



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA SUR
ÁREA DE CONOCIMIENTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE ECONOMÍA

TESIS

**LAS MUJERES MARINERAS DE MÉXICO Y SUS REDES SOCIALES: ANÁLISIS
DE SUS DINÁMICAS Y APORTACIONES PARA LA VISIBILIZACIÓN Y LA
IGUALDAD EN EL SECTOR MERCANTE**

QUE COMO REQUISITO PARA OBTENER EL TÍTULO DE

**DOCTORA EN CIENCIAS SOCIALES:
DESARROLLO SUSTENTABLE Y GLOBALIZACIÓN**

PRESENTA:
MARISOL VAZQUEZ GONZÁLEZ

DIRECTORA:
DRA. LORELLA GUADALUPE CASTORENA DAVIS

LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR, 5 DE DICIEMBRE DE 2016

ÍNDICE

| | |
|--|-----|
| Introducción | 04 |
| Capítulo I. Las mujeres marineras del sector mercante. Aproximaciones identitarias y rasgos generales. | 17 |
| 1.1. Breve recuento de mujeres marineras en la historia. | 17 |
| 1.2. Las marineras mercantes como grupo minoritario. | 20 |
| 1.2.1. Marineras del sector mercante con formación académica. | 22 |
| 1.2.2. Marineras del sector mercante sin formación académica. | 26 |
| Capítulo 2. Género, redes sociales y mujeres marineras. | 27 |
| 2.1. Las redes sociales. Definición y aproximaciones teóricas. | 29 |
| 2.2. Marineras mercantes y los roles de género en el ámbito marítimo. | 34 |
| 2.2.1. La violencia de género en el trabajo de mar. | 42 |
| 2.3. Las redes sociales como mecanismo de visibilización y autogestión. | 50 |
| Capítulo 3. Las redes sociales como enfoque de análisis de la teoría de género. Hacia una propuesta conceptual. | 60 |
| 3.1. El entramado teórico de las redes sociales y las categorías de género. | 61 |
| 3.2. El contenido y la forma de la red social como objetivo consciente de la teoría de género. | 62 |
| 3.3. La teoría de género con enfoque de red social. | 65 |
| Capítulo 4. Análisis de las redes sociales de mujeres marineras del sector mercante en México. | 74 |
| 4.1. Las redes sociales de mujeres marineras mercantes en el mundo. | 75 |
| 4.2. Narrativas transmediáticas de las marineras mercantes. | 78 |
| 4.2.1. El perfil “Marineras mercantes” en Facebook. | 79 |
| 4.2.2. Diez marineras, diez narrativas de sus redes sociales. | 83 |
| 4.2.3. Narrativas en mensajes internos o vía <i>inbox</i> del perfil de Marineras mercantes ... | 113 |

| | |
|---|-----|
| 4.3. Redes sociales de empresas reclutadoras de mujeres y hombres para el trabajo de mar. Breve revisión. | 127 |
| 4.3.1. Reclutamiento Costa Fuera | 127 |
| 4.3.2. Oceanografía Reclutamiento | 128 |
| Capítulo 5. Resultados y conclusiones. | 130 |
| 5.1. Las redes sociales como escenario para la visibilización de mujeres marineras mercantes de México. | 131 |
| 5.2. Recomendaciones. | 134 |
| Anexos. | 137 |
| Anexo 1. Mujeres marineras: convenios y regulaciones marítimas. Comentarios sobre el Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo (2006) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). | 137 |

Introducción

El presente trabajo de investigación es un análisis de las dinámicas de las redes sociales de un grupo de mujeres marineras del sector mercante de México, con el que se busca conocer cómo es que tales mujeres se expresan y se hacen visibles a través de sus redes sociales en Internet, y de cómo expresan en ellas, las narrativas de su vida cotidiana, con el fin de identificar cuáles son las motivaciones, problemas y conflictos que diariamente enfrentan en su entorno laboral, y cómo se ejerce (o no) la igualdad durante su interacción con los actores sociales de su entorno.

Este análisis parte de la hipótesis de que una forma de valorar y visibilizar el trabajo de las mujeres marineras mercantes es a través de las redes sociales. El análisis de tales expresiones nos permite conocer cómo es que las marineras mercantes se han hecho visibles en primer lugar, para sí mismas y, en segundo, ante el resto de los actores sociales con quienes interactúan de manera cotidiana: empleadores o empresas reclutadoras, empresas privadas del rubro marítimo, colegios de marineros, sindicatos, academias y escuelas náuticas, instituciones y organismos gubernamentales que regulan y diseñan la normatividad para este sector, entre otros.

También, se parte de la hipótesis de que el trabajo que estas marineras realizan en sus embarcaciones o entorno marítimo no ha logrado la valoración y el reconocimiento suficiente como para influir en las políticas de planificación, contratación e impulso de oportunidades laborales equitativas, inhibiendo en gran medida la solución de problemas graves, como la baja remuneración económica, el acoso y la violencia en sus lugares de trabajo; la nula posibilidad de escalar a posiciones de mayor responsabilidad y reconocimiento, y desarrollar una carrera marítima plena y exitosa.

Es importante recordar que la marina mercante es una flota no militar de buques o embarcaciones privadas que proporciona medios para el transporte marítimo de materias primas, productos y pasajeros, que incluye, los buques que realizan investigación en aguas

profundas, cruceros y *ferrys*, entre otras embarcaciones de cabotaje de altura o interior, según los puertos de arribo. Este tipo de embarcaciones revisten características diferentes a las de la marina de guerra o Armada, que se encarga de la defensa de los países y sus litorales marítimos, razón por la cual la marina mercante puede ser considerada un agente de desarrollo económico importante para todos los países que participan en ella, a pesar de que el proceso de globalización y la liberación de los mercados ha tenido un impacto negativo en el sector mercante: “las banderas de conveniencia, los buques sub-estándar, tripulaciones con bajos niveles de formación e incumplimiento de mínimos laborales se sitúan como una de las principales preocupaciones a escala internacional que empiezan a tener influencia en ámbitos nacionales”. (Matarredona, 2001)

El trabajo de hombres y mujeres en el mar, es una actividad donde la integridad física que les expone a factores climatológicos y psicológicos adversos, desarrollado en condiciones laborales que acentúan la desigualdad y las diferencias entre hombres y mujeres, que deben ser visibilizados como actores y actoras sociales tanto desde una perspectiva económica, como social y cultural.

Los marineros y marineras mercantes desempeñan una actividad diferenciada por rangos y funciones en las embarcaciones, plataformas y escenarios náuticos donde se desempeñan y experimentan un entramado de relaciones sociales y culturales, que hacen del mar un espacio social.

Entre los principales problemas que enfrentan a bordo de los buques mercantes se encuentran la soledad, la ausencia y difíciles condiciones de comunicación con las familias, el aislamiento, la convivencia con tripulaciones reducidas o multinacionales, la brevedad de las estancias en puerto que a veces impide a los marineros y marineras el acceso a tierra; la inseguridad física a bordo del buque por el incumplimiento de la normatividad y las inspecciones locales poco rigurosas, así como las condiciones de higiene poco satisfactorias, con fallas y problemas mecánicos en embarcaciones o que despachan con certificaciones y permisos vencidos, entre otros problemas de inseguridad física. (Rodríguez-Martos,2001).

La inseguridad laboral también es una constante, particularmente en el ámbito de la contratación eventual, ya que “...la mayor parte de los marinos no tiene un contrato definido que asegure su puesto de trabajo, y aunque vuelvan repetidas veces a la misma compañía e incluso al mismo barco, su contrato es siempre por (un periodo determinado). Cualquier reivindicación puede volverse contra ellos y significar no volver a ser aceptados en la compañía en la que estaban o incluso no ser aceptados por ninguna, debido a la existencia de listas negras...” (Rodríguez-Martos, pág.3:2001).

Los y las marineras mercantes de países subdesarrollados se enfrentan, además, al incumplimiento de las condiciones de trabajo ofrecidas por agencias intermediarias o empresas reclutadoras, condiciones que muchas veces no corresponden a la realidad de la embarcación donde desempeñan sus funciones, frecuentemente sin contratos claros o documentados en los que pudieran apoyarse para solicitar la intervención de los tribunales laborales en caso de incumplimiento.

En México, la marina mercante fue creada en 1824 junto con la marina militar, pero su desarrollo se ha caracterizado por una serie de “altibajos de acciones sin rumbo y continuidad desde la época de la Independencia, consumada por mar en 1825, tal como lo muestran los esfuerzos históricos desde 1824 a 2012, entre el primer presidente de México, Guadalupe Victoria hasta nuestra actual administración, sin emitirse una política marítima de Estado...” (Huesca, 7:2013), por lo que atraviesa una situación particular provocada por la ausencia de una política gubernamental efectiva en el sector, a tal grado que en noviembre de 2011 la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados de la LVIII Legislatura, elaboró un informe que relataba la situación de la marina mercante en el país, cuyos resultados se resumen a continuación:

1. La primer Ley de Vías Generales de Comunicación de nuestro país se publicó en 1940, y contenía 16 capítulos y 136 artículos relativos al régimen administrativo de las comunicaciones por agua, con una preferencia fiscal para las empresas mexicanas en su contenido, y que en 1963 fue sustituida por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, vigente hasta enero de 1994, siendo derogada casi en su totalidad por la Ley de Navegación, presentada desde el 15 de diciembre de 1993, y que a pesar de contener avances en cuanto a la seguridad jurídica, abrió el sector

mercante a empresas navieras extranjeras, sufriendo reformas que permitían la realización del cabotaje por naves y empresas extranjeras en mayo de 2000.

2. En el año 2000 de los 577 permisos especiales de navegación que se otorgaron a 55 empresas y 262 embarcaciones, el 82% de los mismos eran ejercidos por cuatro banderas: Estados Unidos, Panamá, Liberia y Vanuatu, y aunque los permisos especiales de navegación no podían otorgarse por más de 90 días, desde ese año la legislación no especifica por cuánto tiempo o en cuántas ocasiones podían renovarse estos permisos, por lo que muchas de estas embarcaciones extranjeras navegan en aguas mexicanas todo el año realizando cabotaje, aunque las autoridades fiscales justifican este hecho con los altos costos que implica la operatividad de este tipo de empresas para los mexicanos, afirmando que resultaba más barato trabajar con banderas extranjeras. (López y Pardini, 2011).
3. La falta de incentivos fiscales, los altos costos de operatividad de las empresas que se ven en la necesidad de contratar flotas extranjeras extienden sus consecuencias a las personas que conforman las tripulaciones mexicanas, dado que las embarcaciones mexicanas no son requeridas para llevar a cabo este trabajo, por lo que el empleo en este sector se reduce drásticamente, a pesar de que el artículo 7 de la Ley Federal del Trabajo señala que por lo menos el 90% de los trabajadores que laboren en empresas establecidas en el país deben ser mexicanos, pero la falta de inspectores y supervisión, permite a las embarcaciones extranjeras conformar sus tripulaciones con 70% de empleados extranjeros.
4. Ausencia de mecanismos de financiamiento para adquirir o construir embarcaciones destinadas a las flotas mexicanas, la falta de créditos y apoyo fiscal para repararlas y construir embarcaciones en territorio nacional, así como proporcionar su respectivo mantenimiento, tomando en cuenta los altos costos del de equipo y materiales para la construcción de las mismas.
5. La ausencia de contratación de embarcaciones mexicanas por parte de PEMEX, que cede la mayoría de sus fletes a embarcaciones extranjeras, sin que sus convocatorias a concurso sobre renovación de flota petrolera para distribución interna de productos refinados, de importación de productos petrolíferos y la exportación de crudos favorezca a empresas mexicanas.

Las difíciles o nulas condiciones de desarrollo de la marina mercante en México también se relacionan con fenómenos sociales como “la corrupción, crimen, y violencia e ineficiencia del gobierno”, (Huesca, 5:2003) además de la ausencia de un plan nacional de desarrollo marítimo que durante más de 30 años no ha permitido el avance en las 5 principales industrias del sector marítimo comercial, cuya regulación se encuentra dispersa en diferentes secretarías de estado: la industria naval, la marina mercante, la pesca, el turismo náutico y el transporte marítimo, situación que se agrava por la fuga de ingenieros, técnicos y mano de obra especializada.

La industria del sector marítimo fue supervisada o dirigida por la Secretaría de Marina desde 1938 hasta 1976, fecha en la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) asumió la dirección de este sector, cuyos resultados se describen de la siguiente manera: “Mientras el promedio mundial del comercio marítimo es del 90%, únicamente en México el 35 % de este comercio se hace por mar y la fuga por fletes marítimos se estima en unos 15 mil millones de dólares porque no hay buques mexicanos en el tráfico de altura...” (Huesca, 6: 2013)

Otro de los aspectos que interviene en el negativo panorama de la marina mercante mexicana es el relativo a la construcción naval, que en nuestro país se desarrolló en condiciones prácticamente artesanales y arcaicas hasta la modernización de los astilleros paraestatales creados en Veracruz y Mazatlán, con el nombre empresarial de Astilleros Unidos, S.A. (AUSA). Esto permitió la construcción de buques de mayor tonelaje: cuatro buque-tanques de 44 mil toneladas de pesos muerto para Petróleos Mexicanos en su astillero de Veracruz y 2 buques graneleros de 22 mil toneladas en el astillero de Guaymas, Sonora, empresa que desafortunadamente no recibió el apoyo gubernamental correspondiente para impulsar el desarrollo de México en este sector. (Huesca, 2013).

La ausencia de una política integral de desarrollo para el sector mercante mexicano, no permite obtener los siguientes beneficios: “...el incremento del Producto Interno Bruto (PIB) nacional en un 8%, se captarían divisas por arrendamientos y fletamentos hasta por 14 mil millones de dólares, sin incluir plataformas de exploración y producción (costa

afuera), así como la generación de 380 mil empleos directos al año y un millón 52 mil indirectos al año (...) Se contribuiría también a mejorar las legislaciones correspondientes a las actividades propias de su sector, así como la desconcentración poblacional hacia las costas, alimentación para las nuevas generaciones, menor dependencia de flotas extranjeras en el transporte de productos estratégicos y perecederos, generación de energía oceánica, prácticas ecológicas, entre otros beneficios relativos a la cuantificación sistemática de recursos económicos generados por esta actividad” (Huesca, 9:2013).

A ello habría que agregar que tanto hombres como mujeres no tienen definidos con claridad sus derechos en el artículo 198 de la Ley Federal del Trabajo en lo referente al capítulo de hombres de mar, y que en una revisión de la Ley Federal de Navegación y Marina Mercante se encontraron omisiones similares y alarmantes: no existen disposiciones que amparen la condición de mujer referidas a la lactancia y a la maternidad en ninguna de estas leyes y, aunque no se trata de exponer aquí una tesis sobre derecho laboral, se puede inferir de manera empírica que tal condición no se respeta, lo que conduce a un acto de discriminación provocado por la falta de actualización del marco normativo a la cada vez mayor presencia de mujeres en el sector.

Por otro lado, la inserción de las marineras mercantes en el país, es relativamente reciente (las primeras ingresaron a la Escuela Náutica de Tampico por primera vez en 1984, hace apenas 3 décadas), por lo que la información relacionada a la forma en que expresan sus experiencias y narrativas de vida —ya sea en los buques como durante su permanencia en las academias náuticas—es, prácticamente nula o poco difundida en México. El mismo Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEGI) no cuenta con una página en la que el usuario pueda acceder a datos y aproximaciones estadísticas sobre cuántas mujeres marineras existen en el país; cuántas trabajan en buques y de qué tipo; cuántas tienen formación académica y cuántas aprendieron el oficio de manera empírica o con la experiencia directa.¹

¹Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Revisado el 10 de diciembre de 2012. <http://www.inegi.org.mx/default.aspx>.

Lo mismo sucede con la SCT, cuyo portal tampoco cuenta con la información antes citada, a pesar de que es el organismo encargado de emitir los permisos correspondientes para la elaboración de libretas de mar para los y las trabajadoras del sector mercante, así como las formas de expresar su percepción sobre la equidad y derechos a los que deben tener acceso, entre otros indicadores indispensables para medir las condiciones laborales en este sector.²

El hecho de que existan tan pocas mujeres en el ámbito marítimo mercante de nuestro país y del mundo –dado que las mujeres conforman tan sólo el 2% de la plantilla marítima mundial--, genera que sus derechos humanos y laborales sean vulnerables, dado que muchas de ellas trabajan en buques de banderas de conveniencia, es decir, en aquellas embarcaciones que no pasan las pruebas internacionales de seguridad laboral en altamar. Tales empleos están entre los peor remunerados y los menos protegidos y el ser tan pocas trabajadoras, genera prácticas de discriminación y de exclusión, lo cual incidirá en mayor o menor medida en su desarrollo profesional y laboral.

Para evidenciar lo anterior y “...la no correspondencia de la vida real de las mujeres con su representación social”, parto de la propuesta de Marta Lamas que alude a “la fuerza simbólica del género”, para comprender “qué es y cómo opera el género (porque) permite no estar de acuerdo con las representaciones tradicionales de lo justo o lo verdadero, tan lejanas de la situación femenina real...” (Lamas, 19:2013)

Con base en todo lo anterior, esta investigación parte del uso de las redes sociales como instrumento metodológico para rastrear y visibilizar a una cantidad representativa de mujeres marineras del sector formal e informal que trabajan en embarcaciones o en entornos marítimos de relevancia en el país, como Mazatlán, La Paz, Campeche y Quintana Roo, por citar algunos puertos importantes que forman parte de los 10 mil 143 kilómetros

² Revisión hecha el 7 de diciembre de 2012 al portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Enlaces revisados: Instituto Mexicano del Transporte, Manual Estadístico del Sector Transporte 2011 (el cual no contiene ningún apartado relacionado a las condiciones laborales de este sector). También se revisó el apartado “Publicaciones” del rubro “Economía del Transporte” y tampoco se lograron resultados. El apartado “Normativa SCT”, sólo maneja estatutos relativos a señalamientos, puentes, pavimentos, estructuras, entre otros. En el portal de Marina Mercante de la misma secretaría se encontró el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974 y 1978), de la Organización Mundial de Trabajo. <http://normas.imt.mx/>

de litoral marítimo con los que cuenta nuestro país, a través de la creación de un perfil en Facebook, mediante el cual he podido dar seguimiento a publicaciones compartidas por estas mujeres, consistentes en mensajes, fotografías, videos, memes o carteles temáticos, enlaces con otros foros y páginas de videos, así como todas las narrativas transmediáticas que se han expresado en esta plataforma durante 2012-2015.

El análisis de las redes sociales de las marineras mercantes no sólo se concentra en el rastreo de las narrativas transmediáticas de estas mujeres sino en la recopilación de sus testimonios e interacción directa con el trabajo de mar. Para determinar cómo la categoría de género se estructura en este análisis de redes sociales, parto de la idea de Marta Lamas, quien afirma que existe "...la aspiración por comprender y desentrañar la construcción del género en su contexto cultural como una de las tareas más importantes de la ciencia social contemporánea", y al mismo tiempo cuestiona "¿por qué la diferencia sexual implica la desigualdad social?" (Lamas, 13:2013).

Por tanto, pretendo responder a las siguientes interrogantes:

- ¿Cuáles son las redes sociales a las que están inscritas las mujeres marineras mexicanas del sector mercante?
- ¿Qué mujeres son las que se inscriben a estas redes: mujeres que son cadetes de escuelas de marina mercante, mujeres marineras que trabajan en empresas privadas, con o sin formación universitaria?
- ¿Qué características tienen las narrativas transmediáticas con las que se muestran y visibilizan a sí mismas y ante el resto de los actores sociales que también intervienen en la red?
- ¿Cómo expresan en estas redes su realidad cotidiana en el ámbito laboral?
- ¿Qué características tiene la red social a través de la que unifican sus objetivos e intereses?

El análisis de las redes sociales de los foros, bitácoras electrónicas y la plataforma de Facebook es en una herramienta básica para ubicar a las marineras mercantes de manera virtual, acercarnos a sus narrativas para develar cuáles son las historias, inquietudes y

expresiones con relación a su entorno laboral cotidiano y a su calidad de vida. Las redes sociales se consolidan así, como una estrategia para visibilizar sus dinámicas en todos los ámbitos en los que ellas interactúan.

La presente investigación, por lo tanto, pretende alcanzar los siguientes objetivos:

1. Ubicar y delimitar las historias y narrativas transmediáticas que difunden las 10 mujeres marineras en foros y redes sociales seleccionadas para esta investigación.
2. Analizar y describir cuáles son las dinámicas de las redes sociales de las mujeres marineras del sector mercante de México y cómo es que se hacen visibles a través de ellas. (2012-2015)
3. Determinar cómo se estructura el enfoque de “género” en el análisis de redes sociales de las marineras mercantes de esta investigación y generar una propuesta teórica a partir del análisis de sus redes sociales.
4. Recopilar estos testimonios y compartir los resultados obtenidos con las organizaciones e instituciones interesadas en el desarrollo de las marineras mexicanas.

Para sustentar teóricamente la capacidad de las redes sociales para visibilizar grupos minoritarios que no cuentan con una valoración fuerte en el ámbito cotidiano de las sociedades donde interactúan, se partió en primer lugar, del análisis de las redes sociales en internet (RSI), o la *World Wide Web* (www), o red de información mundial y sus características principales (Lozares, 1996, Aguirre, 2001) y, en segundo lugar, de cómo dichas redes se construyen a partir de un antecedente de comunidad virtual (Rheingold 1994, Roquet, 2010) que evolucionó hasta conformar las actuales plataformas de interacción social, como Facebook y Twitter, por tan sólo mencionar las más populares o más utilizadas en la internet.³

³ Debido a que las redes sociales han existido desde antes de su aparición en internet, se aclara que para el caso de la presente investigación, cada vez que se utilice el concepto de “redes sociales” se hará referencia a las redes sociales en internet. La afirmación sobre Facebook y Twitter como las redes sociales más utilizadas en 2014 proviene del siguiente enlace: <http://www.merca20.com/infografia-cuales-seran-las-redes-sociales-mas-utilizadas-en-2014/>

La revisión bibliográfica ha permitido plantear teóricamente que las dinámicas de las redes sociales comprenden un conjunto de interacciones entre grupos diversos y otros con características muy particulares: se trata de grupos con una identidad consolidada y reconocida dentro y fuera de la propia red, así como pequeños grupos con características muy particulares o cuyos individuos no tienen una representación preponderante frente al discurso dominante de su entorno, pero que a través de las redes sociales logran emerger, como en el caso de las mujeres marineras representadas en este estudio, en un escenario virtual en el que se muestran a sí mismas de manera constante, a través de diversas narrativas transmediáticas que comparten en sus perfiles de Facebook, la red social elegida para desarrollar esta esta investigación.

También, me ha sido posible sustentar cómo opera la representación de la identidad personal de la/el sujeto en las redes sociales, con el análisis del precepto “muéstrate a ti mismo”, propuesto por Remondino (2011) que describe cómo es que la/el sujeto comunica todo lo que considera su dominio personal en escenarios virtuales diversos “a partir de una exhortación subjetiva que le indica que comparta contenidos e imágenes que refieran a su vida personal con otros sujetos anónimos implicados en este mismo hecho comunicativo”. (Remondino, 7: 2011).

Cada persona tiene la capacidad subjetiva de seleccionar las imágenes que considera representativas de “su mundo” y se relaciona con los/las otros/as a partir de la voluntad de comunicar fragmentos de su biografía propia por medio de un uso tecnológico concreto, que permite el análisis de los procesos que generan la visibilización a través de las redes sociales. La idea es comprender cómo las/los sujetos que no han logrado la valoración y el reconocimiento de su trabajo en el ámbito cotidiano --como lo es el caso de las mujeres marineras mercantes-- frente al discurso dominante (en este caso el de la sociedad patriarcal en el que se desenvuelve esta actividad), logran hacerse visibles través de las redes, como actoras sociales con narrativas propias pero que generan un proceso de autogestión que les permite dar a conocer, publicar su situación y condición social de género.

Una vez definida esta parte de la investigación, hago uso de una teoría de las redes sociales para abordar el análisis las construidas por las marineras mercantes, con la finalidad de identificar los elementos que forman parte del desarrollo de un análisis de redes sociales en una comunidad o grupo determinado, según la teoría propuesta por Carlos Lozares (1996), fuente principal para la realización de este trabajo.

Además, parte de la noción de visibilización planteada por Brignardello (2011) que se refiere a la capacidad que tienen las/los actores sociales para emerger en el imaginario colectivo de la sociedad. Hacer visible o visibilizar, es evidenciar una serie de prácticas sociales, económicas y culturales cuyo trasfondo o sustento busca la expresión de diversas actividades e intercambio de información, de peticiones, reclamos, e incluso ideologías de un determinado sector de la población determinado, con intereses comunes.

