



LA MUJER EN LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍA
SECCIÓN NÁUTICA, MÁQUINAS Y RADIOELECTRÓNICA NAVAL
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

TRABAJO FIN DE GRADO

IDAIRA GARCÍA DÍAZ

GRADO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

DIRECTOR: JOSÉ AGUSTÍN GONZÁLEZ ALMEIDA

D. José Agustín González Almeida, Profesor Asociado del Área de Conocimiento de Construcciones Navales, perteneciente al Departamento de Ingeniería Agraria, Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna.

Expone que:

Doña Idaira García Díaz, con DNI: 54062766-R, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado: “La mujer en la Marina Mercante española”.

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente Certificado.

En Santa Cruz de Tenerife a 07 de junio de 2018.

A handwritten signature in blue ink, reading "José Agustín González Almeida", is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

Fdo.: José Agustín González Almeida.

Director del trabajo.

CONTENIDO

CONTENIDO	¡Error! Marcador no definido.
RESUMEN	5
ABSTRACT	7
INTRODUCCIÓN	9
OBJETIVOS	11
DESARROLLO	13
NORMATIVA	17
<i>Artículo primero.</i>	18
<i>Artículo tercero.</i>	18
C183 - Convenio sobre la protección de la maternidad	18
Programa de la OMI sobre la integración de la mujer en el sector marítimo (IWMS)	20
DECLARACIÓN DE BUSAN	22
WISTA. WOMEN´S INTERNATIONAL SHIPPING & TRADING ASSOCIATION	25
SEAFARERS INTERNATIONAL RESEARCH CENTER	31
WORLD MARITIME UNIVERSITY	31
MUJERES DISTINGUIDAS EN LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA	33
<i>Ángeles Rodríguez Bernabé</i>	33
<i>Mercedes Marrero Valero</i>	34
<i>Idoia Ibáñez</i>	35
<i>Macarena Gil Navarro</i>	36
<i>Sonia Cabado</i>	37
<i>Josefa Moreno Benítez</i>	38
ENTREVISTA A MERCEDES MARRERO VALERO	40
DATOS DE LA ENTREVISTA	45
CONCLUSIONES	47
BIBLIOGRAFÍA	49
ÍNDICE DE TABLAS E ILUSTRACIONES	51

RESUMEN

Históricamente, el trabajo y las profesiones orientadas al ámbito marítimo han estado ligadas de forma mayoritaria a los hombres; si bien en las últimas décadas son cada vez más las mujeres que están tratando de hacerse un hueco en el mismo. La universalización de la educación ha contribuido notablemente a ello, así como la proliferación de cada vez más puestos de trabajo y que demandan una alta cualificación. Ello ha ido aparejado, además al aumento de las medidas de seguridad a bordo, a una disminución de los periodos de embarque, lo que posibilita que cada vez un mayor número de mujeres opten por dedicarse a profesiones del sector. No obstante y a pesar de los notables esfuerzos que se vienen realizando en las últimas décadas, con políticas de igualdad y conciliación familiar, las mujeres siguen representando un porcentaje muy pequeño dentro del sector, teniendo que enfrentarse a no pocos impedimentos y problemas de distinta índole; como por ejemplo una conciliación efectiva de la vida profesional y familiar, diferencia salarial entre hombres y mujeres, el acceso efectivo a la promoción o los puestos más altos del escalafón, bien dentro de las tripulaciones o en las mismas empresas navieras, así como el poder compaginar la maternidad en una profesión que normalmente presenta riesgos añadidos en comparación con cualquier otra que pueda desarrollarse en tierra.

En el presente trabajo de final de grado, nos hemos interesado por conocer un poco más como se ha producido el acceso, al menos en España de las mujeres al sector y cuáles han sido los mayores impedimentos que han podido encontrar a lo largo de sus carreras profesionales.

ABSTRACT

Historically, work and professions oriented to the maritime field have been linked to men in a majority way; Although in the last decades more and more women are trying to make a hole in it. The universalization of education has contributed significantly to this, as well as the proliferation of more and more jobs that demand a high qualification. This has also been coupled with the increase in on-board security measures, together with a reduction in boarding periods, which makes it possible for more and more women to choose to work in the sector's professions. However, despite the notable efforts that have been made in recent decades, with policies of equality and family reconciliation, women still represent a very small percentage within the sector, having to face many impediments and problems of different kinds; as for example an effective conciliation of professional and family life, salary difference between men and women, effective access to promotion or the highest positions of the ladder, either within the crews or in the shipping companies themselves, as well as the power combine maternity in a profession that normally presents added risks compared to any other that can develop on land.

In the present work of the end of the degree, we have been interested in learning a little more about how access has occurred, at least in Spain for women in the sector and what have been the biggest impediments they have encountered throughout their careers professionals.

INTRODUCCIÓN

España siempre ha estado conectada al mar desde antigüedad, llegando a considerarse una tradición. La institución docente española de Estudios Náuticos más antigua es el Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz fundado a finales del siglo XV. España cuenta en la actualidad con 7 escuelas oficiales de estudios dedicados a ofrecer las titulaciones de Grado en Náutica y Transporte Marítimo, Grado en Tecnología Marina y Grado en Ingeniería Radioelectrónica Naval.

La incorporación de la mujer a las profesiones marítimas se produjo en España en 1979, momento en el que se abrió la veda al acceso a formarse a las mujeres que quisieran, ya que fue en 1977 cuando se adaptaron las enseñanzas náuticas a los estudios universitarios a nivel nacional igualitario. (Ibáñez Fernández & Díaz Tajada, 2010). A continuación, realizaremos unas reseñas de las historias de esas mujeres que se atrevieron a adentrarse en este mundo marítimo, asociaciones que se han formado, y analizaremos la situación actual de mujeres marinas reales.

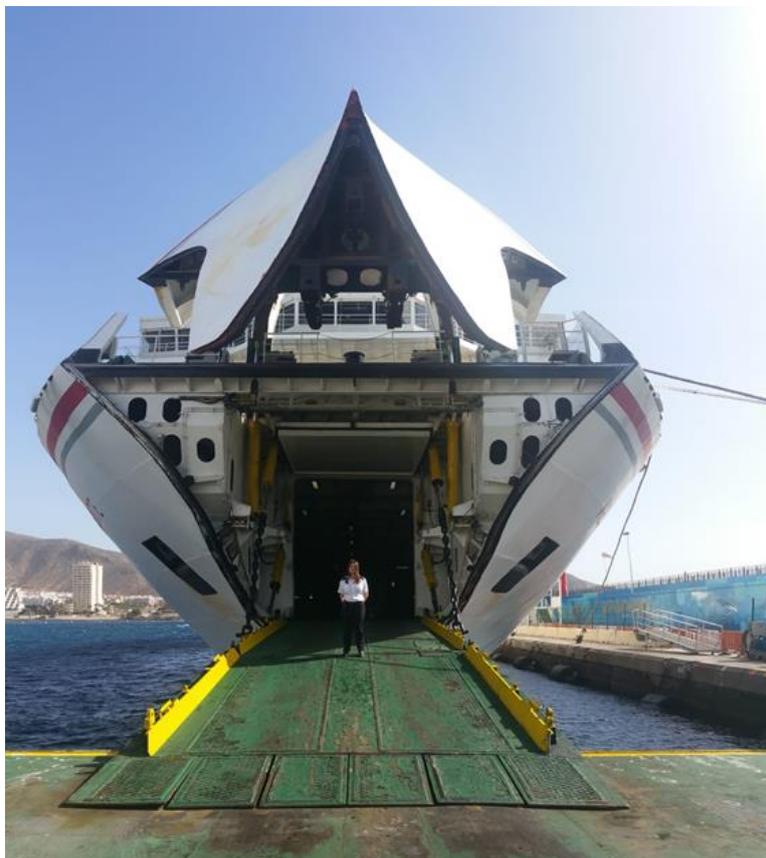


Ilustración 1. Alumna en prácticas en naviera Armas. Fuente: Irene Afonso

OBJETIVOS

El propósito de este trabajo, es poner de manifiesto como la mujer se ha ido incorporando desde la antigüedad, a un sector profesional tradicionalmente ligado al ámbito masculino. Para ello, como se produce en los últimos tiempos un auge notable de mujeres que pasan a desarrollar su labor en distintos ámbitos del sector marítimo, donde nos centraremos en poner de relevancia las que tienen que ver sobre todo con la navegación propiamente dicha, referente a mujeres que optan por trabajos en los departamentos de cubierta y máquinas, con aspiraciones profesionales de alcanzar puestos de oficiales en estos buques.

Veremos como a nivel mundial se está produciendo un movimiento que favorece esta inclusión de la mujer en el ámbito marítimo y mediante la recopilación de algunos ejemplos, haremos una revisión de mujeres que a nivel de España suponen una “punta de lanza” para favorecer la inclusión de las mujeres en éste ámbito.

