientras que el segundo tenía un almacén tubular de once cartuchos con balas de punta plana para evitar accidentes en la columna de cartuchos. Este fusil fue usado por las tropas contra los diferentes alzamientos ocurridos en el país. El efecto de estos proyectiles era tremendo: a quien le tocaba un miembro a menudo había que amputárselo. Sobre esto me decía una persona que cuando se dejó de usar ese calibre, disminuyó la cantidad de mochos en Venezuela.

A principios de los años treinta, el general Juan Vicente Gómez comisionó al general Eleazar López Contreras para adquirir un lote de fusiles y carabinas en Bélgica. Las armas traídas al país fueron los fusiles y carabinas F.N. 30 en calibre 7 x 57, con proyectiles puntiagudos y ojivales de plomo recubierto. Ya antes se había comprado en pequeña cantidad el Mäuser Ohendorff en calibre similar al del F.N. 30. Se dijo en esos tiempos que al general López Contreras le habían ofrecido una comisión (la cosa no es nueva) la cual rechazó, pero dijo que se la restaran a la compra en cartuchos. Estas magníficas armas de repetición, estuvieron como donación hasta los años cincuenta. En esa época se trajo también una pequeña dotación de carabinas checas de la Skoda llamadas BZ.24 calibre 7 x 57; estas carabinas eran orgánicas de las unidades de artillería e ingeniería.

A principios de los años cincuenta se hicieron estudios para modernizar los fusiles para las Fuerzas Armadas, uno de los primeros en llegar fue el F.I.S.A. de la F.N., el cual era un fusil semiautomático de gran precisión, pero muy ruidoso; de estos llegaron pocos a Venezuela. Es en esos mismos años cuando se adquiere el fusil automático ligero, (F.A.L.) en calibre 7 x 57; este calibre fue sustituido inmediatamente por el 7 x 49 el cual también tuvo poca duración, siendo reemplazado por el calibre 7,62 x 51, actualmente en uso.

En vista de que la OTAN ha cambiado el calibre 7,62 por el 5,56 la mayoría de los países han seguido esta tendencia y hoy lo poseen países como: Alemania, Bélgica, Colombia, Arabia Saudita, Israel, Italia, España, Suiza, Suráfrica, Singapur, Austria, Estados Unidos, Francia, Jordania, Malasia, Indonesia, Corea del Sur, Hungría, India, México, Taiwán, Yugoslavia, Argentina, Brasil, Inglaterra, Qatar, Eritrea, Túnez, Ecuador y Jamaica.

Venezuela, para no quedarse aislada, por disposición del Presidente de la República, de agosto de 1997, se creó 'la Junta Evaluadora para el Reemplazo del Armamento individual de Combate de las Fuerzas Armadas'. Esta junta está compuesta por el comandante logístico del Ejército, el director de Armamento de las FAN y los jefes de Armamento de las Fuerzas. A propósito, el director de Armamento de las FAN había sido durante los últimos años un general de brigada o contralmirante, la importancia del cargo así lo amerita. Se han hecho invitaciones para demostrar sus armas a todas las fábricas de los países que producen el calibre 5,56 mm, las cuales están haciendo las presentaciones. Al final un comité evaluará las armas en sus aspectos técnicos y operativos sin tener en cuenta el valor del arma.

Hablando de valores, un FAL, cuesta actualmente 2.904,26 dólares y un fusil 5,56, 750 dólares, con el agravante de que los países desarrollados están disminuyendo la producción del calibre 7,62 para fabricarlo como munición deportiva denominada 308. El armamento individual será reemplazado en los primeros años del siglo XXI de acuerdo a la planificación existente. Las armas que

serán evaluadas deben estar en capacidad de lanzar granadas, utilizar miras especiales y tener bayoneta.

CARACTERISTICAS GENERALES DEL FN-30

Descripción	Datos Numéricos
Longitud del fusil sin bayoneta	1,099 m
Longitud del fusil con bayoneta	1,479 m
Peso del fusil sin bayoneta	3,875 Kg
Peso del fusil con bayoneta	4,350 Kg
Peso de la bayoneta con vaina	720 g
Peso de la bayoneta sin vaina	475 g
Peso de la bala ojival	11,2 g
Peso de la bala puntiaguda	9 g
Largo de la bala ojival	31 mm
Largo de la bala puntiaguda	30,3 mm
Diámetro de la bala	7,25 mm



CAPITULO V

(5to.Semestre)

Contenido Teórico. Moral y ética. Fundamentos filosóficos., su importancia, su aplicación e impacto en el ejercicio de la profesión. Ejemplos de aplicación y aportes en el desarrollo estratégico de la empresa y de la personalidad. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.

ETICA Y MORAL NAUTICA

Uno de los temas más difíciles de explicar y analizar, es el concerniente a la ética y a la moral. Esta dificultad se presenta tal vez por la misma lucha sostenida por el hombre desde tiempos inmemoriales para identificar el bien y el mal. Algunos filósofos afirman que esta inquietud nació como una forma de conciencia social en la antigua sociedad esclavista que existió en Grecia en determinada época. La historia nos dice que el hombre se ha preocupado por diferenciar sus actitudes sean éstas buenas o malas pacíficas o amenazadoras. Es así como sus primeras manifestaciones de moral van parejas con sus primeras manifestaciones religiosas y culturales, reflejando tal vez lo que podría llamarse una inquietud social que le dictaría las normas áticas en el grupo en el cual actuaba. Posteriormente, se define la ética como el estudio teórico y científico de los actos morales, esto es, el *conjunto de normas y principios que rigen nuestra conducta*. Jean Baechler la define como una elaboración consciente e individual del bien y el mal el individuo elige sus principios de vida con conocimiento de causa y se esfuerza para hacer de ellos un arte de vivir, y considera que ésta es la principal razón por la cual no existe una sola ética, sino varias. Vale decir que la ética tiene que ver con el establecimiento por parte de la sociedad de normas para convivir. Estas normas rigen el comportamiento de individuos, profesiones, instituciones y grupos, que se adaptan para la convivencia por períodos de tiempo; es decir, que la ética es también variable. Es preciso igualmente diferenciar entre las normas éticas y morales de las leyes y reglamentos. Es importante señalar estas diferencias porque las que entran en el campo jurídico, náutico o militar, utilizan el medio coercitivo para hacer cumplir la ley, y sancionan o diferencian lo lícito de lo ilícito. En cambio, la moral y la ética son intrínsecas del hombre; están en el espíritu del ser humano, y dependen solamente de la sociedad en que se vive, de su cultura y su religión, por eso es tan notoria la fuerza moral, de la cual escribe José Ingenieros

“El hombre que atesora esas fuerzas adquiere valor moral, recto sentimiento del deber que condiciona su dignidad. Piensa como debe, dice como siente, obra como quiere. No persigue recompensas, ni le arredran desventuras, recibe con serenidad el contraste, y con prudencia la victoria. Acepta la responsabilidad de sus propios y errores y rehúsa su complicidad en los errores ajenos. Sólo el valor moral puede sostener a los que impenden la vida por su patria o por su doctrina, ascendiendo al heroísmo. Nada se les parece menos que la temeridad ocasional del matamoros o del pretoriano.

El líder dirige a seres pensantes que conocen muy bien las realidades de la sociedad actual, hombres inteligentes que poseen voluntad y disposición para utilizar su libre albedrío, hombres capaces de actuar y pensar igual que él, quizás con menos experiencia y tal vez con menos conocimientos, pero hombres al fin, capaces y con control absoluto del “Yo personal”. Es importante entonces, que el líder se ocupe de su mejoramiento personal, con el estudio de la historia, de la moral, de la filosofía de la guerra, de la literatura clásica y del pensamiento en general. En esto, es bueno decirlo, coinciden la mayoría de los autores y grandes líderes de la humanidad. Kant enseñó que el raciocinio demanda de nosotros un trato imparcial con nuestros vecinos, o mejor dicho, con el prójimo, que no debemos verlos como una excepción de la regla, porque debemos tener a alguien a quien seguir, reglas y leyes que cumplir; así mismo afirma que la razón nos demanda un trato a las personas con dignidad y sin manipularlas. De acuerdo con lo enseñado por Kant, un Comandante que exige lealtad a sus subordinados, debe tomar la función de evaluarlos con responsabilidad y un alto sentido de justicia; debe tratarlos con dignidad y respeto; obedecer y actuar bajo los principios morales en los cuales hemos sido educados. Pero aquí se nos presenta la disyuntiva de la relación existente entre ética náutica y moral náutica. Si seguimos las definiciones de los diccionarios y de algunos autores, vemos que esta relación es bastante estrecha y en algunos casos casi se confunden. Sin embargo, de lo advertido, podríamos decir que la ética viene a ser el estudio filosófico de la moral. La Compilación Léxico Técnica Militar, la define como:

“La ciencia de las costumbres, parte de la filosofía que se ocupa de la moral y de las obligaciones del hombre”.

La disciplina y el honor severo de las instituciones náuticas elevan al cubo la ética para los profesionales de la Marina Mercante. Mientras que la moral es definida en la misma Compilación de la siguiente manera:

. “Moral como adjetivo, lo referente a la moral cual ciencia y conducta, considerada luego espiritual, abstracto; concerniente a la percepción o valoración del entendimiento y de la conciencia. Perteneciente al fuero interno, por contraposición a lo coactivo. En su aspecto sustantivo, la moral constituye nada menos que la ciencia del bien en general, el conjunto de normas de conducta, que la mutua convivencia fija entre los hombres, la ciencia de las costumbres sociales, además, el conjunto de las facultades del espíritu. La resistencia, la confianza en los Jefes o en los principios o ideales, la fe en el triunfo de una cosa. En la guerra, el ansia y la convicción de la victoria. En la derrota, la certeza del desquite inmediato, tras el análisis de los yerros, la superación de las debilidades y la interna confesión de las culpas. La moral integra el alma de los ejércitos condenados a una indefectible derrota, si no los anima la confianza en su potencia, en la capacidad de sus mandos, en la grandeza de sus fines y la certeza del tiempo, sobre temporales adversidades”.

En este sentido, proclama Jomini, que no hay sistema táctico alguno que pueda garantizar la victoria cuando es mala la moral de una tropa. Clausewitz, se refería a los pequeños combates hábilmente presentados y conducidos con prudencia, en los cuales, manteniéndose a la defensiva se explota el apoyo del terreno, para lograr así, al rechazar al enemigo, levantar el espíritu de un ejército que acaba de ser batido. No cabe imaginar la saludable influencia que ejerce sobre las tropas, el menor éxito. El mismo Clausewitz dice sentencioso, que:

“Tras una derrota, sólo venciendo a sí mismo, adoptan los generales ese supremo recurso de salvación, porque lo común consiste en huir del peligro alejándose del enemigo, lo cual no puede favorecer sino a éste último, que asegura la ruina del adversario o lo sitúa en peligros mayores. La propaganda levanta la moral de la retaguardia, los éxitos propios encienden la del combatiente y los ejemplos de valor de los jefes, resucitan a los de caídos, contra los cuales están también los recursos más enérgicos de la disciplina, para contener la negación de la moral, que en el campo de batalla es la desbandada”. “Los Generales tendrán entonces que hacer gala de ingenio y capacidad para levantar la moral, reanimar la combatividad de una tropa que se encuentra postrada por un esfuerzo físico, o abatida por un descalabro propio o de unidades amigas. Estimular la confianza en el triunfo entre la fuerza o la opinión pública, que se hallan decaídas en el entusiasmo patriótico de una causa”.

No existe moral sin la verdad, por ser la verdad el fundamento principal de la moral. En consecuencia, el marino mercante debe rendir culto a la verdad como una coalición indispensable en su desarrollo profesional. Todo ello proveerá a los Jefes y Capitanes con la suficiente moral para actuar y decidir correctamente. Debemos también mencionar la educación por ser de hecho un eslabón muy importante en la formación ética y moral de nuestros Oficiales, tan importante que Charles W. Hudin, en su Ensayo sobre la Moralidad y la Profesión Militar afirma que en las “Academias Militares y Náuticas deberían requerirse por lo menos dos cursos: Un curso básico de teoría ética seguida por un curso centrado en problemas morales, relevantes para la profesión militar y náutica”.

