

FALDAS A BORDO

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

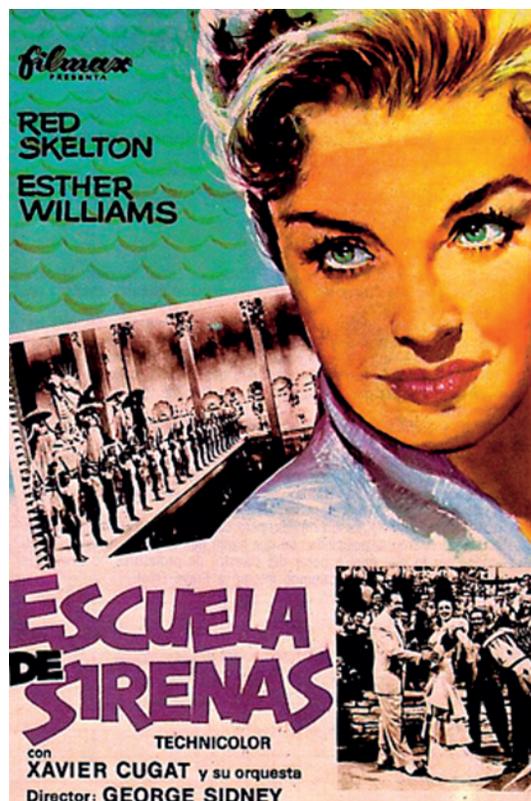
*Quien quiera buscar fortuna
en algo se ha de arriesgar;
que aquel que no se aventura
nunca pasará la mar.*

(Proverbio).



El titular de este trabajo ha llegado hasta mi pluma de la mano del primer contacto que tuve con las mujeres enfundadas en el uniforme del botón de ancla. Fue en los años cincuenta a través de la película del mismo título, en la que tres jóvenes americanas deciden ingresar en la Marina, viviendo durante su periodo de instrucción experiencias insospechadas para aquellos años del pasado siglo. El papel estelar estaba asumido por Esther Williams, una actriz que había saltado al estrellato de Hollywood con dos películas de créditos tan marineros como *La hija de Neptuno* y *Escuela de sirenas*, en las que aireó por todo el mundo sus grandes dotes de nadadora y, para deleite de caballeros, su bella figura en bañador. La estrella de cine rompía con la tradicional aversión de los marineros acerca de la presencia de mujeres a bordo, ya que los navegantes no se sentían muy a gusto con las damas cuando un barco surcaba los mares, por la creencia de que su figura podía desatar las fuerzas de la naturaleza.

Otra cosa era en puerto, donde lo habitual consistía en encontrar por todos los rincones de las naves tanto a las esposas de los marineros como a mujeres simulando serlo, para aliviar la soledad acumulada por estos durante las dilatadas navegaciones. Igualmente existía la creencia de que la figura de una mujer semidesnuda, colocada en la proa del buque, era capaz de aplacar el enojo de Neptuno, por lo que tallaban bajo el bauprés auténticas obras de arte en forma de mascarón. También para los nautas la embarcación era igual que una dama, protectora y acogedora como una madre, a la vez necesitada de su cariño. Joseph Conrad escribe acerca de esta creencia: «tu embarcación necesita que la mimes con conocimiento. Para tratarla debes comprender los miste-



rios de su naturaleza femenina y, si lo haces, te será fiel durante el combate con grandes fuerzas que podrían derrotar a cualquiera». La Williams era la reina de las sirenas del siglo XX, ese mítico ser ancestral mitad mujer y mitad pez, anhelado por los hombres que deseaban compartir su compañía, a pesar de las repetidas advertencias acerca de la perdición que suponía dejarse llevar por su canto, que conducía inevitablemente al naufragio y la muerte. La sirena tradicional ha sido el símbolo pelágico de Afrodita, la diosa griega del amor y la belleza que surge del océano, por lo que no es raro que la Iglesia primitiva predicara que no era más que una representación del diablo que tentaba al hombre con el anhelo de la lujuria: contraponiendo a éstas la imagen de la Virgen María, a la que en muchos países católicos se la

tiene por patrona de los marineros y navegantes — como es el caso en España con la Virgen del Carmen— o bautizando las naves con sus distintas advocaciones.