Trataremos de poner de manifiesto como los cambios sociales, políticos y los que se han producido en las últimas décadas dentro del ambiente familiar, donde los roles tradicionales se han modificado dentro de las parejas, sobre todo a la hora del cuidado de la descendencia, han favorecido a la inclusión de las mujeres en sectores tradicionalmente copados por los hombres y especialmente en el sector marítimo.

El objeto principal de este trabajo es poner de manifiesto y servir como inicio a futuras investigaciones y proyectos, de cuál es la situación actual de la mujer en la marina mercante, concretamente en el caso de España y conocer iniciativas se están desarrollando para favorecer su inclusión en el sector.

DESARROLLO

A lo largo de la historia, el mundo marítimo estaba enfocado u orientado al género masculino. A pesar de eso existen algunos registros de las primeras mujeres que navegaron. A continuación se nombraran las mujeres más relevantes.

Desde hace cientos de años, hemos tenido conocimiento de la piratería nivel mundial. La piratería ha sido un tema compuesto esencialmente por hombres. Las mujeres que consiguieron hacerse un hueco en este universo de asaltar barcos lo hacían con seudónimos y disfraces para hacerse pasar por hombres. La más famosa de todas es Anne Bonny, una mujer con autodeterminación y que se encontraba en un buen escalafón en la escala social de su época. Aún así, se enamoró de un pirata llamado Jack Rackham después de conocerlo en una taberna de Nassau. Ella abandonó su mundo y se fueron juntos, ya que su sueño era navegar juntos como piratas por los mares de todo el mundo. La vida de esta famosa pirata es tan interesante que incluso se ha llevado a producciones televisivas como Black Sails. (NNT, 2017)

Mary Read es otra mujer protagonista del universo de la piratería. Nació en Inglaterra en 1690 y tuvo una vida muy diferente de la de Anne. Así, mientras la primera provenía de un ambiente acomodado, Mary tuvo que hacerse pasar por un hombre desde el primer día que vio la luz para poder obtener y sacar tajada de la herencia de su familia. Sus primeros años pasan cómodamente pero pronto los fondos económicos se terminan y debe comenzar a trabajar para poder sobrevivir. Siempre manteniendo su disfraz de hombre, Mary Read, que se hacía llamar Mark, comenzó a trabajar como mozo de los recados en la casa de una mujer adinerada de origen francés. Puede que el trabajo no le ofreciese los beneficios económicos esperados o que simplemente Mary no se encontraba a gusto con una vida tan alejada de las aventuras, pero abandonó la comodidad que le ofrecía su trabajo para enrolarse en un barco como marino y más tarde, convertirse en soldado. Su estancia en este buque le permitió conocer a un soldado del que se enamoró, al que le confesó su verdadera identidad y con el que iniciaría una vida en común. Ambos abandonaron la vida en el mar y se asentaron en tierra con la apertura de una posada, la Three Horseshoes. Mary

Read por fin comenzó a vivir su vida como Mary Read y no como Mark, dejando de fingir ser hombre, pero esta fase de bienestar no duró demasiado. La salud del hombre que consiguió conquistar el corazón de nuestra protagonista comenzó a empeorar debido a una serie de enfermedades y nada se pudo hacer para lograr que sobreviviera. Tras su dolorosa pérdida y sin nada que la ate a tierra, Mary Read se embarca de nuevo en solitario en su aventura con el mar. (NNT, 2017)



Ilustración 2. Mary Read, según un grabado en madera del siglo XVIII. Fuente: Wikipedia.

Hannah Snell nació el 23 de abril de 1723. Sirvió durante cuatro años y medio en Royal Marines como un hombre llamado 'James Gray'. Se vistió con ropa de hombre y logró ocultar su verdadera identidad, incluso cuando estuvo gravemente herida. Cuando regresó a Gran Bretaña, reveló su verdadera identidad y se convirtió en una celebridad, apareciendo en el escenario de Londres vestida con uniforme. De manera excepcional, su carrera militar fue reconocida oficialmente y el Royal Chelsea Hospital le concedió una pensión. (Royal Navy The National Museum, 2018)



Ilustración 3. Hannah Snell. Fuente: The National Museum Royal Navy

No fue a partir del año 1900 cuando comenzaron a enrollarse mujeres como enfermeras o camareras en buques de pasaje o pesca.

A partir de 1920, poco a poco, las mujeres comenzaron a integrarse en el mundo marítimo. De ahí que, el año 1927 es considerado como el año del cambio en lo referente a la mujer en este sector. Anna Ivanovna Schchetinina fue la primera mujer de la historia en servir como capitana de un buque transoceánico. (SEAFARING WOMEN, 2015)



Ilustración 4. Anna Ivanovna Schchetinina. Fuente: Seafaring women

Finalmente, en España hasta el año 1984 ninguna mujer había llegado a ser Oficial de la Marina ya que nunca una mujer había tenido la oportunidad de conseguirlo. (Delgado, 2013)

NORMATIVA

Las necesidades económicas del Plan de Estabilización de 1959 pasaban por incrementar la población; había que legalizar la realidad que venía haciéndose notoria desde hacía tiempo: el trabajo fuera del ámbito doméstico femenino. Las necesidades de consumo empezaron a cambiar y, por tanto, comenzaron a surgir nuevos gastos que serían cubiertos por el trabajo realizado por la mujer; una entrada de caudal monetario en las familias que posibilitaría también el estudio de los hijos. (Carrasco, 1999-2000)

El 22 de julio de 1961, por una propuesta de ley presentada por la Sección Femenina, se aprobó la Ley sobre Derechos Políticos, Profesionales y de Trabajo de la Mujer. Los artículos repasan:

- 1) La igualdad de derechos entre hombre y mujer.
- 2) El derecho de voto y la elegibilidad.
- 3) Subraya salvedades en el trabajo femenino de la administración pública, como el ejército, trabajos con armas, en la administración de justicia y en la marina mercante, permitiendo el acceso en el ejército y la marina a los servicios especiales de tipo asistencial.
- 4) La mujer puede acceder a todo tipo de contratos laborales.
- 5) La retribución debe ser igual a igual trabajo.
- 6) El artículo 5º propone que cuando la ley exija autorización marital para ejercer los derechos planteados, no será válido si hay "abuso de derecho" y se podrá recurrir al juez de primera instancia a solicitud de la mujer y con presencia de los cónyuges. (Carrasco, 1999-2000)

LEY 56/1961, DE 22 DE JULIO, SOBRE DERECHOS POLÍTICOS PROFESIONALES Y DE TRABAJO DE LA MUJER.

Esta ley surgió, cuando se elevó a las Cortes Generales, en 1961, una propuesta formada por la Sección Femenina para dar acceso a las mujeres a estudios universitarios, oposiciones o concursos en igualdad de condiciones que los hombres. El

fin era incorporar a la mujer en el mundo laboral sin ninguna restricción. A continuación hemos extraído los artículos más relevantes de dicha ley:

Artículo primero.

La Ley reconoce a la mujer los mismos derechos que al varón para el ejercicio de toda clase de actividades políticas, profesionales y de trabajo, sin más limitaciones que las establecidas en la presente Ley.

Artículo tercero.

Uno. En las mismas condiciones que el hombre, la mujer puede participar en oposiciones, concursos-oposiciones y cualesquiera otros sistemas para la provisión de plazas de cualesquiera Administraciones públicas. Asimismo tendrá acceso a todos los grados de la enseñanza.

Dos. Se exceptúan de lo dispuesto en el número uno de este artículo, el ingreso en:

- a) Las Armas y Cuerpos de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, salvo que por disposición especial expresa se conceda a la mujer el acceso a servicios especiales de los mismos.
- b) Los Institutos armados y Cuerpos, servicios o carreras que impliquen normalmente utilización de armas para el desempeño de sus funciones.
- c) La Administración de Justicia en los cargos de Magistrados, Jueces y Fiscales, salvo en las jurisdicciones tutelar de menores y laboral. (Franco, 1961)
- d) El personal titulado de la Marina Mercante, excepto las funciones sanitarias.**

SE DEROGA el apartado 3.2.c), por Ley 96/1966, de 28 de diciembre. (FRANCO, 1966)

C183 - Convenio sobre la protección de la maternidad

Este convenio entró en vigor el 7 de febrero de 2002. La conferencia general de la Organización Internacional del Trabajo adoptó el siguiente convenio, del que mencionaremos las anotaciones más destacadas:

- PROTECCIÓN DE LA SALUD. Artículo 3.

1) Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que no se obligue a las mujeres embarazadas o lactantes a desempeñar un trabajo que haya sido determinado por la autoridad competente como perjudicial para su salud o la de su hijo, o respecto del cual se haya establecido mediante evaluación que conlleva un riesgo significativo para la salud de la madre o del hijo. (OIT. ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO)

- LICENCIA DE MATERNIDAD. Artículo 4.

