

“El mayor inconveniente del proceso de Bolonia es que no estamos seguros del producto final que saldrá de nuestras Escuelas”

Miguel Ángel Gómez Tierno

Director Electo de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad Politécnica de Madrid

El día 3 de junio jura su cargo y toma posesión como Director de la Escuela, pero hace especial hincapié en que hasta entonces, es Director Electo. Así lo hacemos constar. Gómez Tierno es Ingeniero Aeronáutico desde el año 1981, siendo el número 1 de su promoción. Desde entonces, compagina la enseñanza con el trabajo en la empresa, lo que le permite tener una visión muy completa de la profesión. Durante los próximos años, ha de hacer frente a temas de importancia, entre ellos, el Proceso de Bolonia, la adaptación de las titulaciones al EEES y culminar el proceso de unificación entre la ETSIA y la EUITA.

Pregunta. Sus muchos años de profesor, le permiten disponer de una información de primerísima mano sobre esta Universidad. ¿Cómo observa Vd. su realidad actual?

Respuesta. En contra de la tendencia dominante en nuestra universidad de considerar que cualquier tiempo pasado fue mejor, yo veo la realidad universitaria con optimismo. En los últimos 30 años, España ha pasado de ser un país en vías de desarrollo a ser el octavo o el noveno país del mundo en cuanto a PIB, y ello tiene que reflejarse en el día a día universitario. Por otra parte, es cierto que, si finalmente se implementa el Espacio

Europeo de Educación Superior, coloquialmente llamado Proceso de Bolonia, estamos ante el mayor cambio histórico en la enseñanza universitaria, en concreto en la enseñanza de las ingenierías. Y de nosotros depende orientar ese cambio en la buena dirección.

P. ¿Qué aspectos destacaría de los ocho años en que José Luis Montañés fue Director de la Escuela?

R. José Luis Montañés ha sido un extraordinario Director, desde muchos puntos de vista. Si tuviera que elegir una única aportación entre las muchas que ha hecho, resaltaría la apertura de la ETSIA al mundo exterior y citaría dos ejemplos: la firma de convenios de doble titulación con las escuelas francesas Supaero y ENSICA, de Toulouse, y ENSMA, de Poitiers, y con la escuela italiana Politécnico de Turín; y la creación de las Cátedras Empresa INECO y GMV.

P. A pesar de ser la suya la única candidatura presentada a las recientes elecciones, ¿cuáles eran los puntos fundamentales de su programa?

R. La verdad es que me presenté a las pasadas elecciones sin un programa electoral propiamente dicho. No obstante, creo que tenemos cuatro retos fundamentales en los próximos años: seguir con la apertura de nuestra Escuela hacia el exterior, comenzar a impartir las nuevas titulaciones dentro del Espacio Europeo de Educación Superior, desarrollar la fusión de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ET-



M. G. H.



SIA) y la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica (EUITA) en un ente llamado Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio (EIAE) y, por último, implantar un programa institucional de calidad.

P. ¿Cree posible llevarlos todos a la práctica a lo largo de su mandato inicial?

R. Aunque sabemos que es difícil, al menos lo intentaremos. Téngase en cuenta que algunos de los puntos anteriores tienen un tiempo característico mayor que mi mandato de cuatro años.

P. Uno de los temas fundamentales que ha de abordar es la adaptación al Proceso de Bolonia. ¿Qué ventajas e inconvenientes observa en esta iniciativa?

R. Lo primero que deben pensar los gestores universitarios es que, tanto si estamos a favor como si estamos en contra del proceso, se trata de algo impuesto desde la alta política nacional y por ello, debemos acatarlo intentando hacer las cosas lo mejor posible desde nuestras modestas responsabilidades. Bajo mi punto de vista, las dos ventajas más importantes del proceso son, en primer lugar que tendremos una titulación que cumplirá estándares europeos, y en segundo lugar que ello nos obligará a hacer una profunda reflexión sobre las materias que

deben impartirse en cuatro o cinco cursos de enseñanza reglada, y la amplitud de los correspondientes programas, para que un alumno medio emplee cuatro o cinco años en cursarlas. Por el contrario, el mayor inconveniente del proceso es que, en el fondo, no estamos seguros del producto final que saldrá de nuestras Escuelas, aunque pensamos que el nivel medio de nuestros titulados bajará: piénsese que en la actualidad un ingeniero aeronáutico medio tarda de siete a ocho años en terminar los cinco cursos de la carrera.

P. Una de las claves de esta adaptación es si un Ingeniero Aeronáutico que debe recibir una formación eminentemente práctica, es capaz de conseguirlo en el corto espacio de cuatro años.

R. Por supuesto que en cuatro años es posible impartir una formación más práctica que la ofertada en la actualidad, pero orientándola sólo hacia una de las dos grandes áreas objeto de nuestros estudios actuales: los vehículos aeroespaciales o las infraestructuras asociadas a los mismos. Además ha de tenerse en cuenta que tras cuatro años nosotros pretendemos que los títulos universitarios se denominen, algo así como, "Graduado en Ingeniería Aeronáutica de Vehículos y Propulsión Aeroespaciales" o "Graduado en Ingeniería Aeronáutica de

“Yo veo la realidad universitaria con optimismo, en contra de la tendencia dominante en nuestra Universidad de considerar que cualquier tiempo pasado fue mejor”

Aeropuertos y Navegación y Transporte Aéreos", y el "Master Ingeniero Aeronáutico", con una duración de 5 años y medio, queremos que sea el heredero de la actual titulación de Ingeniero Aeronáutico.