Medio siglo después, la otra cara de la sirena de Hollywood nos ha llegado representada por el rostro de *La teniente O'Neil*, película en la que Demie Moore trata de abrirse paso en un mundo hostil a las mujeres, interpretando el papel de Jordan O'Neil que se convierte en la primera mujer de una unidad de élite de los *marines*. Como, en mayor o menor medida y esfuerzo, han debido luchar las españolas, abriéndose paso por todos los rincones del mercado de trabajo donde, en general, el empleo femenino continúa aumentando: en España, la actual tasa de ocupación de las mujeres asciende al 56 por 100, 24 puntos porcentuales más que en 1994 y dos décimas más que en 2007. El sexo femenino ha logrado un nivel de cualificación que hace posible su equiparación al masculino dentro de la población activa con estudios de educación superior, aumentando su presencia en todas las ramas de actividad, y especial-

mente en los empleos cualificados. En nuestro país, que estuvo lejos de la vanguardia feminista liderada por los Estados Unidos, la cuota de mujeres en la política es mucho mayor. En las grandes empresas la situación es similar: aquí las mujeres han logrado llegar a los puestos intermedios, pero falta dar un salto para alcanzar los despachos de la alta dirección. En la Administración del Estado, la Judicatura o en la Medicina el equilibrio se va consiguiendo día a día. Sin embargo, aún hay barreras que impiden el acceso de la mujer a ciertas profesiones, como las relacionadas con el mar en las que las féminas han logrado el mando de un buque mercante o de guerra, pero está lejos su presencia a todos los niveles. ¿Son estas barreras consecuencia del machismo, los prejuicios morales, la capacidad física o los inherentes a la maternidad? Trataremos tanto de conseguir luz para despejar estas interrogantes como de cuantificar las faldas a bordo, conscientes de que, a partir de este momento, penetramos en un océano plagado de minas que hemos de sortear con habilidad para que no exploten hiriendo susceptibilidades, lo que está muy lejos de nuestro propósito.

Una virada en redondo al pasado

El mar se ha considerado siempre de dominio masculino. Las mujeres de los marinos cuidaban de sus hogares y de sus hijos, mientras que los hombres faenaban con sus redes cerca de la costa o navegaban por mares lejanos. No obstante, algunas viajaban como esposas o amantes de los capitanes, otras lo hacían escondidas gracias a los favores de oficiales y subalternos; y no faltaban las que oficiaban de madres para los miembros más jóvenes de la tripulación, como era relativamente usual en algunas armadas, en donde las esposas de los contra maestres, carpinteros y cocineros se embarcaban con sus maridos para ayudarles con sus labores caseras, cooperando con la artillería y el cuidado de los heridos durante el combate. Nelson, entre otros, las consideraba como una molestia a bordo, según se desprende de un comentario antes de zarpar: «El domingo nos desharemos de todas las mujeres, perros y palomas, y el miércoles, bien temprano por la mañana, espero navegar a toda vela rumbo a Torbay». Hubo casos de parejas de capitanes que se vieron obligadas a asumir el mando del buque cuando éstos caían enfermos o cuando perecían durante el viaje, como Mary Patten, que tomó el gobierno del barco al fallecer su marido durante una tormenta mientras atravesaban el cabo de Hornos, salvándolo sin problemas y alcanzando el lejano puerto de San Francisco. Dos reinas, Artemisa y Cleopatra, fueron las protagonistas de las dos batallas navales más importantes de la antigüedad: Salamina y Actium, y las vikingas se distinguieron por su estrecho contacto con el mar.