Límites para la aplicación de la ética y la moral.

Es importante identificar las fuentes de posibles problemas que afectan la moral de las instituciones a fin de darles un tratamiento adecuado. Entre ellos queremos destacar las evaluaciones, las condecoraciones, premiaciones, ascensos y los cursos. Para lograr y mantener un clima moral y saludable en la Institución, la verdad y la honestidad deben existir en todos los aspectos del servicio y actividades ordinarias en la Escuela. ***Es preciso, desde que se inicia la carrera, hacer cumplir los reglamentos y normas que nos rigen dentro y fuera de la Institución*** sobre todo mantener vigente el pensamiento bolivariano y ético, la doctrina del Libertador, la cual debe ser fanal de nuestra vida. Simón Bolívar es el ejemplo más brillante de lo que es un líder, y de los principios éticos y morales que debemos valorar. Es imperioso insistir en las obligaciones que tienen los Oficiales integrantes de la Marina Mercante y las Fuerzas Armadas Venezolanas para mantener una alta moral. Bajo ningún aspecto deben sacrificar su formación ética, sus principios por el solo hecho de obtener algunas prebendas, cargos o ascensos. Debemos recordar que el Oficial Mercante tiene que estar ajustado a los principios morales, a los valores éticos y a las virtudes que se predicán desde los años de la Escuela Náutica como cadetes, porque debemos dar el ejemplo como Jefes, como Capitanes y como Líderes. Muchas son las virtudes que deben adornar al líder y muchas son las vías que existen para recibir y perfeccionar esas virtudes. El Oficial de la Marina Mercante, y a lo largo de su vida profesional va tomando forma los conceptos morales allí enseñados, y adquieren mayor importancia a

medida que se asciende en la escala jerárquica. El Líder debe también aprovechar los adelantos técnicos y científicos que viene desarrollando la humanidad para el mejor cumplimiento de sus funciones y por supuesto el mejor logro de la misión encomendada. Si como dice Vaz Ferreira:

“La moral es un estado del espíritu”,

La conducta moral debe estar ajustada al cumplimiento del deber por sobre todas las cosas, haciendo caso omiso de aquellos débiles morales que buscan apartarse del recto y justo proceder. La moral se conserva al mantener altos valores de dignidad. Un buen Líder la sostiene, al atender inclusive los detalles, como pueden ser: vestir con corrección, lucir el uniforme con orgullo, ocuparse cada quien de su trabajo en el área de sus atribuciones sin estar pendiente del de los demás, pues cada individuo tiene quien lo supervise y sobre todo cada uno tiene su preconciencia, a la cual no se puede engañar

VALORES MORALES DEL MARINO MERCANTE

¿Cuáles son estos valores morales? Si relacionamos esta pregunta con la definición, debemos buscarlos y encontrarlos en el espíritu de las leyes y normas establecidas formalmente, porque es allí donde están plasmados nuestros deberes y derechos, los cuales se han escrito para cumplir las exigencias establecidas y armonizar, en el sentido más amplio, la estabilidad de las personas con la colectividad. Además, la personalidad individual cuenta con los valores morales que vienen dados de los sistemas informales de normas que regulan su vida social cotidiana. Su condición de ciudadano le viene dada en los deberes y derechos contemplados en la Constitución Nacional, En el caso particular del Marino Mercante, lo instituye, además, las establecidas por el INEA en sus leyes y Reglamentos, y más aún, las convenciones internacionales. Por supuesto, los valores morales del Marino Mercante están armónicamente vinculados a esas dimensiones de su condición de individuo, ciudadano y marino. Como se ha escrito, los seres humanos dentro de su Contexto social, construyen sus propios valores, su ética y su moral en base a su cultura, sus creencias religiosas ya la ideología dominante. En la misma forma las Marinas Mercantes también crean sus valores morales en base a los deberes que la ley les establece, al prestigio institucional e internacional y a las virtudes náuticas. Estos elementos y el concepto del deber proporcionan al Marino las fuerzas necesarias para cumplir con las innumerables exigencias del servicio y las más grandes dificultades, aun aquellas que pongan en peligro su vida misma, el sentido de la empresa donde presta servicio y el del Buque.

ETICA DEL MARINO MERCANTE

La mayoría de los autores de la actualidad que han escrito sobre este aspecto están de acuerdo con que un Profesional, para serlo, debe cumplir con una formación que lo lleve a alcanzar un alto adiestramiento en las artes náuticas, Esto se consigue por medio del estudio y la práctica de todo lo concerniente a esta actividad. Los planes educativos, para la formación de los Oficiales de la Marina Mercante Venezolana, enumeran los fines, los puntos claves por seguir para alcanzar la destreza y habilidad requeridas, para ejercer las funciones de Comando, Control y Conducción que los diferentes buques mercantes requieren. Podemos considerar que, si cumplimos con la totalidad de estos fines, lograremos alcanzar el grado de cultura y de formación en las artes marineras, que nos convertirá en Marineros Profesionales de la Marina Mercante Nacional. El desarrollo de estas actitudes no está distribuido de igual forma en todo el personal de Oficiales, por las características y diferencias personales existentes; pero sí deben estarlo en los llamados a ser los Líderes de la Institución, quienes deben perfeccionarse a través del estudio y la práctica

constante de aquellos temas de interés náutico, así como también de las operaciones marítimas que con cierta regularidad se desarrollan, y las practicas simuladas, que es la forma de practicar y evaluar la eficiencia en el cumplimiento de las tareas características de la actividad marítima. Si bien es cierto que podemos conseguir Líderes especialmente dotados –nuestra historia es rica en estos ejemplos, basta nombrar al Libertador Simón Bolívar y al Gran Mariscal de Ayacucho, para dar una muestra de la calidad de quienes liberaron nuestra Patria -, no es menos cierto que la mayoría de los hombres alcanza esas posiciones tras una sólida educación obtenida con el estudio y la dedicación al servicio; esta preocupación por mejorar el intelecto debe continuar mientras dure la carrera y también ¿por qué no? después de concluir su etapa de servicio debe continuar cultivándose intelectualmente. El Marino Mercante es educado para obtener los conocimientos en que sustentará sus acciones como profesional y la habilidad y destreza para aplicarlos cuando sea necesario. Se le instruye en las leyes, reglamentos y principios, que como profesional debe cumplir y aplicar en provecho de la naviera a la cual pertenece., pero esto parece ser insuficiente. Es necesario desarrollar el hábito por el estudio, por el trabajo, la investigación, hábitos que llevarán al oficial a efectuar con eficiencia su labor. Cada quien en el área de su atribución trabajará para conseguir lo que algunos autores llaman "Exitismo". Esto quiere decir que no se estudia o se busca la superación profesional para beneficio propio o de la institución, sino para alcanzar posiciones claves dentro de los diferentes escalones de mando dentro de la institución o naviera, en la Marina Mercante Venezolana, o en la organización a la cual se pertenece. El profesionalismo en este caso viene dado por la excelencia y por la competencia y no por exitismo. Debemos recordar y practicar las actitudes náuticas correctas acerca de la profesión y del servicio enseñadas en la Escuela Náutica de Venezuela y reafirmadas a medida que pasan los años, alcanzando posiciones de mando o Dirección, desde donde debemos velar por la Institución, siendo el ejemplo una de las principales formas de lograr este objetivo.

Hay dos razones significativas que hacen del profesionalismo un factor importante en la vida marino mercante: primero, el marino es un servidor público o privado, responsable de la seguridad del buque, la carga y el medio ambiente. Segundo, la organización o naviera, como tal, es responsable de la acreditación, formación y el desarrollo de sus integrantes, lo que hace de los Marinos Mercantes una sociedad muy especial dentro del conjunto social que conforma el Estado.

No sin razón, nos expresa el Coronel Juan Arencibia:

“El jefe actual - y con muchísima razón como ya hemos señalado, el del futuro - tendrá que ser un hombre culto en el más amplio, profundo y noble sentido del concepto, con una gran formación espiritual y seguro de su ideal; consciente de sus limitaciones, pero esperanzado y con mucha fe en sus posibilidades, intuitivo en sus juicios y estable en sus decisiones; abierto a los signos de los tiempos, pero respetuoso y leal con las tradiciones seculares, seriamente virtuoso en sus actuaciones públicas y privadas, prudente en sus manifestaciones y humilde ante el éxito y el fracaso, reflexivo, generoso, en la entrega a su vocación e incansable perseguidor de la justicia, animador de sus colaboradores y con un recto sentido de la autoridad, firme de carácter, con un claro sentido del honor y de la disciplina y siempre dispuesto al sacrificio en la entrega al servicio que presta”.

El Marino Mercante debe observar los problemas y analizarlos en forma activa y no en forma pasiva. Hay que tener confianza en las actividades que ejecutamos, en nuestro trabajo. Debemos confiar en nuestros subalternos, en el trabajo por ellos desempeñado, y ellos por su parte, deben efectuarlo con entusiasmo y no por mera rutina. Por ello, la profesión del Oficial Mercante no puede ser considerada una profesión liberal, sino que es algo más, que insistimos en llamar “Sacerdocio”.

El Líder es un buen maestro y no debe perder oportunidad para transmitir sus experiencias a sus subordinados. La función de enseñar debe estar presente en todas las actividades del Marino, porque seguramente siempre habrá un subalterno pendiente de él, para imitarlo, para seguirlo. Su ejemplo será el norte por seguir del personal bajo su mando. Los grandes Líderes saben cómo transmitir a sus subordinados su entusiasmo por la vocación. Saben cómo hacer escuela, saben transmitir Conocimientos. El Líder no debe dejar escapar oportunidad de dirigirse a sus subordinados. No se puede negar que además del ejemplo una de las cosas que más llega al alma del hombre es la palabra, por medio de este don se influye en sus mentes, en su ánimo, en su espíritu. Un ejemplo del valor de la palabra fue Jesucristo, quien hace 2.000 años, por el poder del verbo, logró cambiar los destinos del mundo. Luego, si reconocemos la alta cuota de sacrificios que exige la profesión del marino mercante, si sabemos que la labor que se realiza es de gran importancia para el País, si estamos conscientes de que, para ingresar a la carrera a la marina mercante, se requiere una serie de requisitos intelectuales, físicos, morales y éticos, es imperante que los miembros de esta Institución conozcan y respeten un código de Honor que norme su comportamiento dentro y fuera de la Institución

CÓDIGO DE ÉTICA

En toda organización responsable debe existir un Código de Ética, que regule el logro de las metas de dicha organización. La ideología reinante determina de alguna manera el grado de participación que tienen sus miembros en la formulación de este Código. Richard de Georges dice acerca de un Código de Ética para Militares y Marinos, lo siguiente: “El desarrollo de un código de ética para Oficiales, no depende del hecho de que la actividad militar o náutica sea una profesión, pues, aunque el profesionalismo es una razón para desarrollar un código ético, no es la única, se puede defender el desarrollo de dicho código ético, siempre que sea bueno, al margen de que la actividad náutica sea una profesión. A menudo los códigos sólo son la exclamación de las instituciones morales de quienes la perfeccionan. A pesar de ello, los

argumentos morales en defensa de las instituciones o normas morales, son más importantes que la redacción de dichas instituciones o normas”. “Pero las funciones de un código también pueden ser cumplidas por una serie de estudios, sobre el papel de la ética en la actividad náutica, el desarrollo de un código, puede contribuir al desarrollo del pensamiento ético entre los marinos mercantes, también puede legitimar el planteo de cuestiones morales entre los marinos”. Atendidos a lo ya planteado en el Reglamento para el Desarrollo de la Actitud para el Servicio Náutico, y demás Leyes y Reglamentos que nos rigen, y afines al Pensamiento de Bolívar, que creemos es el mejor orientador de la ética y moral que podemos asumir, propondremos un Código basado en algunos principios morales que resalten los valores éticos y cualidades que debe reunir un Oficial de la Marina Mercante Nacional. La profesión o ejercicio del Oficial de la Marina Mercante, por la condición misma de su formación, debe cumplir ciertos principios éticos que trataremos de plasmar en lo que llamaremos Código de Honor para los Cadetes Náuticos formados en la Escuela Náutica de Venezuela. El Código de Honor Náutico del Cadete está constituido por el siguiente Decálogo:

Código de Honor Náutico del Cadete

- I. Amaré a Dios, a mi Patria, a mi Escuela y a mi Familia; serán mis valores supremos, les dedicará mis mejores esfuerzos y lucharé por ellos.
- II. Seré permanente defensor de mi Patria, de la Constitución y las leyes de la República, las convenciones, mi Reglamento de Actitud para el Servicio Náutico, y especialmente, el Código de Honor y Conducta vigente en la UMC.
- III. Seré responsable, en todo momento, por mis actos u omisiones en los cuales incurra directamente o como consecuencia de mis funciones.
- IV. Estudiaré con ahínco para lograr el perfeccionamiento náutico, así como una mejor educación ciudadana.
- V. Seré justo en mi trato con mis subalternos y no les ordenaré nada que atente contra su dignidad e integridad moral o física.
- VI. Seré honesto en todos los actos de mi vida profesional y privada.
- VII. Contribuiré con el perfeccionamiento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional. No emitiré juicios ni ejecutaré acciones que desdigan de su prestigio y Majestuosidad.
- VIII. Cumpliré y haré cumplir la disciplina, la subordinación y la exactitud en el deber Náutico.
- IX. Practicaré y enseñaré permanentemente la doctrina del Libertador Simón Bolívar, Padre de la Patria.
- X. La verdad será la guía permanente de todas las acciones de mi vida.

CAPITULO VI

(6to.Semestre)

Contenido Teórico. Teórico. El liderazgo y el líder. Tipo de liderazgo. Cualidades del buen líder. Ejemplos del buen líder en la institución. Mando y conducción. Aplicación práctica de la Doctrina de Mando y Conducción. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.

ASPECTOS CONCEPTUALES DEL LIDERAZGO

Para entrar en el tema, es necesario indicar las razones doctrinales que la Escuela Náutica de Venezuela, como institución establece un Reglamento de Actitud para el Servicio. En principio, se estima que el Líder Náutico debe estar caracterizado de una manera peculiar, en base a las funciones específicas que impone su trabajo. Por otra parte, partimos de la creencia de que el Líder excepcionalmente nace, y por lo general, se hace a partir de ciertas cualidades personales, por medio de la educación y el entrenamiento. El Líder es la persona que dirige, comanda o guía a un grupo o actividad. En el medio náutico y militar existen variadas definiciones de Líder. Entre otras podemos mencionar la del General Martín García Villasmil quien dice:

“El líder es aquel capaz de inspirar, motivar e impresionar a los individuos, debido a las propias características personales, a la confianza que inspira, a su manera de lograr los objetivos, a la habilidad para actuar y expresarse y a la fe que genera en los otros. Por ello, es secundado en sus disposiciones, es seguido, es imitado. - El líder es un maestro que es seguido espontáneamente”.

El liderazgo como vemos conlleva profundas implicaciones. El Líder Náutico estará personificado por el Oficial que egresa de la Escuela Náutica de Venezuela, de allí que sea este Instituto el semillero que debe nutrir a la organización de hombres y mujeres con la preparación básica fundamental para incursionar con éxito en el difícil campo del liderazgo. En esta Escuela será la forjadora que después de cuatro años de rigurosa formación se identifiquen los hombres y mujeres de potencial y con ideas claras en cuanto a los principios y valores que caracterizan a la Institución Náutica. Esos hombres y mujeres, al egresar, deben traer consigo los conocimientos acerca de la teoría del liderazgo y su interrelación con las diferentes ciencias de la conducta humana. Además de ello, deben haber demostrado su aptitud para el mando. Ahora bien, los Nautas de la Escuela, al incorporarse a las Unidades flotantes, comienzan un peregrinar vital, que en ocasiones dista mucho de las situaciones características que vivieron en la Escuela y que envuelven todo un aprendizaje. De allí que sea en las Unidades flotantes mercantes donde se tendrá que hacer gran énfasis para desarrollar toda esa serie de cualidades y potencialidades identificadas en la Escuela y que serán la clave de su buen desempeño profesional. De esto se desprende que en las Unidades se debe contemplar un vigoroso programa de liderazgo, a los efectos de consolidar lo aprendido en la Escuela. Los Comandantes de Agrupaciones, son los llamados a identificarlos, estimularlos, corregirlos y darles la oportunidad de llevar a la práctica su potencial.

LIDERAZGO

Se considera el liderazgo como el arte de influir y dirigir hombres en la misión asignada. Tres aspectos resaltantes encierran esta definición. En primer lugar, el hecho de ver el liderazgo como un arte y no como una técnica. A pesar de declarar que el líder se hace, pensamos que no basta con los conocimientos y el empleo de ellos, sino que también es necesario un ingrediente especial que es inmanente a la persona y es ese potencial oculto que, al desarrollarse en base al

estudio y la preparación, le permitirá a ese hombre o mujer llegar a ser un Líder. Como en la pintura, no basta con que el pintor cuente con la preparación, los instrumentos, el material y el tiempo para pintar, sino que es necesario además el genio del artista para que pueda lograr una buena obra. Un segundo aspecto se refiere a los elementos: “La misión y el hombre”. La misión constituye la razón de ser de la institución náutica. No importa cuán bien se aplique el arte del liderazgo si al final no se logra su cumplimiento. Por otra parte, el hombre es el elemento fundamental de la organización; es él quien cumple la misión: sin hombres y mujeres dispuestos a trabajar y a darlo todo para lograr los objetivos, la organización fallará. Finalmente, tenemos que estimar la delicada relación que debe existir entre los dos elementos referidos -el hombre y la misión- ya que, en armonizar estos elementos con la situación que se plantee para lograr el equilibrio justo, estará precisamente el arte de liderar. En tal caso, será el Líder al que nos hemos referido en párrafos anteriores, quien es capaz de llevar adelante un liderazgo que podrá resultar exitoso o sobre quien descansará la responsabilidad de indicar -cual un director de orquesta- cuál es el compás justo a cada uno de los elementos constituyentes de esa ecuación de liderazgo para lograr el objetivo deseado. Para ello, hasta la fecha no se han presentado fórmulas mágicas que nos permitan sugerir un récipe infalible. Sin embargo, los estudiosos del arte militar y de los grandes líderes han identificado una serie de virtudes y cualidades comunes a muchos de ellos, que han determinado en buen grado su éxito en este difícil campo. Discutiremos sobre las que lucen prioritarias en la conformación del Líder.

VIRTUDES DEL LÍDER NAUTICO.

De acuerdo con el Diccionario de Filosofía Abreviado de José Ferrater Mora, virtud, en su acepción moderna, se define como:

“La disposición o hábito de obrar conforme a la intención moral, disposición moral, disposición que no se mantiene sin lucha contra los obstáculos que se oponen a tal obrar...la virtud es concebida también como el ánimo y coraje de obrar bien, o según Kant decía, la fortaleza moral en el cumplimiento del deber”.

Entre las virtudes que deben caracterizar aun líder vemos como esenciales: el patriotismo, el honor, la prudencia, la justicia, la integridad, la fe, el valor, la humildad y el carácter.

Honor.

El Líder deberá rendir culto al honor. Esto es la dignidad personal que impulsa a cada quien, en lo más íntimo a cumplir con sus deberes, En el Marino Mercante es severa conciencia y estricto cumplimiento del deber profesional. El líder es responsable por sus marinos a cargo en todo momento, de allí que deba actuar con prudencia que es la virtud de la previsión de las fallas y los peligros. Actuar con cordura y buen juicio. Como conductor debe llevarlos en misiones que pueden significar la muerte o el fracaso de la misión o tarea, pero es allí donde deberá evidenciar las condiciones anteriores, a fin de cumplir la misión con el menor riesgo posible. La prudencia en forma alguna debe ser interpretada como excesiva previsión ante el peligro, ella incorpora discreción, medida y sabiduría en las acciones y decisiones.

Justicia.

El Líder se esforzará en ser justo. La justicia, según Aristóteles, es la virtud general en la que se compendia toda otra virtud. En la organización náutica o naviera, donde es indispensable la convivencia humana, la justicia constituye el fundamento imprescindible. El Líder, investido de

la autoridad legal deberá hacer de esta virtud el norte de sus actuaciones, ello generará la obediencia espontánea de sus subordinados y consolidará su autoridad moral. Juan Arencibia, en su libro “El Jefe y sus Cualidades”, dice:

“Nada debe preocupar más a un jefe que el esforzarse por la justicia: luchando afanosamente por los derechos de sus subordinados; intentando en todo momento y circunstancia que los trabajos y responsabilidades se repartan con equidad y de acuerdo a las posibilidades reales de cada uno; vigilando el más exacto cumplimiento de sus propias obligaciones y de las de los demás; ensalzando el trabajo meritorio concreto de cada uno y censurando con firmeza al que incumple las obligaciones”.

Integridad.

La integridad es la premisa cardinal del Oficial Mercante, sin ella los pilares morales de nuestra Marina Mercante, la confianza de quienes nos rodean y el respeto a la Institución o naviera, serían fuertemente afectados. Ella consiste en vivir de acuerdo con los principios éticos y morales de la sociedad y de la organización mercante en particular. El Líder deberá identificar esos valores básicos y seguirlos aun a costa de sacrificios, con entera voluntad y dedicación. Su conducta debe irradiar ese sentido y por medio de su autoridad debe demandarla de sus subordinados. El General Perry Smith en su libro “Asumiendo el Comando”, dice:

“Al asumir el liderazgo de una organización el líder debe establecer claramente los estándares de integridad que debe seguir la organización y hacerlos cumplir”.

Fe.

La fe es la primera de las virtudes teologales. Al referirla al Líder Náutico, la Fe exige la creencia en los valores cardinales de la profesión del Marino Mercante, en primer término: y en los miembros de la organización, superiores iguales y subalternos, en segunda instancia, esta creencia o confianza es la que permite el trabajo en equipo integrado en forma cabal en una profesión tan exigente como la Marina Mercante. El Líder que no cree en sus superiores no podrá definir derroteros seguros para sus seguidores y si no tiene fe en sus subordinados difícilmente les podrá inspirar la confianza requerida para vencer el conflicto.

Humildad.

Es la virtud que nos permite aceptar la realidad de nuestras flaquezas y la ponderación justa de nuestras virtudes; viene a ser como la base en la que descansan las demás virtudes. Ser humilde no significa dejar que otras personas pasen por encima de nosotros, ya que no implica pasividad ni falta de estima. Por otra parte, la humildad evita que nos sobrestimemos y gracias a ella, nos impedimos el ser o aparecer más de lo que en realidad somos. El Líder Náutico debe practicar la humildad, - máxime en el mundo actual donde las apariencias parecieran más importantes que las realidades - cuidarse de no tratar de “vender una imagen” que no se compadece con su identidad. La práctica de la humildad genera un gran ascendiente y nos permite solicitar y aceptar el asesoramiento y la colaboración oportuna de nuestros hombres para integrar todas las partes de la verdad contenida en las opiniones más diversas. En definitiva, la humildad le permitirá al Líder aceptar con entusiasmo y entereza los riesgos que entraña la misión, continuamente expuesta al éxito, al fracaso o al anonimato.

Carácter.