El proceso de visibilización de las mujeres marineras del sector mercante se entreteje, con el análisis de los conceptos básicos de las investigadoras Cecilia Alfaro, Marcela Lagarde, Martha Lamas y Yuvinia Hernández, dado que la bibliografía sobre género es muy extensa, seleccioné autoras clave para definir adecuadamente el concepto y abordar el análisis de redes sociales desde esta perspectiva. Todas ellas coinciden en que los roles de género son determinados desde el imaginario de las diferentes culturas de cada país o grupo social, por lo que las representaciones sociales sobre las marineras mercantes no escapan de tal influencia.

La representación que la sociedad hace sobre el trabajo en el mar, (como ocurre con todas las actividades económicas) está relacionada estrechamente con los roles de género impuestos por un sistema patriarcal que determina lo que cada persona debe hacer a partir de sus características físicas, que ha designado para las mujeres las actividades que tienen lugar en el ámbito doméstico o privado y las que tienen lugar en el ámbito público han sido designadas a los hombres. Estos roles son reforzados por los medios de comunicación que influyen en la construcción de estas representaciones en la sociedad. (Alfaro, 1999)

Finalmente, para sustentar los resultados positivos que surgen de la articulación y visibilización de las mujeres marineras a través de las redes sociales se retoma el concepto de “identidad proyecto” planteado por Castells (1999), que establece que la identidad de las/los actores colectivos está sustentada en una ideología, que tienen objetivos, propósitos, vivencias y experiencias de vida comunes o compartidas que configuran un escenario identitario en esta sociedad red, que genera dinámicas que pueden derivar en cambios positivos para los grupos que como las marineras mercantes han logrado hacerse visibles a través de la expresión de su identidad en la red.

Las pautas de investigación que guiaron esta investigación son las siguientes:

1. Las mujeres marineras del sector mercante en México son un grupo minoritario que se hace visible a través de las redes sociales en internet (perfiles, foros, blogs y páginas web).
2. Las mujeres marineras del sector mercante hacen uso de las redes sociales como una forma de mostrarse a sí mismas y a los diferentes actores sociales de su entorno, para visibilizarse a través de procesos de identificación que les permiten emerger en el imaginario colectivo del entorno cotidiano propio de su actividad.
3. Tal visibilización se construye o se basa en narrativas transmediáticas que las marineras expresan en estas redes sociales, y que reflejan sus condiciones de trabajo, su rol de mujeres trabajadoras de mar y otros aspectos relativos a sus experiencias de vida que interactúan con la visión de otros actores sociales que las rodean, como mecanismo compensatorio a la ausencia de la representación institucional oficial efectiva. Parto de la idea que, en el caso de las mujeres marineras del sector mercante, las redes sociales sustituyen la función de representación e identificación de las instituciones y organizaciones tradicionales. Las redes sociales suplen la función de las organizaciones e instituciones oficiales en México que no son capaces, de impulsar la valoración y reconocimiento a su trabajo de una manera más efectiva, o que al menos repercuta en la mejora de sus condiciones laborales y calidad de vida.
4. El análisis de redes sociales con perspectiva de género permite identificar qué procesos de y en la red, pueden impulsar conexiones o vínculos relativos a la

igualdad y empoderamiento de las mujeres, y cómo es que éstas dan seguimiento o un espacio colectivo de reflexión sobre estos temas a través de las diferentes plataformas y espacios virtuales que tienen al alcance de su mano y los que impulsan o auto gestionan motivadas por la ausencia de canales institucionales adecuados que les permitan expresar con libertad sus prácticas laborales y sociales cotidianas.

A manera de **justificación**, sostengo que el análisis de redes sociales de las marineras mercantes mexicanas permite extraer y analizar los datos que difunden a través de sus narrativas y expresiones particulares, con el fin de establecer si las redes contribuyen a la organización y unificación de objetivos comunes relacionados con la igualdad en sus prácticas laborales y sociales, a hacer visible su condición de grupo en el imaginario colectivo inmediato, y al mismo tiempo, revelar las aportaciones de las mujeres marineras al sector mercante de nuestro país.

Una investigación como la que se presenta, que parte del análisis de las interacciones sociales en redes tecnológicas puede aportar información que permita hacer visible a este sector y determinar si existe una voz en común más delimitada, que a nivel de diagnóstico de una problemática nunca analizada en México, sea útil para el diseño de políticas públicas dirigidas a mejorar sus condiciones laborales mediante el involucramiento de sindicatos, empresas contratantes, institutos y organizaciones que impulsan la equidad, así como las instituciones académicas donde estas mujeres se capacitan.

Este trabajo es, un primer intento por conocer cómo es que las mujeres marineras mercantes de México son capaces de establecer espacios, parámetros y puntos de encuentro en las redes sociales, que poco a poco se configuran y estabilizan para que, a partir de ahí, sus reclamos tengan mayor repercusión en la sociedad que todavía no acaba de comprender su importancia en el futuro económico de nuestro país.

Esta investigación pretende probar que las redes sociales son un mecanismo capaz de generar un espacio comunicativo y social dirigido a la acción política como vehículo para su empoderamiento.

CAPITULO UNO

Las mujeres marineras del sector mercante. Aproximaciones identitarias y rasgos generales.

En este capítulo se hace un breve recuento histórico de la presencia de mujeres marineras del sector mercante de las que hay registro, (1814-2015), con la finalidad de superar las nociones tradicionales que describen a las mujeres únicamente como acompañantes o parejas sentimentales de los hombres de mar, una de las imágenes más anidadas en el imaginario colectivo.

Aunque este registro no es tan extenso deseáramos porque en el mundo no existen obras o bibliografía que haya logrado unificar un testimonio histórico de las marineras mercantes con un relato biográfico que permanezca hasta nuestros días, he realizado una reconstrucción de los rasgos característicos de las mujeres marineras del sector mercante en México, a partir de sistematizar la siguiente información:

1. Marineras que cuentan con formación académica, es decir, que recibieron instrucción marítima en instituciones o académicas formales;
2. Marineras sin formación académica, pero que cuentan con experiencia o, que el trabajo de mar es su principal fuente de ingreso.

Esta reconstrucción se llevó a cabo a partir de la revisión de los foros, blogs y plataformas de Facebook que cuentan con datos generales sobre quiénes han sido las mujeres marineras más sobresalientes en el período de estudio (2012-2015), cuáles han sido los problemas que han enfrentado y cómo lograron alcanzar reconocimiento en un campo laboral masculinizado.

1.1. Breve recuento de mujeres marineras en la historia.

La historia de la mujer marinera mercante no cuenta con registros oficiales anteriores al siglo XVI. Los documentos revisados mencionan a la española Mencía Ortiz como una de

las precursoras en la creación de una compañía para el transporte de mercancías a las Indias. Esta mujer “ocupó puestos destacados en la conquista de América, fue pionera en el ámbito socio-económico y determinante en el asentamiento y el proceso de consolidación cultural de la naciente sociedad hispanoamericana”. (Muñiz, 2014) También se hace referencia a Jeanne Paret (1740-1807) como la primera mujer en circunnavegar el mundo sin fines bélicos.

Uno de los primeros casos documentados como marinera mercante fue el de Victoria Drummond, considerada la primera mujer Oficial de Máquinas de la Marina Mercante inglesa en 1930. Victoria participó en actividades de navegación durante la Segunda Guerra Mundial y obtuvo las medallas de la Orden del Imperio Británico y la Medalla de Guerra del Lloyd, “por su valor en el mar”.

Otros registros históricos mencionan a Lena Ringbom como una de las primeras mujeres en embarcarse de manera oficial a los 16 años en 1931, y Anna Ivanovna Schetinina, considerada la primera mujer soviética que también es conocida como la primera mujer capitana de la marina mercante en 1935. (Ibáñez y Díaz, 2010).

Igualmente se menciona a Molly Carney (o Molly Kool, su nombre de soltera) como “la primera mujer de Norteamérica en recibir la licencia que la acreditaba como capitana de un barco” en el año 1939, a los 23 años de edad. Molly fue precursora de los cambios que antecedieron al cambio de redacción en las leyes marítimas canadienses, al introducir la incorporación de los artículos «él/ella», en referencia a que las mujeres también podían convertirse en capitanas y desempeñar este cargo.

“Después de 1945 las mujeres aparecen como miembros de la tripulación de buques mercantes, con mayor frecuencia en buques suecos como azafatas, cocineras y operadoras de radio. En 1960 y debido a las dificultades de Europa para reclutar jóvenes, se reclutan mujeres como cadetes”. (Kepa y Muñiz, 2014).

Fue hasta las décadas de los ochenta y noventa, que tuvo lugar un repunte de publicaciones que relatan las experiencias de mujeres marineras en viajes grupales o en solitario, o que recopilan y reseñan cartas, documentos y textos relativos al trabajo y aportaciones de las marineras a partir de registros etnográficos locales, que se encuentran citados en las siguientes obras: *Water women* de Lila Line (1982), *Fair seafarer: a honeymoon adventure with the Merchant Marine*, de Nancy Allen (1997), *Iron men, wooden women: gender and seafaring in the Atlantic world, 1700-1920*, de Margaret S. Creighton and Lisa Norling; *Saltwater women at work*, de Douglas y McIntyre (1995), por mencionar algunos.⁴ Sin embargo, durante esta década el mundo del transporte marítimo perdió interés en la contratación de mujeres a consecuencia de la gran cantidad de mano de obra masculina proveniente de Asia y Europa.

Aunque en la historia contemporánea las academias navales estadounidenses no admitieron mujeres hasta 1974, hoy las mujeres representan del 12 al 15% de los mil cadetes en la Academia de la Marina Mercante de Estados Unidos, en Kings Point, Nueva York (Gutiérrez, 1998). En España, durante el año de 2007, por ejemplo, se matricularon 85 hombres contra 9 mujeres en diversas universidades náuticas, y sobresalen los nombres de Sonia Cabado como la primera mujer gallega al mando de un buque petrolero y de Mayté Ramírez Gómez, capitán de la marina mercante de ese país. (Portabales, 2007).

Bianca Froemming, una comandante de navío alemana que ha llegado a Asia, África y América y quien durante sus viajes largos en barco escribió una novela llamada “Genio del horror”, que narra la historia de una estudiante de navegación con instintos asesinos y que vendió miles de libros, describe claramente en una entrevista publicada por la agencia de noticias Associated Press en 2008, el difícil camino que deben seguir las mujeres de mar en el mundo:

⁴ La lista de obras citadas aparece en el documento de Elizabeth Leschinsky “Bibliography of selected materiales about seafaring women”, disponible en la Biblioteca “Stephen B. Luce Library”, cuya última actualización se realizó en septiembre de 2006.

“Es más difícil para una mujer. Tienes que demostrar más a bordo, siempre tienes que trabajar más fuerte que un hombre para llegar a un rango superior. En tierra, las mujeres pueden manejar mejor el equilibrio entre una carrera y sus familias. Los meses fuera de casa en alta mar, el escepticismo de los compañeros varones y el desconocimiento de las oportunidades de trabajo en el sector han mantenido a las mujeres alejadas de la industria naviera. Los barcos mercantes suelen tener tripulaciones pequeñas, de unos veinte miembros y poco espacio para que convivan, etc.”⁵

Otro caso, es el de la oficial turca del buque de carga MV Horizon-1, Aysun Akbay, quien a sus 24 años sufrió un ataque de la piratería somalí en el Golfo de Adén, logrando negociar con éxito la liberación de los 20 miembros de su tripulación. También se une a la lista la capitana Sherri Hickman, quien fue oficial en barcos que transportaban cargas para el gobierno de Estados Unidos por áreas del sureste de Asia con alto riesgo de piratería. En la actualidad, Hickman, dirige buques en el canal de Houston.

En Latinoamérica, el caso más difundido por los medios de comunicación es el de Laura Scyzoryk, capitana del “Clipper Kitty”, un barco petrolero de 16 metros de eslora y 20 de manga, considerada como la primera mujer con comando en la historia de la navegación argentina. Le siguen las chilenas Andrea Castro primer oficial en embarcaciones de hasta 3 mil toneladas de arqueado bruto y Paulina Briones. En México, la primera mujer que logró adjudicarse el título de capitana egresada de una escuela náutica, fue la capitana de altura Rosario Mendoza Saucedo, quien se jubiló en años recientes y se ha dedicado a la docencia en las escuelas náuticas del país.

1.2. Las marineras mercantes como grupo minoritario.

La presencia de las mujeres en las escuelas de náutica en el pasado fue prácticamente nula durante siglos, y “fue hasta finales del siglo XX cuando comenzó a integrarse muy poco a poco un pequeño número de mujeres. La lucha por acceder a un sector considerado socialmente como masculino, ha promovido el incremento de la presencia femenina, hasta

⁵ “Mujeres comienzan a ocupar altos rangos en barcos mercantes”, nota informativa. Agencia de noticias, Associated Press. Publicada el domingo 27 de septiembre de 2009. Estambul, Turquía.

alcanzar una posición relativamente constante y actualmente minoritaria” (Martínez de Osés, 2: 2007)

Las carreras náuticas del sector mercante que se ofrecen en las universidades o centros de capacitación marítima son prácticamente desconocidas, son carreras con la menor demanda, las menos masificadas y por lo tanto, las menos conocidas por la sociedad.

Debido a que la inserción de las marineras mercantes en el país es, relativamente reciente (las primeras ingresaron a la Escuela Náutica de Tampico por primera vez en 1984, hace apenas 30 años), la información relacionada a la forma en que expresan sus experiencias y narrativas de vida --ya sea en los buques o durante su permanencia en tales academias náuticas—es, prácticamente, nula o poco difundida en México.

Como se explicó en la introducción de esta investigación, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEGI) no cuenta con una página en la que el usuario pueda acceder a datos y aproximaciones estadísticas sobre cuántas mujeres marineras existen en el país; cuántas trabajan en buques y de qué tipo; cuántas cuentan con formación náutica formal y cuántas aprendieron el oficio de manera empírica o con la experiencia directa, así como las formas de expresar su percepción sobre la equidad y derechos a los que en teoría deben tener acceso, entre otros indicadores que pudieran mostrar la situación de este sector.

Sin embargo, de manera empírica y con la revisión de las redes sociales de mujeres marineras mercantes que se han desarrollado en esta investigación, se logró unificar los criterios que me permitieron realizar la siguiente caracterización: se trata de un grupo de mujeres cuyos rangos de edad oscilan entre los 19 y 35 años, que desempeñan actividades a bordo de un barco o embarcación, o en entornos cercanos y/o sobre el mar, ya sea en plataformas petroleras, en buques transbordadores o *ferrys*, en embarcaciones de recreo, embarcaciones industriales y cargueros e independientemente de la nacionalidad de las empresas que las contratan.

Constituyen un sector que se puede diferenciar claramente del sector naval, es decir, no es lo mismo una marinera mercante que una marinera del ámbito naval, a pesar de que la

formación de ambos sectores está dirigida o regulada por una institución o centro académico náutico. Lo anterior se sustenta en la observación general sobre las actividades que realizan unas y otras, lo cual, por razones de espacio se resumen en la tabla 1:

| Tabla 1. | |
|---|---|
| Diferencias entre marineras mercantes y marineras navales | |
| MERCANTES | NAVALES O ARMADAS |
| <p>a) Realizan actividades diversas en áreas como la navegación, cuarto de máquinas, atención y proporción de servicios a los usuarios o pasajeros.</p> <p>b) Ingresan a sus puestos de trabajo a través de agencias de colocación o reclutamiento o bien, a través de capital social determinado que les concede una recomendación o apoyo para tal ingreso.</p> <p>c) Aunque no existe capítulo en México sobre la condición de mujer para trabajadores de buques, las marineras están supeditadas a la Ley Federal del Trabajo en el caso de laborar para empresas privadas, es decir, su situación legal está determinada por el derecho civil y laboral, todavía no aclarada oficialmente.</p> | <p>a) Sus actividades están relacionadas con la defensa y seguridad bélica o el combate a la delincuencia organizada de sus respectivas naciones.</p> <p>b) El ingreso a sus puestos de trabajo es determinado por las necesidades del sector, asignando a los buques y embarcaciones el personal que requieren desde las propias academias navales.</p> <p>c) Las marineras navales están supeditadas a las reglas y leyes del Ejército y la Armada de México.</p> |
| <p>Fuente: Elaboración propia.</p> | |

1.2.1. Marineras del sector mercante con formación académica.

De acuerdo con el seguimiento etnográfico realizado a través de los perfiles en Facebook y los testimonios de las marineras cuyas redes sociales son analizadas en esta investigación, las marineras del sector mercante mexicano se dividen en dos categorías: aquellas que cuentan con una formación académica adquirida en una institución oficial y las que se han formado a partir de su experiencia directa con el trabajo de mar.

Es importante mencionar, que a pesar de que contamos con 10 mil kilómetros de litoral mexicano tanto en el Pacífico, Caribe y Golfo de México, existen sólo 4 escuelas mercantes oficiales o pertenecientes al Fideicomiso de Educación Náutica (Fidena) en México: Veracruz, Tampico y Mazatlán, además del Centro de Educación Náutica de Campeche y la Escuela Nacional de Marina Mercante en el Distrito Federal. Fidena “es una institución educativa encargada de administrar, organizar y desarrollar la educación formal e integral de toda la gente de mar en México, convirtiéndose así en la única institución pública que ofrece programas de estudio a nivel superior en el ámbito marítimo a través de tres Escuelas Náuticas ubicadas en Mazatlán, Tampico y Veracruz, el Centro de Educación Náutica de Campeche en Ciudad del Carmen, Campeche y las Oficinas Centrales en la Ciudad de México”, según se describe en el sitio web de este fideicomiso.⁶

Las marineras mexicanas del sector mercante pueden acceder a una formación en el sector náutico en el que pueden obtener sólo 6 títulos profesionales: piloto naval, maquinista naval, capitán de marina, capitán de altura, primer maquinista naval y jefe de máquinas. El ámbito privado también ha desarrollado sus propias academias o instituciones, como el caso del Instituto Marítimo Portuario, que trabajan con las capitanías de puerto de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

En la década de los ochenta y noventa, ingresaban a las academias náuticas mexicanas un promedio de 1 a 5 mujeres por grado. Desde 2010 ingresan de 7 a 10 mujeres aproximadamente. El régimen interior de dichas academias es semi-militarizado y la formación académica es regulada por Fidena.

Los requisitos de ingreso para la formación profesional, son: “haber terminado satisfactoriamente la enseñanza media superior, tener una estatura mínima de 1.60 m, aprobar el examen médico, académico y de aptitud física y pagar un costo por semestre de 20 mil 760 pesos mexicanos, (que) no incluye inscripción ni colegiatura inicial”. La duración de los estudios para ser piloto naval o maquinista naval es de 8 semestres, descrito en el folleto de promoción de la escuela mercante de Mazatlán, “Cap. Hernández Maqueo”.

⁶ <http://www.fidena.gob.mx/>

De acuerdo con la información expresada en su sitio en Internet, este fideicomiso “ofrece a los estudiantes un programa de ocho semestres a través de los cuales desarrollan una parte teórica en clase y una práctica en modernos simuladores que ofrecen escenarios virtuales, los cuales les otorgan los conocimientos y experiencia necesarios para operar con seguridad los equipos y sistemas que se encuentran a bordo de un buque, además contamos con personal altamente calificado y comprometido para desarrollar el potencial de cada estudiante en un ambiente estimulante y armonioso”. (Fidena, 2013)

La misión de Fidena es “dotar al país con un sistema educativo marítimo portuario que propicie la formación y actualización de profesionales del mar en las diversas especialidades que requiere el sector marítimo nacional, aprovechando la innovación tecnológica para promover la creación del valor agregado y el desarrollo económico y social de manera equilibrada y sostenida, previéndose la seguridad de vida y bienes, así como la preservación del medio ambiente marino”, además de “ser un agente de cambio en el país, mediante la promoción y la generación de más y mejores servicios e infraestructura en la educación náutica mercante que coadyuve al cumplimiento de requerimientos internacionales en la materia, siempre trabajando con los más altos estándares de calidad y ética profesional, estableciendo sinergias entre los distintos niveles del gobierno y con la sociedad en general”.

En cuanto a modelo educativo la Fidena establece en su página de Internet que la educación náutica en México cumple con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), el cual es revisado periódicamente para adecuarlo a los constantes cambios de la industria del transporte marítimo.

El modelo que Fidena promueve está relacionado con el llamado “manejo de competencias desde un sustento constructivista”, que “considera el logro de competencias como un saber hacer en la práctica, motivado en un aprendizaje significativo que se transfiere a situaciones de la vida real y que implica la resolución de problemas. Es en este marco en el que se están revisando y actualizando los programas de estudios y preparando nuevos cursos con base en los modelos emitidos por la Organización Marítima Internacional.”

También tiene una dirección de Educación Continua, que “se encarga de coordinar, planear, organizar, supervisar y controlar los procesos, procedimientos, proyectos y actividades en materia de Educación náutica (formación, actualización y capacitación), así como dar seguimiento a las líneas estratégicas y de acción del Programa de Trabajo Anual para proporcionar servicios académicos de excelencia en los planteles náuticos y centros de estudios superiores”.

Desafortunadamente, Fidena no cuenta con la información necesaria para determinar el espectro de las marineras mexicanas egresadas de sus instituciones que trabajan actualmente en el país, es decir, no tiene un patrón o registro de sus egresadas y egresados por año o de cuántas terminan su formación académica en general, aunque no se titulen, y cuántas de ellas se encuentran en activo. Con la finalidad de obtener esta información, hice una solicitud formal el 28 de marzo de 2013, a la que respondieron que no contaban con estos datos pero que “los buscarían”. Hasta la fecha, no he tenido respuesta.

De este hecho, deriva una de las pautas de trabajo, ya que si este organismo tan importante para la vida náutica del país, no cuenta con información básica sobre las mujeres marineras que se encuentran trabajando en este sector, en los lugares y condiciones en donde laboran, ni tampoco tiene información acerca de cuántas de estas mujeres egresan de sus institutos cada año, se puede inferir que la falta de organizaciones o instituciones oficiales que las representen y que cuenten con la información adecuada para impulsar políticas públicas que promuevan la igualdad de género en el sector. Sin duda, la ausencia de información y de bases de datos confiables es un obstáculo para la organización laboral de las marineras y un impedimento para mejorar sus condiciones de trabajo en el país.

Por otro lado, como se describió en la tabla 1, las marineras mexicanas del sector mercante obtienen trabajo o acceden a sus empleos a través de empresas de reclutamiento y sólo pueden laborar en una cantidad muy reducida de buques, debido a la inexistencia de una flota marítima mexicana. Sin embargo, existen mujeres trabajando en dos buques tipo *ferry* o de transporte de pasajeros en el sur del país, dato sustentado en una de las entrevistas en línea realizadas a una de las 12 marineras que participaron en esta investigación. El documento que las acredita es su título profesional y su libreta de mar respectiva.

Si bien es cierto que las marineras mercantes mexicanas se encuentran congregadas en foros y redes sociales con intereses comunes, hasta 2013 no contaban con ningún tipo de asociación que las agrupe y represente, salvo las que se encuentran inscritas en colegios de marinos mercantes de estados como Campeche y Tampico que son, en su mayoría, representaciones de marineros, con una baja presencia de mujeres en los mismos.

1.2.2. Marineras del sector mercante sin formación institucional (empíricas)

La segunda categoría es la de las marineras mercantes sin formación oficial o cuya experiencia fue adquirida a partir del trabajo desarrollado en las embarcaciones de sus parejas, familiares o amigos durante un tiempo determinado. También ingresan a esta categoría las mujeres que trabajan en empresas del sector privado cuyos patronos o dueños de embarcaciones –con miras a obtener las licencias y certificaciones requeridas para poder llevar a cabo actividades turísticas marítimas o el llamado “turismo náutico”, dado que las regulaciones gubernamentales solicitan las libretas de mar de toda la tripulación que labore en las embarcaciones que brindan este servicio--, pueden pagar o no, capacitación de tipo exprés.

Se le ha denominado así porque la certificación de conocimientos es avalada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), que cada cierto periodo convoca a los interesados a certificarse a través del Instituto de Capacitación Portuaria del Pacífico, aunque en la mayoría de los casos el curso de capacitación consiste en la proyección de un video de normas de seguridad, entre otras recomendaciones de precauciones marítimas, pero no implica el manejo de una embarcación real o de un examen teórico porque se “asume” que los solicitantes ya cuentan con el conocimiento marítimo necesario a partir de la experiencia cotidiana en sus centros de trabajo.

En este rubro ingresan también las mujeres que desempeñaron esta actividad como afición o *hobbie*, que forman parte de la tripulación de embarcaciones con proyectos de investigación que tienen lugar en el mar, o bien, por una necesidad económica específica.

CAPÍTULO DOS

Género, redes sociales y mujeres marineras.