1) Toda mujer a la que se aplique el presente Convenio tendrá derecho, mediante presentación de un certificado médico o de cualquier otro certificado apropiado, según lo determinen la legislación y la práctica nacionales, en el que se indique la fecha presunta del parto, a una licencia de maternidad de una duración de al menos catorce semanas.

2) Teniendo debidamente en cuenta la necesidad de proteger la salud de la madre y del hijo, la licencia de maternidad incluirá un período de seis semanas de licencia obligatoria posterior al parto, a menos que se acuerde de otra forma a nivel nacional por los gobiernos y las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores.

3) El período prenatal de la licencia de maternidad deberá prolongarse por un período equivalente al transcurrido entre la fecha presunta del parto y la fecha en que el parto tiene lugar efectivamente, sin reducir la duración de cualquier período de licencia obligatoria después del parto.

- PRESTACIONES. Artículo 6.

1) Se deberán proporcionar prestaciones pecuniarias, de conformidad con la legislación nacional o en cualquier otra forma que pueda ser conforme con la práctica nacional, a toda mujer que esté ausente del trabajo en virtud de la licencia a que se hace referencia en los artículos 4 o 5.

- PROTECCIÓN DEL EMPLEO Y NO DISCRIMINACIÓN. Artículo 8.

- 1) Se prohíbe al empleador que despidiera a una mujer que esté embarazada, o durante la licencia mencionada en los artículos 4 o 5, o después de haberse reintegrado al trabajo durante un período que ha de determinarse en la legislación nacional, excepto por motivos que no estén relacionados con el embarazo, el nacimiento del hijo y sus consecuencias o la lactancia. La carga de la prueba de que los motivos del despido no están relacionados con el embarazo o el nacimiento del hijo y sus consecuencias o la lactancia incumbirá al empleador.
- 2) Se garantiza a la mujer el derecho a retornar al mismo puesto de trabajo o a un puesto equivalente con la misma remuneración, al término de la licencia de maternidad.
 - MADRES LACTANTES. Artículo 10
- 1) La mujer tiene derecho a una o varias interrupciones por día o a una reducción diaria del tiempo de trabajo para la lactancia de su hijo.

Programa de la OMI sobre la integración de la mujer en el sector marítimo (IWMS)



Ilustración 5. Logo IMO. Fuente: IMO.

La OMI está haciendo un esfuerzo concertado para ayudar a las mujeres a lograr una representación más acorde con el siglo XXI.

El programa IMO sobre la Integración de la Mujer en el Sector Marítimo (IWMS) tiene como objetivo principal motivar a los Estados miembros de la OMI a promover el acceso a sus institutos marítimos, para permitir que las mujeres se capaciten en igualdad de condiciones que los hombres y adquieran el alto nivel de competencia que el sector marítimo demanda de la industria. El programa IWMS incluye, entre otras cosas, la capacidad de superación de las naciones y regionales en su fortalecimiento a través de becas específicas de género; facilitar el acceso a la educación y formación técnica de alto nivel para las mujeres en el sector marítimo en los países en desarrollo; y facilitar la identificación y selección de mujeres por sus respectivas autoridades para oportunidades de desarrollo profesional en administraciones marítimas, puertos e institutos de capacitación marítima. (IMO)

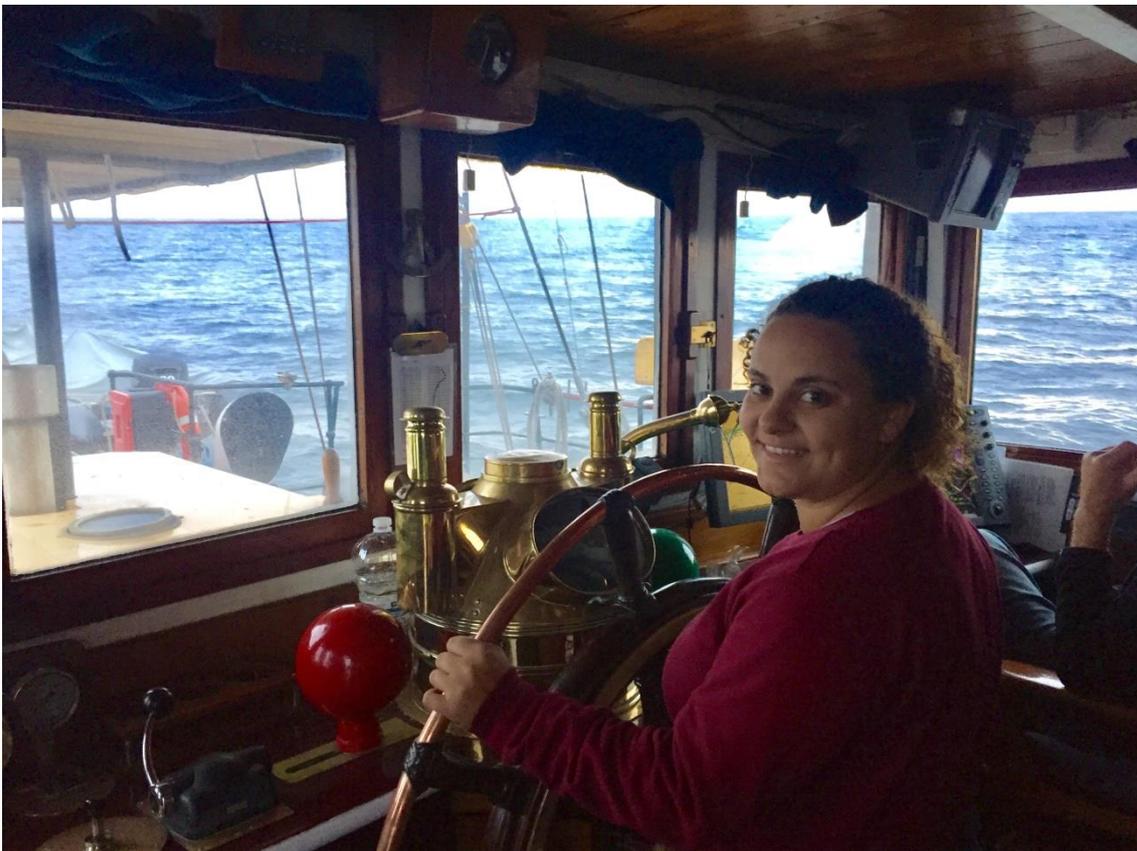


Ilustración 6. Alumna de navegación marítima al timón. Fuente: Carla Pérez Jiménez

La OMI sigue apoyando la participación de mujeres tanto en puestos costeros como marítimos, de conformidad con los objetivos establecidos en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de las Naciones Unidas: "Lograr la igualdad de género y

empoderar a todas las mujeres y niñas", bajo el lema: Entrenamiento-Visibilidad-Reconocimiento.

La conferencia regional en la República de Corea, celebrada en abril de 2013 trató sobre el desarrollo de una estrategia mundial generalizada para las mujeres marinas. La conferencia, celebrada en Busan, República de Corea, organizada y financiada por el Gobierno de la República de Corea a través del Ministerio de Océanos y Pesca (MOF), y organizada por el Instituto Coreano de Tecnología Marítima y Pesquera (KIMFT), junto con OMI, adoptó una declaración de intenciones para la elaboración de una Estrategia mundial para la gente de mar. Esta es la Declaración de Busan, en la cual los participantes acordaron forjar alianzas y solicitar el apoyo de agencias gubernamentales, así como de organismos internacionales y regionales para facilitar la implementación de una Estrategia Global para Mujeres Marinas. (IMO)

DECLARACIÓN DE BUSAN.

La Alianza Mundial para una Cooperación al Desarrollo Eficaz creada en Busan, Corea del Sur, en 2011, estableció el marco normativo internacional relativo a los principios de eficacia de la ayuda y del buen desarrollo. Estos principios incluyen cuestiones como el liderazgo y la apropiación de las estrategias de desarrollo por los países beneficiarios de la ayuda, la priorización de los resultados que influyan en el bienestar de las personas que viven en la pobreza en los países en desarrollo, la creación de asociaciones, y por último la transparencia y la responsabilidad compartida de esos agentes de desarrollo.

En su epígrafe número 20, donde se habla sobre la igualdad de sexos y la mujer se expone:

20. Debemos acelerar nuestros esfuerzos para alcanzar la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres mediante programas de desarrollo asentados en las prioridades nacionales, reconociendo que ambos son esenciales para alcanzar resultados de desarrollo. La reducción de la desigualdad de género es, a la vez, un fin en sí mismo y una condición previa para el crecimiento y desarrollo sostenible e

incluyente. Además de redoblar nuestros esfuerzos para poner en práctica los compromisos ya existentes, nosotros:

- a. Agilizaremos y profundizaremos la labor de acopio, armonización y difusión de datos desglosados por sexo y los aprovecharemos plenamente para alimentar las decisiones de política y orientar las inversiones, asegurando a su vez que el gasto público beneficie adecuadamente tanto a mujeres como hombres.
- b. Incorporaremos metas de igualdad de género y empoderamiento de las mujeres, basadas en los compromisos regionales e internacionales, como parte de los sistemas de rendición de cuentas.
- c. Consideraremos la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en todos los aspectos de nuestros esfuerzos de desarrollo, incluyendo la construcción de paz y el fortalecimiento del Estado. (ALIANZA DE BUSAN PARA LA COOPERACIÓN EFICAZ AL DESARROLLO, 2011)



Ilustración 7. Mujeres oficiales trazando la derrota. Fuente: Transmediterránea

WISTA. WOMEN'S INTERNATIONAL SHIPPING & TRADING ASSOCIATION

WISTA nació de un grupo de mujeres que tenían relación en el mercado de petroleros de Alemania, los Países Bajos y el Reino Unido. Estas se congregaron el 2 de diciembre de 1974 para un almuerzo navideño en el Ye Olde Cheshire Cheese en Londres, Reino Unido. De ahí surgió la idea de reunirse y estar conectadas.