En España, las mujeres tuvieron un papel destacado durante la conquista y colonización americana, en la que la figura de la reina Isabel la Católica tuvo

un protagonismo trascendental; algo similar ocurrió en las empresas ultramarinas de nuestro país vecino, Portugal. Hubo casos singulares como el de Mencia Calderón, esposa de Juan de Sanabria y animadora de una expedición al Río de la Plata en la que viajaban cincuenta mujeres, y que al morir su marido decidió zarpar a bordo del *San Miguel*: pasaron todo tipo de vicisitudes, fueron atacadas por piratas y, tras vagar cinco años por el Atlántico, llegaron finalmente a Asunción. Pero el caso más relevante es el de Isabel de Barreto, que sucedió a su marido, Álvaro de Mendaña, como adelantada y almirante de las Filipinas al morir éste durante su segundo viaje; mandato en el que demostró unas aptitudes de valentía y dotes de mando que le permitieron culminar con éxito la empresa encomendada por la Corona española. Otro caso curioso de nuestra historia es el del soldado de Infantería de Marina Antonio María de Soto del que, al ser desembarcado tras cinco años de servicio y ostentando el grado de sargento primero, se descubrió que era una mujer llamada Ana María de Soto, a la que el rey, a pesar de que no pudo permanecer en servicio activo, le concedió el privilegio de usar los distintivos correspondientes a su rango, en mérito a su valor y servicios prestados, convirtiéndose en el siglo XVIII en la primera mujer enrolada oficialmente en nuestra Armada.

Casos parecidos son los de las inglesas Hannah Snell, que permaneció cuatro años en la Infantería de Marina británica vestida de hombre, y el de la



Mary Read, Anne Bonny y Calico Jack.

marinera Mary Anne Talbot, que tuvo una azarosa vida en la Marina británica arropada con uniformes masculinos. Pero de todas las mujeres que se hicieron a la mar vestidas de hombres las más famosas son, lamentablemente, Mary Read y Anne Bonny, que sobrevivieron en un mundo tan hostil a las féminas como el de la piratería. Mary decidió vestirse con prendas masculinas al fallecer su marido, embarcándose rumbo a las Antillas en un navío que fue capturado por unos piratas a los que se unió, aceptando y pasando a ser uno de los más feroces y sanguinarios. Anne se casó con un marinero con el que también viajó al Caribe, en donde abandonó a su esposo, fugándose con el pirata Jack Calico. A bordo del barco de éste conoció a Mary Read, cruzándose sus caminos. Tras muchas fechorías juntas Read murió de fiebre amarilla y Anne Bonny se perdió en la bruma del tiempo, hasta que sus vidas fueron rescatadas por el cine en *La mujer pirata*. La ferocidad de ambas sólo fue superada por la pirata china Ching Shigh, conocida también como la *Viuda Amarilla*, que en 1807, tras la muerte de su marido, asumió el mando de seis flotas chinas, llegando a tener bajo su mando setenta y siete navíos y cincuenta mil hombres, sobre los que mantuvo una férrea disciplina.

Las civiles primero

A partir del siglo XX comenzó a ser frecuente que las esposas de los capitanes mercantes viajasen con sus maridos. Pero incluso los puestos que entonces normalmente estaban reservados en tierra a las trabajadoras, como los de fonda, lo siguieron estando en los barcos a los hombres, hasta que en los buques dedicados a cruceros turísticos empezaron las mujeres a asumir roles de camareras, azafatas, limpiadoras o guías: empleos que ejercían damas muy jóvenes de forma temporal. Las dificultades son crecientes para contratar personal en la Marina Mercante, algo que referido a las empresas españolas reviste especial gravedad, tanto por las carencias existentes en la máquina, como en el puente o la fonda. Problema que proviene de la pérdida de vocaciones marineras, que en el pasado incluso se heredaban de los padres y abuelos, lo que hoy día no sucede por las duras condiciones de trabajo a bordo, en donde no cuenta el calendario, ni el horario como en tierra, lo que no es correspondido por un salario adecuado; la lejanía de la familia y amigos; la facilidad para viajar, que antaño era un gran aliciente para los jóvenes, y la carencia de vida portuaria, que tenía un especial encanto bohemio, neutralizada en la actualidad por la rapidez con que se efectúan las escalas en puerto. Lo que en su conjunto también frena a las mujeres en su ambición por hacer carrera embarcadas.