En este capítulo se describe el concepto la *World Wide Web* (www), o red de información mundial y sus características principales, así como el de redes sociales en internet (Lozares, 1996, Aguirre, 2001) y cómo dichas redes se construyen a partir de un antecedente de comunidad virtual (Reinghold 1994, Roquet, 2010) que evolucionó hasta conformar las actuales plataformas de interacción social ya citadas.⁷

Se pretende evidenciar que las dinámicas de las redes sociales comprenden un conjunto de interacciones entre grupos diversos y con características particulares: se trata de grupos con una identidad consolidada y reconocida dentro y fuera de la propia red, así como pequeños grupos cuyos integrantes carecen de representación preponderante frente al discurso dominante de su entorno, pero que a través de las redes sociales logran emerger al menos, como en el caso de las marineras mercantes de México del sector formal e informal, en un escenario virtual en el que se muestran a sí mismas de manera constante, a través de diversas narrativas transmediáticas que comparten en sus perfiles de Facebook, la red social que se analiza en esta investigación.

Para identificar estas narrativas, revisé sitios web, blogs y foros de habla hispana con contenido naval y temas marítimos de toda clase, que a su vez se vinculan con nuevos sitios relacionados con estas actividades. El criterio para la selección de Facebook como la red

⁷ Debido a que las redes sociales han existido desde antes de su aparición en internet, se aclara que para el caso de la presente investigación, cada vez que se utilice el concepto de “redes sociales” se hará referencia a las redes sociales en internet. La afirmación sobre Facebook y Twitter como las redes sociales más utilizadas en 2014 proviene del siguiente enlace: <http://www.merca20.com/infografia-cuales-seran-las-redes-sociales-mas-utilizadas-en-2014/>. De todos modos hemos agregado una breve explicación del porqué de esta diferencia, con las aportaciones de los investigadores Samira Kauchakje, Manoel Camillo Penn, Klaus Frey y Fabio Duarte, quienes exponen la relación que existe entre una red social típica a través de una interacción tecnológica como el internet, de ahí que maneje el término de “redes socio-técnicas”, a las cuales describen como entes que organizan a los agentes sociales y que son “estimuladas y mediadas por instrumentos tecnológicos y lenguaje codificado, para que los lazos de relacionamiento entre emisores y receptores (nodos) se hagan efectivos”. (Kauchakje, 2006), es decir, que “no se trata de una red social que usa instrumentos tecnológicos tan sólo como soporte”.

social eje de la investigación, se debe a que contiene mayor cantidad de espacio operacional para subir fotos, mensajes y notas más extensas.

Se consideran narrativas transmediáticas al conjunto de historias que se despliegan a través de múltiples medios y plataformas y se construyen a través de las producciones de los usuarios. (Scolari, 2008). Los usuarios se convierten así en miembros o integrantes de una comunidad virtual que les concede, “un espacio liberador (...), un medio de igualación de las diferencias y de emancipación de las minorías sociales, capaz de revitalizar la esfera pública”. (Rizo, 76:2008)

Para determinar que las mujeres mercantes mexicanas son un grupo minoritario que no ha logrado la valoración y el reconocimiento suficiente de sus aportaciones al trabajo marítimo y por lo tanto, para el desarrollo de este sector, se revisaron los conceptos básicos sobre la igualdad de género propuestos por Martha Lamas, Cecilia Alfaro, Marcela Lagarde y Yuivinia Hernández, cuyas propuestas de elementos y enfoques de género se utilizaron para mostrar cómo es que las marineras mercantes son un claro ejemplo de la inscripción en los llamados roles de género en el trabajo de mar.

A pesar de que México es miembro desde 1931 de la Organización Mundial del Trabajo, forma parte de la lista de países con recomendaciones relativas al cumplimiento de las notificaciones sobre la falta de estadísticas con respecto a temas de seguridad, compensaciones a víctimas y dependientes ya que no hay claridad en los mecanismos que el trabajador debe seguir para hacer valer estos derechos. (OIT, 2013).⁸

Además, las marineras mercantes son minoría vulnerable⁹, porque la Ley Federal del Trabajo en México no contempla la condición de mujer en el capítulo relativo al trabajo de mar, particularmente en el artículo 198, donde deberían estar incluidas. Lo mismo ocurre con la Ley Federal de Navegación y Marina Mercante donde no existen disposiciones que

⁸ Para corroborar la lista de recomendaciones emitidas por la OIT en el perfil de México, se puede revisar el siguiente sitio de internet: www.ilo.org.

⁹ Las marineras mercantes son un grupo vulnerable en la medida en que sus derechos laborales no son protegidos y porque no existe un organismo o institución oficial que defienda o vigile sus intereses y calidad de vida, tal como se explica en las conclusiones de esta investigación.

amparen la condición de mujer, principalmente aquellas referidas a la lactancia y a la maternidad.

En paralelo al reconocimiento de que los roles de género permean el ámbito marítimo, se analizaron las aportaciones teóricas de las llamadas prácticas de la performatividad de género (Remondino, 2011), que describen cómo las tecnologías y también las prácticas de apropiación tecnológica se consideran “performativas de género” como “hacedoras identitarias en tanto los actos de decir/hacer” (y que) poseen efectos ilocucionarios (Butler, 1997/2004:1997/2001), es decir, que poseen una intención determinada por parte del hablante (Martínez, 2013).

Esa performatividad ocurre en relación con normas, ideales, sistemas de valores y demás elementos que componen los dispositivos reguladores de género y que tampoco enuncian un único modelo o ideal unificado de persona y conductas, a través del precepto “muéstrate a ti mismo”, como procesos generalizados en los que estas mujeres se construyen a sí mismas ante la mirada de los demás. (Remondino, 2012)

Así, en este primer capítulo se sustenta cómo estas prácticas permiten que las marineras mercantes mexicanas expresen situaciones propias de su condición y se visibilicen ante el resto de los actores sociales con los que interactúan, para posteriormente, ejercer, de manera deliberada o no, lo que Castells (1999) denomina identidad proyecto, sostenida por una ideología, objetivos, propósitos, vivencias y experiencias de vida comunes o compartidas que configuran un escenario identitario en esta sociedad red, que genera dinámicas que pueden derivar en cambios positivos para estos grupos que no han sido valorados en su entorno.

2.I. Las redes sociales. Definición y aproximaciones teóricas.

El concepto de “redes sociales” no tiene un origen relacionado exclusivamente con el ámbito tecnológico o con el surgimiento de Internet. Las ciencias sociales ya analizaban y definían este concepto como “un conjunto finito de actores y las relaciones que los

vinculan”, o de “estructuras sociales donde se producen procesos de comunicación y transacción entre personas” (Aguirre, 2011).

Aunque las redes sociales están asociadas al concepto de comunidad virtual, “éstas no son nuevas, han existido siempre; no son algo propio de las relaciones que actualmente establecemos por medio de la red de redes. Los sujetos, a lo largo de la historia, han construido diversas formas de relacionarse y de crear historia. La novedad es que ahora esas posibilidades se están ampliando (...)” (Rizo, 2013)

Desde finales del siglo pasado, las redes sociales en Internet han ocupado un lugar fundamental para la difusión de temas relativos a los derechos civiles, la conservación ambiental, la educación, la cultura y otros ámbitos del desarrollo humano, a través de diversas herramientas tecnológicas como las bitácoras electrónicas o *blogs*, las páginas y foros en línea, al igual que las plataformas sociales como *Wordpress*, *Facebook*, *Twitter* o *LinkedIn*, por mencionar algunas.

Las plataformas de redes sociales en Internet se han convertido en el escenario socio-tecnológico en el que transcurren una gran parte de los procesos comunicativos diversos en la sociedad. El uso de estas redes se convierte en una actividad cotidiana en la cual las personas discuten y publican contenidos que expresan, comunican y argumentan ideas e información sobre múltiples temas, por lo que Internet “se ha consolidado como una herramienta que permite a las ciencias sociales examinar la interacción humana y experiencias en nuevos contextos” (James y Busher, 5:2009).

Se puede observar que “la pujanza del fenómeno, su progresiva presencia en todos los ámbitos de la vida, su creciente uso para finalidades personales y sociales, y en definitiva, su definición cada vez más clara como un producto y espacio cultural, y no meramente tecnológico, lo han ido convirtiendo en un objeto y en un contexto de estudio de las ciencias sociales en general y de la antropología en particular”. (Joan Mayans y Planell, 9: 2006).

Las redes sociales también se definen como “un conjunto bien delimitado de actores-individuos, grupos, organizaciones, comunidades, sociedades globales, etc.--, vinculados unos a otros a través de una relación o un conjunto de relaciones sociales”, y que están conformadas por algunos elementos constitutivos fundamentales: “los actores sociales, los lazos relacionales, las unidades de conexión (como tríada, díada, subgrupo y grupo)” (Lozares, 108: 1996).

Para Roquet (2010), el término de red social tiene su origen en el concepto de “comunidad virtual”, ya descrito por Rheingold en 1994, utilizado para referirse a los grupos o colectividades de personas que emergen o proliferan en el ciberespacio, y aunque los *blogs* o bitácoras electrónicas existían desde entonces, fue hasta 2001 que permitieron la interacción con otros medios alternativos de comunicación y difundir contenidos que difícilmente habrían sido publicados por otros medios convencionales.

Los llamados *bloggers* o blogueros, en su momento, lograron unificar grupos de personas en torno a la difusión de noticias, material informativo, videos y fotografías relacionadas con un problema o tema en particular, seguidos de manera inmediata por la creación de todo tipo de blogs: desde los oficialistas y conservadores hasta los alternativos y contestatarios o bien, los dedicados a temas que interesaban a los usuarios que visitaban regularmente sus páginas.

En 2007, se modificó de forma masiva el uso de las redes sociales electrónicas a través de la plataforma de *Facebook*, la cual permite a los usuarios intercambiar y compartir información y fotografías personales en una página o perfil individual, que a su vez permite a las personas el “contactar” o ser “amigo” de cinco millares de personas que también acceden a intercambiar o compartir información.

Así, “para el año 2010 la red social Facebook tenía 400 millones de usuarios activos de los cuales el 50% estaban presentes con una media de 130 contactos o ‘amigos’, sin mencionar las diferentes redes sociales locales o que se hacen en otras lenguas, en otros países y que

hay una gran cantidad de espacios que se crean y se destruyen constantemente” (Castells, 134: 2010).

En el caso de México, y de acuerdo con la Asociación Mexicana de Internet (AMIPCI) en nuestro país existen 40.6 millones de usuarias/os en la red.¹⁰ 26% de las/los se inscribieron en alguna red social a partir de 2009, lo que permite suponer que por lo menos en una ocasión han recibido correos o notificaciones con iniciativas, cartas, manifiestos, peticiones que requieren o solicitan firmas de apoyo, entre otros documentos que expresan la preocupación de las/os usuarios de redes sociales de una determinada región del mundo, sobre un caso o problema relacionado con su entorno personal, social o político.

La rápida evolución de las redes sociales y su influencia en la vida cotidiana de las personas, se basó en un cambio claro entre el proceso de la comunicación de masas a la autocomunicación de masas “como dos formas que coexisten y se articulan”, dado que la primera permite que un mensaje emitido por uno llegue a muchos, haya o no interactividad y, la segunda, permite que un mensaje de muchos llegue a muchos otros también, pero su interactividad puede ser variable y controlada. (Castells, 131: 2010).

Pero, ¿cómo se identifican las personas entre sí para conformar bloques de contactos y/o grupos con ciertos estándares ideológicos comunes? Müller (2004), propone tres criterios para definir, primeramente, el concepto de “grupo” en una red social:

- a. contactos comunicativos durables, frecuentes, multilaterales y durante un cierto periodo;
 - b. normas compartidas en común, valores y prácticas colectivas;
 - c. límites definidos entre el adentro y el afuera, y desarrollo de una identidad común.
- (Müller, 8: 2004).

La ventaja de las redes sociales con respecto del resto de los medios tradicionales de comunicación, estriba en que su condición básica de comunidad virtual no necesariamente requiere contactos cara a cara, ni membresías formales, ni un lugar físico o un área común.

¹⁰ Informe publicado por la AMIPCI el 17 de mayo de 2012 en la edición en línea del periódico El Universal. http://www.eluniversal.com.mx/graficos/graficosanimados12/EU_mexicanos_red/

Es por esto que podemos esperar, en principio, la posibilidad de que existan fuertes comunidades grupales en Internet (Müller, 8: 2004). El éxito del crecimiento de las redes sociales frente a los medios es la posibilidad de participación y retroalimentación continua por parte de sus miembros.

Un sistema de redes sociales, por lo tanto, puede definirse como un conjunto de herramientas o aplicaciones tecnológicas interactivas a través de las cuales las personas construyen y mantienen relaciones personales dentro de contextos y marcos determinados. Algunas de estas herramientas incluyen mensajería, (creación y edición) de notas y comentarios (ligados con vínculos interactivos, fotografías, videos y gráficos diversos). Los usuarios ligan sus perfiles y se conectan a través de sistemas de mensajes, actualizaciones de estados, *blogueo* y otras herramientas. (Ribas y Gajjala, 2007)

Las personas diseñan un discurso en las redes sociales como individuos o como grupo en un escenario digital o en el llamado ciberespacio, el cual es, “aunque sintético, un espacio social de pleno derecho. Un espacio social tremendamente *sui generis*, con una serie de particularidades muy concretas y especiales (...) un producto y espacio cultural, y no meramente tecnológico, lo han ido convirtiendo en un objeto y en un contexto de estudio de las ciencias sociales en general y de la antropología en particular”. (Joan y Mayalls, 2006)

Ese discurso diseñado o construido por los actores sociales que hacen uso de estas redes, deja de ser simple y cotidiano, o banal, porque lo cotidiano se puede analizar y abordar etnográficamente como una “microsociología”, que tiene total relevancia social y antropológica. (Joan y Mayalls, 2006).

Uno de los factores de éxito y de relevancia sociológica de los espacios cibernéticos, particularmente de la red social, “es su estado latente”, es decir, que no sólo se trata de establecer relaciones a través de discursos elaborados o previamente diseñados, sino que se requiere de esos “contactos imprevistos, las charlas de conversación” que aseguran “que el canal de comunicación sigue abierto, está operativo...” (Joan y Mayalls, 2006).

Tal como sucede con las redes sociales en el espacio físico, las redes sociales en Internet o virtuales, permiten la relación personal entre sus miembros y construyen nuevas formas de organización, nuevas culturas (...). “Lo anterior nos hace afirmar con total convencimiento que Internet se está convirtiendo en un nuevo espacio para las relaciones sociales, para la comunicación y la interacción entre las personas” (Rizo, 60:2013). Los usuarios se convierten así en miembros o integrantes de una comunidad virtual que les concede, de alguna manera, “un espacio liberador (...), un medio de igualación de las diferencias y de emancipación de las minorías sociales, capaz de revitalizar la esfera pública”. (Rizo, 76:2013)

Es a través de las narrativas transmediáticas que los sujetos interactúan en las redes sociales en Internet. Se trata de “una particular forma narrativa que se expande a través de diferentes sistemas de significación (verbal, icónico, audiovisual, interactivo, etc.) y medios (cine, cómic, videojuegos, televisión, teatro, etc.)”. Las narrativas transmediáticas son una estrategia que “desarrolla un mundo narrativo que abarca diferentes medios y lenguajes” (Scolari, 24: 2013)

Finalmente, y partiendo de las nociones anteriores, propongo la siguiente definición: las redes sociales son el conjunto de conexiones e intercambios que tienen lugar entre integrantes de un grupo determinado de actores/as sociales que se congregan o deciden interrelacionarse a partir de intereses y objetivos comunes, a través de un conjunto de herramientas tecnológicas que les permiten expresar o compartir cualquier tipo de información sobre temas de interés común.

2.2. Marineras mercantes y los roles de género en el ámbito marítimo.

El ámbito marítimo tiene actores sociales que desarrollan diversas actividades relacionadas con el trabajo de mar y sectores relativos al mismo. En décadas recientes las mujeres se han integrado poco a poco a este ámbito, pero se enfrentan a dinámicas que no siempre son positivas para su desarrollo, particularmente las relativas a su condición de mujer y trabajadoras de mar.

Aunque la participación económica de las mujeres tiene ciertas características que pudieran asignarse a todos los países y a todas las culturas del mundo capitalista contemporáneo, sus oportunidades laborales “tienen elementos representados por las desigualdades salariales y la segregación ocupacional a partir de criterios de género”. (Saraví, 46: 1997).

El uso de la categoría “género” para comprender la representación que la sociedad hace sobre el trabajo en el mar, tanto de hombres como mujeres, implica la designación de las relaciones sociales entre ambos sexos o la simbolización cultural de la diferencia sexual. Durante la investigación, retomaré dos usos básicos de esta categoría: “el que habla de género refiriéndose a las mujeres; y el que se refiere a la construcción cultural de la diferencia sexual aludiendo a las relaciones sexuales de los sexos” (Lamas, 2013).

Saraví menciona que en el caso de las trabajadoras mexicanas “...no sólo se insertan en un conjunto bastante reducido de actividades económicas intensivas en mano de obra y con condiciones precarias de trabajo, sino que además suelen ocupar posiciones de escasa autonomía, monótonas y rutinarias, asociadas con bajos niveles de ingreso, y que gozan de un mínimo reconocimiento social”. (Saraví, 52: 1997).

La presente investigación, por tanto, intenta comprender los procesos de diferenciación, dominación y subordinación entre los hombres y las mujeres a través del análisis de las redes sociales en que éstas mujeres se desenvuelven con la finalidad la pregunta planteada por Lamas (2013), ¿por qué la diferencia sexual implica desigualdad social? O para decirlo mejor, la pertinencia de estas aportaciones estriba en que nos brindan las herramientas teóricas para saber cómo es que “el sistema sexo/género es el conjunto de arreglos por los cuales una sociedad transforma la sexualidad biológica en productos de la actividad humana, y en las que estas necesidades sexuales transformadas son satisfechas” (Lamas, 2013).

La inclusión del género como categoría de análisis permite interpretar a las marineras mercantes de México como sujetas, porque se trata de “una especie de filtro cultural con el

que interpretamos el mundo, y también una especie de armadura con la que constreñimos nuestra vida. La eficacia de la lógica del género es absoluta, ya que está imbricada en el lenguaje y en la trama de los procesos de significación. De la lógica del género se desprende la actual normatividad (jurídica y simbólica) sobre el uso sexual y reproductivo del cuerpo, y puesto que dicha lógica se toma por 'natural' genera represión y opresión..." (Lamas, 2013).

Así, el género es la simbolización de la diferencia sexual y se construye culturalmente diferenciando un conjunto de prácticas, ideas y discursos (...) y esos procesos de significación tejidos en el entramado de la simbolización cultural producen efectos en el imaginario de las personas. (Lamas, 336: 2013)

Cuando se habla de "marineros", se tiende a pensar únicamente en hombres de complexión fuerte o musculosa, vestidos con cierto atuendo (regularmente a rayas o con traje azul cruzado por un bias blanco y con gorra, según el rango al que pertenezca) navegando a través de mares hostiles y desembarcando en toda clase de puertos y tierras exóticas, o bien, se recuerda a la serie de caricaturas en las que un hombre fornido, blanco y devorador de espinacas debe salvar eternamente a su novia de otro fornido y violento hombre que la desea para sí.¹¹ Son raras las expresiones mediáticas en donde la mujer de mar es representada de una manera distinta a la de su papel como mera compañera del líder de la embarcación, como víctima de algún rapto, como botín de batalla, sirena o personaje marítimo mitológico, o bien, como mujer pirata o cómplice de delincuentes navales¹².

Esa misma representación del trabajo de mar está relacionada estrechamente con los roles de género impuestos por un sistema patriarcal que determina lo que cada persona debe hacer a partir de sus características físicas, estableciendo así que las actividades que tienen lugar en el ámbito doméstico o privado se han designado para las mujeres y las que tienen

¹¹ Algunas películas que presentan estereotipos sobre el rol del trabajo de mar (y que en su mayoría no incluyen la participación de la mujer de modo efectivo en tales actividades) son las siguientes: "Almas en el mar", (1937), "Capitanes intrépidos"(1937),"El capitán Blood" (1935), "Lobo de mar" (1941),"El demonio del mar" (1949), "El mundo en sus manos"(1952), "La batalla del Río de la Plata (1956), "La ciudad de oro del capitán Nemo"(1969), "Motín a bordo" (1984), "Capitán de mar y tierra" (2003), "Capitán Phillips" (2013) y una lista extensa encontrada en el sitio de internet <http://www.peliculasyonkis.com/genero/aventuras-marinas>

¹² Para muestra la comercial película de Johny Deep y Penélope Cruz, en la que esta última desempeña el papel de una corsaria que debe elegir entre ser leal a su antiguo amor o a su padre, y cuya sinopsis es ya bastante conocida.

lugar en el ámbito público han sido designadas a los hombres. Estos roles son reforzados por los medios de comunicación que influyen en la construcción de estas representaciones en la sociedad. (Alfaro, 1999)

Por ejemplo, la percepción de las mujeres de mar en el ámbito de la industria o marina mercante se inhibe en el momento de abordar temas sobre equidad y género: “Las políticas sobre licencias para embarazo y maternidad son prácticamente inexistentes en la mayoría de las compañías que asignan trabajos en tierra a las mujeres embarazadas o bien, designan empresas subcontratadoras que se encargan de despedir a mujeres embarazadas tan pronto como se hace público su nuevo estatus”. (OIT, 2003)

A pesar de que en las últimas décadas existe una mayor apertura por parte de los medios de comunicación para la proyección de una imagen más realista del trabajo desempeñado por las mujeres marineras, existe todavía la tendencia simbólica de pensar en ellas como modelos voluptuosas a las que se asignan atuendos hipersexualizados y actitudes o comportamientos que no se relacionan en absoluto con las actividades que en realidad desempeñan en la realización cotidiana de sus labores. Esta representación simbólica minimiza el valor de su trabajo en un ámbito tan difícil como el mar, es decir, todavía prevalecen representaciones basadas en estereotipos de género tanto en los discursos mediáticos como en los espacios en que se desempeñan, por ello es que las marineras están muy lejos del glamur y el oropel erótico que usualmente se les asigna.

Al igual que sus colegas hombres, las marineras deben exponerse a todos los riesgos que conlleva el trabajo de mar, entre los que destacan enfrentarse a las inclemencias del tiempo durante sus travesías o tiempo de navegación, sufrir accidentes derivados de su trabajo en los cuartos de máquinas o áreas de riesgo como la cocina, bodega y espacios reservados al manejo de residuos peligrosos, además de la exposición a enfermedades adquiridas en los puertos de desembarque o bien transmitidas por los clientes o pasajeros del propio buque, entre otros contratiempos.

El rol de la marinera mercante se ha enfrentado, a lo largo de la historia, a la desvalorización, estigmatización y desprecio por lo femenino, como resultado de una sociedad patriarcal que establece lo que tiene valor y lo que no. Baste recordar, por ejemplo, la leyenda generalizada de que las mujeres eran consideradas aves de mal agüero en las embarcaciones y que era preferible no permitirles viajar o ingresar a un barco porque se consideraban generadoras de discordia, causa de enfermedades y mala suerte, así como toda clase de contratiempos por los que llegara a atravesar la embarcación, y todavía hasta el siglo XVIII se les impedía abordar si no lo hacían como pasajeras o prisioneras, pero nunca como parte de la tripulación.

Desafortunadamente, aunque las mujeres han trabajado formalmente en el sector marítimo desde el siglo XVIII, la representación social de las marineras mercantes, todavía lleva consigo la “construcción de género (...) que se interrelaciona con otras condiciones objetivas y subjetivas en la vida de cada persona: su cultura, la etnia a la que pertenece, su clase social, su edad, su pertenencia a una comunidad religiosa, su planteamiento político, la historia de su comunidad y su historia familiar...” (Alfaro, 9: 1999).