En 1981, la primera conferencia de "Ladies in Shipping" tuvo lugar en Hamburgo. En 1984, cuando la conferencia se celebró en Estocolmo, se decidió que el nombre, Ladies Shipping Day (LSD), fuera inapropiado y desde entonces se denomina Asociación internacional de envío y comercio de mujeres, WISTA (de sus siglas en inglés) (WISTA, 2017)



Ilustración 8. Reunión de mujeres precursoras de la actual WISTA. Fuente: WISTA

WISTA es una organización internacional para mujeres en posiciones de gestión y toma de decisiones que participan en negocios de transporte marítimo y operaciones relacionadas en todo el mundo.

La organización pretende ser un referente importante para atraer a más mujeres a la industria marítima y apoyar a las mujeres en puestos directivos. Con la creación de conexiones globales, pueden mejorar la competencia de los miembros y potenciar el éxito profesional.



Ilustración 9. Logo de la WISTA. Fuente: WISTA.

WISTA España se creó en marzo de 2007. Desde entonces ha experimentado un rápido crecimiento en sus miembros, contando con mujeres de las áreas de negocio del sector marítimo, de empresas como armadores, agentes de buques, corredores, abogados, inspectores ITF, P&I Corresponsales, seguros, Puertos, etc.

WISTA España cumple con sus objetivos a través de reuniones periódicas: facilita el intercambio de contactos, información y experiencias entre sus miembros, promueve y alienta la educación, mejora las habilidades de sus miembros y facilita el enlace con otras instituciones y organizaciones relacionadas.

Su Asamblea General se celebra una vez al año en un lugar donde sus miembros están convocados. Se organizan durante el año otras reuniones. También se celebra anualmente una Conferencia Internacional WISTA. Una mujer en una industria dominada por hombres no es fácil. Se necesitan más mujeres en las primeras posiciones en la industria marítima. (WISTA S. , 2017)

La misión principal que desarrolla la WISTA, como organización, es la de propiciar la creación de redes internacionales específicamente para las mujeres que realizan su labor profesional en la industria marítima.

Las funciones de las WISTA son:

- Facilitar el intercambio de contactos, información y experiencias entre sus miembros.
- Promover y facilitar la educación de sus miembros
- Proporcionar enlace con otras instituciones y organizaciones relacionadas en todo el mundo. (WISTA S. , 2017)

WISTA es reconocida como una organización naviera profesional y de alta reputación, con empeño en mejorar los niveles de competencia en la industria naviera y atraer a personas altamente calificadas a la industria, calificadas a la organización, mejorar el nivel de competencia a través del enfoque en la educación y el conocimiento.

Es una entidad legal que cumple con las normas de gobierno corporativo. Es administrado por un consejo de administración, que son elegidos y son responsables ante los miembros de sus acciones. Su marca y actividades, como su conferencia anual, establecen altos estándares de profesionalidad. (WISTA S. , 2017)

Logra salir adelante estableciendo objetivos estratégicos y trabajando para metas comunes. Su objetivo es el crecimiento a través de afiliaciones individuales y nacionales. Buscan y apoyan la creación de relaciones comerciales nacionales e internacionales entre los miembros de WISTA. (WISTA S. , 2017)

Buscan diversidad e innovación para la industria, ven los cambios como oportunidades y apoyan a las personas que están interesadas en hacer de la navegación una carrera.

La red WISTA ha existido desde 1975 y está creciendo constantemente. Trabajan a largo plazo, siempre teniendo en cuenta los mejores intereses de WISTA y sus miembros. Continuamente, tienen contacto con nuevos países tratando de establecer nuevas Asociaciones Nacionales de WISTA. La intención es ser parte del desarrollo dentro de la industria naviera. (WISTA S. , 2017)



Ilustración 10. Alumna en práctica en la sala de máquinas. Fuente: Irene Afonso

La siguiente tabla desglosa a todas las mujeres españolas que forman parte de esta organización en la actualidad:

<i>Carmen Santana Romero</i>	NEXT MARITIME
<i>Consuelo Rivero Díaz</i>	ERSHIP
<i>Mónica Monge-Marrufo Alguacil</i>	ERSHIP
<i>Nadia Kanan López</i>	ERSHIP
<i>Laura Ferrario Barber</i>	TRANSCOMA
<i>Blanca Rodríguez Seco</i>	PORTEL SERVICIOS TELEMATICOS
<i>Tamia Molina Herrera</i>	ISLAW ABOGADOS
<i>Ana María Sánchez-Horneros Adán</i>	SANCHEZ-HORNEROS ABOGADOS
<i>Esther Salmoral Olaya</i>	MINISTERIO DE ECONOMIA Y COMPETITIVIDAD
<i>Mercedes Duch Cabo</i>	SAN SIMON, DUCH & CO
<i>Marta Cos Pérez</i>	NEXT MARITIME
<i>Rosana Velasco Masó</i>	HISPANIA P&I CORRESPONDENTS
<i>Luz Baz Abella</i>	ITF
<i>Pilar Blaya Hernández</i>	FUNDACION VALENCIA PORT
<i>Marisol Sánchez-Horneros Adán</i>	SANCHEZ-HORNEROS ABOGADOS
<i>Sara Recatalá Chordá</i>	SALINAS MA ABOGADOS
<i>Elena García Sañudo</i>	UREÑA ABOGADOS
<i>Sara Parmo Carrasco</i>	MARTANKERS
<i>Clara Martínez-Legazpi Aguiló</i>	REDCAI
<i>Anna Mestre</i>	MESTRE ABOGADOS
<i>Pilar Tejo Mora-Granados</i>	TEIRLOG INGENIERIA
<i>Begoña González Romero</i>	FLOTA SUARDIAZ
<i>Olivia Delagrange</i>	KENNEDYS LAW
<i>Adela Salamanca Mantecón</i>	NAMES UNDERWRITING AGENCY
<i>Alicia Montañés Santoyo</i>	MUÑOZ & MONTAÑES ABOGADOS
<i>Celia Lopera Merino</i>	MUÑOZ & MONTAÑES ABOGADOS
<i>Pilar Haro Martínez</i>	MEDITERRANEO SEÑALES MARITIMAS
<i>Verónica Vargas Velando</i>	MACANDREWS
<i>Amparo Ferrándis Domènech</i>	MUÑOZ & MONTAÑES ABOGADOS