No obstante, existen notables excepciones, como la de Anna Ivanova, que en 1930, con 22 años, ingresaba en la Marina Mercante soviética, consiguiendo cinco años después el grado de capitán, distinguiéndose por su labor duran-



Escuela de Náutica de Cádiz.

alcanzada la mitad de la década de los 70 comenzaron las mujeres a ingresar en las escuelas de náutica que, como consecuencia de los cambios habidos en los planes de estudio, han cambiado sus denominaciones por las de escuelas superiores de la Marina Civil o por la de facultades de náutica, al producirse su adscripción a la universidad. Durante el último lustro del Plan de Estudios de 1977 se pudo constatar que entre un 20-25 por 100 del alumnado eran mujeres, alcanzando el título correspondiente un 8 por 100 del total anual. El alto porcentaje se debe en gran medida a las posibilidades que ofrece el actual programa de estudios para conseguir un puesto en tierra: en las capitánías de puerto, puestos de control, terminales portuarias y en todo lo relacionado con el negocio y el transporte marítimo, lo que resulta para las profesionales más ventajoso frente a la idea de trabajar embarcadas, que es más problemática para las mujeres que para los hombres.

El primer obstáculo para conseguir un trabajo embarcadas se encuentra en el recelo de las navieras a la hora de contratar nuevo personal, ya que, aunque

te la Segunda Guerra Mundial; o la británica Victoria Drummond, que navegó durante cuarenta años y fue la primera mujer que alcanzó el grado de jefe de máquinas. En países como Argentina, la incorporación de las mujeres a los estudios de náutica fue de forma paulatina: en 1978 lo hicieron para la especialidad de Administración –nuestros sobrecargos–, en 1979 para radiocomunicaciones, abriéndose en 1994 a las de puente y máquinas. El acceso a los estudios de náutica para la mujer no se demoró en nuestro país en relación con otros, como es el caso de Estados Unidos, donde en 1974 fueron admitidas las primeras mujeres como alumnas en la Academia californiana de Vallejo, decisión que fue seguida por la Academia Nacional de la Marina Mercante de Kings Point en Nueva York. En España,

los problemas fundamentales de convivencia y adaptación están superados, el embarazo y la maternidad, con el consecuente problema que plantean las sustituciones, complica más las cosas en un barco, donde hoy las tripulaciones son muy reducidas. De otra parte, la labor de las mujeres viene siendo satisfactoria, ya que asumen las tareas y responsabilidades igual que los hombres, habiendo mantenido durante la última década una presencia de un 15 por 100 entre la oficialidad de los barcos españoles. Otra de las dificultades con que se encuentran las mujeres embarcadas está relacionada con el acoso moral y sexual que, según encuestas realizadas por Sagarduy, ronda el 50 por 100, entre expresiones ofensivas, persecución o simples miradas, y es del 5 por 100 en lo relativo a roces y tocamientos. El ejercicio del mando es otro problema que va venciénndose, siendo normalmente más un temor de rechazo de la interesada que una realidad. A este respecto, Idoia Ibáñez, primera mujer que tuvo el mando de un barco mercante español, dice que: «donde manda capitán, no manda marinero; y por el bien de la aventura marítima común en los barcos, está primero el cargo y luego el género... El ser humano en general, con o sin estudios, es lo suficientemente inteligente como para reconocer cuándo el que manda está preparado para ello...», y agrega que nunca ha tenido problemas, ya que subalternos y oficiales han aceptado su autoridad.

La presencia de la mujer española en el sector pesquero ha sido una constante a través de los tiempos, pero cuantificar su importancia no es tarea fácil. Según cifras de la UE en 2006 era del 43 por 100: un 1 por 100 del total de la pesca costera, un 44 por 100 de la acuicultura y un 75 por 100 en transformación; según el Instituto Social de la Marina había en este sector 11.000 mujeres afiliadas a la Seguridad Social, sin tener en cuenta el sector de transformación, siendo la proporción en el marisqueo a pie de cinco mujeres por cada hombre.