El distintivo personal del Líder lo dará su carácter; una fuerza interior que le permitirá gobernarse así mismo; de allí que los Líderes con carácter mantienen autodominio bajo cualquier circunstancia, y se presentan como son y no como los demás quieren que sean. Ello le permitirá llegar al límite de sus convicciones sin que las presiones externas lo alejen de lo que sabe y aprecia que es su deber. Citando nuevamente a Juan Arencibia podemos acotar que:

“El hombre de carácter es la antítesis del conformista, siempre dispuesto, sin mayor discernimiento a seguir lo que la mayoría, o la moda imperante, dicen. Los jefes deciden y dan órdenes. La decisión debe caracterizarse por ser reflexiva, racional y efectiva; y las órdenes claras, precisas y convincentes. Estas condiciones elementales que deben reunir tanto las órdenes como las decisiones solamente las afrontará adecuadamente el jefe con carácter firme”.

Por su parte Edgar Puryear Jr., en su libro, “Diecinueve estrellas, Biografías sobre MacArthur, Marshall, Eisenhower y Patton “- nos dice:

“El carácter es un estado mental que refleja las cualidades internas del individuo...los hombres no quieren confiar sus vidas o reputaciones a líderes a quienes consideren descalificados. Una persona de carácter débil, inmoral o vacilante puede tener una mente brillante; pero ese intelecto no lo hará líder...los líderes demuestran su calificación como tales cuando adoptan cursos de acción sensibles y tienen la voluntad para seguirlos y sobreponerse a todas las dificultades hasta lograr la victoria”

CUALIDADES DEL LÍDER NAUTICO

Entendemos por cualidad aquello que hace que una persona sea como es. En este orden de ideas, el Líder tendrá una serie de cualidades que definirán su forma de ser. Volviendo a la consideración de los grandes líderes, observamos como los biógrafos nos presentan una serie de cualidades que les caracterizaron y en mucho fueron la clave de su éxito. De entre ellas creemos conveniente hablar sobre el coraje, la disciplina, la decisión, desinterés, la competencia profesional, la humanidad, la confianza en sí mismo, la lealtad, la entrega, la voluntad, la energía, la inteligencia, la probidad y la firmeza.

Coraje.

Se define como la disposición para afrontar el peligro contra la integridad física o moral. Una disposición, con despegue de la vida, para confrontar los peligros físicos: o la disposición para asumirlas responsabilidades frente a un peligro moral, mantenerse responsable bien sea si los casos desemboquen en el éxito o lleven al fracaso. El coraje se puede considerar sinónimo del valor. Clausewitz, en su magistral obra “De la Guerra” conceptúa el coraje como ...

“el primer requerimiento de su soldado”

El coraje se ubica en un punto intermedio entre la temeridad y el miedo. Es el coraje lo que permitirá al Líder vencer el miedo, ese sentimiento humano que tiene mucho de instintivo; también es el coraje lo que le permitirá mantenerse en los límites racionales sin llegar a la temeridad. Por lo general sólo nos referimos al coraje físico; sin embargo, de lo advertido, tan importante como éste es el coraje moral, que se evidencia, como ya dijimos, en la aceptación de responsabilidades frente a un peligro moral. También es llamado “coraje de espíritu”, porque es creado por el intelecto. Una manifestación del coraje moral es la determinación, eso que limita las agonías de la duda y los riesgos de la indecisión cuando los motivos para actuar son

inadecuados o no están bien definidos. El Líder necesita cultivar esta cualidad en sus dos dimensiones: física y moral. Sin la primera no será capaz de estimular la adhesión entusiasta de sus subordinados, ni de arrastrar el peligro físico, y sin la segunda no ejercerá bien la primera función del mando: decidir, ni tendrá el temple para responder por las acciones u omisiones propias o derivadas de sus funciones.

Disciplina.

Se define como un deseo de aceptar, en convicción y sin reservas, la necesidad de una ley común que rija y coordine el esfuerzo. En el ámbito náutico se define como la práctica de los deberes en todo momento y circunstancia, aun estando alejado el subalterno del superior. La disciplina está valorada como uno de los pilares fundamentales de la organización mercante o náutica. El Líder debe constantemente y estimular a sus subordinados a cumplirla por convicción, “aun en ausencia del superior” que es la característica fundamental del comportamiento que deben seguir los integrantes de la Marina Mercante. Para lograr una Marina Mercante disciplinada y con los Líderes, los Capitanes y Jefes de Maquinas deben motivar a los subalternos y apelar a la formación náutica recibida, así como a los sentimientos de permanencia y dedicación, que todo Oficial debe tener por la Institución Náutica o empresa contratante. La disciplina que se enseña por medio del ejemplo de la soberbia, el falso orgullo, la apatía, la desidia y la rebeldía, son sus peores enemigos. La disciplina se muestra de forma inequívoca cuando en la Institución hay cohesión, cuando el trabajo en equipo es armónico, diligente y cuando reina la justicia en los integrantes de la organización.

Decisión.

Es la determinación a la acción. No se concibe un Líder pusilánime; debe ser capaz de tomar las decisiones y tener la suficiente habilidad para transmitir las a sus subalternos. El decidir exige en el Líder la concurrencia de otras cualidades; el Líder debe tener excelente capacidad reflexiva para poder manejar información sistemáticamente.

Desinterés.

Se entiende como tal el sacrificio personal por una causa superior. La disposición permanente de trabajar por el logro de la misión, el cuidado y el bienestar de los hombres y en ningún caso, colocar los intereses personales de índole profesional o privado por delante de ellos. En este sentido desempeña un papel relevante el no pretender establecer una relación directa entre las acciones y la recompensa material. La recompensa que tendrá el Líder, en todo caso, será la satisfacción del deber cumplido.

Competencia Profesional.

El Líder deberá tener una preparación adecuada para las funciones que le son inherentes. Tener un buen conocimiento de su trabajo, y en caso de incursionar en un campo diferente a su especialidad, dedicarse a lograr la información mínima requerida para desempeñar sus funciones de la forma más eficiente posible y después, continuar estudiando para obtener un nivel de competencia que le permita manejar con suficiencia los problemas de su empleo. No desdeñar el asesoramiento que le puedan brindar quienes le rodean, utilizándolo como una herramienta efectiva para complementar su formación y orientar la toma de decisiones.

Humanidad.

Consiste en percibir a los hombres como seres humanos, sujetos a los sentimientos y emociones característicos de nuestra especie. El Líder debe entenderlas circunstancias, capacidades y limitaciones de los subalternos y demostrar con sus acciones un genuino interés por los problemas que le presenten. Promover el desarrollo del hombre y creer en su efectividad. Establecer y respetar el culto a la dignidad del hombre. Dar un trato justo y respetuoso a superiores, iguales y subalternos; ser positivo en los enfoques para motivarlos y por ningún concepto entrar en la manipulación.

Confianza en sí mismo.

Estar consciente de sus capacidades y limitaciones. Derivar de ese conocimiento una apreciación real de sí mismo, que le brinde la seguridad y la firmeza requerida para actuar y decidir. Estar seguro de sus convicciones y observar una conducta que proyecte una imagen sólida y confiable; ello es indispensable no sólo para tener la disposición de perseverar, sino para generar confianza y seguridad en los que le rodean.

Lealtad.

EL compromiso sincero y fiel con la institución y con los hombres. El Líder debe entender la lealtad con los hombres como un enfoque tridimensional que conlleva ser leal con los superiores, con los iguales y con los subalternos. Sólo si el líder exhibe un sentido de lealtad incuestionable en esas tres direcciones, podrá obtenerlo de quienes le acompañan. Los líderes deben rendir culto a la lealtad hacia sus hombres, ya que a través de esta cualidad es como será posible poseer la lealtad de ellos.

Entrega.

Estará dada por una completa devoción al deber y actitud para el servicio náutico, demostrar cabal dedicación a sus hombres, a la UMC y la Marina Mercante Nacional. Esta dedicación al servicio es la distinción del Líder Náutico. De él se exigirá en forma incuestionable y permanente.

Voluntad.

Es la facultad de determinarse a ciertos actos y el ejercicio efectivo de esa facultad, Ella es preminente, pues para llegar a ser un Líder, es necesario, antes que nada, querer serlo y aplicar la voluntad para lograrlo, ya que como hemos venido sosteniendo, no es tarea fácil. Juan Arencibia deja entender que para perfeccionar la voluntad es necesaria la reflexión, para saber con precisión lo que conviene o lo que hay que rechazar categóricamente; también sostiene que armonizada con la inteligencia, constituye lo que nos puede hacer realmente libres. Según él:

“La voluntad hay que potenciarla a tope para vivir las situaciones presentes con realismo y plena libertad interior, una vez que la inteligencia nos proyecta hacia lo más conveniente para enfrentarnos con el futuro.”

Finalmente, el Líder debe siempre tener presente que nada se consigue sin un acto de voluntad, en especial lo que corresponde a la corrección de nuestras fallas.

Energía.

Es el entusiasmo para dirigir y tener la iniciativa. El Líder debe ser un iniciador por excelencia y tener la habilidad para transmitir ese entusiasmo, esa disposición en sus hombres. Esta energía no debe entenderse como de orden físico exclusivamente, sino también mental. Se debe estar en condiciones físicas y mentalmente preparado para poder apreciar de forma correcta las

situaciones y actuar en consecuencia, y lo que es más importante, mantener el entusiasmo y continuar con tesón hasta tanto se cumpla lo pautado.

Inteligencia.

Es la facultad de comprender y conocer. También se dice que es la habilidad para actuar con previsión.

Probidad.

La rectitud en la conducta, la inclinación natural a hacer el bien. El hombre probó a su vez honesto, decente y mesurado en su persona, acciones y palabras. Su presentación es impecable, circunspecto y procede con dignidad y decoro. Tales características, propias del hombre de bien, deben distinguir al Líder Náutico; él debe profesar un alto respeto por su persona, su condición social y la jerarquía que ocupa en la organización náutica. Debe recordar que, como defensor del bien común, está sometido al escrutinio de la sociedad, y ésta espera de él que arregle su vida de manera ejemplar.

Firmeza.

La entereza en la adversidad, estabilidad, seguridad, fortaleza; solidez en las ideas, tenacidad en la defensa; fuerza moral de quien no se deja dominar ni abatir. El Líder deberá practicar la firmeza como un medio de perseverar en la línea de conducta seleccionada para el logro de los objetivos propuestos. La firmeza es fruto de la preparación moral y de la confianza, tanto en sí mismo, como en los demás.

LÍDER O GERENTE

La gerencia y el liderazgo son dos temas debatidos durante mucho tiempo como diferentes. Ambos han sido estudiados de manera separada por las ciencias de la administración y de la conducta. La gerencia es considerada como el arte de administrar recursos financieros o materiales, mientras que el liderazgo se ha asociado más directamente con la dirección de personal, es decir, “La administración del hombre”. La experiencia institucional nos hace pensar que debemos prescindir de esta división entre líderes y gerentes. Esta separación en lugar de aclarar conceptos, confunde, en especial cuando notamos que el Oficial además de gerenciar está en la obligación de comandar, actividad que resume la esencia de la carrera de Oficial por el necesario desempeño del comando; éste deberá ser ejercido en menor o mayor nivel durante el desarrollo profesional. La gerencia es fundamental para todos los oficiales no importa su especialidad, ya que durante el embarque y en la preparación para el embarque, la efectividad y el éxito se logra operando con márgenes de confianza, reduciendo la incertidumbre, con la seguridad de un grado de entrenamiento adecuado y con la participación en un trabajo conjunto e integrado, en donde cada miembro del buque, debe conocer su tarea y ser capaz de cumplirla. Cuando se analiza el elemento humano, la motivación personal, la comprensión de sus necesidades, el ejercicio pleno de la función de dirección requiere de una alta calidad, la cual se fundamenta en la serie de teorías y principios de la conducta, de forma tal que se pueda lograr el compromiso que significa el cumplimiento de la misión encomendada mediante la aceptación voluntaria. Ello demanda entonces liderazgo, a fin de obtener de este recurso el compromiso para el aporte máximo de sus capacidades y el desempeño eficiente. Hoy, en países como el nuestro, es importante la comprensión de que la buena gestión depende en gran parte del conocimiento de técnicas particulares aplicadas al manejo de recursos y su óptimo empleo.