<i>Flor Terán González</i>	TRANSCOMA
<i>Gisela Martins</i>	DIXCART MANAGEMENT (MADEIRA)
<i>Itsaso Ibáñez Fernández</i>	UNIVERSIDAD PAIS VASCO
<i>Esther Zarza Alvarez</i>	BOLUDA CORPORACION MARITIMA
<i>Macarena Goyanes Ybarra</i>	ATC INTERNACIONAL
<i>Céline Steffen</i>	FRENCH DESK
<i>Paula López Noriega</i>	GNGH ABOGADOS
<i>Elda de Gracia Peñaloza</i>	INDECO
<i>Verónica Cano Jasanada</i>	AB SURVEYORS
<i>Flor Guardado Herrero</i>	MARINA GIJON
<i>Julia Soriano</i>	TABLADA P&I SERVICES
<i>María José del Campo Cañizares</i>	ROCA CASTELLON CONSIGNACIONES
<i>Yasmin Shaqadan</i>	NEXT MARITIME
<i>Sofía Sánchez García</i>	DACHSER SPAIN AIR & SEA LOGISTICS
<i>Julia García Martínez</i>	AIYON ABOGADOS
<i>Alicia Sanmamed</i>	CONSULTANT. FISHING & AQUACULTURE EXPERT
<i>Macarena Ubis Lupión</i>	GRUPO CALVO
<i>Zuberoa Elorriaga Gisbert</i>	AIYON ABOGADOS
<i>Beatriz Huarte Melgar</i>	HUARTE INTERNATIONAL
<i>Carolina Ibáñez García</i>	CALVOPESCA S.A.
<i>Hannah de Bustos</i>	AVANTE LEGAL
<i>Marta Sall Reina</i>	MARTIN, REINA & SALL, ABOGADOS
<i>Isabel Grau Ortiz</i>	TTI Algeciras
<i>María Dolores Septién Terreros</i>	SALVAMENTO MARITIMO
<i>Vicky Machaira</i>	NEXT MARITIME
<i>Vanesa Rodríguez Vicente</i>	PESQUERA RODRIGUEZ BAZ
<i>Adriana Rodríguez Mesonero-Romanos</i>	ERSHIP
<i>Andriana Gaspar</i>	
<i>Rolande Sbert Himgi</i>	MEANA GREEN MAURA
<i>Nieves Osorio Couto</i>	PEREZ TORRES MARITIMA
<i>Ana María García Rodríguez</i>	MARTANKERS
<i>Antonia Prats Mari</i>	MESTRE ABOGADOS
<i>Carmen Codes Cid</i>	GOÑI & CO. ABOGADOS
<i>Paula Carragal García</i>	COTECNA INSPECCION
<i>Ruth García Llave</i>	SPANISH CUSTOMS SURVEILLANCE
<i>Núria Obiols Vives</i>	HARBOUR MASTER OFFICE TARRAGONA
<i>Nieves Gómez de Segura</i>	MG ABOGADOS
<i>Isabel Galiano Sánchez</i>	TRAMARCO
<i>Carmen Hermelinda Bartoll Gresa</i>	SOCIEDAD ESPAÑOLA MEDICINA MARITIMA
<i>Laura Bedialauneta Garay</i>	BAI SEA CHARTERING
<i>Nayra Hernández Cabrera</i>	PORT AUTHORITY SANTA CRUZ DE TENERIFE
<i>María Jesús Otero Acuña</i>	GRUPO DE EMPRESAS ACUÑA
<i>Laura C. Ramil</i>	GRUPO NOGAR
<i>Marta Prado Larburu</i>	INCOTRANS
<i>Paloma Alvargonzález Azqueta</i>	ERSHIP
<i>Macarena Gil Navarro</i>	PILOT ALGECIRAS PORT
<i>María Seisdedos Pérez</i>	OCEAN NETWORK EXPRESS (SPAIN) S.A.
<i>Laura González Vicent</i>	MA ABOGADOS
<i>Carmen Morosan</i>	INTERCRUISES SHORESIDE & PORT SERVICES
<i>María M. Cózar Martínez</i>	GARRIGUES
<i>María del Prado Quijada Fraile</i>	COMISMAR CONSULTORES
<i>Ann Marsden</i>	THOMAS COOPER LLP
<i>Guna Freivalde</i>	AMG BUSINESS LAWYERS
<i>Maidar Arrieta Artieda</i>	ALBORS GALIANO PORTALES

Tabla 1. Miembros . Fuente: WISTA.

La Red Internacional de Asistencia y Bienestar de la Gente de Mar (ISWAN) y Anglo-Eastern Ship Management Limited en colaboración con WISTA International, han publicado un folleto sobre la construcción y el mantenimiento de la diversidad de género a bordo de los buques mercantes. El folleto está enfocado hacia el personal masculino que trabaja a bordo de los buques mercantes y engloba problemas sociales, culturales e interpersonales críticos que pueden obstaculizar la productividad de un equipo de trabajo. (WISTA S. , 2017)

WISTA otorga anualmente a mujeres el título de “Personalidad del Año”, con una vigencia de un año, de entre todas las nominaciones propuestas por sus diferentes miembros. Estas mujeres deben ser elegidas por sus logros, y por ser dar ejemplos a seguir como buen modelo.

Actualmente, sigue vigente el título como “Personalidad del Año 2017” que recayó sobre Radhika Menon. Es la primera mujer capitana de la India y recibió el premio por dirigir una difícil operación de rescate para salvar a siete pescadores de un pesquero que quedó a la deriva en la Bahía de Bengala. (WISTA, 2017)



Ilustración 11. Radhika Menon. Fuente: WISTA

SEAFARERS INTERNATIONAL RESEARCH CENTER

El Seafarers International Research Center es parte de la Escuela de Ciencias Sociales de la Universidad de Cardiff.

El SIRC se estableció en 1995 con la idea de realizar investigaciones sobre la gente de mar. El Centro hace especial hincapié en las cuestiones de salud y seguridad en el trabajo. Es la única instalación internacional de investigación de su tipo y ha acumulado una experiencia sin precedentes de la investigación en este campo. (SIRC, 2017)

El SIRC tiene como objetivo:

- Producir investigaciones independientes de alta calidad relacionadas con la vida de la gente de mar.
- Desarrollar el trabajo en relación con los debates sociales contemporáneos (por ejemplo, debates sobre la globalización).
- Divulgar los hallazgos ampliamente a través de la comunidad marítima y académica.
- Estimular un mayor interés y comprensión de la gente de mar y de sus vidas.
- Contribuir positivamente al bienestar de la gente de mar. (SIRC, 2017)

WORLD MARITIME UNIVERSITY



Ilustración 12. Logo World Maritime University. Fuente: WMU.

La Universidad Marítima Mundial (WMU) de Malmö, Suecia, es una universidad marítima de postgrado fundada por la Organización Marítima Internacional (OMI), una agencia especializada de las Naciones Unidas. (WMU, -)

Establecido por una Resolución de la Asamblea de la OMI en 1983, el objetivo de la WMU es mejorar aún más los objetivos y metas de los Estados Miembros de la OMI, y de la OMI, en todo el mundo mediante la educación, la investigación y la creación de capacidad para garantizar un transporte seguro. WMU es verdaderamente una organización de y para la comunidad marítima internacional. (WMU, -)

La Universidad opera sobre la base de una Carta aprobada por la Asamblea de la OMI y es responsable ante el Secretario General, el Consejo y la Asamblea de la OMI, así como ante una Junta de Gobernadores internacional integrada por representantes de unas 50 organizaciones gubernamentales, industriales, laborales y educativas. La Universidad presenta su informe anual y su presupuesto al Consejo de la OMI y también informa de su período bienal de la Asamblea de la OMI. WMU recibe el estatus, los privilegios y las inmunidades de una institución de la ONU en Suecia, y los grados de WMU son reconocidos por el Ministerio de Educación e Investigación sueco. (WMU, -)

MUJERES DISTINGUIDAS EN LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

Ángeles Rodríguez Bernabé

Empezó estudiando Filosofía y Letras en la universidad. A los tres años de haber comenzado la abandonó. Estaba trabajando de camarera en un buque de Transmediterránea en 1977, cuando le propusieron estudiar náutica.

Cuando intentó comenzar sus estudios, le fue difícil, porque en la mentalidad de los profesores no cabía que una mujer estuviera en un ambiente hostil, donde se dicen “tacos” constantemente, no siendo un lugar adecuado. Por otro lado se topó con personas que no pensaban igual, con una mentalidad más abierta, que optaban por aclarar que no existían barreras legales por las que una mujer no pudiera matricularse; tener acceso a la carrera de Náutica y ejercerla. (Delgado, 2013)

Ángeles se matriculó en Gijón, siendo la primera alumna de Náutica española, y la primera Piloto oficial de la Marina Mercante, título que obtuvo en 1984.

Empezó trabajando en Transportes Navales SA, Bulk-carriers de grano-cemento auto-descargantes, donde no tardó en ganarse el respeto de todos al pasar todo el túnel hasta proa (150 metros) arrastrándose con agua, grasa y aceites. (Delgado, 2013)



Ángeles Rodríguez Bernabé, ▲

Ilustración 13 Ángeles Rodríguez Bernabé. Fuente: FORO NAVAL

Mercedes Marrero Valero

Mercedes Marrero Valero, ofreció en 2016 una entrevista al periódico Diario de Avisos. En ésta entrevista, Mercedes explicaba que la hizo optar por desarrollar una profesión en el ámbito de la marina mercante, profesión que como ya hemos mencionado históricamente se relacionaba con un ambiente masculino. Mercedes Marrero, nacida en Santa Cruz de Tenerife, donde se encuentra una de las escuelas náuticas más antiguas de España, tras cursar en la misma la Licenciatura de Náutica y Transporte Marítimo, se convertiría una década después en la primera mujer canaria en sacarse el título de capitán de barco en España. (Cámara, 2016)



Ilustración 14 Mercedes Marrero Valero. Fuente: Diario de Avisos

Idoia Ibáñez

Idoia Ibáñez nació y creció en Barakaldo. Entre 1980 y 1985 estudió en la Escuela Náutica de Portugalete, hoy Escuela Superior de la Marina Civil. Obtuvo el título de Piloto de Segunda de la Marina Mercante y Licenciada de la Marina Civil en 1986, el de Piloto de la Marina Mercante en 1990 y el de Capitán en 1993. Desde 1986 ha navegado en la flota de C.L.H (antes CAMPSA), donde ha desempeñado diversos cargos hasta llegar a primer oficial, y por fin, a capitán. Como capitana de un buque ha viajado por todo el mundo en los últimos años. (Maizcurrena, 2015)