Los deportes náuticos contaron desde muy pronto con la presencia de participantes femeninas en todas las modalidades, siendo destacables entre un gran elenco la esposa del profesor norteamericano Strout, que fue en su momento el primer matrimonio que dio la vuelta al mundo completa; salieron de Jacksonville en 1934 y llegaron a Nueva York en 1938 a bordo



Esperanza Pérez.

del cutter *Igdrasol*; también ese año Lady Phillips Brodie y Gertrudis Vanderbilt compitieron por la Copa América; en 1953 Ann Davison se convirtió en la primera mujer en cruzar el Atlántico en solitario; Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, en 1976-1978, lo fue en realizar una circunnavegación al globo en solitario; Naomi James (1977-1978) fue la primera navegante en hacer la circunnavegación en solitario vía cabo de Hornos; Tania Aebi se erigió en 1985-1987 en la más joven (con 18-20 años) y primera norteamericana en completar una circunnavegación en solitario a bordo del bote de vela de 26' *Varuna*; Ellen MacArthur (inglesa) (2004-2005) ha sido la más rápida al circunnavegar el globo en solitario en 71 días; Dee Caffari es la británica de 35 años que arribó en la sexta posición en la mítica Vendée Globe, y se transformó en la primera mujer que ha realizado la travesía de la vuelta al mundo en ambos sentidos, primero de Este a Oeste y luego de Oeste a Este. Hay féminas que no se marcan límites en la vida, y otras para las que la edad no supone un obstáculo cuando se trata de emprender nuevas aventuras: un ejemplo de esa vitalidad es Rosie Swale-Pope, una británica de 61 años que se ha convertido en la primera mujer en dar dos veces la vuelta al mundo, una a pie y otra a vela. En España, recientemente, Esperanza Pérez ha sido la primera mujer española que ha cruzado el Atlántico en solitario y sin escalas.

Las militares después

En casi todo el mundo se ha ido produciendo de forma paulatina el ingreso de las mujeres en las Fuerzas Armadas, resultando un ensayo a este proceso la Primera Guerra Mundial, en cuyo desarrollo empezaron a ocupar posiciones en el terreno de la Sanidad militar. Pero fue del 39 al 45, tras el ataque a Pearl Harbor, cuando las féminas irrumpieron de forma masiva en los frentes de batalla estadounidenses, incorporándose como enfermeras, conductoras o trabajando en las fábricas de material bélico. De un total de seis millones de mujeres dedicadas al apoyo directo de la contienda, unas 350.000 ingresaron directamente en las Fuerzas Armadas, con lo que nacieron las *NNC Navy Nurse Corps* y las *MCWR Marines Corps Women Reserves*, que tomaron el denominador común de *Women Accepted for Volunteer Emergency Service*, al objeto de que las siglas al leerse dieran como resultado WAVES (olas en español); y como el resultado parecía broma, se cambió por *Women Are Very Essential Sometimes*. Mientras que en el Coast Guard se llamaron SPARS, proveniente de su lema *Semper Paratus*, traducido al español «siempre preparados».

En las WAVES no se aceptaron mujeres casadas con hijos menores de 18 años, ni hasta el año 1944 las que tuviesen origen negro. En las WAC y MCWR tampoco fueron admitidas las que estuviesen casadas con hijos menores de 14 años. En general, casi todas tuvieron cometidos similares a los que



habían desempeñado en la vida civil, como conductoras o secretarias, evitando que ocupasen puestos en los que tuviesen hombres a sus órdenes. Terminada la contienda, salvo raras excepciones, fueron desmovilizadas, hasta que en la Guerra de Corea muchas se reincorporaron con carácter permanente. Las primeras mujeres que alcanzaron el generalato en la Marina fueron Francis McKee, contralmirante en 1976, y Margaret A. Breiver, general de Infantería de Marina en 1978. La primera ingresada en la Academia de Annapolis fue Kristine Holderied en 1984, y la primera comandante de un buque de la Marina norteamericana fue Darlene Iskra. Con ella comenzaron las mujeres a alcanzar el mando de buques, teniendo a la noruega Solveig Krey como la primera dama que mandó un submarino en 1995.

Es, por tanto, a finales del siglo XX cuando la mujer comienza a ocupar puestos que la historia le había negado. San Alberto Magno, atendiendo a su carácter tímido, consideraba que la mujer era incapaz para la guerra; ideas que chocaban con teorías como las de Sócrates o Platón, que mantuvieron que la mujer debía recibir entrenamiento militar y luchar codo con codo junto a los hombres, lo que no caló entre la sociedad griega. No obstante, existen notables casos aislados, como el de España, en donde durante nuestra Guerra de