Las actividades asignadas para las marineras mercantes en las embarcaciones comerciales, sufren también la influencia de esta construcción social del género, que se expresa claramente en la división sexual del trabajo, ya que según el estudio publicado por la Organización Mundial Marítima (OIT) en 2003, 94% de las mujeres que se encontraban empleadas en buques de pasajeros, la mayoría desempeñaba actividades relativas a la hotelería y servicios en cruceros y barcos dedicados al transporte de pasajeros, de las cuales 68% trabajaba en transbordadores y 26% en cruceros y, tan sólo 7% en buques cargueros (transportación de contenedores, petroleros, etc.).¹³

Estos roles establecen lo que los reportes de organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT), o la Organización Marítima Internacional (OMI) han evidenciado en sus informes: las marineras mercantes se dedican generalmente a

¹³ Belcher, Sampson, Thomas, Veiga and Zhao, Mujeres marineras: políticas y prácticas globales de empleo. (*Women seafarers: Global employment policies and practices*), Organización Internacional del Trabajo, Génova, Suiza. 2003. 128 pp. Aun cuando este reporte tiene más de una década de existencia, éste ha sido pionero en su tipo, ya que sus autores lo describen como “el primer documento que se ocupa de la situación de las mujeres del mar contemporáneas a escala mundial”

atender a clientes y/o pasajeros en cuanto a actividades domésticas o de hotelería y el resto se dedican a las actividades relacionadas con la navegación, mantenimiento y operación de máquina, entre otras áreas de mayor riesgo. Esta determinación patriarcal para la división del trabajo se debe a la asignación del valor que el grupo social otorga a cada género, masculino y femenino, por ello es que se producen las desigualdades para el desarrollo y el bienestar de las mujeres y hombres. La desigualdad resultante de esta valoración social impide que ambos géneros tengan el mismo acceso a oportunidades para su desarrollo personal y colectivo. (Alfaro, 9: 1999)

Si bien es cierto que en las últimas décadas tuvieron lugar diferentes fenómenos históricos que incrementaron la participación de las mujeres en el ámbito marítimo, particularmente el sector naval o relacionado con las actividades de defensa en países involucrados en conflictos bélicos. La primera razón, de acuerdo con Gutiérrez (1997) tiene que ver con el envejecimiento de la población mundial, debido a que cada vez son menos los hombres jóvenes que existen en el planeta, por lo que disminuye considerablemente la cantidad de varones que pueden ser elegidos para ocupar puestos en este sector, de ahí que se requiera de la aceptación de mujeres que realicen este tipo de actividades: “la relación con la escasez en el número de hombres jóvenes. La población mundial se envejece cada día, los índices de natalidad se reducen, en consecuencia, se disminuye considerablemente el número de elegibles para ser reclutados”. (Gutiérrez, 3: 1997)

La segunda razón tiene que ver con el activismo feminista internacional, en el que “una de las actividades fundamentales ha sido la búsqueda de la igualdad de derechos y especialmente en las oportunidades laborales (...) Estos dos fenómenos sociales se iniciaron hace algunas décadas y cambiaron la estructura de las sociedades con la incorporación de la mujer en papeles considerados tradicionalmente masculinos” (Gutiérrez, 4: 1997).

Para el caso de caso de México, el aumento de la presencia femenina en la fuerza de trabajo observado en las últimas décadas, “...y en particular de aquellas con responsabilidades familiares y domésticas, ha sido atribuido a diferentes causas: por un

lado, algunos autores sostienen que el incremento en la actividad femenina mantiene una relación directa con la crisis que caracterizó a la década de los 80 y que se expresó fundamentalmente en situaciones de mayor necesidad para los hogares que los obligó a incorporar al mercado de trabajo a algunos de sus miembros que habían permanecido inactivos, en tanto que otros autores sostienen que la feminización de la fuerza de trabajo es un proceso de largo término que viene dándose en el conjunto de países latinoamericanos desde los últimos 30 años, y que responde en parte a una serie de tendencias seculares tales como: la creciente urbanización de los países de la región, mayores niveles de educación de las mujeres y una disminución de las tasas de fecundidad”. (Saraví, 1997).

El ingreso de las mujeres al sector mercante no sólo se determinó en su momento por la falta de hombres, sino porque las empresas y sindicatos comenzaron a reconocer, de manera progresiva, que existen habilidades específicas que las mujeres también son capaces de realizar con bastante eficacia, como por ejemplo: el manejo eficiente y distribución de personal en un buque (muchas de las empresas reclutadoras en la actualidad utilizan mujeres para la selección de sus candidatos y candidatas), la interacción positiva y desarrollo de relaciones productivas con proveedores, con las autoridades marítimas y organismos internacionales o relacionados con el sector, su sentido de responsabilidad y lealtad con el cuidado y operatividad del buque, entre otras menos importantes.

Para sustentar la idea anterior, basta revisar las páginas web de instituciones y organismos como la Organización Mundial Marítima (OMI) y la Federación Internacional del Transporte, que han impulsado estrategias para aumentar el número de mujeres que participan en la industria naviera, promoviendo la protección de derechos de los trabajadores de mar y que con su aplicación emiten recomendaciones y promueven en los gobiernos de los países el ingreso de regulaciones importantes en materia de derechos humanos para las marineras mercantes, aun cuando no existan garantías de que la construcción social de los roles de género se estén modificando de manera radical en este sector.¹⁴

¹⁴ Los dos más recientes: el reporte técnico de OMI para la integración de las mujeres emitido el 26 de abril de 2013, “*Integration of women in the Maritime sector*” con resultados obtenidos en 2012, y la Declaración de Busán, publicada el 19 de abril de 2013 y en el que se hizo un recordatorio de la resolución 14 publicada en 2010 en la Conferencia

De acuerdo con Saraví, lo que en realidad ocurre es que aparecen argumentos basados en la adecuación al trabajo pesado y en la docilidad y lealtad de los trabajadores. Es decir, “cada uno de estos dos argumentos son mencionados en todas las categorías ocupaciones, en una proporción significativamente más alta en términos relativos –en relación al otro sexo. El trabajo pesado se asocia a los trabajadores varones; en tanto que la docilidad y la lealtad con la fuerza de trabajo femenina. Es evidente en ambos casos el carácter prejuicioso y totalmente sustentado en estereotipos socialmente construidos.” (Saraví, 77: 1997).

Desafortunadamente, los empleadores o reclutadores que llevan a cabo la selección de personal de mar la hacen con base en ciertos aspectos definidos socialmente como atributo del género femenino”, es decir, “sienten una mayor proclividad a contratar a trabajadoras para desempeñarse en ciertas tareas específicas y negarles el acceso a otras” y existe una marcada predilección por adjudicar “supuestas cualidades innatas de la mujer entre las cuales se encontrarían destreza y habilidad manual para trabajos minuciosos, mayor aceptación de tareas rutinarias, servicialidad, etc., con lo cual estarían mejor preparadas para desarrollar cierto tipo de actividades”. (Saraví, 78: 1997).

El proceso de igualdad, al menos en México y de acuerdo con los hallazgos observados y descritos en el capítulo 4 de esta investigación, se ha dado un cambio gradual y progresivo, sin embargo, todavía se enfrenta a las llamadas características adscriptivas que se confieren a las mujeres y a los hombres a la hora de solicitar un puesto de trabajo. (Saraví, 1997). Esos atributos son convertidos en parámetros de contratación para la adjudicación de los puestos o cargos, es decir, que “los rasgos adscriptivos que dividen a la fuerza de trabajo se constituyen en el fundamento a partir de los cuales los empleadores contratan a ciertos trabajadores sólo para determinadas ocupaciones. En este sentido, las trabajadoras, sólo por el hecho de ser mujeres, tienden a ser contratadas en un conjunto limitado de ocupaciones

Diplomática de Manila de este organismo, en el que se invitaba a los gobiernos “a remarcar el rol de la mujer en la marina como profesión y promover su gran participación en el entrenamiento marítimo en todos los niveles.” <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/women/Documents/BUSAN%20DECLARATION%28Revised1%29%20%283%29.pdf>

tradicionalmente definidas como femeninas, produciendo el efecto de *overcrowding* y paralelamente la depresión de sus salarios”. (Saraví, 56: 1997)

Recordemos que existen dos aspectos de las condiciones de trabajo de la mujer, que determinan su desarrollo profesional y reducen su calidad de vida para el futuro: la desigualdad salarial y la segregación ocupacional que ocurre a partir de ciertos criterios de género, que también aplican para las marineras mercantes: “Las trabajadoras mexicanas no sólo se insertan en un conjunto bastante reducido de actividades económicas intensivas en mano de obra y con condiciones precarias de trabajo, sino que además suelen ocupar posiciones de escasa autonomía, monótonas y rutinarias, asociadas con bajos niveles de ingreso, y que gozan de un mínimo reconocimiento social”. (Saraví, 63: 1997)

El análisis de las redes sociales de las marineras del sector mercante en México, permite conocer cómo se desarrollan las condiciones del mercado de trabajo en el que interactúan diariamente, y recordar que las desigualdades y dificultades que enfrentan las mujeres al ingresar al mercado de trabajo se originan por “la interacción de aspectos culturales, relaciones de poder, procesos sociales de construcción de las identidades de género, prácticas discriminatorias, pero también condiciones estructurales tales como la configuración y dinámica de los mercados de trabajo, e incluso, en algunos casos, aspectos subjetivos tales como diferencias en las expectativas y los proyectos de vida. Sin embargo, cabe reiterar que considerar aisladamente cualquiera de estos aspectos, resultará en explicaciones sesgadas y reduccionistas de un fenómeno inherentemente complejo...” (Saraví, 1997).

2.2.1. La violencia de género en el trabajo de mar.

La violencia de género en el trabajo de mar se ha analizado desde 1920 por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otras organizaciones similares. En el documento “Las mujeres en el sector transporte. Informe sobre la política de transportes 2013”, editado por este mismo organismo, se describe la necesidad de admitir que “desafortunada e inaceptablemente pocas mujeres acceden a puestos de trabajo bien remunerados, gratificantes, con oportunidades laborales dignas” (Tumbull, 1: 2013) y explica que uno de

los obstáculos para hacer carrera en este sector es, precisamente, la violencia en el lugar de trabajo.

La violencia “puede ser definida como una forma de comportamiento u acción negativos en el marco de las relaciones entre dos o más personas. Se caracteriza por una agresividad que puede ser reiterada o fortuita. Dicha violencia incluye incidentes en los que se abusa de los empleados, se los amenaza, se los agrede o se los somete a otros actos o comportamientos ofensivos en circunstancias relacionadas con su trabajo. Se manifiesta tanto de forma física como psicológica. Abarca desde los ataques físicos o los insultos verbales, la intimidación, el acoso laboral y el hostigamiento (tanto sexual como racial)”. (Tumbull, 2:2013)

| | |
|--|---|
| Violencia externa. | Actos de agresión cometidos por intrusos externos que no poseen relación legítima con el lugar de trabajo y que llevan a cabo actos criminales tales como el vandalismo, sabotaje o terrorismo. |
| Violencia relacionada con los servicios | Actos ejecutados por consumidores clientes de un determinado servicio o negocio. |
| Violencia interna | Actos de agresión cometidos por empleados actuales o anteriores, u otras personas que poseen una relación laboral con la organización (incluidos la intimidación y el acoso en el lugar de trabajo). |
| Violencia organizacional | Actos de agresión llevados a cabo por organizaciones que ponen a sus trabajadores en situaciones peligrosas, violentas o permiten un clima de intimidación o acoso prospere en el lugar de trabajo. |

Fuente: Organización Internacional del Trabajo, 2013.

El documento de la OIT describe lo difícil que es para las mujeres que desean trabajar en el sector del transporte la garantía del respeto a sus derechos laborales y humanos. La violencia de género interfiere en el diseño de políticas públicas y empresariales que influyen directamente en la calidad de vida de estas mujeres porque los efectos de la discriminación y violencia no permiten la progresión profesional de las mismas: “no consiguen acceder a determinados puestos técnicos o no acceden a modalidades de trabajo flexibles, diseño de equipamiento, herramientas y equipos de protección personal que pueda satisfacer las necesidades de las mujeres (...) incluidas la ausencia de políticas de recursos humanos favorables, modalidades de trabajo flexibles o regímenes de interrupción de la actividad profesional...” (OIT, 3: 2013)

Entre los principales efectos de la violencia y la discriminación para las mujeres que trabajan en el sector transporte, se encuentran los abandonos involuntarios, escasa retención de personal femenina en el sector, reducción de productividad en el lugar de trabajo, disminución de la competitividad nacional, el impedimento del desarrollo, la destrucción familiar y el propio sufrimiento y dolor de las mujeres, son efectos de la violencia de género, y tal violencia tiene lugar en todos los países del mundo, y cada país debe diseñar políticas sectoriales y específicas para que pueda enfrentar este problema. (Tumbull, 3: 2013).

Desde 2009 la OIT publicó el *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la violencia en el lugar de trabajo en el sector de los servicios*, el cual pretendía ser una herramienta de referencia “para estimular el desarrollo de instrumentos similares a nivel regional, nacional, sectorial, empresarial, organizacional y laboral, especialmente dirigidos y adaptados a diferentes culturas, situaciones y necesidades. Dicho código abarca cuestiones relativas a la política, la identificación de riesgos, la evaluación de riesgos, la prevención, el control, la formación, el control y la atenuación de las consecuencias, la atención y el apoyo a los trabajadores afectados, la supervisión y la evaluación” (OIT, 3: 2006)

A pesar de este esfuerzo las marinerías mercantes han sido objeto de una violencia de género tan profunda que existen casos documentados de asesinatos de trabajadoras de mar

que no han logrado ser resueltos o explicados de manera lógica al revisar sus dramáticas circunstancias.

Un ejemplo concreto de violencia de género lo es el caso de la panameña Dayra Wood, graduada de la carrera de Ingeniería Náutica de la universidad marítima de su país, y que se embarcó por primera vez en 11 de agosto de 2012 en un buque carguero en el que murió cuatro días después. El cadáver de la mujer, con una pierna y un brazo mutilados permaneció en el congelador del buque durante 17 días hasta que se reportó su deceso en el puerto de Veracruz. Ni la tripulación ni el capitán del buque pudieron explicar claramente en qué condiciones falleció, y tampoco las autoridades mexicanas ni panameñas aclararon a los familiares qué es exactamente lo que le pasó a esta joven.¹⁵

La violencia sexual es también parte del escenario de las difíciles condiciones en las que desempeñan sus funciones las mujeres de mar. En el mismo informe elaborado por la OIT en 2013 se narra que el abuso y el hostigamiento sexual son experiencias comúnmente experimentadas por las mujeres del sector mercante que trabajan en embarcaciones. El periódico *The Guardian* publicó en febrero 19 de 2013, una nota relativa a la empresa Carnival Cruises, que en 1999 fue requerida por solicitudes de transparencia para revelar que entre 1993 y 1998 hubo 100 acusaciones de violación y asalto sexual contra hombres y mujeres en sus embarcaciones.

Si tomamos en cuenta que el concepto de violencia sexual se expresa de maneras distintas “a partir de las construcciones sociales de la sexualidad en las sociedades patriarcales, frecuentemente es un reflejo de la percepción sobre las mujeres como objetos sexuales y de los varones como sujetos sexuales. La violación de mujeres, el abuso sexual de niñas y niños, el acoso sexual laboral son algunas de las expresiones de violencia sexual más relevantes en las agendas de las y los especialistas en la materia en las sociedades occidentales y/o occidentalizadas”. (González, 2012).

¹⁵ “El último viaje de Dayra Wood, marinera panameña”, periódico Vanguardia, Venezuela, edición en línea. Publicado el 20 de agosto de 2012.
http://www.vanguardia.com.mx/el_ultimo_viaje_de_dayra_wood_marinera_panamena_1359057.html

El caso de la joven sudafricana Akhona Geveza que falleciera en junio de 2010 en uno de sus viajes de prácticas a bordo del buque con bandera británica *Safmarine Kariba*, fue también examinado por la opinión pública debido a las circunstancias extrañas en las que tuvo lugar la muerte de la cadete y porque ya existía un antecedente de violencia sexual por parte de los oficiales sudafricanos denunciado por la joven anteriormente. Akhona era parte de un programa de becarios de la agencia sudafricana marítima Transnet, la cual impulsa y promueve la preparación académica para la futura contratación de mujeres en la industria marítima mercante.

El día de la audiencia para denunciar de manera oficial los delitos cometidos por parte del cadete que había abusado de ella, la joven no apareció. Su cuerpo salió flotando en las costas de Croacia unos días después. Fue precisamente durante el “42 Congreso de la Federación Internacional del Transporte” (la ITF por sus siglas en inglés) que se llevó a cabo en la Ciudad de México del 5 al 12 de agosto de 2010 cuando se hizo un llamado a la empresa *Mersk*, propietaria final del buque en donde Akhona fue atacada, para apoyar a la familia de la joven cuyos padres creen que en realidad fue asesinada y para continuar con la promoción de la participación de las mujeres sudafricanas en la industria marítima con el respeto a sus garantías individuales.¹⁶

La situación de las marineras mercantes del sector informal, es decir, aquellas que no recibieron ningún tipo de preparación náutica académica, pero que trabajan apoyando a sus maridos o parejas en empresas familiares como barcos camaroneros y/o de prestación de servicios turísticos, también atraviesa situaciones difíciles, ya que regularmente estas mujeres no cuentan con seguro social ni seguro contra accidentes, nunca recibieron prestaciones económicas que pudieran utilizar para asegurar su futuro o mejorar su calidad de vida, y están supeditadas al dinero que su cónyuge o familiar determine darles, dinero que regularmente se utiliza para solventar los gastos de supervivencia del hogar en tierra. Al terminar la relación afectiva o familiar con sus empleadores es difícil encontrar oportunidades de trabajo en otros barcos por considerarse “no aptas” para desempeñar actividades pesadas o de riesgo como antaño.

¹⁶ Relato encontrado en el blog “Women’s History Network” con la autoría de Jo Stanley, publicado en octubre 16 de 2011. <http://womenshistorynetwork.org/blog/?tag=akhona-geveza>

Un caso concreto de lo anterior es el de la mexicana sinaloense Concepción Ramírez, quien trabajó durante 20 años en el barco camaronero de su esposo, Juventino Romo López, sin recibir ningún tipo de prestación o salario o seguro ni indemnización similar en caso de sufrir algún accidente durante el tiempo que prestó sus servicios en la embarcación. Finalmente, su esposo comenzó otra relación y ella se vio obligada a buscar un empleo que resultó muy difícil de obtener debido a su edad y condiciones físicas deterioradas tras su larga estancia en el mar.¹⁷

La desigualdad de género que afecta a las marineras mercantes entrevistadas por organismos internacionales para conocer su situación laboral y calidad de vida, aparece en diversos informes y reportes que circulan en los sitios propios de estos organismos como los ya citados: Organización Internacional Marítima u OMI, por sus siglas en inglés, así como la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la primera a través de programas como el “*United Nations Millennium Development Goal (MDG) 3, "Promote gender equality and empower women"*”, bajo el lema: *Training- Visibility – Recognition*, “entrenamiento, visibilidad y reconocimiento”.

Aunque esos informes no entrevistan a la totalidad de marineras o no contienen resultados de la mayoría de los países, casi todos los testimonios recabados destacan el hecho de que todavía hay cierta resistencia para emplear mujeres y en las dificultades que muchas marineras enfrentan al interactuar con tripulación predominantemente masculina, sin mencionar las bromas, insinuaciones sexuales y agresiones físicas como las relatadas en los casos de las marineras que perdieron la vida, son algunos de los problemas contra los que tuvieron que luchar, llegando al extremo en que algunas tuvieron que adaptar su atuendo y vestir “menos femeninas” para evitar problemas de este tipo.(OIT, 2003)

Estos hallazgos impulsan una serie de programas y medidas que desafortunadamente sólo se han difundido en países desarrollados y muy pocas veces son aplicables a países menos desarrollados, al no contar con la legislación mínima para el mantenimiento, reclutamiento equitativo de personal y desarrollo de una marina mercante sustentable (como lo es el caso

¹⁷ Testimonio declarado por su cuñado Emiliano Romo López en octubre de 2012.

de México), y muchas marineras desconocen o no reciben la información correspondiente por parte de las instituciones gubernamentales encargadas de hacerlo o de las empresas privadas que las emplean.¹⁸

“Los documentos de políticas (informes, declaraciones, planes de acción, plataformas) emanados de las distintas reuniones internacionales tienen un cierto impacto a nivel mundial y regional, a la vez que reflejan la evolución de las ideas y tendencias que van guiando el pensamiento y la acción, tanto de los gobiernos como de los organismos internacionales y de las organizaciones de la sociedad civil” (Rizo, 15:2009)

Es una situación desafortunada que no existan documentos internacionales ni nacionales que refieran la dimensión social, comunicativa y hasta identitaria de las mujeres marineras de México, y que actualmente hacen uso de las redes sociales como mecanismo de visibilización.

Existen algunos documentos publicados en España que describen a grandes rasgos la situación de las y los trabajadores de mar de ese país, como “El buque mercante: un análisis sociológico”, del investigador Ricardo Rodríguez-Martos Dauer (1998) que aborda las dinámicas de un buque como una institución técnica y social, arroja datos interesantes sobre las características sociales y antropológicas que puede tener la organización operativa de una embarcación de esta naturaleza.

En la obra citada se desarrolla la hipótesis de que la tripulación de un buque mercante funciona como una institución que plantea sus propias relaciones, tanto al interior como en el exterior. Esas relaciones tienen procesos comunicativos que están supeditados a las características jerárquicas o atribuciones de mando de los actores sociales que intervienen en ellos, pero en el documento no se determinan cuáles son las redes sociales personales que se generan en tales interacciones (Rodríguez-Martos, 1998).

¹⁸ La autora de este documento adquirió su licencia como patrón de yate el pasado octubre de 2012 y nunca recibió de la Oficina de Capitanía de Puerto de La Paz, algún folleto o promocional con la difusión de sus derechos como trabajadora del ramo. Tampoco se le informó sobre la posibilidad de sindicalizarse tras la adquisición de tal licencia.

También el trabajo de Martínez Osés (2007) “Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante”, que profundiza en la perspectiva académica de las alumnas que cursan las diferentes especialidades de la Facultad de Náutica de Barcelona, en el que se muestran los resultados de la encuesta aplicada a 25 alumnas de esta facultad que estudiaron en 2000-2001 para conocer las preferencias y motivaciones en la elección de la carrera, futuro profesional y opinión académica, y otros trabajos de investigación como el de Ibáñez (2010) que narran la incorporación de la mujer a las profesiones marítimas en el Estado español en 1979, por citar algunos ejemplos.

Existen obras como la de David Cordingly, “Mujeres en el mar: capitanas, corsarias, esposas y ramerías” (2003), que únicamente relatan el trabajo de mar femenino visto desde sus relaciones personales con capitanes o líderes de embarcaciones y su influencia a bordo de tales buques durante su vida. En la actualidad, algunos periódicos publican el nombramiento de marineras en países como España y Argentina, y realzan su cada vez mayor influencia en el ámbito marítimo que regularmente está dominado por los hombres, pero las notas periodísticas no van más allá de la simple anécdota o dato curioso, sin profundizar de alguna manera en los procesos sociales y económicos sobre los que estas mujeres inciden.

Dichos procesos, como lo citamos en un principio, forman parte de un fenómeno de globalización muy importante para las naciones en términos de desarrollo social y económico, dado que gran parte del comercio mundial es transportado por la industria marítima internacional, la exploración y producción de petróleo se lleva a cabo con buques especializados tripulados por mujeres y hombres de mar, al igual que otras actividades como el crucero recreativo para pasajeros y la investigación científica, por lo que es muy importante analizar cuáles son las prácticas comunicativas, sociales y laborales de los hombres y mujeres que hacen posible este desarrollo.

Las mujeres marineras son un grupo invisibilizado por las siguientes razones:

1. Representan únicamente el 2% de 1.5 millón de personas en el mundo que desempeñan labores marítimas. (OIT, 2003)¹⁹
2. No tienen un rol preponderante en el sistema económico de sus respectivos países, es decir, por su número pequeño no representan (aunque no signifique que no lo generan) un número importante de ingresos ni actividades económicas como lo harían, por citar un ejemplo general, las maestras o las médicas.
3. La mayoría no son dueñas de los medios de producción (embarcaciones, astilleros, empresas distribuidoras, concesiones, etc.) de la actividad que desempeñan.
4. Las mujeres marineras mercantes no son empleadas para puestos directivos ni para actividades que requieran la toma de decisiones en los países menos desarrollados.²⁰
5. Se les delegan actividades marítimas relacionadas con el ámbito hotelero, de servicios o de atención a clientes, y las pocas veces en que se les asignan actividades relativas a la navegación y al manejo de máquinas, se les delega a ámbitos reducidos de la embarcación o en donde corren un mayor riesgo al desempeñar tales actividades.

Así, se entiende que las marineras del sector mercante en México no son un grupo representativo para la planeación y toma de decisiones en esta actividad ni en los medios de comunicación tradicionales ni en las instituciones que presuntamente representan sus derechos laborales y el derecho a una calidad de vida digna, y sólo en situaciones extraordinarias es reconocida su trayectoria y se les expresa admiración y/o respeto.

En México, al igual que muchos países de Latinoamérica ni siquiera se cuenta con un padrón o plataforma de información que las agrupe y refleje en cifras económicas claras y accesibles para su propio sector, esto las convierte en un grupo minoritario en el que sus garantías individuales y colectivas son, prácticamente, vulnerables.

¹⁹ Para el año de 2003, por primera vez la Organización Internacional del Trabajo (OIT), perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas (ONU), publicó los resultados de la investigación denominada “Mujeres del mar: políticas y prácticas globales de empleo” (*Women Seafarers: Global employment policies and practices*), investigación que se requirió tras la necesidad de saber con mayor certeza cuál era la situación de las mujeres marineras en el mundo hasta ese momento y que es considerada la pionera en cuanto al conocimiento de las condiciones de vida y trabajo de las marineras mercantes a nivel mundial. Aunque la igualdad de género ha sido mayormente promovida en esta última década, todavía hay muchas brechas y problemas que resolver en el ramo, principalmente en el capítulo Latinoamérica, caso concreto de México.