Ilustración 15 Idoia Ibáñez Fuente: bilbao.eus

Macarena Gil Navarro

Macarena Gil Navarro, con 37 años (Huelva, 1978), es la primera mujer práctico de España, tras superar los exámenes para el acceso a esta profesión. Es titular de la Corporación de Prácticos de Algeciras, uno de los puertos más importantes de España y de Europa en movimiento de los mayores buques portacontenedores del mundo, además de un importante tráfico de barcos de pasaje con los puertos de Ceuta, Tánger y Tánger Med. (Lorenzo, 2015)

Hasta el momento de aprobar su oposición, Macarena Gil Navarro estaba al mando del catamarán “Avenir Dos”. En ese sentido, ha sido la primera mujer capitana en la flota de Balearia, tras haber ejercido anteriormente cargo de primer oficial, teniendo diez años de experiencia en buques de pasaje. (Lorenzo, 2015)

En una entrevista que ofreció a “El Grupo Publicaciones del Sur”, Macarena se siente encantada con el trato de sus compañeros, que la han recibido y tratado siempre como uno más. Se muestra confiada en que su ejemplo sirva para otras mujeres. “Si se lo pone más fácil a otras mujeres pues me alegro muchísimo. (S.A., 2016)

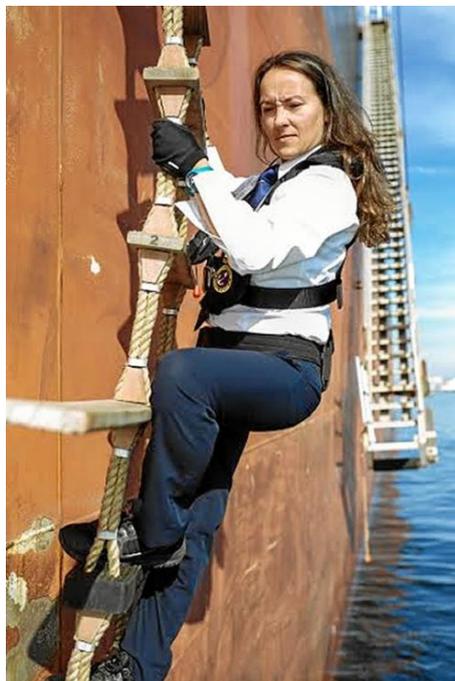


Ilustración 16 Macarena Gil Navarro Fuente: huelvaya.es

Sonia Cabado

Nació en mayo de 1976 en La Coruña. Es la primera jefa de máquinas gallega y la novena española que consigue completar la titulación académica y profesional en la escuela Náutica de Galicia. Estuvo 25 meses y medio en petroleros y quimiqueros por el mundo. El lugar más lejano al que llegó fue Georgia, en el mar Negro.

Nació cinco meses antes de la catástrofe del Urquiola, el accidente del Mar Egeo la cogió en el instituto Rafael Dieste, donde estudió bachillerato y, en el quinto aniversario del Prestige, esta coruñesa acostumbrada a ver petroleros poniendo en peligro su tierra, defendió un exhaustivo trabajo sobre Prevención y lucha contra la contaminación como proyecto de fin de carrera. Trabaja en una compañía naviera en la que ejerce de primer oficial. La primera vez que embarcó coincidió que era la única mujer entre más de veinte hombres, pero dice que nunca tuvo problemas por esta circunstancia y que cada vez hay más presencia femenina en los grandes barcos.



Ilustración 17 Sonia Cabado Fuente: La Voz de Galicia.es

Josefa Moreno Benítez

Josefa Moreno no es una mujer que ha dedicado su vida al mar pero si trabajando en tierra firme para él. Esta empresaria y armadora, con una trayectoria laboral de casi medio siglo en el sector pesquero, ha sabido abrirse paso en un mundo de hombres para sacar adelante una familia y una iniciativa empresarial de éxito, que levantó junto a su marido, y que desde 1977 continuó sola con ayuda de todos sus hijos.

Hoy, la empresa Baltimar S.A. es la cúspide de un grupo de sociedades que administra y comercializa la producción y explotación de buques congeladores, y es todo un referente en este sector.

Todo comenzó como un proyecto del matrimonio compuesto por Josefa Moreno y Ángel Muriel Santana, quienes decidieron comprar un barco pesquero al fresco, aprovechando que él era Patrón de Pesca de profesión.

Fueron aumentando su flota con el paso del tiempo y, así, durante esos años la empresa familiar fue saliendo adelante.

En 1973 iniciaron un cambio importante en la empresa, con la construcción de un pesquero congelador, encargado a los Astilleros de Zamacona, en Santurce-Bilbao; y en 1975, aprovechando una ley a la que podían acogerse armadores que faenaban en Marruecos, el matrimonio inició la construcción de otro pesquero congelador en los Astilleros de Huelva, en sustitución del primer barco al fresco, que comenzó su actividad en marzo de 1977.

Pero siete meses después fallece su marido, y Josefa queda al cargo de cuatro hijos menores de edad, al frente de todas las embarcaciones y de un negocio complejo con créditos sin pagar.

Aquellos fueron tiempos difíciles, pero Josefa supo enfrentarse a la adversidad y valerse del coraje, de su fuerza y de su visión empresarial, lanzándose a la comercialización de su propia pesca y seguir con el negocio familiar para llevar a buen

puerto una empresa que hoy cuenta con un total de 2000 toneladas de registro bruto y da empleo a unas 400 personas.

Desde entonces, la empresa se fue ampliando con la compra de nuevos buques y la constitución en 1993 de una empresa mixta en Senegal. (MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, 2018)



Ilustración 18 Josefa Moreno Benítez Fuente: Magrama.es

ENTREVISTA A MERCEDES MARRERO VALERO

La entrevista es una técnica cualitativa de recogida de información en la que participan dos individuos (aunque pueden participar más). Ésta no se considera una conversación informal, puesto que tiene una intencionalidad, un objetivo. Para que una entrevista se lleve a cabo es necesario que participen, como mínimo, un entrevistador y un entrevistado, existiendo un acuerdo por parte de ambos. El primero es quien obtendrá información sobre la otra persona. (García-Allen)

La entrevista estructurada, la que usaremos en este caso, sigue una serie de preguntas fijas que han sido preparadas con anterioridad y se aplican las mismas preguntas a todos los entrevistados. (García-Allen)

Puesta a comprobar de manera fehaciente lo que venimos tratando hasta el momento decidí ponerme en contacto con alguna mujer relacionada con este sector. Logré contactar con Mercedes Marrero, que accedió a mantener una conversación coloquial conmigo para contarme su experiencia personal. Desde el momento que comenzó a estudiar hasta que se asentó en un trabajo en tierra firme, pero siempre ligada al mar. Desde un principio se ha mostrado predispuesta a ayudarme y a ofrecerme su visión y su vivencia personal sobre el tema que hemos venido analizando.

Mercedes Marrero Valero tiene 57 años y es santacruzera de nacimiento. Se licenció en Náutica y Transporte Marítimo por la Escuela Náutica de Santa Cruz de Tenerife, llegando con el paso del tiempo a Capitana. En su momento no había másteres de especialización disponibles, así que llegó a lo más alto en lo que a formación educativa se refiere.

Comenzó sus estudios en 1979, un año después de que se aprobara la constitución que permitió el acceso a las mujeres a las escuelas náuticas. La escuela náutica de Santa Cruz de Tenerife empezó a formar parte de la Universidad de La Laguna un curso anterior al suyo. Por lo que se cobraban tasas y todo lo relacionado con la universidad, pero no estaban realmente integrados; los profesores no eran asociados ni daban clases en otras facultades, sino que eran profesionales, hasta que

con el paso del tiempo se empezó a implantar la metodología existente actual. Por tanto, ella no se sentía universitaria en sí.

Sabe hablar francés e inglés. Esta última lengua la estudió a lo largo de la carrera y en su vida laboral, ya que la diversidad de nacionalidad de sus compañeros la obligó, en cierta manera, a aprender idiomas. El francés lo aprendió en un colegio de monjas donde estudió de pequeña y se hablaba francés.

El motivo por el que decidió estudiar esta carrera fue más bien por intriga y porque en ese momento era como una carrera desconocida y no tenía claro a lo que se quería dedicar en la vida. También, al estar involucrada con el mundo del deporte, se había visto un poco decantada a elegir periodismo deportivo, pero esta fue una opción que descartó. Aun así, tras entrar a estudiar medicina primero, decidió entrar en náutica ya que medicina le aburría y no se sentía motivada.

En el momento que eligió estudiar esta carrera sintió un gran apoyo por parte de sus padres, aunque su familia y otras personas cercanas pensaban que con 23 años, sola y metida en barcos con muchos hombres lo veían extraño, pero se sintió igualmente arropada y no dejó que le afectaran estos comentarios.