“El Proceso de Bolonia representa el mayor cambio histórico en la enseñanza universitaria, en concreto en la enseñanza de las ingenierías. Y de nosotros depende orientar ese cambio en la buena dirección”

P. ¿Esta unificación de cuatro años no puede ser un aspecto en contra de los Ingenieros Aeronáuticos españoles a los que se les reconoce una formación superior a la del resto de sus colegas de la Unión Europea?

R. Insisto en que no tiene por qué ser así. Los actuales Ingenieros Aeronáuticos españoles no deben ser comparados con aquellos alumnos que salgan de las nuevas titulaciones de cuatro años, sino con aquellos egresados que alcancen el título "Master Ingeniero Aeronáutico" con cinco años y medio de duración.

P. Otro aspecto importante al que ha de hacer frente durante su mandato es la adaptación de las titulaciones al EEES.

R. En esta adaptación ya estamos trabajando en los Departamentos de la ETSIA y en distintas comisiones, pero como el primer curso de las nuevas titulaciones está previsto que se imparta en el curso académico 2009-10, o incluso en el 2010-11, en los cuatro años de mi mandato tal vez sólo podamos iniciar la andadura de los nuevos títulos.

P. En el ámbito meramente interno, está el acuerdo de proceder a la unificación de la ETSIA y la EUITA en una Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio. ¿En qué situación se encuentra este proyecto?

R. El proceso marcha por buen camino, ya que las dos Juntas de Escuela y el Consejo de Gobierno de la UPM han aprobado la unión y ya se han reunido varias veces comisiones formadas por miembros de las dos Escuelas, en concreto la Comisión Gestora y la Comisión de Planes de Estudio. Permítame decirle también que este proyecto de unificación constituye una ocasión única para crecer, algo habitual en las empresas de nuestro sector que se fusionan con objeto de ser más eficientes. Si a fecha de hoy se unieran la ETSIA y la EUITA, la Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio se convertiría en una de las escuelas de ingeniería aeronáutica más importante a nivel mundial, en cuanto a volumen de alumnos, ya que tendría unos 4.000 alumnos, más unos 280 Profesores y 170 PAS (Personal Administración y Servicios).

P. ¿Cree Vd. que los alumnos reciben en la actualidad la formación práctica necesaria para poder desenvolverse en un sector tan especializado donde la tecnología avanza a pasos agigantados? ¿Tiene Vd. intención de introducir algún cambio en este aspecto?



R. Obviamente, no. La formación que actualmente se imparte en nuestra Escuela es una formación muy generalista, con una amplia base matemática y física que permite abordar la mayor parte de los problemas que aparecen en el trabajo diario de nuestro sector. Y precisamente, por el amplísimo espectro de problemas tecnológicos a los que se enfrentan nuestras empresas e instituciones, no es posible una especialización a la carta. Desde mi punto de vista, las necesidades concretas de cada empresa se deben cubrir mediante la impartición de Cursos de Especialización o Masteres propios de la Universidad, en donde intervengan docentes universitarios y expertos de la empresa. Y éste constituye otro nuevo frente que me propongo desarrollar en los próximos años.



M.G.H.

P. A lo largo de su carrera ha compaginado la docencia en esta Escuela con la actividad privada en GMV. ¿Qué ventajas observa tanto en la docencia como en la actividad industrial?

R. Para ser un buen profesional, no es imprescindible que un profesor universitario haya trabajado en la empresa, ni que un ingeniero imparta clases en la Universidad. Sin embargo, en mi caso particular, esta doble óptica me ha si-

do de gran ayuda. Como profesor universitario sabes hacia dónde van encaminados los conocimientos que has transmitido a los alumnos, cuando éstos dejan la Escuela y se incorporan al mundo profesional, y como Ingeniero de la industria tienes bastante claras las debilidades y fortalezas con las que llegan los nuevos egresados al sector, ya que lo estás viviendo en primera persona en la Universidad.

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la UPM

- *Los estudios superiores de aeronáutica en España tienen su origen en un Real Decreto de 1928 que propició la creación de la Escuela Superior Aerotécnica, instalada entonces en un edificio cercano al aeródromo de Cuatro Vientos.*
- *Tras un paréntesis de nueve años (1939-1948), en que quedó transformada en Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos, recuperó su carácter civil originario de Escuela Superior Aeronáutica, así como la facultad de otorgar el título de Ingeniero Aeronáutico, pasando a depender, del Ministerio de Educación Nacional.*
- *La actual ubicación de la ETSIA, en la Ciudad Universitaria, data del año 1954 y es una de las diez Escuelas de Ingeniería (incluyendo las de Arquitectura e Informática) de la UPM.*
- *Su objetivo es la formación científica y técnica completa de titulados que satisfagan las necesidades de la industria y la administración aeronáuticas y del transporte aéreo, así como la investigación en los campos aeronáutico y espacial.*
- *En la ETSIA estudian desde 1984, por término medio, unos 2.000 alumnos, más unos 100 alumnos de postgrado, (alcanzando en el curso 2000-2001, 2.135 alumnos matriculados), la mitad de ellos en los dos primeros cursos. Sin embargo, no es el número de alumnos sino el de titulados, el que caracteriza la contribución de la Escuela a la sociedad.*

“Si hoy se unieran la ETSIA y la EUITA, se convertiría en una de las escuelas de ingeniería aeronáutica más importante a nivel mundial, en cuanto a volumen de alumnos”