²⁰ De acuerdo con el mismo informe de la OIT, para 2003, “se observan aparentemente en puestos o niveles directivos, con un 42% ocupados por hombres y un 7% ocupados por mujeres”.

2.3.Las redes sociales como mecanismo de visibilización y autogestión.

Como se mencionó en el apartado anterior, son pocos los documentos que refieran o analicen las experiencias de vida, condiciones laborales, sociales, acceso a la educación y calidad de vida de las marineras mercantes como elementos para la construcción de una identidad colectiva que las represente, por lo que es muy poco probable que existan, a su vez, documentos relativos a la forma en que llevan a cabo sus procesos de comunicación y relaciones sociales, en aras de lograr una representación social de lo que significa para ellas ser marineras mercantes.

La desigualdad y la segregación ocupacional de las mujeres en este sector, aún en países desarrollados –problemas ya abordados por la OIT y la FMI, “difícilmente pueden ser explicadas sin tomar en cuenta la dinámica de la unidad doméstica, las relaciones de poder entre ambos géneros, los patrones culturales e históricos de relacionamiento entre ambos géneros, los procesos de construcción de género en el que se atribuyen socialmente a uno y otro diferentes cualidades, espacios, condiciones, etc., que se constituyen en la base de estereotipos, prejuicios y finalmente prácticas discriminatorias...” (Saraví, 1997).

Sin embargo, las redes sociales en internet permiten divisar un cambio positivo en esta situación: a finales de los 90, tuvieron lugar experiencias diversas en grupos de mujeres de distintos países que han logrado interactuar en diferentes escenarios virtuales con objetivos particulares relacionados con el empoderamiento, con la educación, la cultura y la difusión de sus derechos humanos. Estas experiencias derivaron en serie de estudios académicos relativos al comportamiento y prácticas virtuales de tales grupos a través del análisis de sus redes sociales, foros y páginas web en el gran entramado que conforma el ciberespacio y su relación con las ciencias sociales. El proyecto se bautizó con el nombre de WON: “*Women on the net*”, por sus siglas en inglés y se imprimió en 1997 en una compilación coordinada por Wendy Hartcourt.

Este ejercicio presentó “evidencia convincente de que el internet es una herramienta para la creación de un espacio comunicativo que cuando es sumergido en una realidad política es un mecanismo para el empoderamiento de las mujeres. Aprendimos que las mujeres están

construyendo sus fortalezas –particularmente las redes sociales y el cabildeo para los derechos humanos—a través del internet, y que ellas se están moviendo más allá, para intervenir y afectar poderosamente las agendas políticas sobre telecomunicaciones y las políticas económicas y sociales...” (Hartcourt, 1999).

Las aportaciones importantes que surgen tras el uso del internet para el empoderamiento de las mujeres según la experiencia WON, se reflejan en “la disminución del límite geopolítico”, es decir, “la interacción de mujeres o colectivos de países totalmente distintos”, y en la certeza de que “las interacciones deben tener una identidad o empatía entre sus actores sociales o basada en intereses comunes”. La interacción entre activistas e intelectuales también se consolida a través de debates e intercambio de conocimientos, así como la capacidad de poder compartir aspectos de la vida cotidiana con los demás.

Otro de los resultados obtenidos tras la experiencia WON, es la evidencia empírica de cómo el internet se ha convertido en un espacio de aprendizaje en el que las mujeres introducen sus necesidades locales en el espacio global de la red, para luchar sus batallas locales, pero también “para entender el proceso y la transformación del ciberespacio, de manera que se reflejen a sí mismas y a las necesidades de otras mujeres en la creación de una glocalidad. La noción de lugar es inherente en la vida y de las batallas de estas mujeres”. (Hartcourt, 233: 1997)

Las mujeres que se apropian de las redes sociales y otras tecnologías de la información y la comunicación, expresan una gran cantidad de aspectos relativos a su vida privada a través de este espacio público en el que se convierten las redes sociales. En el caso de las marineras mexicanas del sector mercante, se trata de observar cómo es que ejercen prácticas de distinción y diferenciación al interior del espacio de anonimato que les confiere la gran cantidad de usuarios que participan en las redes sociales en donde están inscritas, dado que las redes sociales “facilitan que sea el propio sujeto quien lleve adelante las prácticas de distinción, con base a una serie de prestaciones programadas con orientación al ‘muéstrate a ti mismo’. Algunas de estas acciones pueden ser: publicar y etiquetar su propia

imagen y/o la de otros, postear una fotografía y/o los comentarios de otros, entre otras”. (Remondino, 55: 2012)

Sin embargo, son las llamadas “subjetividades exitosas” las que a través de los blogs personales y las redes sociales orientan la conducta hacia determinados preceptos, reglas, juicios y valores que se ofrecen como “ideales deseables” mediante aplicaciones que van desde los “emoticones” hasta otros recursos visuales –videos, fotografías, animaciones--, etc). (Remondino, 2012)

¿Cuáles son los mecanismos a través de los que se expresan estas subjetividades exitosas en las llamadas narrativas transmediáticas en las redes? Las dinámicas que estas mujeres llevan a cabo a través de la publicación de fotografías, comentarios, textos de otros actores sociales con los que interactúan en estas redes, publicación de videos, enlaces, artículos y todo tipo de publicaciones relativas a sus intereses particulares. Es el llamado precepto “muéstrate a ti mismo”, que resulta significativo en este caso por su énfasis en el acto de comunicar todo cuanto constituye el dominio personal del sujeto. (Remondino, 55: 2012)

Con ello se construye una trama discursiva amplia que el sujeto mismo opera y muestra el mayor número de veces y para que sea exitosa las tecnologías de la comunicación contemporánea permiten satisfacer esa demanda con la creación de un mayor número de aplicaciones disponibles en la red, “y a mayor número de comentarios, más posibilidades se le ofrecen para seguir haciéndose visible en esa red social...” (Remondino, 55:2012).

Existe una voluntad de poner en común aquello propio de la singularidad del sujeto, y también fija que es el individuo quien debe gestionar por sí mismos esos actos comunicativos en una narración autorreferencial, pues son los sujetos particulares quienes deben representar en el espacio dialógico que inaugura la pantalla a ese “sí-mismo” que se implica en cada acto comunicativo.

Birgnardello narra que las redes sociales permiten que los grupos invisibilizados tengan un espacio de expresión y puedan “sumar adherentes a sus causas” y menciona cómo es que la

llamada sociabilidad en línea propone “una nueva estructura de comunicación, un ambiente en el que los centros de atención se han multiplicado y diversificado permitiendo una mayor permeabilidad que favorece la visibilidad de grupos minoritarios” (Birgnardello, 2011):

“Hay algunas razones que parecen potenciar la presencia de las minorías en las redes sociales. Por empezar, algunos grupos pueden encontrar en estos canales un espacio de expresión que les está naturalmente vedado en los medios de comunicación tradicionales. Además, la posibilidad de contactar a personas que están ubicadas en cualquier lugar del planeta en torno a ideales compartidos hace que estos movimientos obtengan grados de adhesión que de otro modo serían imposibles de alcanzar. La falta de presencia de las minorías en los medios tradicionales puede ser un factor interesante para entender algunos fenómenos que suceden en las redes sociales...” (Birgnardello, 2011)²¹

Otra de las reflexiones que Birgnardello (2011) hace sobre las posibilidades de los grupos no visibles para ser reconocidos en la red, es que la sociedad digital es “igualadora”, es decir, que no importa la cantidad de recursos para obtener visibilidad en internet, sino las propuestas que resaltan por su talento y originalidad (...), lo que constituye “una oportunidad invaluable para movimientos minoritarios que pueden encontrar, como nunca antes, un espacio amplio de visibilidad pública y un grado de compromiso y apoyo a un nivel global, que de otro modo jamás alcanzaría”. (Birgnardello, 2011)

De acuerdo con Viché (2009), existen cuatro condicionamientos fundamentales para la interacción de los grupos no visibles en las redes sociales de manera activa: “una cultura *cyber* que entienda y asuma la función y las posibilidades de las tecnologías para y como instrumento de promoción personal y desarrollo colectivo”; unas “identidades múltiples compartidas que sean el motor interno que nos impulse a la acción colaborativa”; unos “objetivos comunes compartidos y asumidos que justifiquen la acción en el día a día” y “una actitud abierta y decidida por la comunicación interactiva y la participación”, y sin

²¹Birgnardello Hernán, en “La web como oportunidad para las minorías”, publicado en el sitio “*Intuic: the social media agency*) el 13 de junio de 2011. <http://www.intuic.com/blog/index/view/id/177>

estas condiciones es difícil que las minorías puedan tener una participación activa en el sentido que abordamos en esta investigación. (Viché, 20: 2009)

Las redes sociales están desplazando poco a poco la formalidad y rigidez de las instituciones determinadas como “oficiales” o que son parte del esquema o estructura que ese sistema establece o determina como responsables de dar voz a los sectores más desprotegidos o marginados de la sociedad. Me refiero al caso de los sindicatos, organismos gubernamentales oficiales y/o de participación mixta, que se encargan de atender las necesidades de los más “desfavorecidos” o “vulnerables” en el contexto global neoliberal de nuestra sociedad.

Se trata, dice Manuel Castells, de “una crisis de legitimidad (que) está vaciando de significado y función a las instituciones de la era industrial. Superado por las redes globales de riqueza, poder e información, el estado-nación moderno ha perdido buena parte de su soberanía (...). La privatización de los organismos públicos y el declive del estado de bienestar, aunque alivian a las sociedades de algunas cargas burocráticas, empeoran las condiciones de vida para la mayoría de los ciudadanos, rompen el contrato social entre el capital, el trabajo y el estado, y eliminan buena parte de la red de seguridad social, el sostén del gobierno legítimo para el ciudadano de a pie...” (Castells, 393: 2009)

Las redes sociales se constituyen así, en una forma en la que las minorías pueden aparecer como actores sociales de un cambio con determinadas directrices y objetivos. En una red social las personas inscritas no necesitarán un espacio físico extenso o superficie por la cual pagar una renta o bien, recursos grandes de difusión para dar a conocer sus reclamos, para ser identificados como activos en este mar de propuestas ideológicas y prácticas sociales del entorno en el que se desenvuelven.

El mismo Castells, hace una reflexión sobre la relación a la injerencia de la tecnología en las relaciones personales y el desarrollo de las sociedades, sobre todo cuando se pensaba que tal tecnología tendría únicamente una función mecanicista, cosa que en la actualidad no es así en su totalidad:

“Ciertamente, la historia de la tecnología, incluyendo en ésta la historia de Internet, nos enseña que la gente y las organizaciones acaban utilizando la tecnología para propósitos muy diferentes a aquellos que inicialmente intentaron conseguir o concibieron los diseñadores de la tecnología en cuestión. Además, cuanto más interactiva sea una tecnología, tanto más probable será que los usuarios se conviertan en productores de tecnología mientras la utilizan. Por tanto, la sociedad necesita resolver de forma responsable las incógnitas que suscitan estas nuevas tecnologías. Y la investigación puede contribuir a responder a algunas de estas cuestiones. (Castells, 13: 2007)

Para Castells, los grupos que no logran hacerse presentes en el colectivo cotidiano a partir de la valoración de su trabajo, ejercen, en mayor o menor medida una práctica identitaria conformada por la construcción, precisamente de tres tipos de identidad: la identidad legitimadora, la identidad de resistencia y la identidad proyecto. La primera busca generar una sociedad civil que pone en evidencia el código dominante que del sistema y en muchas ocasiones esta sociedad civil genera, conflictos para llegar al cambio. En el segundo tipo se conduce a la formación de comunidades (...) construye formas de resistencia colectiva contra la opresión, y la tercera, la identidad proyecto produce sujetos, es decir, “son el actor social colectivo mediante el cual los individuos alcanzan un sentido holístico en su experiencia. En este caso, la construcción de la identidad es un proyecto de una vida diferente, quizás basado en una identidad oprimida, pero que se expande hacia la transformación la sociedad como la prolongación de este proyecto de identidad”. (Castells, 2009)

Sin embargo, las marineras mercantes de México, si bien no han terminado de conformar una identidad proyecto que destruya los estereotipos preestablecidos sobre las mujeres de mar, poco a poco han logrado establecer rasgos característicos que luchan contra el sentido de uniformidad que ya de por sí las instituciones mercantes establecen como estereotipo de lo que debe ser una mujer marinera en sus academias náuticos y en sus estándares de reclutamiento.

Por otro lado, las mercantes mexicanas expresan su identidad de manera constante, como se observa en los resultados expresados en el cuarto capítulo de esta investigación, pues las redes sociales les permiten expresar esa parte académica o el desempeño como trabajadoras de mar de la que se sienten orgullosas, sus logros en materia escolar, sus procesos de maternidad, noviazgo y relaciones de pareja, así como una visión, hasta cierto punto cómica o divertida de sobrellevar las dificultades de su actividad en las escuelas en donde recibieron su formación náutica o en los buques en donde realizan su trabajo.

Es probable que el cambio social que afirma Castells se retrase en algunos sectores que apenas van construyendo una identidad propia, y que esa identidad proyecto se vea acotada todavía por el código dominante y la asignación de roles de género de las marineras mercantes mexicanas, pero de lo que sí hay certeza es de que existen nuevas formas de visibilización a partir del ingreso del internet y las redes sociales como nuevas tendencias generadoras de mecanismos de autogestión de expresión como ya mencionaba Remondino. Por lo tanto, la dinámica de las minorías ingresa así en lo que se denomina identidad proyecto, porque intentan generar una imagen y un código de acciones que les permitan ser reconocidas en su entorno inmediato para la consecución de fines determinados.

¿En qué consisten esos mecanismos de la sociedad red a la que tienen acceso las minorías para la construcción de su identidad proyecto? Willem (2011) plantea que el proceso de representación de las minorías se ha acelerado en particular desde la llegada de los nuevos medios digitales y de la web 2.0 o la web social.

Willem narra un estudio que se hizo en Barcelona, entre 2006 y 2009, y en el que 17 jóvenes tenían acceso a herramientas tecnológicas con los que podían representarse a sí mismos: caso concreto del video digital en el que pasaron por la deconstrucción de mensajes mediáticos existentes, por un lado, y por la construcción de su propia narrativa, por otro. Este experimento fue muy importante para ellos porque lograron la autorepresentación, que les permitió experimentar una resistencia mediática y tecnológica con posibilidades basadas en la sostenibilidad del tiempo-espacio en Internet.

“Las minorías se definen por su escaso poder de negociación en el marco de esas relaciones, más que por su número. Es decir, un grupo cultural no está en minoría (sólo) porque su número sea menor que el de otros grupos, sino en primer lugar porque tiene poco margen de maniobra para negociar con los miembros mayoritarios de la sociedad en la que vive...” (Willem, 31:2011)

Al parecer, los grupos invisibilizados son representados de manera estereotipada a través de los diversos medios de comunicación, y muchas veces el grupo de personas que los conforma corre el riesgo de “conformarse” con tal percepción e incluso comportarse “conforme al estereotipo”, de ahí que “las consecuencias del tratamiento mediático negativo son reales y funcionan como mecanismos de exclusión”. (Willem, 2011)

Las prácticas de representación ya no son determinadas por las empresas mediáticas, sino que han sido superadas por internet, sobre todo por la red social. Ya no existe un derecho exclusivo a decidir qué es lo que se representa en los medios de comunicación, ya no son quienes deciden cómo se construyen los mensajes sobre el Otro. Estos operadores o manejadores de la identidad impuesta por los medios tradicionales son parcialmente sustituidos por *bloggers*, *vloggers* y *twitteros*, algunos de los cuales se han convertido en verdaderos creadores de opinión pública, haciendo de las redes y de internet una alternativa informativa complementaria a los medios de comunicación masiva, dado que los creadores de contenidos en la red no dependen, necesariamente de los prejuicios o discriminaciones que los medios tradicionales sí presentan.

Las ventajas que el internet y las redes sociales ofrecen a los grupos invisibilizados, son las siguientes: “construcción y difusión de contenidos en redes sociales, la utilización del video, los servicios de información (noticias, foros de especialistas, secciones diferenciadas de información) y debate (chats, foros, blogs), la educación en medios y cada vez más, las aplicaciones para el teléfono móvil”. (Willem, 97: 2011)

No todos los usos en la red social tienen resultados completamente positivos: en las redes sociales como mecanismos de la visibilización y de representación social igualitaria las minorías no siempre logran aprovechar todas las herramientas posibles, debido a que la cantidad de información o de contenidos es tan inmensa que no necesariamente son aprovechados en su totalidad o bien, no existe una estrategia consciente para redirigirlos, y así, sin un objetivo bien determinado, se corre el riesgo de que tales iniciativas sean olvidadas, es decir, que difícilmente se tomen en cuenta y logren así el empoderamiento, en el caso de grupos minoritarios de mujeres como las marineras mercantes.

Además los usuarios de las redes sociales tienden a permanecer dentro de su propio círculo de amigos o intereses, o a profundizar en lo que Remondino llamaba “muéstrate a ti mismo” de manera permanente, de modo que “se reduce el espacio para explorar o descubrir”, sin mencionar que desafortunadamente las corporaciones en internet como Facebook o Twitter manejan los directorios con los datos personales de los usuarios pueden venderse a las empresas o a los gobiernos, lo que no garantiza la privacidad de minorías cuya situación legal y económica es la más desfavorable.

A pesar de ello, el proceso de visibilización de los grupos minoritarios a través de las redes sociales es un fenómeno que deberá crecer poco a poco, que tendrá que sufrir cambios y modificaciones periódicamente, de acuerdo con el alcance de los objetivos del grupo y de la interacción de sus integrantes.

CAPÍTULO TRES

Las redes sociales como enfoque de análisis de la teoría de género. Hacia una propuesta conceptual.

Este capítulo surge de la necesidad de explicar por qué razón se entrelazaron las categorías de análisis tanto de las redes sociales como de la teoría de género para poder aplicar el resultado de ambas en el análisis de tales redes en el grupo de marineras mercantes con el que se trabajó en esta investigación. El resultado de tal hibridación originó la necesidad de establecer la posibilidad de que el análisis mismo de las redes sociales puede ser un enfoque útil para el estudio de diversos fenómenos relacionados con la teoría de género.

Durante la revisión de la extensa bibliografía existente con relación a la categoría de género, resultó de vital importancia el documento de la investigadora Yuliuva Hernández García (2006), “*Acerca del género como categoría analítica*”²², en el que se presentan, de manera concreta las principales aportaciones de las teóricas más relevantes sobre el tema, como Martha Lamas, Marcela Lagarde y Joan Scott, y que además, Hernández agrega dos elementos esenciales en la teoría de género para poder desarrollar este entramado, como lo son las prácticas concretas y la conducta. (Hernández, 2006).

Al hacer la interpretación del análisis de las dinámicas de las redes sociales de las marineras mercantes mexicanas que se revisaron durante esta investigación, se detectó que las categorías de análisis ya existentes en la teoría de redes sociales propuesta por Carlos Lozares (2009), eran paralelas, por llamarlo de alguna forma, en muchos de los aspectos y conceptos propuestos por la teoría de género analizados en el transcurso de este programa doctoral, pero que además incluían la posibilidad de abordar la desigualdad desde un enfoque no sólo tecnológico-social, sino de algo más complejo, algo que rebasaba lo meramente tecnológico y al mismo tiempo lo meramente biológico o economicista, es decir, se abrió la posibilidad de originar un análisis de género con enfoque de red social.

²² Hernández Yuliuva, “*Acerca de la teoría de género como categoría analítica*”. *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*. Núm.13 (2006), Publicación Electrónica de la Universidad Complutense | ISSN 1578-6730

3.1. El entramado teórico de las redes sociales y las categorías de género.

De acuerdo con lo establecido por Hernández (2006), los conceptos básicos que intervienen en el análisis de la teoría de género son los siguientes: “los símbolos y los mitos culturalmente disponibles, los conceptos normativos surgidos de los símbolos, las instituciones y organizaciones sociales de las relaciones de género, la identidad, las prácticas concretas y la conducta”. (Hernández, 3:2006). En este caso se tomaron como puntos de partida para la interacción teórica propuesta en este trabajo de investigación, las referencias a los símbolos y mitos culturales en los que las marineras mercantes son inscritas por el imaginario colectivo de su entorno, así como la dinámica institucional de las marineras mercantes, conceptos ya abordados en capítulos anteriores. La descripción de sus prácticas concretas en sus redes sociales y la conducta relativa al trabajo de mar que expresaron en ellas, son la base de este análisis paralelo de la teoría de redes sociales y la teoría de género sobre las narrativas mediáticas de las mismas.

Primeramente, es importante recordar que en la teoría propuesta por Lozares (1996), los elementos que deben ser tomados en cuenta para el análisis de redes sociales en una comunidad o grupo determinado son los siguientes: actores sociales que tienen lazos relacionales, cuyas redes construidas obedecen a una forma y contenido específicos, así como una idea central que será la pauta del análisis de estas redes. (Lozares, 109: 1996)

Los actores sociales son los sujetos que generan vínculos en las redes sociales y son de tipos diferentes, ya sea individuos, empresas, unidades colectivas sociales, departamentos o áreas de trabajo de una organización o empresa, estados, etc. (Lozares, 1996) En el caso de la presente investigación, las marineras mercantes de México son esas sujetas de vínculo que llevan a cabo una actividad laboral o trabajo de mar en escenarios diversos: embarcaciones mercantes, de recreo o transporte de pasajeros, en plataformas petroleras o de explotación de recursos marítimos, embarcaciones científicas, *ferrys*, etc.

Aunque no se encuentran agrupadas en una organización específica, existe una gran cantidad de marineras que confluyen o interactúan en una de las plataformas más relevantes

de internet como lo es el Facebook, y que todos los días expresan tal interacción a través de narrativas transmediáticas que están conformadas por fotografías, videos, memes (chistes gráficos emergentes), textos, notas, grabaciones de voz, conexiones a enlaces o vínculos relativos a temas específicos, etc. Esto es lo que también conocemos como prácticas concretas de las mujeres marineras mercantes en la red social, particularmente en los muros de sus perfiles de Facebook. En el capítulo 4 se muestra cómo tienen lugar estas relaciones y el contenido de tales narrativas.

Los lazos relacionales son los vínculos entre pares de actores, unidad de análisis en las redes sociales. Son de muy diverso tipo: personales -amistad, respeto, consejo, etc.-; transferencias de recursos -bienes, dinero, información, etc.; asociaciones, interacciones comportamentales; movilidad geográfica o social; conexiones físicas; relaciones formales u organizacionales, etc. (Lozares, 109: 1996)

Así, los lazos relacionales de las marineras mercantes se caracterizan por una mezcla de intenciones de diverso tipo: relaciones personales, trabajo de mar, recursos académicos o laborales, movilidad geográfica, así como relaciones organizaciones a las que se encuentran inscritas, ya sean formales o informales.

3.2. El contenido y la forma de la red social como objetivo consciente de la teoría de género.

Las narrativas transmediáticas de las redes sociales de las marineras mercantes de México permiten observar el comportamiento, la percepción y expresiones ideológicas de las mujeres marineras cuyas redes fueron analizadas en el transcurso de esta investigación. Se mencionó antes que todos los discursos gráficos, textos, memes, fotografías, mensajes internos, participación en foros o blogs, permiten atisbar o rastrear durante el análisis sobre el contenido y la forma en que dichas narrativas originan una dinámica particular, que tiene rasgos similares en el entramado de las redes sociales de estas mujeres.

La forma de la red “es la expresión abstracta de la relación y las propiedades de la configuración global o de algunas de las partes, es decir, lo que se suele describir como pautas, modelo o estructura de la red. Ejemplo de tal propiedad formal es la densidad que se define como la proporción de las relaciones de hecho sobre las relaciones potenciales”. (Lozares, 110: 1996).

El contenido de una red “es la materia, la sustancia relacional -afecto, información, dinero, etc.- que (fluye), a través de las unidades por medio de las relaciones que se dan entre ellas a partir del intercambio de dicho contenido. Constituye la materialidad sociológica de la relación. Evidentemente implica, y es lo que realmente interesa, un tipo de comportamiento o acción, e incluso percepción de tal relación, entre dos unidades, (...) una unidad tiene a la otra como objeto o efecto directo indirecto y/o reciproco (Lozares, 110: 1996).

En este punto del análisis ingresó el elemento de la teoría de género relativo a las instituciones y organizaciones sociales de tales relaciones, y se representan de manera clara y paralela con la teoría de redes sociales en las narrativas ya citadas. Por ejemplo: Lozares también define que las relaciones en una red social pueden ser formales en el sentido de institucionales/regladas o informales; permanentes o pasajeras; en proceso o consumadas; direccionales o no; superficiales o profundas; conscientes o inconscientes (...) Estas relaciones pueden ser diversas y múltiples pero el análisis se puede focalizar solamente sobre una o algunas de estas relaciones.