Entre ellas encontramos algunas de tipo cuantitativo, otras como modelos administrativos que en forma general permiten una dirección de alta calidad, siempre que su aplicación sea de uso generalizado y de aceptación por parte de todos los integrantes de la Marina Mercante. No obstante, es necesaria una formación académica integral para poder afrontar el reto de tener disponible según las exigencias de la organización, los escasos recursos con que contamos. Nuestra experiencia puede darnos una respuesta concreta sin caer en lo simple y especulativo. Meditando un poco sobre la diversidad de cargos que un Oficial ocupa en su vida profesional, se observa que un grupo de dichos cargos son actividades cuyas funciones pueden ser novedosas. Debemos entonces estar preparados para afrontar esta función. La capacidad se obtiene mediante la formación integral que proporciona y exige la vida mercante; ella no permite caer en improvisaciones que pueden afectar su buen funcionamiento. En este instante conviene aclarar algún pensamiento que puede haber surgido al revisar ideas expuestas, en relación al grado de especialización que debe tener el Oficial para ocupar un cargo y sólo éste, o aquellos cargos similares o relacionados para el cual ha sido particularmente formado.

Tal vez sea una restricción a la posibilidad de ubicarle en aquellas áreas donde se demanda una capacidad de negociación, de cualidades particulares para representar a la organización, para demandar a los subordinados el cumplimiento de tareas de alto riesgo y de compromiso institucional. Debe existir en tal caso una íntima relación entre el Líder y el Gerente, ya que las organizaciones requieren la presencia de ambos para el desarrollo de funciones administrativas en las que el hombre, eje fundamental de toda actividad, debe ser conducido hacia logros previamente establecidos mediante el uso de los recursos que le asigna el Estado a la organización o naviera para el cumplimiento de su misión. Es evidente que la separación de los dos conceptos, liderazgo y gerencia, es inútil y estéril ya que los Líderes Náuticos deben poseer habilidades bien desarrolladas para establecer buenas relaciones humanas con sus subordinados y ser capaces de influir en ellos para el logro de los objetivos, pero también deben ser capaces de utilizar los recursos a su disposición en forma eficaz.

La exigencia demanda a los Oficiales de hoy y con más razón a los del futuro, una administración efectiva de los recursos disponibles, por la tecnología que se incorpora permanentemente en una organización de alto contenido técnico, por una variación en los valores nacionales e institucionales como consecuencia del cambio en el entorno macro: requiere de una respuesta innovadora y decisiva para que estas variables no escapen al control institucional y puedan conservar, con los cambios necesarios pero sin desvirtuarlos, los principios y objetivos que constituyen la razón de ser del marino. No estar en el cambio puede convertirse en el alejamiento de las metas propuestas. El reordenamiento sin dirección de la estructura organizativa que no logra adecuarse a las reales necesidades. Estar en el cambio requiere de un ininterrumpido control de variables de información, de ajustes en función de ella, es decir, generar procesos administrativos en donde el Líder-Gerente logre la coherencia de propósitos, la unidad de pensamiento y la tecnología compartida para participar de una manera activa en este cambio continuo y necesario para el progreso de la Marina Mercante. Los conceptos que se han manejado hasta ahora nos permiten vislumbrar que el Marino tiene que ser un Líder-Gerente, ya que ambos procesos se complementan en la acción de comando o en el manejo de empresas. Este paradigma es corroborado asimismo por el Doctor Alberto Krygier, presidente organizador del Congreso Gerencia 88, en su discurso de inauguración, cuando sentencia:

“La amalgama del liderazgo eficaz y visionario con el conocimiento gerencial apropiado, sería la semilla más esperanzadora de los cambios que Venezuela requiere. El liderazgo es un recurso clave para una nación y para el manejo de empresas e Instituciones”. “Preparar gerentes es un paso necesario, aunque no suficiente, para asegurar el desarrollo de una sociedad, porque el

gerente representa competencia profesional y autoridad de mando, pero no está necesariamente dotado de fuerza de persuasión y puede carecer de sentido direccional". "La buena gerencia sin liderazgo garantiza orden y estabilidad, pero no aporta la dirección innovadora ni prevé el futuro; el liderazgo sin gerencia, a su vez, aporta entusiasmo y mística a la organización, pero no garantiza el conocimiento apropiado para el manejo adecuado de problemas y situaciones".

EL RECURSO HUMANO.

Tanto el Líder como el Gerente cuentan entre todos sus recursos con uno que a nuestra manera de ver es el más importante y en el cual deben centrar la mayor atención posible: El Recurso Humano. Por muchos recursos materiales y financieros que se tengan a la disposición y aunque los objetivos y políticas estén muy bien definidos, el éxito de todas las actividades que se realicen en una organización estará condicionado en su mayor parte por los esfuerzos de las personas. Por lo tanto, sentenciamos que el objetivo en relación al factor humano es conseguir y conservar un equipo humano de trabajo "satisfactorio y satisfecho". Si seleccionamos al hombre adecuado (por méritos y competencia) para el puesto adecuado logramos lo satisfactorio. Si lo mantenemos motivado y le resolvemos sus necesidades logramos su satisfacción. Pongamos, pues, en práctica estos consejos y recomendaciones y de esta manera la acción del Líder será más eficiente para la Marina Mercante.

EL LÍDER UN INTENTO POR DEFINIRLO.

Se han realizado muchos estudios y existe una copiosa bibliografía con el propósito de definir, lo más acertadamente posible, el liderazgo y el Líder. De allí que sea materia interesante para el estudio acucioso. Sin el ánimo de sentirnos aptos para dar una solución definitiva, presentamos algunos conceptos útiles, tomados de muchos trabajos bibliográficos sobre el tema. Estos conceptos permiten lograr el propósito que se persigue en el presente manual. El liderazgo no es una condición que puede estar presente en un solo individuo. Más bien puede encontrarse en la relación existente entre las personas. Por tal razón, para poder entender al individuo como Líder, es necesario estudiar el desarrollo social y moral de los que van a ser sus seguidores. Es aquí donde las teorías actuales de la psicología ayudarán a explicar la relación compleja que puede existir entre los líderes y sus seguidores. No hay duda de que la actuación de los Líderes debe satisfacer los deseos y aspiraciones de sus seguidores, pero hay cierto límite que no puede excederse. Es decir, en la interacción entre los líderes y los dirigidos no puede olvidarse en ningún momento que la razón por la cual esta relación fue establecida, es la misión de la organización a la que ellos pertenecen. No obstante, aún no hay una fórmula mágica para que esa interacción sea efectiva, es decir, todavía no existe la fórmula para que el Liderazgo Náutico sea efectivo. Una de las razones para que ésta sea la más personal y desafiante de todas las artes marineras, es el hecho de que hay tantos estilos diferentes de liderazgo como Líderes eficientes y distintos existen. El juicio, la iniciativa, la preparación, la audacia y la valentía son todos rasgos que comúnmente se usan para describir los mejores líderes de una organización. Ellos tienen la habilidad de levantarse por encima de lo mundano y poder ver desde más allá de los intereses estrechos de un mundo inmediato. Es la habilidad de convencer a los que nos rodean para compartir nuestra visión, nuestro compromiso ya unimos en forma colectiva. Es la habilidad de comprender a la gente, sus motivos, sus problemas, sus fuerzas y sus debilidades. Es la fuerza de no comprometer la verdad. Es el entusiasmo y la vitalidad. El verdadero Líder debe querer su misión, su tarea. Todos esos son atributos del buen Líder, de quien obtiene lo mejor de sus subordinados para producir los resultados más positivos para su Unidad, y que son la clave para el éxito de la Marina Mercante. La motivación de los buenos Líderes no está en la satisfacción

de sus necesidades personales, ni en la búsqueda de una relación de simpatía con sus subordinados. Su preocupación constante es la necesidad de influir sobre el comportamiento de ellos para lograr mediante el esfuerzo de todo el bienestar integral de la organización que: Entonces, buscando una definición de compromiso podemos decir “El liderazgo es el arte o acción de influir y dirigir a los miembros de la Institución, de tal forma que se pueda obtener o lograr de ellos obediencia, confianza, respeto, lealtad y cooperación voluntaria en el esfuerzo que todos realizan hacia el logro de los objetivos y el cumplimiento de la misión.”

Planteada la definición anterior, podemos decir que es válido entender al Líder como aquel Oficial capaz en el sentido más amplio de dirigir la acción, de ser el iniciador de la conducta social dentro del campo operacional de los buques mercantes, y con la habilidad también para organizar o regular los esfuerzos de los miembros de la organización en las diferentes instancias.

EL AMBIENTE ACTUAL DEL LÍDER

El Oficial Mercante del futuro se enfrenta hoy a desafíos y objetivos diferentes a los que enfrentaron sus colegas en los años anteriores, en la década del 60. Los buques con que ha sido dotada nuestra Institución junto con las modificaciones técnicas producidas e incorporadas con el transcurso de los años, han cambiado la imagen y la realidad de la navegación moderna y han dado lugar al nacimiento de un “Nuevo Tipo” de Marino. La esencia de la supervivencia es el trabajo en equipo, actitud y procedimiento de empleo técnico muy diferente de las habilidades personales, espontánea, usada como táctica de empleo en el pasado. Esta evolución ha producido un cambio de valores entre los hombres de la Marina Mercante y se piensa que es el origen de la actitud de espíritu más moderado, que caracteriza a los miembros de la Institución de nuestros días. Por añadidura el mundo en que la Institución Mercante debe sobrevivir está en constante evolución.

Esto exige que la organización se haga cada día más compleja en estructura y en operación. Su interacción con el entorno y con el exterior más lejano, obliga a una dinámica de funcionamiento cada día más escrupulosa. El Líder debe afrontar estas dos realidades y es él quien, por medio de una actuación profesional acertada, debe dirigirla organización en cada uno de los diferentes niveles estructurales, hacia el logro de las metas que puedan garantizar en forma integral el éxito institucional del presente y del futuro. El Líder deberá enfrentar múltiples y variados retos en su carrera: como Líder de la Marina Mercante, él deberá atender toda la problemática general de la organización o naviera como también deberá afrontar la propia realidad existente en el campo de su especialidad. Es así como estos retos conforman una gama muy amplia que cubre el recurso humano, su bienestar, su formación y su entrenamiento, la formación de los Líderes futuros de la organización, el desarrollo de doctrinas de acuerdo con nuestras realidades y con las amenazas presentes y futuras, y hasta la institucionalización de la innovación. Entre otras múltiples exigencias, el Líder deberá ser capaz de: Coordinar con efectividad y eficiencia el esfuerzo de personas de origen, especialidad, destreza y entrenamiento diferentes para lograr el cumplimiento de la misión en la naviera o en el ambiente nacional e internacional de nuestros días.

EL COMANDANTE.

Hasta el momento hemos empleado el concepto de Líder como el eje fundamental de la acción de comando, es decir, como sinónimo de Comandante. En este capítulo vamos a referirnos al Comandante desde una perspectiva diferente, más amplia: ya no visto a nivel de las unidades básicas o comandante de agrupaciones, sino *a nivel de Dirección de Escuela o Comandante del Cuerpo de Alumnos*. Tradicionalmente llamamos Comandante al encargado de dirigir a los hombres, sin importar el nivel considerado. La acción de comando a los más bajos niveles es muy sencilla y el encargado de desarrollarla se mantiene en un contacto permanente con el personal comandado, un contacto directo. De allí que sea sinónimo de Líder. A medida que se sube en la escala organizacional ese contacto tiende a desvanecerse, el contacto cara a cara se hace cada vez más difícil hasta llegar a ser distante.