Cuando terminó la carrera en 1983 no tuvo dificultades para embarcar como alumna y su primer embarque fue en trasmediterránea, luego pasó a un barco de pasaje y por último a uno de carga general. Después de estar en estos barcos lo que quería era trabajar y navegar en buques de altura dedicados a la carga general. Justo en ese momento, un día se encontró a un profesor de la escuela y con ayuda de él entró en una compañía transatlántica como alumna. Estuvo navegando por el Caribe y en este último barco fue donde terminó de hacer las prácticas como alumna.

Tras esta experiencia y ya como oficial, su sueño era el de navegar en un transatlántico de carga general que navegaba por el Caribe, Pacífico y Nueva Orleans. Pero como en ese momento no consiguió embarque, hablando con un compañero de su promoción le recomendó que pasara por Petrogas que estaban buscando oficial pero tenía algo de miedo porque nunca había estado en petroleros y no poseía conocimientos de nada, apenas tenía información sobre bombas.

Después de estar navegando en Petrogas, dejó esta compañía para pasar a Jet-Foil y cuenta como anécdota que con su llegada al ver que era mujer los compañeros hicieron una apuesta diciendo que sólo duraría más de 10 días. Aun así, es la primera mujer en pilotar un Jet-Foil.

Estuvo navegando en barcos de pasaje, carga general, gasero y petrolero. También estuvo en embarcaciones rápida por lo que considera que tuvo una gran suerte ya que habían muy pocas. Las embarcaciones eran el Jet-Foil y Hydrofoil. Después de estar en estas embarcaciones paso a navegar en un catamarán de Fred-Olsen, pero para ello tuvo que realizar un curso de embarcaciones rápidas porque lo tenían que traer desde Australia, pero al final por problemas no la asignaron a ella y la dejaron en tierra. Uno de los problemas por lo que ella piensa que no la eligieron es por ser mujer. Las compañías en las que estuvo navegando eran transmediterránea, Fred-Olsen, Petrogas y transatlántica.

Estuvo unos 17 años navegando hasta que decidió en el año 2000 estudiar unas oposiciones y en la actualidad trabaja en Salvamento Marítimo en Santa Cruz de Tenerife. Dejó de navegar porque se le volvió una rutina y porque cuando se encontraba en Fred-Olsen no se valoraba la categoría o posición en la que estaba, ni sus años a la hora de darle una oportunidad. Veía que con la llegada de gente joven no le daban oportunidad de coger el mando, y se daba cuenta que personas con menos experiencia que ella, tenían más facilidades. Todo ese cúmulo de cosas la fue aburriendo, de ahí que, decidiera estudiar unas oposiciones.

Actualmente su devenir profesional se encuentra básicamente en tierra, si bien no deja de estar íntimamente relacionado con el trabajo marítimo y con el bienestar de los trabajadores y trabajadoras del sector, ocupando un puesto como controlador marítimo para la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) con destino en Santa Cruz de Tenerife.

Reconoce que a día de hoy no hay tantas posibilidades de embarque como en su época ya que hay menos barcos españoles que cuando ella terminó su carrera. Al estar trabajando en tierra indica que las que personas que han estado navegando

deberían de abrirle más las puertas que aquellas personas que estudian náutica y sin experiencia ya quieren trabajar en tierra.

Mercedes es una mujer apasionada del mar, de su profesión pero también del deporte. Su deporte favorito era el baloncesto, el cual practicaba. El hecho de jugar en la selección femenina y viajar a la península le permitió que a la hora de navegar no fuera difícil integrarse en un mundo en el que sólo había hombres, además, que compartieran momentos donde el deporte hacía más amena su integración.

En cuanto a su vida social el estar alejada de su familia no es una cosa que le afectara de manera significativa. No se arrepiente de pasar largo tiempo fuera de su casa sin ver a su familia o amigos, ya que desde el momento en que llegaba a tierra la estaban esperando; tenía una gran relación con cada uno de ellos y sentía un gran cariño por parte de ellos.

En lo referente a la relación entre compañeros de profesión, dentro de los barcos antes y ahora piensa que es muy diferente. Ya que en la actualidad con los móviles y tecnologías la gente no se relaciona y lo que hacen es estar pendiente del móvil en vez de reunirse y hablar con sus compañeros como se hacía en su época.

En la actualidad ha cambiado, pero en su época existía mucho machismo, de ahí que, existieran hombres que le decían que al verla de capitana su profesión perdía valor porque para ellos ser capitán es lo mejor y tenía que ser un hombre no una mujer. Otra anécdota machista que cuenta es que estando en el puente de un buque llegó un señor y le dice al capitán ¡se sentirá contento y afortunado por tener a una mujer en el puente!, con lo que el capitán responde “tener una mujer en un barco es como tener un jardín sin flores”. Los chicos podían vomitar que no pasaba nada, pero en el momento que lo hiciera una mujer le ponían el sello, cuando a los chicos no. Es más, trabajando en el buque Agaete, haciendo maniobras y guardias juntos cuando la notaban cansada le decían que era una profesión para hombres. En la compañía transatlántica el capitán le decía que tuviera cuidado y aprendiera a comportarse porque era mujer. Ella sentía más desprecio por parte de sus compañeros de su misma edad que por gente mayor que ella.

En cuanto a su relación con los maquinistas piensa que tenían buena relación y no por tener diferente oficio era mejor que ella sino que realmente con los que tenía competitividad era con los de puente.

En la empresa en la que se encuentra ahora ocupa un puesto correcto en cuanto a su labor, cosa que en la mayoría de los barcos en los que estaba no ocurría ya que dicho labor a realizar no le correspondía. Para ella, tanto en salvamento donde está ahora como en los barcos, su trabajo o labor la pueden realizar tanto hombres como mujeres. No se considera igual que los hombres a la hora de enfocar las cosas pero si son capaces de hacer lo mismo. Para trabajar en un barco da igual el sexo pero eso sí, tienen que estar preparados psicológicamente y mentalmente. En toda su vida laboral su sueldo siempre ha sido igual que el de los hombres.

Una de las cosas que indica es que su época no existían en los barcos baños para chicas ya que todos estaban juntos y no habían notado esa necesidad ya que no había mujeres a bordo. En cuanto al acoso sexual, indica que por este lado nunca tuvo problemas pero si decir que en compañía en las que estaba cada vez que había un problema no tenían el mismo trato el hombre que la mujer, en el hombre se le permitía un poco, en la mujer no.

En la actualidad la Marina Mercante debe estar preparada para aceptar a la mujer, en su época no lo estaba. Aunque ella piensa que todavía quedan barcos y compañías que deberían de estar mejor.

Aún, con todo lo que sabe y ha caminado, no se arrepiente de haber estudiado Náutica y de dedicar su vida al mar, algo que volvería a hacer.

Esta cita concluyó dejándome unas buenas sensaciones, conociendo un poco más la parte personal del ámbito marítimo.

DATOS DE LA ENTREVISTA

Para la preparación de la entrevista, preparamos un pequeño guion que nos sirviera como primera orientación en la misma.

DATOS PERSONALES

- NOMBRE COMPLETO
- EDAD
- NACIONALIDAD
- LUGAR DE RESIDENCIA ACTUAL
- ESTADO CIVIL O PAREJA
- SI TIENE HIJOS

DATOS ACADÉMICOS

- TÍTULO PROFESIONAL (DIPLOMATURA, GRADO, LICENCIATURA, MÁSTER, POSTGRADO...)
- ESCUELA DE ESTUDIOS
- NIVEL DE INGLÉS
- DIFICULTADES PARA EMBARCAR COMO ALUMNA EN PRÁCTICAS

DATOS PROFESIONALES

- MOTIVOS POR LOS QUE ESTUDIÓ ESTA CARRERA
- TRABAJAS EN TIERRA O EMBARCADA
- CUÁNTOS AÑOS DE EMBARQUE
- TIPO DE BUQUE QUE NAVEGA O HA NAVEGADO
- COMPAÑIAS
- SI HA DEJADO DE NAVEGAR, CUANDO Y PORQUÉ LO DEJÓ
- PUESTO QUE OCUPA
- TIENE COMPAÑERAS MUJERES TRABAJANDO CON USTED
- QUE PUESTOS OCUPAN SI LAS HAY

- ¿SE SIENTE SATISFECHA CON EL DESARROLLO DE SU CARRERA PROFESIONAL Y CON CÓMO SE HA DESARROLLADO SU VIDA SOCIAL Y FAMILIAR COMO CONSECUENCIA DE SU PROFESIÓN?
- ¿CÓMO ES LA RELACIÓN CON COMPAÑEROS DE TRABAJO A BORDO?
- ¿CUENTA CON DISPOSICIONES ESTABLECIDAS POR EL ESTADO QUE REGULAN EL PERMISO DE MATERNIDAD Y OTRAS LICENCIAS PARENTALES RETRIBUIDAS?
- ¿HA SENTIDO ALGUNA VEZ DISCRIMINACIÓN POR PARTE DE COMPAÑEROS, SUBORDINADOS O SUPERIORES?
- ¿ENCUENTRAS CONDUCTAS MACHISTAS, PATERNALISTAS O DE ALGÚN TIPO A BORDO HACIA SU PERSONA O HACIA OTRAS MUJERES?
- ¿CONSIDERAS QUE OCUPAS EL PUESTO QUE TE CORRESPONDE DENTRO DE LA EMPRESA?
- CONOCIENDO LAS TAREAS Y RESPONSABILIDADES QUE SE DESEMPEÑAN EN TU PUESTO DE TRABAJO, ¿CREES QUE UNA MUJER PUEDE ASUMIRLAS IGUAL QUE UN HOMBRE?
- ¿CONSIDERAS QUE EL SALARIO QUE PERCIBES SE CORRESPONDE CON TU TRABAJO DESEMPEÑADO?