Las redes sociales de las marineras mercantes mexicanas que fueron seleccionadas para esta investigación son del tipo mixto, es decir, que pueden contener relaciones informales o institucionales como superficiales en algunos temas o bien, poseen un objetivo consciente o no, sobre el cual se desarrollan estas interacciones, aunque, como bien lo explica Lozares, el análisis que haremos tendrá como foco particular la interacción de las marineras mercantes con los sujetos siguientes:

- a) sus instituciones académicas (escuelas de marina mercante, institutos náuticos)

- b) las embarcaciones o empresas en las que laboran, (en este caso los perfiles de Facebook de estas embarcaciones o empresas privadas, así como empresas reclutadoras)
- c) los colegios y/o sindicatos a los que están o no, afiliadas (el Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo, etc.)
- d) las instituciones oficiales relativas al trabajo de mar (Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), Secretaría de Marina (Semar, etc)
- e) los organismos oficiales internacionales relativos al trabajo de mar (Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), etc.
- f) las organizaciones emergentes con plataformas en la red, que las propias marineras han generado (Oficiales Náuticas, Empowering Women, etc.)
- g) Las otras marineras que son parte de su comunidad académica o laboral.

El elemento de la teoría de género referido a los conceptos normativos surgidos de los símbolos se relaciona estrechamente con el objetivo consciente que sustenta la creación y el uso de una red social, elemento relativo a la difusión o creación de contenido compartido o generado por las marineras mercantes con respecto a la percepción del trabajo de mar con perspectiva de género, es decir, que se busca detectar en las narrativas transmediáticas de estas marineras la existencia e interacción de contenidos que estén relacionados con las relaciones de poder que se ejercen en el entorno marítimo, así como promoción de la búsqueda del respeto a sus derechos laborales en cuanto a su condición de mujeres trabajadoras de mar --maternidad, lactancia, acoso y hostigamiento sexual, violencia sexual, discriminación, instalaciones adecuadas, reconocimiento laboral, etc--. Además, se trata de identificar con mayor claridad los contenidos en la red que intervienen o influyen, en mayor o menor medida en el tránsito de una mejor calidad de vida para estas mujeres.

La idea central en el análisis de redes se refiere “al supuesto de que aquello que la gente siente, piensa y hace tiene su origen y se manifiesta en las pautas de las relaciones situacionales que se dan entre actores, oponiéndose así a la idea de que los atributos o las características de los actores individuales están a la base o son causa de las pautas de comportamientos y, por tanto, de la estructura social”. (Lozares, 111:1996), es decir, que a

diferencia del análisis sociohistórico del género, la raza, la edad, el sexo y la categoría social “importan mucho menos en la teoría de redes que las formas de las relaciones mantenibles o mantenidas” (Lozares, 1996).

En este caso, no se toma en cuenta la edad o la categoría social de cada marinera ni su situación socioeconómica o el origen étnico del que proviene o no, sino que la explicación de los comportamientos requiere un análisis de cómo los actores están conectados unos a otros en las diversas situaciones en las que son observados. Este elemento está estrechamente relacionado con el de “conducta” establecido por la teoría de género, pues en el análisis de esta investigación se determinan cuáles son los temas, expresiones y mensajes que cada marinera mercante hace tangibles a través de las redes sociales y cómo se vinculan unas con otras a través de tales narrativas para conseguir, de manera consciente o no, un objetivo determinado.

El concepto de identidad de género trabaja también de manera paralela con la teoría de redes sociales, debido a que “los contenidos de la identidad femenina y masculina apuntan a que se transmiten y subjetivan a través de la socialización”. (Hernández, 2006). En el capítulo 4, no sólo se presentan los resultados de la perspectiva de la vida cotidiana de trabajo de mar de las mujeres marineras sino también las prácticas simbólicas que representan esta socialización en los muros de sus perfiles de Facebook y las prácticas simbólicas que comparten también con el resto de las compañeras o contactos inscritos a cada una de estas redes.

3.3. La teoría de género con enfoque de red social.

Los dos grandes enfoques para el estudio de todos estos elementos explicativos y de análisis de género desarrollados hasta el momento son los siguientes: “el enfoque del género como construcción simbólica y el enfoque de género como construcción social” (Hernández, 5:2006). El primero establece que las diferencias biológicas construyen su significado dentro de un sistema cultural específico, ideologías y valores simbólicos asociados a lo femenino y masculino en una sociedad, delegando a la mujer el espacio

privado y doméstico, y al hombre, el espacio público y político de la vida social. (Hernández, 2006) pero lo interesante es que esta distinción se pierde por completo cuando los sujetos se desenvuelven en la red social, dado que el uso de las redes tiene lugar en una esfera pública virtual, es decir, las redes sociales tienen candados de privacidad, es cierto, pero en el momento en que el sujeto se hace visible a través de ellas interactúa de manera pública con el resto de los contactos que tiene inscritos en dicha red. Incluso las fotografías de perfil y de portada de Facebook son de carácter público, por lo que la asignación de lo público o lo privado en el caso de las redes sociales es rebasada por las características operativas de la red en sí misma.

El enfoque de género como construcción social, por su parte, establece que la división sexual del trabajo ha mantenido a las mujeres subordinadas a través de mecanismos como la familia y el matrimonio como orígenes de la propiedad privada, las aportaciones de las mujeres a la economía de las sociedades y el valor del acceso a los recursos, a las condiciones de trabajo y la distribución de los productos de tal valor. (Hernández, 2006).

Al analizar las aportaciones de estos dos enfoques para la comprensión de las dinámicas de las redes sociales de las marineras mercantes mexicanas, se llegó a la conclusión de que sólo algunos parámetros de los mismos podrían explicar con mayor profundidad tales dinámicas, por lo que fue necesario retomar dos de los conceptos básicos de la teoría de redes sociales en cuanto a las formas o visiones para explicar el análisis de una red social, las cuales son: la visión *atomista* y *atributiva* y la visión *relacional*. En la primera, “el actor o agente, unidad de análisis, es descrito o diseñado en una perspectiva individualista o bien emitiendo opiniones independientemente de los otros, o bien realizando una acción intencional basada en cálculos racionales de maximación de utilidades, o bien actuando según motivaciones predeterminada por causas antecedentes constriñentes y/o socializadas que explican sus acciones individuales”. (Lozares, 111:1996)

En la visión atributiva el análisis de redes “no considera los contextos sociales en los que el actor social está implicado o inmerso. En los análisis individualistas raramente la interacción del individuo con la estructura social de pertenencia es vista como foco

explícito de investigación y, por tanto, de toma de datos. En esta perspectiva las propiedades de los sujetos (sexo, edad, inteligencia, ingresos, ocupación, opciones personales, etc.), son vistas como características intrínsecas de las unidades e independientes de las relaciones con otros miembros y, desde luego, como acabamos de afirmar, también independientes del contexto específico en el que se observan”. (Lozares, 112:1996)

Lozares critica esta visión atributiva cuando reconoce que, si bien es cierto que este enfoque ha hecho aportaciones valiosas sobre la movilidad social, comportamientos políticos y sociales, actitudes y otras muchas temáticas, también ha ignorado que la base de la sociología es la interacción, o la relación entre sujetos o actores sociales y entre posiciones, y que, por tanto, “esta base o unidad elemental sociológica debe ser respetada en su integridad en la elección de la problemática, en el modelo de análisis, en la toma de información y, por supuesto, en el análisis” (Lozares, 112: 1996).

En el caso de la visión relacional, el análisis no se construye a través de categorías sociales o atributos sino a través de los lazos o vínculos entre actores, incluso no estando directamente relacionados y unidos(...) Además, “las relaciones están contextualizadas específicamente y se alteran o desaparecen según dichos contextos, de tal manera que se considera al actor a partir de la interacción con otras partes del contexto de la red o, al contrario, no es considerado si no está incluido en un contexto relacional dado” (Lozares, 112: 1996).

Se transcribe del capítulo dos de esta investigación el contexto relacional de las mujeres marineras que es punto de partida para el análisis de sus redes sociales: se trata de un grupo de mujeres cuyos rangos de edad oscilan entre los 19 y 40 años, que además desempeñan actividades a bordo de un barco o embarcación, o bien, en entornos cercanos y/o sobre el mar, ya sea en plataformas petroleras, en buques transbordadores o *ferrys*, en embarcaciones de recreo, embarcaciones industriales y cargueros e independientemente de la nacionalidad de las empresas que las contratan.

Constituyen un sector que se puede diferenciar claramente del sector naval, es decir, no es lo mismo una marinera mercante que una marinera del ámbito naval, a pesar de que la formación de ambos sectores está dirigida o regulada por una institución o centro académico náutico.

Las aportaciones importantes de la teoría de redes para el desarrollo de esta investigación, es que no sólo se analizan las causas o factores de las relaciones entre las marineras mexicanas del sector mercante o los elementos de convergencia o de unidad en tales redes, sino que se indaga “cómo dichos factores pueden producir sus efectos a partir de las relaciones. El supuesto básico de la teoría de redes (...) consiste en que la indudable correlación que se da entre comportamientos, opiniones, etc., y las variables atributivas como sexo, raza, edad, educación, ocupación, etc. -el origen de las estructuras sociales clásicas en los análisis empíricos a partir de los valores de dichos atributos-, no dejan de ser globalmente espurias, ya que las verdaderas variables explicativas alternativas son las relaciones”. (Lozares, 113: 1996)

El efecto del análisis de las redes sociales de las marineras mercantes no se reduce únicamente a la posibilidad del desahogo en línea de las situaciones que viven diariamente en su entorno laboral, sino que también les permite observar en los muros de las otras marineras elementos comunes, mensajes con los que se identifican y a los que consideran empáticos. Esta empatía es, la que finalmente origina nuevos perfiles, nuevos foros y espacios en línea que mueven a la acción en red de manera incipiente o abiertamente organizada. Se trata de una construcción de comunidad de este sector que no requiere un desgaste de recursos extraordinarios, sino que la propia red concede los parámetros de su construcción y mantenimiento.

Durante el desarrollo de un análisis de redes sociales en donde se toman en cuenta los datos relacionales, se pueden identificar contactos, transacciones, lazos, conexiones, vínculos, servicios dados o recibidos, comunicaciones entre grupos a partir de agentes, pero el nivel de análisis que se aplica con mayor énfasis es el llamado de “estructura completa”, es decir, “consiste en comparar entre sí estructuras completas sociales, por ejemplo, de trabajo,

grupos, organizaciones, comunidades. Requiere datos completos de redes sobre los lazos sociales que vinculan los elementos de la población o de una población con otra”. (Lozares, 114: 1996).

Es en este proceso comparativo en donde las dimensiones de la categoría género pueden funcionar como instrumentos paralelos de análisis de las redes sociales de las marineras mercantes. De acuerdo con Hernández (2006), quien a su vez cita a Marcela Lagarde, existen cinco dimensiones fundamentales que contiene el género: la biológica, la económica, la psicológica, la social y la política. Esta última dimensión “descubre las relaciones desiguales de los géneros que atraviesa todas las restantes esferas de la vida social, modelando, determinando y construyendo posibilidades asimétricas y jerárquicas en cuando al acceso a los recursos materiales y simbólicos, al desarrollo económico, a la cultura y a la vida misma, relación en que las mujeres son las menos favorecidas”. (Hernández, 9: 2006)

Lozares explica que un análisis de redes sociales la estructura social son las pautas, modelos de relaciones específicas que ligan unidades sociales, incluyendo actores individuales y colectivos. Las marineras mercantes pertenecen a ambas pautas de interacción: se relacionan con sus propias compañeras y familiares de una forma muy cercana y, al mismo tiempo, generan relaciones colectivas en sus perfiles de Facebook. “Por dicha posición se ponen de manifiesto las constricciones de la estructura social sobre la acción individual y también las oportunidades diferenciales --conocidas como recursos sociales, como capital o como soportes sociales- a las que tienen acceso los actores” (Lozares, 115: 1996).

Es importante mencionar que para la aplicación concreta de las técnicas de análisis de redes sociales también se utilizaron las propuestas etnográficas descritas en el texto *“Etnografía virtualizada: la observación participante y la entrevista semiestructurada en línea”*, de Ardévol Elisenda, Bertrán Marta, Callén Blanca, Pérez Carmen. En este estudio se pretendía observar “cómo estos espacios electrónicos llegan a ser contextos de relación para

mujeres, cómo se establecen los vínculos sociales, su naturaleza y repercusiones e interrelaciones que todo ello tiene en sus vidas y en la percepción de su identidad.”

Ardévol cita a su vez a Marcus (1995), quien propone la idea de una etnografía multisituada, que trascienda la necesidad de situar el trabajo etnográfico en una unidad de análisis territorialmente delimitada y permita al etnógrafo seguir a la gente, a los artefactos, a las metáforas de análisis en una determinada zona geográfica o en un determinado contexto. (...) nosotras situamos nuestro objeto de estudio fuera del texto escrito en la pantalla, para irlo trazando a partir de la mediación entre nuestra experiencia, el registro textual y nuestras anotaciones de campo. El objeto de estudio era así una construcción teórica, fruto de nuestra observación participante, que se iba dibujando a partir de la interacción que manteníamos con nuestras informantes” (Ardévol, 2007).

La interacción de su servidora con las marineras se ha concretado con mayor constancia a través del llamado “inbox”, aunque también hemos sido admitidos, previa solicitud en uno de los grupos cerrados que estas marineras manejan y que sin embargo sólo se publican anuncios para reclutamiento o avisos de puestos de trabajo en el círculo marítimo de las mismas.

Continúa la autora con lo siguiente: “En el caso de la etnografía en línea, la mediación técnica es parte constitutiva de la interacción observada, y además, no hay distancia o transformación aparente entre el comportamiento y su registro, ya que ambos están hechos de interacciones textuales (...) Si lo tecnológico es social (Latour, 2001) nuestro objeto de estudio es entonces aquella hibridación tecnosocial que va más allá del texto y más allá de una mirada exclusivamente sociológica o psicosocial centrada en el sujeto o en el discurso textual. La etnografía virtual es entonces una oportunidad para transformar reflexivamente el propio método y replantear los supuestos teóricos y epistemológicos que sustentan nuestra relación con lo técnico” (Latour, 2001)

Otra de las lecturas realizadas es la denominada, “Mobile Subjects, Mobile Methods: Doing Virtual Ethnography in a Feminist Online Network”, (Sujetos móviles, métodos móviles:

trabajando con etnografía virtual en una red feminista en línea) de Michaela Fay, en cuyo trabajo se intenta demostrar cómo es la conectividad en línea le da forma y pertenencia al contexto del feminismo transnacional en la red, además de diferencian la comprensión de la movilidad en el feminismo académico.

De acuerdo con la autora, se trata de describir cómo se conduce una investigación en línea de este tipo y cómo la movilidad aparece en ese proceso de búsqueda tanto como herramienta analítica como tema de investigación. Además, se exploran algunos patrones de movilidad geográfica, social, intelectual y virtual y cómo estos elementos son una extensión virtual de sus interacciones.

“La tecnología por sí misma (y el interés en ella) pareciera haberse movido en el patio del debate en favor de las exploraciones de las formas en las cuales los individuos hacen uso de ella. Formas de conectividad y maneras de conectar que incluyen preguntas de poder y desigualdad, y que son ciertamente el corazón de estas investigaciones...” (Fay, pág. 3: 2005) La autora nos recuerda que es importante definir que la realidad y la virtualidad dejarán de ser categorías o términos a utilizar en la investigación, porque se han sustituido tales por interacciones *online* y *offline*.

En cuanto a los métodos de análisis que el autor propone para el estudio de las redes sociales, se encuentran dos perspectivas de tratamiento: *la relacional* y *la posicional*. Los primeros se basan en conexiones directas e indirectas que existen entre unidades de una red y están más focalizados hacia el análisis micro, poniendo el énfasis sobre subgrafos de pares ordenados, diadas y tríadas, y las segundas, las posicionales, se basan sobre las similitudes en las pautas de las relaciones de unas unidades con otras. Se centran más en el análisis macro, en particular en la descripción de estructuras sociales globales. (Lozares, 119: 1996).

Al enlazar ambas perspectivas de tratamiento de las redes sociales, se propone un análisis de las redes sociales con enfoque de género relacional posicional, como un primer acercamiento del desarrollo de categorías propias de la teoría de género con esta

perspectiva de red social, que se busca profundizar con mayor detalle tras la observación e interpretación de los resultados de esta investigación.

Es pues, esta última aproximación, la posicional, que se utilizará para describir las narrativas transmediáticas que se incluyen en las dinámicas de redes sociales de las mujeres de mar, a través del perfil creado para su ubicación como lo es Marineras Mercantes, y en la revisión, repito, de las unidades representadas por sus perfiles individuales que serán descritas en el siguiente capítulo. También se revisaron los foros y blogs de contenido náutico para saber si existen interacciones ocurridas en estos espacios, así como en las entrevistas y mensajes internos o “inbox” de esta misma plataforma.

CAPÍTULO CUATRO

Análisis de las redes sociales de mujeres marineras del sector mercante.

Es en este capítulo en donde se presenta la descripción detallada de las características de las narrativas de vida de las marineras mercantes mexicanas cuyos perfiles en Facebook se siguieron de 2012 a 2015, aunque en 2016 se incorporaron testimonios de marineras que no formaban parte de la red social analizada, pero que eran importantes debido a que, el relato de una de ellas manifestaba uno de los casos de segregación y discriminación más relevantes de esta investigación.

Se recuerda que a partir de la propuesta teórica del género con un enfoque de red social, el análisis que en este capítulo se detalla pretendía detectar en las narrativas transmediáticas de estas marineras la existencia e interacción de contenidos que estén relacionados con las relaciones de poder que se ejercen en el entorno marítimo.

Se describe la forma en que el perfil matriz o el origen de conexión en Facebook “Marineras mercantes” fue agregando los contactos de las marineras seleccionadas para este trabajo y los atributos que determinaron que estas mujeres fueran seguidas en el transcurso de la investigación. Se incluye la respuesta a las preguntas de investigación sobre el uso de las redes sociales por parte de las marineras mexicanas del sector mercante y la evolución de la experiencia del perfil “Marineras mercantes” en la red social Facebook, creado, como ya se mencionó, para el desarrollo y sustento del análisis de redes en internet.

También se incluye un breve recuento de las redes sociales de marineras mercantes y de los foros (sitios de internet, blogs, etc) que diferentes mujeres en el mundo impulsan para compartir sus experiencias cotidianas en su trabajo de mar. Posteriormente se describen las narrativas transmediáticas encontradas en las redes sociales para su respectivo análisis, del grupo de marineras seleccionadas para esta investigación.

La categoría de género se incluye en este análisis, no como una mera característica atributiva (ser mujeres, ser marineras, ser marginadas, ser minoría, tener cierta edad, etc,

etc.,) sino como parte de la hibridación teórica desarrollada en el capítulo 3, cuyo fundamento está imbuido en el desarrollo del análisis de la propia red social de estas marineras, es decir, el género como “*un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos y como una forma primaria de relaciones significantes de poder*”. O como bien lo narraba Natalie Davis en 1975, “nuestro propósito es descubrir el alcance de los roles sexuales y del simbolismo sexual en las diferentes sociedades y periodos, para encontrar qué significado tuvieron y cómo funcionaron para mantener el orden social o promover su cambio”. Así, con esta visión se relatará lo relativo a las aportaciones para la visibilidad y la igualdad que la propia red conceda y que aparece en este análisis.

En la conclusión del capítulo se intenta identificar o reseñar una lista de motivaciones, vindicaciones y temáticas comunes entre las mujeres cuyas redes fueron analizadas, sin generar con ello un análisis comparativo entre una y otra, sino simplemente determinar cómo es que operan los parámetros de este enfoque de género posicional y relacional propuesto para el análisis de las narrativas transmediáticas de estas mujeres.

4.1. Las redes sociales de marineras mercantes en el mundo.

Durante la revisión de los fundamentos teóricos de esta investigación y de los foros, blogs y plataformas de redes tecnológicas que se incluyen en este documento, se encontraron ejemplos sobre cómo las mujeres marineras comienzan a gestar sus propias redes sociales a través de los dispositivos electrónicos y herramientas que encuentran disponibles, sin embargo, dichas redes no sólo se configuran para anunciar puestos de empleo y convocatorias de capacitación, sino también permiten difundir mensajes sobre las prácticas sociales y laborales que realizan estas mujeres diariamente en este espacio no sólo biofísico sino social que es el mar.

Tan sólo al ingresar a la blogósfera, en enero de 2013, se pudieron encontrar cerca de 386 mil sitios, foros, páginas web, bitácoras electrónicas o blogs de habla hispana con contenido naval o sobre temas marítimos que refieren igualmente noticias o información sobre mujeres marineras, y en los perfiles de Facebook se pueden rastrear --dependiendo de los

contactos y usuarios inscritos a cada blog--, decenas de mujeres dedicadas a la marinería mercante, que ya se encuentran laborando en diversas empresas privadas y/o en instituciones oficiales del sector, o bien, que todavía se encuentran en fase de preparación en academias y universidades de sus países de origen.

Un ejemplo de ello es la Asociación Internacional de Mujeres Marineras Mercantes o WISTA (por sus siglas en inglés: Women's International Shipping and Trading Association), que además de un perfil en Facebook cuenta con un sitio o página web en la que expresa sus objetivos, propuestas de preparación académica para sus agremiadas entre otros servicios y enlaces con orientación náutica mercante. Fundada en 1975 por un grupo de mujeres inglesas que coincidieron en un desayuno de Navidad en el que se dieron cuenta que se requería reunirse por lo menos una vez al año para poder intercambiar puntos de vista, experiencias y problemas relativos a las mujeres marineras de su entorno y en el futuro, esta asociación podría considerarse como una de las primeras organizaciones de la sociedad civil que agrupó a mujeres marineras del sector y que celebró su primer convención internacional en 1981, en España.

WISTA es muy importante porque agrupa a 40 países miembros con los que establece contacto directo e intercambios de información relativa a las condiciones para la negociación de mercancías, vínculos con sindicatos y organismos representativos del sector, ministerios y secretarías relacionadas a la marina mercante, entre otras actividades. Los únicos países latinoamericanos que están agremiados en WISTA son Argentina, Brasil, República Dominicana y Panamá y se desconoce por qué México no forma parte de esta agrupación, si cuenta con cinco planteles de educación náutica en los que también estudian mujeres y que podrían vincularse de alguna manera con esta organización internacional.

Sin embargo, WISTA mantiene una visión de élite que no siempre puede desplegar beneficios directos a las mujeres que presuntamente representa, dado que es una organización conformada por marineras a nivel ejecutivo que no indagan con mayor profundidad el tema de derechos humanos, calidad de vida y acceso a la educación de sus integrantes sino que sólo proponen “facilitar el intercambio de contactos, experiencias e información entre sus miembros, así como promover y facilitar su educación y originar

vínculos con otras instituciones y organizaciones internacionales”, según lo informa su propia página web.²³

La idea es consolidarse “como una organización marítima de gran reputación, concentrada en mejorar los niveles de competencia en la industria marítima a través del reclutamiento de personas con alta calidad en la industria marítima, con cualidades para la organización, buscando incrementar el nivel de competencia a través de la educación y el conocimiento”, (WISTA, 2013).

Una iniciativa interesante de la asociación, es la dinámica que llevarán a cabo en su próxima reunión será el 19 de noviembre de 2016. A diferencia de otros encuentros las mujeres partirán de Fort Lauderdale, Florida, en la embarcación “Koningsdam”, perteneciente a la línea de buques Holland American y escucharán los testimonios directos de la tripulación con quien navegarán en este viaje. Las agremiadas de esta asociación escucharán “información de primera mano de aquellos que están en la línea al frente sobre los procesos legales, tribulaciones y éxitos de nuestra increíble industria”.²⁴

Existen, sin embargo, redes sociales de mujeres en tierra bien estructuradas e identificadas ya en asociaciones y organizaciones civiles. Un ejemplo de las aportaciones de las redes sociales como impulso para la generación de organizaciones representativas del sector, es la la Asociación Internacional de Comercio y Transporte Marítimo de Mujeres, que promueve coloquios y reuniones como la celebrada el 10 de abril de 2005 en Río de Janeiro y en la que participaron 40 mujeres dedicadas a diversas actividades marítimas: capitán de barco, jefe de máquinas, oficiales, control de calidad en cruceros, transbordadores y hotelería sobre el mar.

La reunión se llevó a cabo en Brasil y participaron marineras provenientes de 15 países del mundo y en ella se informó que para ese año existían más de 23 mil mujeres de mar contabilizadas por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, la mayor

²³ <http://www.wista.net/en/site/mission-vision>

²⁴ http://www.wista.net/en/agenda/activities-calendar-/agenda_id,544/wista-international-agm--conference-2016

parte de esta cifra pertenecía --como lo citó la investigación de la OIT en 2003--a sindicatos de cruceros y ferrys.

En dicha reunión --de la cual se desconoce si México envió algún tipo de representación--, se analizaron temas como “las perspectivas de empleo y la discriminación”, se redactaron guías sobre el tratamiento a la intimidación y el acoso que la gran mayoría de mujeres marineras sufren en el sector. Igualmente, se establecieron las directrices que pudieran aplicar los sindicatos para mejorar las disposiciones laborales sobre embarazo y maternidad.