Esto en forma alguna significa que el hombre en los máximos niveles de comando no tenga comunicación con los integrantes de su organización, sino que esa comunicación se logra por medio de los diferentes canales organizacionales. El Comandante de las grandes unidades tiene que dedicar la mayor parte de su tiempo a decidir sobre aspectos importantes de la misión, en muchos casos definiéndola o estableciendo los criterios y pautas para lograr su cumplimiento. Su contacto con la gran masa de subordinados probablemente será periódico y en tales casos dirigido a enfatizar el cumplimiento de esa misión y a estimular en ellos la voluntad de acción. Su trabajo tendrá una consecuencia directa en todos y cada uno de esos hombres a pesar de la distancia, y no sólo va a ser determinante en ello, sino que toda la organización va a funcionar positiva o negativamente dependiendo de sus decisiones, acciones u omisiones. Es a ese Comandante al que haremos referencia en este capítulo, al Comandante de grandes organizaciones, quien además de haber cultivado y desarrollado los elementos de la gerencia y el liderazgo a través de su vida náutica, al llegar a los niveles superiores de comando deberá armonizarlos acreciéndolos con la cualidad de Comandante, esa característica especial que distingue a los hombres llamados a ejercer las más altas funciones con éxito. Morris Janowitz al referirse a estos Comandantes los define como:

“Una pequeña élite dentro de la élite, definida así por su inteligencia e independiente habilidad para elevarse sobre los convencionalismos y la doctrina establecida”.

Dentro de la misma tónica Basil Liddell Hafl al referirse a ese grupo de Generales dice:“(…) la inteligencia creativa es y será siempre el requerimiento supremo en el comandante (…) acoplada con el carácter moral(…) La mejor esperanza de inclinar la balanza y sobrepasar la resistencia inherente al conflicto está en la originalidad (…) producir algo inesperado que paralice la libertad de acción del enemigo

COMANDAR.

De acuerdo con el Diccionario Náutico, comandar es dirigir con autoridad: el comandar se identifica con la actividad náutica y es de por sí un acto peculiarmente náutico o militar. Al analizar la definición podemos observar que el dirigir se refiere a orientar y estimular la acción de los hombres a quienes se comanda, en cuanto a la autoridad es el poder legítimo con que es investido el Oficial por la organización. El comando requiere de la concentración de poder en una persona, el cual deriva del ordenamiento legal de la organización, pero que necesita de la voluntad del hombre para ejercer el mando.

COMANDAR VS. LIDERIZAR.

Después de argumentar sobre el sentido amplio que tiene el comandar, podemos plantear que no es lo mismo comandar que liderar. La acción de comandar va más allá de la acción de liderar; gracias a la formación característica del Oficial Mercante aceptamos que un Comandante o Capitán, para serlo debe primero ser un Líder. Esta es la norma por seguir. Se infiere que es esencial la preparación continua del Oficial en los diferentes niveles de comando a fin de poder lograr un desarrollo profesional adecuado que le permita asumir las responsabilidades crecientes que le impone la carrera. Es de especial importancia el que los Oficiales entiendan esta situación y actúen en concordancia con ella, ya que son frecuentes las situaciones contradictorias donde los Comandantes o Capitanes quieren asumir el rol de los Líderes en el terreno, interfiriendo con los responsables de hacerlo.

EL IMPERATIVO DEL EJEMPLO.

Ninguno de los imperativos tratados anteriormente va a tener relevancia si el Comandante, Capitán o Chief, no practica este último. Dar el ejemplo es el imperativo mandatario para todo comandante que se precie de serlo, ya que no podemos pretender lograr una participación inteligente y entusiasta del personal subordinado en las diversas gamas de actividades que entraña la vida náutica, si no estamos respaldados con la autoridad moral que da nuestra propia participación. Esto no significa que el Comandante (Escuela Náutica) o Capitán debe participar de todas y cada una de las actividades exigidas a sus subordinados en los diferentes niveles de comando, sino que debe ser vivo reflejo de lo que la organización plantea a los hombres como modo de vida. El dar ejemplo es una difícil tarea que demanda una perfecta identificación con los valores institucionales y una disposición consciente por seguirlos, a costa muchas veces de los que puedan en apariencia ser nuestros intereses preferentes. Los Comandantes de Agrupaciones deben hacer frecuentes ejercicios de introspección para evaluar sus fortalezas y debilidades en este aspecto. En conocimiento de esto deben trabajar para corregir las deficiencias y hacer sus perfiles cada vez más consistentes con la imagen que de ellos se espera.

ALGUNAS CONSIDERACIONES DE INTERÉS PARA LOS COMANDANTES.

Penetrados de la idea de que la tarea de comandar es muy extensa y complicada, sin tener la pretensión de ser exhaustivos enunciaremos ciertas recomendaciones que pueden resultar útiles al momento de asumir funciones de comando.

1. Al asumir el mando.

- Tome el mando y asúmalo de inmediato a plenitud. A partir de ese momento usted es el único responsable de lo que ocurra o deje de suceder en la Escuela. Toda una serie de procesos dependen de sus decisiones y acciones para lograr el cumplimiento de la misión, de allí que no habrá tiempo para pensar en adecuarse a la nueva tarea. Obtenga la mayor y mejor información acerca de la unidad (en caso de que no la tenga) del Comandante saliente, del Comandante inmediato superior del personal que la integra.

Trate de conocer a su personal tan pronto como sea posible, si bien es cierto que ello no es sencillo tratándose de grandes organizaciones. También lo es que el contacto directo con el personal es indispensable para acortar esa distancia que existía antes de asumir el mando. Recuerde que la esencia de toda unidad es su personal, y usted tiene el deber de conocerles y entender sus puntos de vista, bien sea con respecto a la organización en sí o a sus problemas de

carácter personal. - Permita que el personal lo conozca, preséntese tal cual es usted, y desde un principio haga ver con claridad cuáles son sus políticas en lo que respecta a los fundamentos básicos de la organización. Especial importancia tiene lo atinente a la disciplina, cumplimiento del deber, recreación, calificaciones de servicio y recompensas. Oriente su intervención siempre en función de la cohesión de la unidad, y en un sentido positivo y optimista. - Desde el primer momento de su ingreso en el cargo, dé el ejemplo en todas y cada una de sus acciones.

2. Durante el ejercicio del mando.

El ejercicio del mando lleva implícito el toque personal que cada Comandante le da, es decir su estilo personal. Empero se pueden derivar beneficios de las experiencias vividas por otros comandantes que nos han precedido en esta tarea. Por ello nos permitiremos ofrecer los consejos que a los Comandantes les presentó el General (USAF) Louis L. Wilson ir. cuando era Comandante en Jefe de las Fuerzas Aéreas del Pacífico.

- Sea fuerte, establezca altos estándares e insista en que su personal los cumpla. Tenga el coraje para corregir y si es necesario proceda disciplinariamente con los que no se ajusten. A la larga su personal se sentirá feliz. Casi es seguro que la moral subirá, su equipo mejorará, su gente estará orgullosa. Los buenos equipos tienen comandantes fuertes, no arbitrarios, injustos, o crueles, sólo fuertes.

- Salga de su escritorio, no se amarre a él dentro de rutinas improductivas, recorra las agrupaciones y averigüe por sí mismo lo que está sucediendo. Ello, además de brindarle información de primera fuente, transmitirá a su gente un mensaje de confianza en su preocupación por ellos, sus condiciones de trabajo, su bienestar y sus problemas.

- Busque los problemas, ellos están allí y siempre habrá un buen número. Si piensa que no hay problemas en su organización, usted es un ignorante. Propicie un ambiente que estimule a la gente a plantearlos.

- Encuentre el camino crítico hacia el éxito, involúcrese en orden prioritario. Haga sentir su influencia en los asuntos determinantes de la organización, evite verse atrapado en cuestiones triviales que le harán perder un tiempo valioso. Sea sensitivo, oiga a su gente, comuníquese, sea receptivo. Reconozca que el proceso comunicacional se basa en las percepciones compartidas. Haga empatía con el personal, aprenda a reconocer los problemas, busque ideas y sea innovador.

- No tome las cosas como garantizadas, no asuma que las cuestiones malas han sido corregidas hasta no comprobarlas; tampoco asuma que una vez corregidas no volverán a fallar.

- No se excuse. Recuerde que usted y su equipo nunca serán perfectos. La gente cometerá errores. No se ponga a la defensiva respecto a cosas que están malas. Nada es más desagradable que aquellos que nunca fallan y que tienen una excusa para todas las cosas erradas.

- No difiera cosas. No ponga de lado esas decisiones difíciles porque no tiene la voluntad de tomarlas hoy. Ello no será más fácil mañana. Esto no significa tomar decisiones precipitadas o no razonadas sólo por tomarlas pronto. Una vez que ha llegado a lo que considera que es correcto, sígalo. No detenga el proceso.

- No tolere la incompetencia. Una vez que la gente demuestra flojera, desinterés o incapacidad para cumplir el trabajo, usted debe tener el coraje para retirarlos. Por otra parte, cuando el

trabajo es bien realizado, reconózcalo y estimule al personal.

- Sea honesto, no evada la verdad ni acuda a sutilezas; diga las cosas como son y exija que el personal proceda de esa manera. Ellos establecen sus pautas de acuerdo con su ejemplo. Nada pueda ser peor que una información distorsionada, medias verdades y falsificaciones. Asegúrese que su personal sabe cuál es suposición al respecto. Estimúelos a plantear sus dudas acerca de la verdad que afecte al equipo. Usted debe crear una atmósfera de verdad y confianza. Sea honesto consigo mismo, no altere reportes o cantidades para dar la impresión de que la unidad está bien; si así lo hiciere será un perdedor antes de comenzar el partido.

Para concluir, consideramos prudente recordarle que el Comandante en la Escuela Náutica debe ser un hombre o mujer que siempre esté de “guardia”, que siempre estará disponible para atender los problemas de la organización y de su gente. Un hombre sobre quien gravita el destino de esta organización pero que es sencillo y no se deja embriagar por la importancia; que a pesar de estar en los máximos niveles estructurales no lo sabe todo, y está permanentemente atento a aprender algo nuevo, que no arriesga juicios o disposiciones en forma arbitraria sin la suficiente justificación y conocimiento; que busca el talento y el asesoramiento de sus hombres; que es profundamente humano y comprensivo de la problemática de las personas. Por último, que es un hombre humilde en el ejercicio de su profesión.

PRINCIPIOS DEL DON DE MANDO.

Podemos aseverar que el liderazgo ha existido en las organizaciones náuticas, desde siempre, pero su estudio sistemático es de reciente data. Anteriormente el mando y la complejidad de su ejercicio eran objeto de permanente estudio en lo que se llamó “el Don de Mando”. De acuerdo con el manual de la Escuela Superior de la Fuerza Aérea, por Don de Mando se entiende:

“El arte de imponer nuestra voluntad sobre otros en forma tal de obtener obediencia, confianza, respeto y cooperación leal”. Más adelante se amplía y explica...“quien practique el Don de Mando debe tener la capacidad de asegurarse el esfuerzo voluntario, entusiasta y coordinado del grupo que conduce, con el objeto de lograr el fin deseado”.

Podemos acotar que ese “fin deseado”, en las organizaciones militares o náuticas es equivalente a la misión. Al comparar esta definición con lo que hemos expresado sobre el liderazgo, podemos concluir que el objetivo perseguido es el mismo. Pues bien, el estudio del Don de Mando trajo como consecuencia la acuñación de “Doce Reglas de Oro” para ser seguidas por todo Comandante. Esas reglas son conocidas como los principios del Don de Mando; principios que han demostrado su utilidad a lo largo del tiempo y tienen plena vigencia en la organización náutica de hoy. Citemos nuevamente el manual de la Escuela Superior de la Fuerza Aérea Venezolana:

“Todo jefe debe estar enterado o familiarizado con ciertos principios del Don de Mando, los cuales debe aplicar para controlar o guiar a sus subalternos. Un verdadero jefe hará de estos principios una parte de sí mismo; ellos serán los factores guías para su respuesta normal a cada nueva situación en el ejercicio del mando”.