Independencia tuvimos valerosas combatientes, como Agustina de Aragón o Manuela Malasaña. Posteriormente, durante la Guerra Civil del 36 en el bando republicano, que había fomentado en los primeros momentos la presencia de las mujeres en las trincheras, pronto se dio marcha atrás. En la posguerra, el Gobierno del general Franco mantuvo una línea muy conservadora, siendo las damas de Sanidad Militar, que no tenían rango castrense, las únicas con presencia en los tres ejércitos. Las mujeres no tuvieron entrada en las Fuerzas Armadas hasta 1988, año en el que por primera vez ingresaron en las academias militares. Después, durante el Gobierno de Aznar, se llevaron a cabo los cambios más trascendentes, que vinieron como consecuencia de la eliminación del Servicio Militar Obligatorio y la profesionalización de los ejércitos, cuyo modelo contemplaba el ingreso de las mujeres en igualdad de condiciones que los varones. La ley 17/1999 estableció la no discriminación por motivos de sexo, dándoles acceso a todas las áreas de las instituciones armadas.

Una carrera de obstáculos

El ingreso de la mujer en las Fuerzas Armadas, y en especial en la Armada, ha representado una complicada carrera de obstáculos compartida con las marinas de la mayor parte de los países con procesos de integración similares, siendo la convivencia entre los dos sexos el epicentro del problema; la aceptación por sus pares masculinos, los casos de hostigamiento, acoso y abuso por quienes se resenten de la presencia femenina en lugares y cometidos que entienden son privativos de los varones; los inherentes a la habitabilidad separada, tanto en tierra como a bordo, para preservar la intimidad. A todo esto deben sumarse las tareas que requieren un gran esfuerzo físico, para lo que muchas mujeres no tienen la misma capacidad que los hombres; o la maternidad, que representa tanto un hándicap para las tareas físicas como de discontinuidad en los destinos, sobre todo en aquellos que tienen difícil alternancia o relevo. Otra de las barreras está en la férrea vocación que precisan algunos destinos de élite, como es en los Estados Unidos la Infantería de Marina, en donde ser «un marine es una razón para vivir y no una forma más de ganarse la vida», lo que entraña una entrega total.

De entre las barreras a considerar, una muy peculiar es la presencia de personal femenino en unidades específicas, como es el caso de los submarinos, que tienen unas características muy peculiares. En las principales armadas del mundo está generalizado el criterio de que una mujer puede tener el mando de un buque de superficie o ser piloto embarcado a bordo de un portaaviones, pero no puede servir como simple marinero en un submarino, ya que son buques en los que las condiciones de vida son especialmente duras, sin importar el rango del tripulante. En un submarino nuclear la duración de las

operaciones puede ser de meses, y la habitabilidad está muy supeditada a la eficacia de la navegación y el combate. En sus ciento y pico de metros de eslora se hacina un centenar y medio de tripulantes, que comparten baños y en muchos casos las literas, conocidas como camas calientes, que son ocupadas de forma rotatoria.

En España, hoy, tras cumplirse el 20 aniversario de la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas y más concretamente a la Armada, podemos generalizar que el balance resultante arroja normalidad, salvo las anécdotas derivadas del uso de uniformes en principio masculinos sobre cuerpos femeninos. Proceso de normalización que

ha ido produciéndose según han ido aumentando las mujeres en las dotaciones de nuestros buques; a la vez que compartiendo ambos sexos los tradicionales valores que definen el espíritu militar: vocación, disciplina, entrega y sacrificio. En el año 2000, la sargento Julia del Río se convirtió en la primera suboficial de la Armada; y en 2005, la teniente de navío Esther Yáñez fue la primera mujer comandante de un buque de guerra español, el patrullero *Laya*. De los 125.000 militares que conforman nuestras Fuerzas Armadas, un 13 por 100 son mujeres, cuando en el primer año sólo había 137, fundamentalmente pertenecientes a los Cuerpos Comunes. Los efectivos de la Armada ascienden a 20.000, de los que un 12 por 100 son mujeres. Y el conjunto de leyes promulgadas desde 1988 ha ido propiciando medidas para la integración y desarrollo de las mujeres dentro de nuestra Armada, en cuyo seno, sin que tenga que pasar mucho tiempo, un capitán de navío se cuadrará ante una dama saludándola con un «a la orden de vucencia...».



Esther Yáñez.