CONCLUSIONES

Este estudio sobre la figura de la mujer en el ámbito marítimo, quería visibilizar el movimiento femenino presente en la marina mercante actual. Las conclusiones a las que he llegado son:

- El trabajo en el mar, aun teniendo un lugar en él las mujeres, sigue estando predominado por los hombres
- Otras de las conclusiones es que todas las mujeres a las que he tenido acceso, trabajan en puestos de altos cargos; puesto de importancia dentro de la jerarquización existente a bordo.
- Cada vez se está haciendo más visible la lucha por la mujer en conseguir la igualdad respecto al hombre, y esto se obtiene con la ayuda de organismos públicos y privados; con leyes y programas específicos dedicados a mejorar el acceso al trabajo y la calidad en él.

Valoro a las mujeres que deciden dedicarse al mar, una profesión muy sacrificada; tienen mucho por lo que luchar. Tienen que defender acciones y oportunidades que en otras profesiones se dan por sentadas. Demostrar con hechos y con constancia que están preparadas en todo momento sin poder decaer.

BIBLIOGRAFÍA

- Royal Navy *The National Museum*. (2018). Obtenido de Hannah Snell:
<https://www.nmrn.org.uk/women/hannah-snell>
- ALIANZA DE BUSAN PARA LA COOPERACIÓN EFICAZ AL DESARROLLO. (1 de diciembre de 2011).
Obtenido de <https://www.oecd.org/dac/effectiveness/49650200.pdf>
- Cámara, J. (10 de marzo de 2016). *diario de avisos*. Recuperado el 30 de marzo de 2017, de La heroína del timón: <http://diariodeavisos.elespanol.com/2016/03/la-heroina-del-timon/>
- Carrasco, L. P. (1999-2000). *Lucha por los derechos de la mujer y cambio legislativo en el régimen franquista*. Obtenido de Las reformas legislativas de 1961, 1962 y 1970 en su coyuntura:
<http://www.ub.edu/ciudadania/hipertexto/evolucion/trabajos/9900/2/reformas.htm>
- Delgado, O. (29 de abril de 2013). *Foro Naval*. Recuperado el 30 de marzo de 2017, de 1984: PRIMERA ESPAÑOLA OFICIAL DE MARINA MERCANTE:
<https://foronaval.com/2013/04/29/1984-la-primera-espanola-oficial-de-marina-mercante/>
- E.T.S DE NÁUTICA Y MÁQUINAS UNIVERSIDAD DE A CORUÑA. (s.f.). Obtenido de Reseña histórica de las enseñanzas náuticas en A Coruña:
<http://www.nauticaymaquinas.es/web2009/ver-notas.asp?id=6>
- Franco, F. (22 de julio de 1961). *BOE*. Recuperado el 1 de JUNIO de 2017, de Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1961-14132
- FRANCO, F. (28 de diciembre de 1966). *BOE*. Recuperado el 1 de junio de 2017, de Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1966-19731>
- García-Allen, J. (s.f.). *psicología y mente*. Recuperado el 28 de 09 de 2017, de Los distintos tipos de entrevista y sus características: <https://psicologiymente.net/organizaciones/tipos-de-entrevista-trabajo-caracteristicas#!>
- Ibáñez Fernández, I., & Díaz Tajada, E. (07 de MAYO de 2010). *EUSKOMEDIA*. Recuperado el 30 de MARZO de 2017, de Incorporación de la mujer a la marina mercante. El caso de la escuela superior de de náutica y máquinas navales de la UPV/EHU.1979/1989.:
<http://hedatuz.euskomedia.org/8427/1/33233259.pdf>
- IMO. (s.f.). Obtenido de Mujeres en la industria marítima:
<https://translate.google.es/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/women/Pages/default.aspx&prev=search>
- Lorenzo, J. C. (30 de julio de 2015). *Del acontecer marítimo*. Recuperado el 30 de marzo de 2017, de Macarena Gil Navarro, primera mujer práctico de España:

<https://delacontecerportuario.wordpress.com/2015/07/30/macarena-gil-navarro-primera-mujer-practico-de-espana/>

Maizcurrena, M. (11 de 06 de 2015). *Bilbao.net*. Recuperado el 22 de 05 de 2017, de Bilboko Liburutegi Digitala:
<http://www.bilbao.net/bld/handle/123456789/30269?rd=003123459658505657>

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, A. Y. (DESCONOCIDO de DESCONOCIDO de DESCONOCIDO). *MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE*. Recuperado el 31 de 05 de 2017, de RED DE MUJERES .
RECONOCIMIENTO ``HISTORIA DE UNA VIDA EN LA PESCA``:
<http://www.mapama.gob.es/es/pesca/temas/red-mujeres/reconocimientos1.aspx>

NNT, S. (11 de JULIO de 2017). *Nautical News Today*. Obtenido de Conoce la verdadera historia de Mary Read, la pirata en la sombra: <https://www.nauticalnewstoday.com/mary-read-pirata-sombra/>

OIT. *ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO*. (s.f.). Obtenido de C183 - Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183):
http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CO DE:C183

S.A., G. P. (17 de Marzo de 2016). *Andalucía Información* . Recuperado el 30 de marzo de 2017, de Macarena Gil, la primera mujer práctico de puerto de España:
<http://andaluciainformacion.es/motril/579721/macarena-gil-la-primera-mujer-practico-de-puerto-de-espana-/>

SEAFARING WOMEN. (2015). Obtenido de
<http://seafaringwomen.tumblr.com/post/89328266823/anna-ivanovna-shchetinina-1908-1999-who-became>

SIRC. (- de - de 2017). *Seafarers International Research Centre*. Recuperado el 1 de JUNIO de 2017, de CARDIFF UNIVERSITY: <http://www.sirc.cf.ac.uk/>

WISTA. (- de - de 2017). *WISTA*. Recuperado el 31 de Mayo de 2017, de WISTA ESPAÑA:
<http://www.wista.net/es/site/about-us>

WISTA, S. (- de - de 2017). *WISTA SPAIN*. Recuperado el 30 de MAYO de 2017, de WISTA SPAIN:
<http://www.wista.net/es/site/mission-vision>

WMU. (- de - de -). *WORLD MARITIME UNIVERSITY*. Recuperado el 1 de JUNIO de 2017, de WORLD MARITIME UNIVERSITY: <http://www.wmu.se/>

ÍNDICE DE TABLAS E ILUSTRACIONES.

<i>Tabla 1. Miembros . Fuente: WISTA.</i>	29
<i>Ilustración 1. Mujer en rampa. Fuente: Irene</i>	9
<i>Ilustración 2. Mary Read, según un grabado en madera del siglo XVIII. Fuente: wikipedia.</i>	14
<i>Ilustración 3. Hannah Snell. Fuente: The National Museum Royal Navy.</i>	15
<i>Ilustración 4. Anna Ivanovna Schchetinina. Fuente: seafaring women</i>	16
<i>Ilustración 5. Logo IMO. Fuente: IMO.</i>	20
<i>Ilustración 6. Mujer al timón. Fuente: Carla Pérez Jiménez</i>	21
<i>Ilustración 7. Fotos Transmediterránea</i>	24
<i>Ilustración 8. Grupo de mujeres. Fuente: WISTA</i>	25
<i>Ilustración 9. Logo WISTA.</i>	26
<i>Ilustración 10. Mujer en la máquina. Fuente: Irene Afonso</i>	28
<i>Ilustración 11. Radhika Menon. Fuente: WISTA</i>	30
<i>Ilustración 12. Logo World Maritime University. Fuente: idem.</i>	31
<i>Ilustración 13. Ángeles Rodríguez Bernabé Fuente:FORO NAVAL</i>	33
<i>Ilustración 14 Mercedes Marrero Valero. Fuente: Diario de Avisos</i>	34
<i>Ilustración 15 Idoia Ibáñez Fuente: bilbao.eus</i>	35
<i>Ilustración 16 Macarena Gil Navarro Fuente: huelvaya.es.</i>	36
<i>Ilustración 17 Sonia Cabado Fuente: La Voz de Galicia.es.</i>	37
<i>Ilustración 18 Josefa Moreno Benítez Fuente: red de mujeres</i>	39