Veamos:

1. Conozca su trabajo. Para conocer su trabajo, el jefe debe poseer un amplio campo de conocimientos y tratar constantemente de mejorarlos mediante el estudio y la experiencia. Es importante que los métodos y procedimientos de organización, administración e instrucción del personal sean comprendidos. Para el conocimiento de su trabajo, el jefe debe poseer un entendimiento claro de las Relaciones Humanas. Debe tener conocimiento de los deberes, responsabilidades y problemas de sus subordinados. Debe lograr saber tanto de su trabajo como humanamente le sea posible aprender.

2. Conózcase a sí mismo y preocúpese por su propio mejoramiento. Un auto análisis objetivo es el primer requisito para el jefe. Este no puede dirigir a otro si no se domina así mismo. No es suficiente para el jefe el estar meramente enterado de sus capacidades y limitaciones, Una vez que éstas han sido determinadas, debe hacerse un esfuerzo sincero para retener y mejorar sus capacidades, eliminar sus limitaciones y debilidades.

3.- Conozca a sus hombres y preocúpese por el bienestar de ellos. Por medio de la observación y el contacto personal, el Líder reconoce las diferencias entre los individuos, y está más capacitado para saber cómo sus hombres reaccionarán en diversas circunstancias. El conocimiento y comprensión de cómo actuarán sus hombres lo capacita para un empleo más efectivo de ellos. Mediante este conocimiento, el Líder puede anticiparse a proveer sus necesidades y ganar su confianza, respeto y cooperación, si hace un esfuerzo sincero en pro de su bienestar.

4.- Mantenga a sus hombres informados. Los miembros de la organización desean, por lo regular, saber lo que van a hacer y qué tal lo hicieron una vez que su tarea ha sido ejecutada. El ejecutante es mucho más efectivo cuando comprende su misión, la situación y el objetivo de la tarea que le ha sido asignada. La información motiva a los hombres y los capacita para ejercitar una mayor iniciativa en cualquier situación que pueda presentarse. El estar informado aleja los rumores.

5.- Dé el ejemplo. Haga usted mismo lo que espera de sus hombres. Estos, en una forma instintiva, hacen de la conducta de sus jefes el patrón de la suya. Mediante el ejemplo suyo, usted será capaz de establecer normas para su unidad y ganar el respeto y la subordinación espontánea de sus hombres. Si el jefe ha destruido el respeto mutuo que debe existir entre él y sus subordinados habrá poca oportunidad para que ejerza su Don de Mando.

6.- Cerciórese de que la tarea ha sido entendida, supervisada y cumplida. Pocas tareas son apropiadamente cumplidas, sino han sido impartidas órdenes claras y precisas. No es suficiente el solo hecho de entregar las órdenes. El jefe debe cerciorarse de que sus órdenes han sido entendidas. Una vez que la dirección ha sido indicada, el jefe debe cumplir la difícil tarea de supervisar. Debe emplear buen juicio para evitar demasiada o muy poca supervisión. Debe interferir sólo cuando sea necesario, debido a errores considerables. Si la supervisión no se realiza en forma eficiente, se corre el riesgo de coartar al subordinado y hacerle perder la confianza.

7.- Entrene a sus hombres para que trabajen en equipo. El trabajo en equipo es la llave para el éxito de las operaciones. Por tanto, es deber de todo Líder desarrollar el trabajo en equipo. Comenzando por los escalones más bajos y progresando en ascenso hasta las unidades superiores; ello permitirá una operación eficiente y exitosa en su unidad.

8.- Tome decisiones correctas y oportunas. La habilidad para tomar decisiones se basa en la capacidad del jefe para pensar en forma lógica y ordenada. Requiere una comprensión plena de la situación y un respaldo intelectual suficiente que lo capaciten para reconocer y evaluar todos los aspectos de las circunstancias que enfrenten. Un jefe alerta practica y hace estimaciones objetivas de todas las situaciones nuevas o cambiantes. Se prepara así para reaccionar rápida y eficientemente cuando las circunstancias lo requieran.

9.- Busque responsabilidades y desarrolle el sentido de responsabilidad entre sus subordinados. Con la búsqueda de responsabilidades, el jefe se capacita en su profesión y desarrolla su habilidad potencial. Debe asumir con rapidez la iniciativa en ausencia de instrucciones de la superioridad. Mediante la delegación adecuada de autoridad, el jefe desarrolla un sentido de responsabilidad en sus subordinados. Debe alentar la iniciativa en ellos y, aunque a menudo necesiten supervisión, no debe interferirlos sino en caso de ser muy necesario.

10.- Emplee su comando de acuerdo a sus capacidades. Los objetivos que le sean asignados serán logrados si la eficiencia y la moral de la unidad son desarrolladas y mantenidas, y si el jefe conoce las capacidades y limitaciones de su Unidad. La práctica juiciosa en la asignación de objetivos, estimulará la confianza y el desarrollo de las habilidades en la Unidad. En ocasiones, ciertas situaciones pueden hacer que el jefe demande de sus hombres más de lo que ellos normalmente puedan dar. La eficiencia y la moral no se perderán a menos que esa práctica se haga un proceder común.

11.- Responsabilícese por las acciones de la Unidad. El Comandante o Director de la Escuela Náutica es responsable por todo lo que la Unidad haga o deje de hacer. Es importante que el jefe se esfuerce por asegurar que su Unidad haga las cosas de una manera aceptable, pero siempre deberá asumir la responsabilidad de ellas aun cuando no salgan bien. Si el jefe falla en asumir esta responsabilidad, su posición y ascendiente ante sus hombres se verán afectadas, y las posibilidades del logro exitoso de la misión serán reducidas.

12.- Sea firme, pero justo. Por lo general en el servicio el individuo espera ser tratado de un modo firme. La firmeza no significa, de modo alguno, un tratamiento tiránico para los subordinados. Como una norma firme, debe haber imparcialidad y justicia. Tal proceder es muy efectivo en el trato con los subalternos, pero demanda mucho sentido común y buen juicio por parte del jefe.

CAPITULO VII

(7mo.Semestre)

Contenido Teórico. Inteligencia Emocional. Fundamentos y aplicación. Dinámica de grupo. Fundamentos y aplicación. La Neurociencia. Instrumentos Psicosociales para una buena relación humana en un ambiente multicultural, cargado de estrés, fatiga, riesgos, cansancio y deberes por cumplir. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
 MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACION UNIVERSITARIA
 UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE
 VICERRECTORADO ACADEMICO
 ESCUELA NAUTICA DE VENEZUELA
 COORDINACION DE LA ESCUELA NAUTICA

Escuela	Carrera / PFNI	Mención	Cátedra
Náutica	Ingeniería Marítima		
Unidad Curricular	Código	Prelación	Créditos
La Inteligencia Emocional desde la Neurociencia.	FNI7	FNI6	

JUSTIFICACIÓN DE LA UNIDAD CURRICULAR DENTRO DEL PLAN DE ESTUDIO

Cada día cobra más relevancia el concepto de: “somos energía”. Necesitamos darnos cuenta que si queremos resultados diferentes en nuestras vidas, requeriremos aprender a transformar las dinámicas involucradas en las diferentes situaciones, en las cuales nos encontramos inmersos. La neurociencia es un mar de probabilidades, para explorar todos estos conocimientos, adentrándonos en corrientes de expansión, descubriendo nuestro Ser. La emoción lleva a la acción (cerebro básico), la razón a la justificación (cerebro neo córtex) y el cómo nos sentimos (cerebro límbico).

La importancia creciente de la inteligencia emocional es fundamental para el bienestar personal y el éxito en la vida. La neurociencia ha proporcionado valiosos conocimientos sobre cómo funciona el cerebro en relación con las emociones.

La aplicabilidad y práctica de este curso ofrece herramientas y estrategias basadas en las inteligencias múltiples, para mejorar la inteligencia emocional en diversos contextos (personal, profesional, social). Es un enfoque innovador, al integrar la neurociencia, se ofrece una perspectiva más profunda y científica del conocimiento emocional, superando enfoques tradicionales. Así se logrará la armonía entre la multiculturalidad y relaciones interpersonales, tan necesitadas en esta época de cambios e integración humana.

Definición de la unidad de competencia	Criterios de desempeño	Estrategias de enseñanza - aprendizaje	Evaluación de la competencia
Comprender los fundamentos	Semana 1: Introducción a la Neurociencia, Inteligencia Neo cortical y la	Clases expositivas con apoyo visual (diapositivas, videos). Actividades prácticas: ejercicios de reflexión, role-playing, mindfulness.	Participación activa en clase. Ejercicios prácticos y tareas. Elaboración de un plan de desarrollo personal.

<p>Neurocientíficos de la inteligencia emocional.</p> <p>Identificar y manejar las propias emociones de manera efectiva.</p> <p>Desarrollar habilidades de empatía y relaciones interpersonales saludables.</p> <p>Aplicar estrategias de inteligencia emocional en la vida diaria.</p>	<p>Definición y componentes de la inteligencia mental: pensar, imaginar e intuir.</p> <p>Introducción a la neurociencia de las emociones: el cerebro triunfo.</p> <p>Realidades sobre la inteligencia emocional.</p> <p>Semana 2: El Cerebro Emocional: Amígdala, Corteza Pre frontal y más</p> <p>Anatomía y función de las estructuras cerebrales involucradas en las emociones.</p> <p>El papel de la amígdala en la respuesta emocional.</p> <p>La corteza pre frontal y la regulación emocional.</p> <p>Semana 3:</p> <p>Reconocimiento y Conciencia Emocional</p> <p>Identificación de las emociones básicas y complejas.</p> <p>Desarrollo de la conciencia emocional (autoconciencia).</p> <p>Herramientas para el reconocimiento de las emociones en uno mismo y en los demás.</p> <p>Semana 4: Cerebro básico o sistema reptil</p> <p>.Estrategias Neurocientíficas.</p> <p>Técnicas de identificación emocional basadas en la neurociencia.</p> <p>El papel del mindfulness y la meditación.</p>	<p>Discusiones grupales y análisis de casos.</p> <p>Lecturas complementarias y recursos en línea.</p>	
---	--	---	--

	<p>Estrategias para manejar el estrés y la ansiedad.</p> <p>Semana 5: Empatía y Habilidades Sociales</p> <p>La neurociencia de la empatía: neuronas espejo.</p> <p>Desarrollo de habilidades de comunicación efectiva.</p> <p>Construcción de relaciones interpersonales saludables.</p> <p>Semana 6: Inteligencia Emocional en el Trabajo y el Liderazgo</p> <p>Aplicación de la inteligencia emocional en el ámbito laboral.</p> <p>Liderazgo emocional: cómo influir positivamente en los demás.</p> <p>Manejo de conflictos y toma de decisiones emocionales.</p> <p>Semana 7: Territorio de las emociones y bienestar.</p> <p>La relación entre inteligencia emocional y salud mental.</p> <p>Estrategias para cultivar emociones positivas.</p> <p>Desarrollo de la resiliencia emocional.</p> <p>Semana 8: Aplicación Práctica y Plan de Desarrollo Personal</p> <p>Revisión y consolidación de los conceptos clave.</p> <p>Diseño de un plan de desarrollo personal de inteligencia emocional.</p>		
--	--	--	--

	Recursos y herramientas para el aprendizaje continuo.		
--	---	--	--

Elaborado por:

Iris Sánchez. Profesora

MATERIAL DE REFERENCIA

¿Qué es la inteligencia emocional y cuáles son sus características?

La inteligencia emocional nos permite gestionar nuestras emociones, entender a los demás y establecer relaciones interpersonales efectivas. Descubre aquí cuál es su importancia y sus características.

¿Qué características tienen las personas con alto grado de Inteligencia Emocional? Entérate aquí.

¿Qué características tienen las personas con alto grado de Inteligencia Emocional? Entérate aquí.

La inteligencia emocional (IE) se ha popularizado a partir de la capacidad que tiene de reconocer y gestionar las emociones, propias y ajenas, de manera efectiva. Gestión te cuenta más detalles de lo que es y cuáles son sus características principales.