También se abordaron problemas graves como la subcontratación en los mercados laborales, originada por la crisis económica internacional y que empeora la situación de estas mujeres. Al final de la asamblea este sector se pronunció a favor de la elaboración de políticas y promoción de la educación en la comunidad marítima, “que todavía no ha visto el valor de las mujeres de mar y permanecen en la edad oscura”.²⁵

Otro ejemplo de acciones concretas originadas en las redes sociales para la consolidación y mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de las mujeres trabajadoras de mar, es la realización de la Conferencia Internacional “2013 Proudly Empowering Women in the Maritime” (Potenciando con orgullo la presencia de las mujeres en el sector marítimo) , que desde mayo de 2013 reúne a académicos y representantes de instituciones y organizaciones del sector marítimo en la Universidad Politécnica de Cataluña, con la iniciativa de la profesora Olga Delgado.

Esta conferencia estableció de manera oficial el 8 de mayo como Día Internacional de la Mujer A Bordo”, con el apoyo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y otras instituciones del país sede, España, como lo son el Instituto de la Mujer, la Dirección General de la Marina Mercante y las Fuerzas Armadas, con “la iniciativa de animar a las mujeres a subirse en ese día a bordo de un barco, y tener la experiencia de coger el timón,

²⁵Entrevista a Jacqueline Smith, presidenta de la Unión de Marineros Noruegos y representante de marineras en la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. 11 de abril de 2005.
<http://translate.google.com/translate?u=www.itfglobal.org/seafarers/WomSea.cfm&langpair=en%7Ce>.

bajo el lema *Súbete a bordo por la igualdad* que buscaba “sensibilizar sobre la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en el sector marítimo y sobre una mayor presencia de la mujer en todos los ámbitos de la vida”.

Uno de los aportes interesantes de esta conferencia fue la presentación del video “Mujeres al timón”, que destaca casos de éxito de mujeres en el sector marítimo, con miras a promover el cambio para las mujeres en el mundo náutico, siendo la igualdad uno de los objetivos prioritarios de la Organización de las Naciones Unidas.

En este encuentro, la primera mujer inspectora de la Federación Internacional de Transportes (ITF) en España, Luz Baz, abordó el impacto de las banderas de conveniencia en las mujeres marineras y presentó la publicación de la ITF “Maritime Women’s Best practices” (Manual de mejores prácticas en relación a las mujeres en el mundo marítimo, y la Dra. María Carolina Romero Lares, de la World Maritime University (WMU) “presentó una revisión del objetivo de desarrollo de las Naciones Unidas de igualdad de género y empoderamiento de las mujeres en el sector marítimo”. Desafortunadamente, en el caso de México, no existe registro de alguna reunión organizada y/o gestionada por mujeres marineras mercantes de manera oficial, con miras a revisar temas y problemáticas que este sector requiere en ningún estado del país.

4.2. Narrativas transmediáticas en las redes sociales de las marineras mercantes en México.

En este apartado se describen de manera relacional y posicional las características de las redes sociales a las que están inscritas las mujeres marineras del sector mercante de México. Se responde también a la pregunta de qué mujeres son las que se inscriben a estas redes, es decir, se detallan la estructura y el contexto relacional de los diez casos más relevantes del perfil de “Marineras Mercantes” en Facebook. Ese contexto describe si el análisis de la red agrupa a mujeres que son cadetes, alumnas de instituciones oficiales o mujeres marineras que trabajan en empresas privadas, o bien mujeres marineras que laboran en organismos o instituciones gubernamentales.

Se aclara que se llevó a cabo una depuración en cuanto a la selección de la muestra y la identificación de las marineras que conformarán el grupo de casos a seguir con mayor atención por sus características particulares (metodológicamente se establece 12 sujetos como mínimo), pero a medida que se desarrollaba el análisis de redes sociales con mayor profundidad, nos percatamos que en dos de los casos se trataba de mujeres que no laboraban en buques o embarcaciones de ningún tipo sino que pertenecían al ámbito administrativo. Por ello se insistió en continuar el análisis con mujeres que trabajan en buques de manera oficial, que son mujeres mexicanas, que pertenecen al sector formal de la marina mercante y que cuentan con un perfil en redes sociales.

Insistimos en que es importante establecer una *diferencia entre las mujeres marineras mercantes del sector formal y el informal* por lo siguiente: las primeras forman parte de un ámbito respaldado, en mayor o menor medida por un código civil o código laboral en el que sus derechos como empleadas, independientemente de que sean o no, vulnerados, se encuentran formando parte de la economía formal del país, valga la redundancia. Y en cambio, las marineras del sector mercante informal son todas aquellas que trabajan para empresas familiares o para sus parejas, que muchas veces no cuentan con las prestaciones mínimas o básicas en el desempeño de sus funciones esto es: no cuentan con seguro social, ni con vacaciones ni con prestaciones como sucede con las marineras empleadas o reclutadas por empresas marítimas.

4.2.1. El perfil “Marineras mercantes” en Facebook.

Como se describió en el apartado 4.1. durante la primera fase en el transcurso de esta investigación se revisaron determinados sitios web, blogs y foros de habla hispana con contenido naval y temas marítimos de toda clase, que a su vez se vinculan con nuevos sitios relacionados al trabajo de mar.

En una segunda fase se generó un perfil denominado “Marineras mercantes” cuyas ilustraciones de portada y perfil contienen imágenes relacionadas con el ámbito marítimo

con el fin de generar cierta empatía con las marineras que son parte del análisis. El contacto que originó la red social de este perfil, fue la capitana mexicana Rosario Mendoza Saucedo, originaria de La Paz, Baja California Sur., quien en un correo electrónico mencionó que debido a la gran cantidad de actividades que en ese momento llevaba a cabo, no le sería posible recibir a su servidora para una entrevista personal pero que podría responder las preguntas que se le hicieran con respecto a su experiencia como trabajadora de mar.

Aunque en el perfil de Marineras Mercantes explica en su información de contacto que la creación del mismo es parte de un proyecto de investigación académica y se muestra una fotografía de la investigadora con el fin de garantizar ante las marineras mercantes que el origen de este perfil es auténtico, existía la desconfianza de algunas de las mujeres entrevistadas sobre el manejo de estos datos considerados como personales porque, a pesar de que las sujetas se muestran a sí mismas de manera pública a través de sus fotografías y mensajes en Facebook, su servidora no se encontraba formando parte en ese momento de amigos o contactos cercanos a las mismas, de ahí la necesidad de asegurarse de que sus datos y sus fotografías no serían utilizadas para otros fines que no fueran únicamente académicos.

Es por ello que fue de vital importancia generar contenidos de manera periódica para que existiera la retroalimentación por parte de las mujeres marineras agregadas al perfil, y establecer así un vínculo de confianza, lo cual se logró al explicar que yo también soy marinera y que mi existencia era verificable con el número de control escolar de la institución académica a la que pertenezco y el número de la libreta de mar que me acredita como trabajadora de mar en la categoría “Patrón de yate”. De ahí el ingreso al perfil de manera constante en momentos determinados para actualizar estos procesos de interacción y convocar, de alguna manera, a que estas mujeres compartieran contenidos sobre los temas que les interesan.

El perfil de Marineras Mercantes se dio de alta de manera oficial el lunes 1 de abril de 2013, y los primeros contactos fueron el Foro Naval, la capitana Rosario Mendoza Saucedo y la profesora de la Escuela Náutica en Cataluña, Olga Delgado Trainer, contactada a su

vez, a través de Foro Naval de España. Se agregaron los perfiles del Fideicomiso para la Educación Náutica de México (Fidena), los de la Organización Marítima Internacional, Foro Naval, y la agencia española de noticias náuticas “Naucher”, “Humans At Sea”, “Marine Traffic”²⁶, que está constituido por una base de datos de 550 mil embarcaciones y buques activos, con 8 millones de usuarios y que tiene su propia página web para consultas, la propia “Mujeres en la Mar”, página oficial de la organización internacional “Proudly Empowering Women Conference” que lidera Olga Delgado, citada antes, así como “Soy marinero mercante” (I am a Merchant Navy), y “Gente de la Mar”.

Para poder construir esta red, se analizaron los contactos que poseía, por cuestiones de rango y género, la capitana Rosario Mendoza Saucedo, conocida como la primera capitana del país, y que generó cerca de 50 solicitudes enviadas, principalmente las relativas a las escuelas náuticas de Tampico, Veracruz, Mazatlán y Campeche. El perfil, a 13 horas de su formación, contaba con 4 amigos o contactos.

En el perfil de trabajo se agrupó a 117 marineras mercantes mexicanas para poder interactuar directamente con ellas a través de conversaciones en sus muros o en el buzón personal de cada perfil (inbox). De estas 117 mujeres se rastrearon 10 casos de marineras mexicanas con las siguientes características:

1. Trabajan o se encuentran activas en el ámbito marítimo práctico (buques mercantes, plataformas petroleras, transporte de pasajeros, investigación científica, etc.)
2. Recibieron algún tipo de instrucción náutica en academias o institutos o bien, adquirieron esta instrucción de manera empírica.
3. Cuentan con un acceso constante o frecuente a las redes sociales en donde expresan sus narrativas transmediáticas o las actividades explícitas sobre el trabajo de mar que desempeñan y,
4. Responden de manera periódica las preguntas o comentarios que se hacen en sus perfiles o las preguntas de investigación enviadas a sus buzones internos (inbox).

²⁶ <https://www.marinetraffic.com/es/>

Recordemos que las propiedades o atributos de las sujetas como sexo, ocupación, edad, nivel socioeconómico, estado civil, etc., no son considerados como parámetros narrativos para el análisis de las redes sociales que a continuación se presentan, sino que son parte de la información de perfil que se muestra en los muros de las redes sociales de las marineras analizadas. Durante la conformación y revisión del perfil de “Marineras Mercantes” no sólo se identificó a las marineras mexicanas que se encuentran en activo o trabajando en el mar sino también se dio seguimiento a empresas reclutadoras y organizaciones como la Universidad Marítima Mundial, la Organización Internacional del Trabajo (IMO), la Federación Internacional del Transporte, además de otros foros relativos al trabajo de mar, así como otras cuatro entidades o perfiles de foros navales que únicamente difunden información sobre las actividades de este sector en México, pero que no necesariamente promueven los derechos de las mujeres de mar en las publicaciones que comparten en sus muros, al menos no por el momento.

Las empresas reclutadoras cuyos perfiles se revisaron durante esta investigación son las siguientes: Oceanografía Reclutamiento, Oceanografía Bolsa de Trabajo, Reclutamiento Costa Fuera. Los foros y blogs con temas de marinería mercante: Colegio de Marinos Ensenada, Nautoniere du Mexique, Colegio de Marinos de Campeche, Marino Mercante, Comité Editorial Náutico, Marina de Altura, Generación ENMT, Marinos Mercantes, Náuticas México (buque escuela).

Se esperaba organizar una serie de visitas a las mujeres detectadas en la red, con el fin de realizar las respectivas entrevistas personales con cada una de ellas y de ser posible, seguirlas en un día tradicional de actividades para guardar su testimonio en un documento audiovisual que pueda ser consultado o analizado en un futuro no lejano. Desafortunadamente, la falta de recursos económicos suficientes para cubrir la inversión en boletos de avión a cada puerto de análisis, hospedaje y alimentos no nos permitió cumplir este objetivo, pero dos de las marineras mercantes cuyas redes fueron analizadas, radican en la ciudad de La Paz, de ahí que conocerlas y platicar con ellas personalmente es bastante probable.

4.2.2. Diez marineras, diez narrativas de sus redes sociales.

Marinera mercante 1. MVP

Nació el 10 de enero de 1976 y es originaria de Playa del Carmen. La red de esta marinera cuenta con 350 contactos y posee 9 contactos o “amigos” en común con el perfil de Marineras mercantes, diseñado especialmente para originar la estructura narrativa y el análisis de cada una de las mujeres trabajadoras de mar de esta investigación. Siete de los contactos en común son mujeres, otro más es una organización naval oficial Colegio de Marineros de Campeche y la embarcación “Punta Delgada”. Es capitana de ferry y maneja hasta 6 tripulantes en su embarcación. Esta marinera mercante comparte en su muro contenidos de los foros navales “Mujeres en la mar”, a través del propio perfil de contexto. En su fotografía de perfil y de portada en esta red social, aparece su rostro sonriente y la información que detalla que es egresada de la Escuela Náutica de Tampico. La capitana es casada.

En las narrativas mediáticas relativas al trabajo de mar y al entorno marítimo en el que labora o se desenvuelve y que fueron analizadas, se obtuvieron los siguientes datos: en el año de 2013 la marinera generó 81 contactos y publicó alrededor de 8 fotografías destacadas relacionadas con su trabajo de mar. La mayoría de las fotos publicadas presentan gran parte de su vida en la embarcación que dirige, así como imágenes de otras embarcaciones como el “Caribbean Princess” zarpando de Cozumel.

En las narrativas con relación a la igualdad y a la visibilización de las mujeres y su trabajo como marineras, la sujeta comparte videos y memes relacionados con la promoción de los derechos de las mujeres, la celebración del Día Internacional de la Mujer y anuncios de apoyo a la causa de una de sus compañeras marineras. Se registran fotografías de su trabajo de mar, rodeada por su tripulación, predominando en ésta los varones. Relata igualmente la pericia con la que debe anclar su embarcación en caso de huracán, dado que el puerto de resguardo designado para ello se satura de buques y apenas puede maniobrar en su momento. La expresión “sacar ruta” es utilizada por la marinera para anunciar que trabajará a bordo de una embarcación. La capitana gusta de tomar fotografías del tipo “selfie” o autofoto y recibe comentarios divertidos sobre perder el rumbo de su embarcación por

hacer dichas fotos mientras navega. También es seguidora de “Mujeres Unidas”, sitio que publica una serie de memes y fotografías en las que se alienta a las mujeres a ser más defensivas en sus relaciones personales. Sigue también la página “Humans at Sea” en donde es etiquetada por otras personas cuando tal perfil difunde fotografías de mujeres de mar, como lo fue el caso de la primera capitana de la marina mercante hindú, Radhika Menon a quien la sujeta dice admirar mucho por el trabajo que desempeña.

El 14 de diciembre de 2013, la capitana publicó un video en donde se observa a un barco carguero navegando sin control hasta estrellarse contra un ferry estacionado en uno de los muelles del puerto en donde tuvo lugar este accidente. La marinera expresa su preocupación por este hecho, pidiendo que nunca le suceda un accidente de este tipo. Para celebrar el Día de la Marina, la capitana relata la existencia de eventos deportivos como un torneo de pesca que se organizan para festejar este día. En su “entrada” o publicación del 1 de junio de 2013 la marinera desea un excelente día del marino “a todos nosotros los marinos” y a quienes llama “hermanos marinos” por su apoyo y agradece a quienes no le ayudaron porque dice, aprendió de ellos. A todos los tripulantes de los barcos en donde ella ha desempeñado su trabajo y los familiares de este personal marítimo en el “día del marino rudo” y agradece a sus amigos el mote de “Popeyita”, dado que nunca le habían dado este sobrenombre.

En el perfil analizado también se encontraron publicaciones relativas a la capacitación de los trabajadores de mar, como la difusión del Primer Seminario-Taller para Oficiales en Prácticas del Grupo TMM División Marítima, dirigido a recién egresados de escuelas náuticas de Mazatlán, Tampico y Veracruz, en el cual se impartieron conocimientos relacionados con la operación segura de los buques transportadores de hidrocarburos y los procesos de seguridad en cada una de las actividades en áreas de responsabilidad, el cual fue impartido del 24 al 26 de junio del pasado 2013. En una de las fotografías publicadas sobre su trabajo de mar, destaca la visita que recibiera del buque escuela venezolano “Simón Bolívar”.

En cuanto a la estructura relacional sobre causas sociales, la marinera comparte publicaciones sobre el cuidado y protección del medio ambiente de su entorno como lo es

su oposición a la ampliación y remodelación de restaurante y muelle sobre la playa Puerto Morelos en Quintana Roo.

En las narrativas mediáticas relativas al ámbito familiar, se observan videos de superación personal, fotografías de momentos en familia, videos cómicos y memes de carácter familiar también. Habla incluso de la alegría que le causa el saber que tiene un primo que también es marino, dato que desconocía. Las publicaciones relacionadas con su fe y relatan igualmente su pertenencia a un equipo de basquetbol local.

En el año de 2014, la marinera generó 46 contactos más en su red social, aunque publicó con menor frecuencia en su muro en comparación con el año anterior. Una de sus entradas relacionadas con la difusión de los derechos de las mujeres fue la fotografía compartida del 15 de octubre de ese mismo año, en el que se celebró el Día Internacional de la Mujer Rural. Otra de las publicaciones relacionadas con el trabajo de la mujer de mar en su red y que compartió con sus contactos de Facebook fue el video del perfil “Reclutamiento Marino de México” en el que se observa a una mujer trabajando en el área de perforación de un buque. También comparte en sus redes fotografías relativas a los cuartos de máquinas como las que aparecen en el sitio “Ingeniero marino” y “Merchant Seaman” de los que la marinera es seguidora.

La capitana hace referencia a las habilidades de una mujer como líder de una embarcación con un enlace publicado en diciembre de 2015 en el que se observa cómo es que un buque maniobra de manera exitosa en un canal muy difícil de transitar, incluso para embarcaciones más pequeñas. “Marino, cuando tengas el mando no abuses de él porque esto se acaba y los recuerdos perduran”, reza la frase del meme que la capitana comparte para recordar que todo líder debe ser respetuoso con sus subalternos.

Una de las publicaciones de MV, contiene un texto alusivo a lo que se determina como el rol de una esposa o novia de un marinero mercante. El rol asignado históricamente a la mujer que se queda en casa a velar por “la seguridad de los hijos”, “la que evita que ese amor y conexión entre padre e hijos no se rompa, la que espera con ansias la llegada de su amado”. El texto alude a la crianza de los hijos en soledad como rasgo de valentía de esta mujer, haciendo hincapié que “es un reto para quienes no son cobardes”.

Su idea con respecto de la difusión de mensajes en la red para la protección del medio ambiente continúa durante este año y la marinera expone los desastrosos efectos de fracking en la corteza terrestre. La mayoría de las publicaciones son videos de la vida cotidiana y de superación personal, aunque se incluyó un video de maniobra de desembarque de un ferry, vehículo del que esta marinera es capitana, publicado el 23 de septiembre de ese mismo año.

Sin embargo, una de las publicaciones más relevantes de este periodo es la relativa al llamado reto “ELA” que impulsó la propia marinera en apoyo a su compañera Alejandra Lemus, publicada el 25 de agosto de 2014.

Marinera mercante 2. FDF

La siguiente marinera mercante es originaria de Ciudad Constitución, Baja California Sur. Nació el 24 de noviembre, pero en su información de perfil ocultó el año de su nacimiento. Cuenta con 625 contactos de los que 27 son familiares cercanos. Además, tiene 7 amigos en común en su estructura de red, 5 de ellos son mujeres, uno es varón y el foro Comunidad Náutica entre ellos.

Estudió en la Escuela Náutica Mercante de Mazatlán y pertenece a la generación egresada en el año de 2009 y para el año de 2016 tenía como domicilio el puerto de San Carlos, Baja California Sur. FD, es soltera y su primer empleo lo desempeñó en la empresa Oceanografía, SA de CV, en donde trabajó de 2011 a 2015. Actualmente trabaja para la empresa holandesa “Deep Ocean” que provee servicios subacuáticos relacionados con la construcción en ultramar, tales como productos plásticos y flexibles, inspección, mantenimiento y reparación de embarcaciones. De acuerdo con el perfil de FB de esta empresa, son 1400 los empleados contratados para operar y administrar una extensa flota de veleros, cargueros, embarcaciones de todo tipo, la mayoría operando buques relacionados con petróleo y gas, y que inició operaciones en mayo de 2011.

En la portada de su perfil de Facebook se observa una plataforma petrolera trabajando en ultramar y en su perfil hay una fotografía de la marinera sonriente. En el año de 2013, la red de esta marinera creció con 66 nuevos contactos o “amigos” en su perfil. A finales del mes

de diciembre la marinera publicó, a manera de guasa, una serie de avisos a los lugares en donde viajó al terminar ese año, por ejemplo; Veracruz, Nayarit, Mazatlán, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Estados Unidos, Panamá, entre otros lugares de los que hizo mención en estas publicaciones. A finales de ese mismo año su tarjeta navideña contenía motivos navales. El 11 de diciembre de 2013 viajó a España de vacaciones con su madre y la mayoría de las publicaciones de su perfil estuvieron relacionadas con este viaje.

En cuanto a la estructura social relativa a la conciencia política la marinera expresa su desacuerdo con las políticas gubernamentales del presidente Enrique Peña Nieto, y comparte memes relativos a su ineptitud para gobernar el país. En noviembre 24, fecha de su cumpleaños 44 contactos publicaron mensajes de felicitaciones, además de una serie de amigos personales que compartieron en el muro de esta marinera sus mejores deseos por el año de vida alcanzado. Ese mismo mes la marinera realizó una serie de actividades marítimas como la visita a buques para inspección, así como guardias asignadas a embarcaciones de las que no publicó algún nombre.

La marinera mercante de esta red es aficionada a los gatos. Gran parte de sus publicaciones están relacionadas con ellos, aunque también incluye algunas críticas a la enajenación de la sociedad con programas deportivos como el campeonato mundial de fútbol. También se solidariza con las campañas de prevención contra el cáncer de mama.

En el muro de esta marinera se observa a una embarcación denominada “Caballo Marango” precedida por la pregunta que uno de sus contactos le hace: “¿En ese barquito tan pequeño andas tú hija?”, y posteriormente le sugiere que no se vaya a volver “loca” con tanto mar y que ya debería bajar de la embarcación. Una de las fotografías más importantes de su muro es en donde la capitana se encuentra frente a los monitores de guardia de su embarcación, posando con una máscara de luchador sobre su cara. El 7 de septiembre publicó su satisfacción por haber permanecido ya 2 años trabajando en la embarcación “Caballo Azul” como primer oficial (nótese que no se utiliza todavía el lenguaje inclusivo en su papeleta de nombramiento), embarcación a la que cariñosamente llama “osa mañosa”.

Para el año de 2014 la marinera mercante hizo 77 contactos nuevos en su red social. En una de las publicaciones de este año se observa la denuncia contra las empresas Trese y

Navieros del Golfo, quienes incumplieron las cláusulas del contrato de trabajo de los marineros mercantes que se encontraban, en ese momento, varados en la embarcación “Jaya” en Singapur, sin el salario correspondiente ni nadie que se hiciera responsable de su situación laboral dado que esa embarcación “ya no tiene contrato con Pemex”, afirma el autor de la publicación. Las publicaciones relativas a la ineptitud de gobernar del presidente Peña Nieto se hacen constantes en su muro, al igual que su desaprobación por la desaparición de los 43 normalistas en manos del Ejército y de otras autoridades mexicanas indica, al menos el deseo de compartir este desacuerdo con sus contactos en la red.

La marinera realizó jornadas de guarda de 12 a 24, como lo relata en su publicación del 30 de agosto de ese mismo año. Se solidariza de manera religiosa con un meme en el que pide una oración por “aquellos que arriesgan su vida todos los días en alta mar” y constantemente hace alusión, de manera divertida, a que la empresa “Oceanografía” no paga a tiempo los salarios de su personal. En una de las publicaciones de mes de agosto de 2014, la hermana de esta marinera la etiquetó durante una expresión de orgullo de sus raíces, dado que su padre es también marinero mercante, camino que también siguió esta capitana quien luce en una de sus fotos de portada una selfie donde se muestra la embarcación o una de las embarcaciones en las que lleva a cabo su trabajo de mar, celebrando el Día del Marino con una serie de fotografías publicadas en las que hace mención de su hermana, su padre y otros familiares que también siguieron el trabajo de mar.

La marinera mercante comparte fotografías del sitio “We are navigators” en donde se observa a una oficial mujer en un puente de mando muy moderno y con el que FD simpatiza por la empatía generada de las mismas actividades realizadas. “En el mar, la vida es más sabrosa”, anuncia en otra de sus publicaciones. También utiliza su perfil para solicitar personal para el barco en el que labora, el “Caballo Marango”, un buque de 6835 toneladas de peso, construido en 2012, con bandera de Panamá, con 141 metros de largo por 28 de ancho, del que la primera oficial debe hacerse cargo. Ese mismo año una de sus compañeras la etiquetó en su muro para informarle sobre una propuesta de trabajo publicada por Reclutamiento Marino de México, en la que solicitaban personal para

diferentes cargos en la embarcación desde electricistas hasta primeros oficiales y jefes de operación en la Sonda Campeche.