Primero se debe entender que es una combinación de habilidades, como el autoconocimiento, la autorregulación, la empatía, la motivación y las habilidades sociales, de acuerdo a la definición de Daniel Goleman.

¿Cómo saber si mi inteligencia emocional es alta?

Cuando hablamos de IE, nos referimos a la habilidad de entender, usar y administrar nuestras propias emociones en formas que reduzcan el estrés, ayuden a comunicar efectivamente, empatizar con otras personas, superar desafíos y aminorar conflictos.

Howard Gardner expresó en sus escritos la teoría de las Inteligencias Múltiples (Frames of Mind: The Theory of Multiple Intelligences), dividiendo el coeficiente intelectual en diferentes capacidades independientes pero interrelacionadas entre sí, que definen a una persona.

De esta manera, separó la inteligencia en doce tipos distintos para su análisis. Cada una de ellas representa una parte de nuestro coeficiente intelectual, y son: Inteligencia lingüístico-verbal, lógico-matemática, visual-espacial, musical, corporal-kinestésica, intrapersonal, interpersonal, naturalista, emocional, existencial, creativa y colaborativa.

Mientras que el psicólogo Daniel Goleman construye el concepto de inteligencia emocional, profundizando en lo planteado por Gardner. Esta no depende necesariamente de las emociones, sino también de un correcto pensamiento y desarrollo emocional. Esta se divide así en diferentes tipos y categorías que pueden ser indispensables para tener éxito en la vida profesional. Pero veamos más a fondo su significado.

¿Qué significa la inteligencia emocional?

La inteligencia emocional se define como un conjunto de habilidades que una persona adquiere por nacimiento o aprende durante su vida, donde destaca la empatía, la motivación de uno mismo, el autocontrol, el entusiasmo y el manejo de emociones.

Luego de la teoría desarrollada por Gardner en la Universidad de Harvard sobre las inteligencias múltiples, el concepto de inteligencia emocional fue utilizado por primera vez en 1990 con los psicólogos norteamericanos Peter Salovey y John Mayer, para luego ser trasladado a un libro homónimo escrito por Daniel Goleman.

Este tipo de inteligencia no consiste en alterar la capacidad de generación de emociones con respecto a diferentes estímulos del entorno, sino se relaciona más con la reacción que una persona tiene frente a ellas, que muchas veces son más impactantes que las emociones en sí que desencadenan esta acción.

¿Cuáles son las características del aprendizaje emocional?

¿Qué características tienen las personas con alto grado de inteligencia emocional?

Prestan atención a sus emociones: las personas que desarrollan este tipo de inteligencia analizan sus emociones y las escuchan, no solo se limitan a sentirlas.

Conocen sus sentimientos y no los reprimen: estas personas son auténticas y sinceras, ya que expresan sus sentimientos de forma clara.

Analizan sus proyectos y sueños: no viven en un sueño constante, sino que saben razonar sobre lo que sienten y si alguna meta puede ser alcanzada o no.

Tienen un balance constante en sus acciones: saben que todo tiene su lado bueno o malo, por lo que dirigen su atención a las cosas que pueden solucionar o que pueden ser de utilidad para ellos mismos.

No toman nada personal: cuando una persona los altera o algo en su entorno no sale como lo

tenían planeado, analizan qué pudieron haber hecho mal y qué cosas mejorar a futuro. No se concentran en algo que no pueden controlar.

Son autocríticos con sus acciones: las emociones no los controlan, ellos controlan lo que deciden hacer con ciertas emociones y reconocen cuando algo se les fue de las manos.

Se fijan en las emociones de otras personas: intentan ser siempre empáticos con sus semejantes para saber cómo expresan sus emociones. Así, se relacionan mejor con los demás.

Conocen siempre gente nueva, pero se rodean de aquellos con los que tienen una conexión: A través de otras personas, conocen diferentes puntos de vista y comparten más con aquellos que son compatibles con la suya. No pierden tiempo en relaciones tóxicas ahorrándose así una incomodidad innecesaria.

Se motivan a sí mismos constantemente: estas personas se emocionan cuando sucede algo que les gusta o realizan una acción determinada. No se enfrescan en por qué ya no les motivan cosas antiguas, sino que buscan siempre renovar su emoción con nuevas experiencias.

Todo lo relacionado con el mindfulness, la meditación, el entrenamiento mental y la inteligencia emocional ha experimentado un impulso importante en los últimos tiempos, de manera que unos servicios especializados pueden tener futuro.

¿Cuáles son los tipos de inteligencia emocional?

La inteligencia emocional no es una sola. Abarca diferentes tipos y características que definen el coeficiente intelectual (ci) de un aspecto de la persona. Estas pueden dividirse en cinco categorías básicas:

Empatía: Consiste en entender cómo se sienten los demás y aprender a comunicarse correctamente para lograr un objetivo común. Cada persona reacciona de diferente manera a ciertos estímulos dependiendo de su contexto y su experiencia.

Habilidades sociales: las buenas relaciones interpersonales guían a las personas al éxito, ya que pueden lograr más cosas con liderazgo, gestión de conflictos, cooperación y trabajo en equipo.

Autoconocimiento: este tipo de inteligencia emocional consiste en la capacidad de reconocer los sentimientos que uno alberga y cómo estos pueden afectar las acciones que hacen. La conciencia emocional y la confianza son vitales para su desarrollo.

Motivación: este tipo se relaciona con el compromiso de llegar a los objetivos que uno se plantea, cómo se mantiene el positivismo ante las adversidades y cuál es la iniciativa que una persona maneja para plasmar determinadas metas.

Autorregulación: las técnicas de autocontrol son esenciales en la inteligencia emocional. Controlar la duración de nuestras emociones y que tanto influyen estas en nuestras decisiones es vital para este tipo de inteligencia emocional.

La empatía es una capacidad propia de los seres humanos.

Ejemplos de inteligencia emocional

Valorar los triunfos de los demás sin caer en comparaciones con otras personas o uno mismo.

Aceptar los errores cometidos y ser capaces de perdonarse así mismo para aprender de lo ocurrido.

No juzgar el hecho de sentirse bien o mal más que por lo que son: emociones transitorias que pasarán con el tiempo.

Analizar las reacciones inmediatas a las emociones, interpretarlas y aprender de cada una de ellas para manejarlas de ser necesario.

Comprender cuál es la emoción que uno siente y no dejar que el cerebro confunda una con otra. A veces el enojo puede presentarse cuando en realidad se siente tristeza.

Evitar estimulantes como el alcohol, cafeína, drogas o algún fármaco relacionado para tener ciertas sensaciones.

Entender que cada persona es individual con sus experiencias y relaciones. Los sentimientos personales pueden generalizarse para los demás hasta cierto punto.

Encontrar el equilibrio entre los éxitos y errores, no dejándose llevar por el narcisismo o por una lástima por sí mismo.

Una madre y su hija compartiendo técnicas para mejorar la inteligencia emocional (Foto: Freepik)

Una madre y su hija compartiendo técnicas para mejorar la inteligencia emocional (Foto: Freepik)

¿Cómo saber si mi inteligencia emocional es alta?

Aunque no forma parte de los ocho tipos de inteligencia que promueve el concepto de inteligencias múltiples promovido por el estudioso estadounidense Howard Gardner en su libro “Estructuras de la mente” (Frames of Mind), la inteligencia emocional ha cobrado un inusitado protagonismo.

Y es que la inteligencia emocional, según lo definen en el Programa de Extensión Universitaria de ESAN, “brinda elementos de gran ayuda para el liderazgo intrapersonal como para el interpersonal, debido a que el conocimiento y aplicación de ciertas herramientas permiten a la persona tener un mejor equilibrio personal y mayor capacidad de influencia en las personas que lo rodean”.

Pero, debido a que muchos consideran que se tratan de habilidades que se adquieren no solo por nacimiento, sino que también se aprenden a lo largo de nuestras vidas, ¿cómo podemos saber si nuestra inteligencia emocional es alta?, ¿de qué nos podemos valer para medirla? Averígualo aquí.

Los atributos de la inteligencia emocional de Daniel Goleman

Goleman identificó cinco habilidades clave dentro de la inteligencia emocional o IE:

Autoconocimiento: La habilidad para comprender tus propias emociones. Tener autoconocimiento significa entender tus fortalezas personales, debilidades, valores, metas y el impacto en los demás.

Autorregulación: La habilidad de regular tus emociones. En lugar *de actuar impulsivamente*, los líderes con una alta autorregulación son capaces de detenerse y examinar sus emociones antes de reaccionar.

Motivación: Las razones por las que quieres tener éxito. Reconocer tu motivación te ayuda a adaptar tu comprensión empática.

La motivación es importante y ayuda a desempeñarse mejor.

¿Por qué la inteligencia emocional es indispensable?

Las habilidades académicas y la experiencia profesional nos habilitan para realizar un determinado trabajo. La inteligencia emocional nos da la capacidad de hacer ese trabajo de forma más eficiente y alcanzando mejores niveles de rendimiento, porque considera las medidas para conocer más sobre nuestra salud mental y física, así como la de los demás.

En un contexto en que el trabajo en equipo y la interacción a distancia se están volviendo cada vez más común en nuestros tiempos, las habilidades para funcionar mejor en grupo y comunicarnos claramente sin la ventaja de una dinámica presencial, ya son asignaturas básicas a considerar en un mundo pospandemia.

¿Cuál es la naturaleza de la inteligencia emocional?

Las características de la llamada inteligencia emocional son: la capacidad de motivarnos a nosotros mismos, de perseverar en el empeño a pesar de las posibles frustraciones, de controlar los impulsos, de diferir las gratificaciones, de regular nuestros propios estados de ánimo y la capacidad de empatizar y confiar en los demás.

Inteligencia emocional en la empresa naviera

La inteligencia emocional es tan importante como la racional para el éxito en la vida profesional. Las competencias emocionales determinan qué tan bien una persona se relaciona con sus colegas y compañeros de trabajo y son un factor fundamental para las labores en equipo.

La inteligencia emocional en la empresa también juega un papel básico para procesar la frustración y el estrés, ya que un buen manejo de emociones y sentimientos negativos representa una ventaja en el desempeño.

CAPITULO VIII

(8vo.Semestre)

Contenido Teórico.

Seguimiento y cumplimiento de directrices y protocolos. Sistema de gestión y Control de calidad. El Check List. Su importancia y ejecución. Registro y control de procesos o eventos. ISM Code. Tradiciones Marineras. Ingles marítimo (Conversatorio). Faena de Playa.

1. ISM CODE. Discusión, análisis de su contenido, importancia y aplicación a bordo de los buques mercantes.
2. El Check List. Definición. Su aplicación abordo, el registro de eventos o novedades.
3. Sistema de Gestión aplicado abordo. Política de la empresa, deberes contractuales.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACION UNIVERSITARIA
UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE
VICERRECTORADO ACADEMICO
ESCUELA NÁUTICA DE VENEZUELA
COORDINACIÓN ESCUELA NÁUTICA DE VENEZUELA

NRO. XXXX-2028

Otorga la presente **Solvencia de Actitud para el Servicio Náutico**
al Cadete Náutico:

JOEL C. MIJARES P.

Una vez cumplido con el Programa de Formación Náutico Integral, destinado al desarrollo del talento humano que se requiere para su cabal desenvolvimiento en los mares y espacios fluviales navegables del mundo. Programa de **Adoctrinamiento Náutico**, basado en las costumbres, prácticas marítimas ancestrales, y la Cortesía Náutica., siendo la disciplina, el desarrollo del carácter y el apego irrestricto a las normas y procedimientos, el medio formativo implementado, bajo sólidos fundamentos éticos y morales.

Solvencia emitida a los 23 días del mes de mayo del 2028

1er/OF (ENV) Roberto González
Director de la Escuela Náutica de Venezuela

REVERSO

Semestres aprobados y refrendados en la Escuela Náutica de Venezuela a la fecha de emisión:
8 de 8.

Conforme...

(SELLO Y FIRMA)

Coordinación Escuela Náutica de Venezuela