En su publicación del 9 de octubre de 2014, FDF comparte una especie de decálogo trágico sobre lo que representa el trabajo de mar en forma de leyenda en la que describe que cuando Dios liberó el conocimiento “sobre cómo trabajar y operar a bordo de los buques, determinó que ese saber estaría restringido a un grupo de sabios muy especial, que se consideraba a sí mismo divinidad o semidioses, de ahí que Dios “resolvió hacer valer algunos mandamientos para los hombres de mar”, y estos eran tales preceptos: No tendrás vida personal, familiar o sentimental. No verás tus hijos crecer. No tendrás feriado, fines de semana o cualquier otro tipo de descanso. Tendrás gastritis, con suerte. Si fueras como los demás tendrás úlcera. La prisa será tu único amigo y las comidas principales serán las delicias que te preparan los dioses de la cocina. Tus cabellos serán blancos antes de tiempo, eso si te sobra alguno. Tu salud mental será puesta en jaque antes de 5 años de trabajo. Dormir será considerado período de haraganería, entonces no dormirás. El trabajo será tu deporte preferido, tal vez el único. Las personas estarán divididas en 2 tipos: las que entienden de barcos y las que no entienden, y lo encontrarás gracioso. La máquina de café será tu mejor compañera de tareas, por lo, tanto la cafeína no te hará más efecto.”

“Las horas felices serán excelentes oportunidades de tener algún tipo de contacto con otras personas locas como tú. Soñarás con barcos y más barcos, y que tu compañía te retrase el sueldo, nada raro, sería que resolvieras problemas de trabajo en este período de sueño. Tendrás problemas en explicar a tus hijos y a los demás en que consiste tu trabajo. Rezar todos los días para no sufrir un ataque al corazón por una avería grave o cuando te digan, “no tienes contrato” y por lo tanto tu familia no tiene atención médica y no hay catorcena. Ganarse el favor y aprecio de los altos mandos de la empresa, y por qué no, de tus jefes. Poseer una gran fuerza interior para soportar todo esto y más que venga. Y lo peor de todo, inexplicablemente te va a gustar toda esta locura. Cambios súbitos de temperamento de toda la Raza; Porque después de una larga antigüedad te recompensan con la jubilación para que solamente lo disfrutes por 1 año cuando mucho - y nos comuniquen los jefes con un mensaje de hipocresía de gran amistad que ya descansas en paz – si la causa de tu partida fue la impotencia de no lograr lo que les habías solicitado – niveles de aumento a tu

categoría. Qué injusto es Neptuno que después de haberle entregado 30 años de vida no te recompense vivir en la tierra por igual... ¡Sigamos soñando marinos! Porque a ¿quién le gustaría partir de éste mundo?”

A esta forma cómica de explicar las cosas también se unen los memes que la propia marinera genera para burlarse un poco de los problemas que enfrenta diariamente con la tripulación a la que tiene que dirigir. En una de sus publicaciones menciona que existen personas abusivas “largas y que todavía se estiran”. Hace igualmente una crítica a un grupo de monjas carmelitas que discriminaron a un trabajador de mar originario de Ghana, pensando que podría ser portador de ébola, a lo que la marinera señala que se trató de un caso de discriminación racial.

Las fotografías de su embarcación bajo diferentes estaciones en el mes, indican su permanencia constante en el buque donde labora. Una publicación divertida en la que recuerda la complexión o constitución física de un cadete y su transformación hasta convertirse en capitán y ganar una gran cantidad de peso, es aludida por la marinera como una situación real y posible. FD también participa en las celebraciones locales religiosas relacionadas con el mar, como lo es la Virgen del Carmen en Ciudad del Carmen, Campeche en donde se encuentra el muelle base de su embarcación. El 1 de junio, Día del Marino, una gran cantidad de contactos la felicitaron y le recordaban la comida de su lugar de origen que habrían de ofrecerle cuando bajara de su embarcación, lo cual es comprensible si se toma en cuenta que en otra de las fotografías aparecen frituras, semillas y comida considerada como “chatarra” en su cabina para pasar la guardia, dado que no puede abandonar su puesto en la embarcación.

En el año de 2015, se inscribieron otros 99 contactos en la red de esta marinera. Este año incluyó publicaciones en las que aparecen mujeres de mar durante diversas actividades en el entorno marítimo, como lo fue el caso de la marinera inspectora de una guardia costera en su trabajo de supervisión a uno de los buques mercantes de la empresa noruega *Maersk*. Su crítica hacia la corrupción de instituciones como la iglesia y el gobierno continúa constante en las entradas de su muro, así como la decisión personal y decidida de no ser madre, como lo imponen los roles de la sociedad a la que pertenece, además de una forma

cómica de denunciar el acoso sexual en la calle, con el que está decididamente en contra. Algo interesante en el muro de esta marinera lo fue la declaración pública de su madre para aceptar el trabajo que su hija desempeña, la comprensión y respeto por lo que hace de una manera pública. En este año se percibe cierto tipo de asociación espiritual o esotérica que la lleva a estar cercana a las manifestaciones espirituales y culturales de México, tales como el Día de Muertos.

Este año sus publicaciones en contra del terrorismo en el mundo fueron constantes, así como su oposición a las guerras, al ataque de Occidente que termina con la vida de miles de niños y civiles inocentes en Siria, el abuso de la periodista que agredió a los refugiados sirios que escapaban de la policía, aunque también continuó la forma cómica de mostrar las adversidades a las que los hombres de mar se enfrentan cotidianamente, incluso hasta en el acto de dormir o la ausencia del marinero y las marineras en sus camas debido al trabajo. Se agregan también noticias relativas a trabajo de mar y las condiciones de los trabajadores como lo fue el despido de la tripulación de la embarcación “Caballo Maya” y de la imponente presencia de la embarcación “Señor del Mar”, el cual es considerado como un buque poderoso, con 340 metros de largo y 121 metros de altura, con capacidad para almacenar el equivalente “a 4 veces el Estadio Azteca”. Las entradas relativas al trabajo, al reclutamiento de personal aparecen con frecuencia en el muro de la marinera y el reconocimiento a otras mujeres en los campos dominados por hombres también forman parte de las publicaciones en su perfil de Facebook, como lo fue el caso de las primeras mujeres piloto de la aerolínea “Aeroméxico”, en donde sus contactos denuncian los comentarios misóginos derivados de esta noticia nacional.

Las publicaciones relativas a la información meteorológica también aparecen en el perfil de esta marinera, además de las entradas sobre recetas, tradiciones y creencias en las que se confirma una fuerte identidad sudcaliforniana.

Marinera mercante 3. SM

Esta tercera marinera tiene una red social conformada por tan sólo 40 contactos. Es originaria de Tuxpan, Veracruz, y se desconoce por qué tiene un entramado de relaciones en línea tan corto en comparación con el resto de las redes sociales de las marineras

analizadas en esta investigación. Ella cuenta con 19 amigos en común con el perfil de Marineras mercantes: 2 de ellos son contactos de reclutamiento laboral, como Costa Fuera y Reclutamiento Marino; otro de sus contactos es un profesor de escuela mercante y el resto son amigas o compañeras de la Escuela Náutica Mercante de Tampico, institución donde se prepara actualmente para obtener su título de piloto naval, y ciudad en donde reside.

Es una red social en la que no hay gran cantidad de publicaciones, pero en las que se observa a la marinera expresar sus emociones y sentimientos de manera abierta, utilizando imágenes de sí misma con el uniforme de cadete de la escuela náutica a la que pertenece y haciendo alusión a algún tipo de relación finalizada recientemente. SM relata lo difícil que es la educación náutica, aunque lo hace de manera breve y con pocas imágenes, salvo las relativas a sus prácticas en buques de la Terminal Marítima Madero. La mayoría de sus pensamientos están relacionados con canciones y toma algunos de versos de las mismas para relacionarlos con eventos que tienen lugar en su vida cotidiana. Las publicaciones de su ubicación son constantes y van acompañadas, como siempre, de un verso o pensamientos.

En su cumpleaños de 2013 publicaron felicitaciones en su muro 40 personas y el 6 de mayo aparece una fotografía de la cadete junto a dos de sus compañeras. Unos días después publicó una autofoto con cierta nostalgia por alguna situación sentimental a la que se enfrentaba. Para el año de 2014 sigue el patrón de publicaciones en verso o con frases emocionales pero hay una mayor frecuencia de entradas relativas a su entorno marítimo y académico como el desfile del 20 de noviembre de ese año en el que aparece marchando junto a sus compañeros cadetes de la escuela mercante en Tampico y en el que también publica una de sus prácticas académicas denominada “Primer paradero de internáuticas”, un intercambio estudiantil con cadetes de otras escuelas mercantes como la de Veracruz y Mazatlán.

El 15 de agosto de ese año la marinera mercante publicó una fotografía en la que se observa la cubierta de un barco a lo lejos, como prueba de sus prácticas académicas en su preparación como piloto naval. En su cumpleaños 18 personas publicaron en su muro para desearle felicitaciones. El Día del Trabajo, la marinera tuvo que laborar como piloto,

entrando a las 15:00 horas en un buque de la Terminal Marítima Dos Bocas, en Tabasco. Posteriormente publicó otra imagen en Islas Santa Cruz en donde sus amigos bromean con ella sobre la pericia de la marinera como piloto en el buque que dirige. En una de las publicaciones SF aparece rodeada de sus compañeras más cercanas en la academia náutica en donde estudió.

Para el año de 2015 la marinera no hizo ningún contacto en su red social. La probable reserva a su preferencia sexual es una de las razones por las que posiblemente trata de proteger su privacidad de alguna manera, aunque tal preferencia no interfiere para que sea aceptada por sus compañeras cadetes o autoridades académicas. Para SM el navegar es mejor que cualquier terapia psicológica y acompaña una fotografía de una competencia entre escuelas náuticas con la siguiente frase: “El orgullo mercante eres tú, son tus hijos benditos por Neptuno, que a la mar saldrán a conquistar”. Es su tercer año de preparación en la escuela náutica mercante. El primero de junio de ese año la cadete celebró con una fotografía de su grupo de compañeras cadetes y la frase “Ningún mar en calma hizo experto a un marinero” y acompaña muchas frases con fotografías de las embarcaciones en donde labora. “Valiente es el marinero que se embarca en mares tormentosos”, zarpando el 7 de mayo de 2016 a uno de sus viajes de prácticas.

Marinera Mercante 4. BIOS

Esta cuarta marinera cuya red social en Facebook fue analizada, cuenta con 1,463 amigos o contactos. Nació el 22 de agosto de 1988 en Alvarado, Veracruz y tiene 24 amigos en común con el perfil de Marineras Mercantes que se diseñó para esta investigación, dos de ellos empresas reclutadoras, el resto son los perfiles de cadetes y profesores de la Escuela Náutica Mercante de Tampico. Actualmente vive en Mazatlán y trabaja como ingeniero en la empresa local de *ferrys* y está soltera. En su fotografía de perfil se observa a una mujer joven maquillada y con anteojos. En su fotografía de portada está la marinera sobre una plataforma mientras contempla una embarcación de la empresa donde labora pasar a su lado.

En el año de 2013, cuando se comenzó el análisis de su red social en Facebook, mostró cierta reticencia a ser entrevistada por temor a que sus datos personales fueran utilizados

negativamente, sin embargo, al final aceptó apoyar con sus narrativas o historias el trabajo de investigación que se le describió en la conversación por inbox. Ese año, BIOS admitió las solicitudes de amistad de 133 personas. La Navidad de ese año a pasó a bordo de su embarcación.

La mayoría de las publicaciones que aparecen en el muro de esta marinera son de su mamá, de sus amigos o compañeros de trabajo. La aprobación de la madre se observa en la cantidad de fotografías o memes publicados en los que alude el orden y el valor de un marinero mercante. El 13 de noviembre publicó una autofoto con el uniforme de trabajo en su característico color naranja y el emblema de su empresa. Constantemente hace alusión al amor propio que experimenta y recibe comentarios de personas que la estiman. El 8 de noviembre de ese año la marinera se encontraba laborando en el buque “Rozo Tide”, una embarcación de bandera mexicana, construido en 2012 y con un peso de 3252 toneladas. Es precisamente en su perfil en donde aparece una fotografía en donde está acostada en el suelo de uno de los pasillos de la embarcación, con su uniforme naranja, lamentando el mareo experimentado durante su trabajo. Ante los comentarios cómicos la marinera mercante explica que aun cuando sabe que es débil merece un descanso y sin embargo no va a desistir porque está “preparada para el buque”. Su cumpleaños lo pasó a bordo, pero recibió el reconocimiento y felicitación de sus compañeros con un pastel de chocolate y difundió las fotografías de la tripulación en este día, en el que laboró en las presas de lodo, que son mecanismos destinados a recibir el detritus de la perforación realizada por buques petroleros.

En una de sus publicaciones bromeó que después de un mes de embarque esa actividad no era destinada para ella y que mejor estudiaría cultura de belleza como su madre lo sugirió. Los comentarios que recibió enviaban el ánimo de parte de sus compañeros quienes le recordaban que, si fuera una actividad fácil de llevar a cabo, muchas personas lo harían y que su origen “alvadoreño” debía recordarle que podía hacer lo que quisiera. La marinera se graduó en junio 26 de 2013 y recibió el título de ingeniero mecánico naval. Fue una de las únicas dos mujeres de su generación.

En el año de 2014, BIOS admitió a 96 contactos más y la mayor parte de las publicaciones en su muro fueron originadas nuevamente por su madre, aunque hubo un cambio en su foto de portada al publicar la imagen de su novio dándole un beso en la mejilla. Sin embargo, en una de las imágenes publicadas en ese año no es el amor su motivo central sino lo arduo de su trabajo en las presas de lodo, pues aparece completamente sucia de su traje y su cara, ejemplificando cómo es que su trabajo requiere de fortaleza y temple para poder realizarlo. Una de sus contactos de Facebook publicó la fotografía de la tripulación de la embarcación en donde realizaba sus prácticas y de un grupo de 15 personas sólo 3 eran mujeres, lo que indica que esta actividad todavía no es difundida en la sociedad como algo posible para que un mayor número de ellas la lleve a cabo con la preparación respectiva.

Durante el año de 2015 en su red social, admitió a otros 153 contactos en su perfil de Facebook. Una vez más predominan los mensajes familiares de sus hermanas y de su madre. BIOS también comparte el decálogo pesimista de lo que es ser un marinero mercante y expresa su total inconformidad con el abuso de autoridad de unos policías que desalojan de manera agresiva a una anciana que vende productos en la calle, en lugar de encerrar a quienes verdaderamente cometen delitos. Se manifiesta en contra de la corrupción y su indignación ante la desaparición de los 43 estudiantes de Ayotzinapa y expresa su preocupación con respecto a los hechos delictivos en el que tres jóvenes fueron atacadas y desaparecidas sin dar con su paradero.

Esta marinera expresa con mayor frecuencia su oposición a seguir el rol tradicional de madre o mujer ama de casa y lo hace a través de memes que claramente indican que es molesto para ella que la presionen para tomar uno de los roles antes descritos. 42 personas publicaron en su muro por su cumpleaños. En la fotografía alusiva al 1 de junio en el Día de la Marina aparece la marinera vestida de cadete frente a la bandera nacional y sosteniendo en su brazo izquierdo un águila real que emula a la representada en el escudo. Algunos de sus videos son de superación personal y expresan valores como la solidaridad, la compasión, entre otros.

En su perfil no aparece ningún anuncio de reclutamiento laboral y tampoco una denuncia determinada sobre algún tipo de abuso sufrido durante su trabajo o prácticas en

embarcaciones. En la información reciente de esta marinera aparece su ingreso a la empresa de *ferrys* pero no establece las razones por las que hizo este cambio de actividades marítimas en ninguna parte de su muro en redes sociales.

Marinera mercante 5. DI

La marinera mercante de esta red social no muestra la cantidad de contactos que conforma su red social en el perfil de Facebook pero menciona que con el perfil de “Marineras mercantes” tiene 37 amigos en común, de los cuales la mayoría son otras mujeres marineras, dos empresas reclutadoras y el perfil de la Escuela Náutica de Tampico de la cual egresó en 2013. Originaria de esta misma ciudad, DI nació el 2 de febrero de 1991.

En el año de 2013, cuando comenzó el análisis de su red social, se observó que la Navidad de ese año la marinera mercante estuvo trabajando en su embarcación y expresó de manera cómica su malestar por no haber recibido ningún regalo en su muelle de atraque y entre los comentarios de sus compañeros se hace mención a que esta situación es común, que algunas veces pasará la Navidad en tierra y en otras ocasiones la pasará navegando.

En noviembre de 2013, la marinera se encontraba laborando en Playa del Carmen, Quintana Roo, en el barco “Gloria Elena”, un buque transportador de cemento construido en 1981, que navega con bandera mexicana y que mide 128 metros de largo por 22 de ancho, con capacidad para transportar 13 mil 700 toneladas y que se encuentra anclado regularmente en Tampa, Florida como destino final. En ese momento expresaba un lapso emocional descrito con esta frase: “Navegante que vas por el río, navega y navega en busca de amor”. En ese mismo mes hizo dos o tres autofotos en las que se observa que su estado de ánimo es muy positivo y en los que muestra su trabajo como maquinista de la embarcación. Durante los siguientes días publicó una serie de citas relativas a su trabajo de mar: “El hombre recorre muchos caminos, pero el que hace caminos sobre la mar es el más intrépido de todos”, o “ser buena persona no significa que hay que dejarnos pisotear por los demás”, o “no siempre podemos conseguir lo que queremos, pero seguro que vamos a conseguir lo que merecemos”. Este tipo de frases muy probablemente aluden a su trabajo en el mar, dado que alienta a salir adelante y ponderar la dignidad por sobre todas las cosas.

En septiembre de ese año se embarcó con todo y tormenta rumbo a Playa del Carmen, pero después expresó su satisfacción al compartir una fotografía de su estancia en la embarcación durante unas horas descansando en una hamaca en la cubierta del barco con la frase “en el mar, la vida es más sabrosa” aunque bromea con un remolino que observó desde el barco y que la hizo temer un poco de su decisión de embarcarse o trabajar en este entorno. El 24 de junio de ese año la marinera mercante publicó la fotografía de su título como maquinista naval, después de haber acreditado sus estudios durante 4 años, de 2009 a 2013. El título de licenciatura fue expedido por la Escuela Náutica Mercante de Tampico y avalado por el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (Fidena), institución que ya describimos en otros capítulos en el presente trabajo de investigación. Al igual que otras de sus compañeras, también subió un video de la ceremonia de graduación de esta generación en el que se observa la formación de cadetes marchando sobre la avenida central de las instalaciones de esta escuela mercante, a pesar de ser un día lluvioso y gris, los comentarios para la marinera son bastante positivos tras haber obtenido este logro.

En el muro también se observa una fotografía interesante que expresó el trabajo de preparación para los exámenes que debía aprobar para obtener el título como piloto y maquinista naval, en donde la marinera se encuentra todavía habitando las instalaciones de la escuela mercante, en atuendo sencillo para dormir, bajo una litera de meta. Otra de las fotografías describe algunas bromas y experiencias cómicas de vivir en comunidad con el resto de sus compañeras cadetes. En su fotografía de celebración por el Día de la Marina de ese año se observa al pelotón de mujeres portando su uniforme de gala y en formación para ser fotografiadas de manera formal en este día.

En esta misma fecha comparte un pensamiento sobre lo que implica el trabajo de mar para los hombres y mujeres que se dedican a esta actividad y que hacen de la misma su modo de vida, a través de un diálogo ficticio entre un hijo y su madre, a quien pregunta qué es un marino: "Es aquel hombre que no tiene horario de trabajo, es aquel que no tiene navidad, que no tiene año nuevo, que no celebra cumpleaños ni feriados, que no tiene veranos, ni inviernos. Para él todos los días son iguales, es como la bandera nacional, se lava con la lluvia y se seca con el sol. Es aquel que no te ve cumplir tus añitos, que tiene como amiga

la oscuridad de la noche, las estrellas con quien comparte sus problemas y en las noches más frías comparte sus pensamientos, es aquel que no atiende a su familia porque debe atender a los demás, es aquel que duerme menos que cualquiera a lo largo de su vida y sabe que morirá antes que los demás, cansado y sin amigos. Es aquel que se convierte en doctor, psicólogo, mecánico, en diccionario, guía y hasta semáforo, y quien muestra tu foto y dice orgullosamente, “éste es mi hijo”. Luego, con lágrimas en los ojos, la abraza y le dice, por eso hoy disfrutaremos solos pero orgullosos, ¡porque tu papá es un marino y casi nunca está!!!!... Dedicado a todos los marinos del mundo y a sus seres queridos, a quien la vida los llevó a cumplir con éste rol. Ser marino no es fácil”.

La marinera mercante expresa cómo es que las horas de soledad generan aburrimiento y hasta depresión, aunque de manera cómica detalla el peregrinar de trámites de la embarcación a Capitanía de Puertos. Hace una crítica sentida a la televisión abierta de México a la que considera aburrida y poco original. Algo interesante que la marinera menciona es que durante su vida como cadete de una escuela náutica no podía escapar hacia otro lugar cuando se sentía triste o deprimida, es decir, no podía salir de su entorno porque ese era precisamente, en el que vivía.

En las publicaciones de este año predominan fragmentos de autores como Jaime Sabines, Julio Cortázar, entre otros autores a los que la marinera utiliza para expresar sus decepciones amorosas, su rechazo a cosas que le molestan, entre otros. También comparte algunas estrofas de canciones que refieren su vida sentimental y se burla un poco cuando debe hacer “recuerditos para babyshower”. Constantemente hace alusión a su preferencia sexual en sus publicaciones, aunque no expresa por completo tal preferencia. Lamenta de manera divertida el hecho de que todos estén paseando o visitando la playa mientras ella debe hacer guardia en su embarcación. Tres meses antes de terminar sus estudios en la escuela mercante, la marinera mercante mencionaba lo estresante que resultaba para ella este paso tan importante en su vida y se disculpaba por no mantener una comunicación constante con sus familiares y amigos, aunque en el día de la mujer de ese año, DI recibe una serie de reconocimientos de amigos y compañeros de trabajo.

Para el año de 2014, DI pasó la Navidad en su embarcación. Ese año sus publicaciones disminuyeron un poco más, por la constante actividad que tuvo al egresar de su escuela como maquinista y piloto naval. En el mes de octubre agradece con una fotografía a sus profesores y familiares que le ayudaron a lograr esta meta. Los mensajes de carácter sentimental continúan siendo tema de sus publicaciones en el muro pero el 3 de septiembre anuncia el comienzo de una relación sentimental que es aplaudida por familiares y amigos. Otro de los acontecimientos relevantes ese año fue la visita de su embarcación a Brasil, particularmente el puerto de Manaus, Amazonas, viaje en el que permaneció embarcada por 35 días aproximadamente y cuya despedida publicó con la fotografía de su sobrinito nacido apenas hacía unos meses. También visitó Veracruz y Playa del Carmen en el mes de junio. El 16 de abril de ese año aparece en una fotografía rodeada por toda la tripulación: sólo dos de 8 marineros maquinistas son mujeres en esa embarcación. En su cumpleaños publicaron 32 personas mensajes de felicitaciones, festejando a bordo con toda la tripulación de máquinas.

Al igual que el año anterior, para 2015 la red social de DI permaneció exactamente igual, sin agregar ningún nuevo contacto. Una vez más celebró su Navidad a bordo de la embarcación, acompañada de sus compañeros de tripulación, aunque unas semanas antes convivió con su familia en tierra, antes de embarcarse. El Día de la Marina fue etiquetada junto con muchas de sus compañeras en una fotografía en la que muchas personas reconocen el esfuerzo que implica para muchas mujeres el abrirse paso en una carrera como esta: “Saludos a todas esas mujeres valientes que les gusta navegar y conocer otros mundos. Felicidades en su día, las admiro”. Lo mismo en el caso de la celebración del Día de la Mujer, haciendo alusión a la oficial mercante.

Marinera mercante 6. SHM

Originaria de Xalapa, Veracruz, la red de contactos de esta marinera mercante asciende a 2 mil 662 amigos o contactos de Facebook. Nació el 19 de agosto de 1994 y estudió para ser piloto naval en la Escuela Náutica Mercante de Tampico. “Dama de mar”, como se hace llamar, tiene 16 amigos en común con el perfil de esta investigación y en su información de contacto menciona que es soltera pero que mantiene una relación sentimental y como

ideología política expresa su simpatía por la organización “National Alliance for Progress” y dice vivir en Richmond, Virginia.

Al comienzo del análisis de esta red, en 2013, la marinera mercante agregó a su estructura 176 contactos y en sus fotos de perfil predomina el uso de su uniforme de alumna cadete de su escuela naval y en su foto de portada del mes de septiembre de ese año aparece un banner en líneas rojas y blancas con el logotipo de un ancla a un costado recordando a su red social su profesión. El 25 de ese mes anuncia su relación formal con uno de sus compañeros de estudios con el que aparece en diferentes actividades relacionadas con su carrera náutica. Cera de 81 personas publicaron comentarios positivos en su red social el día de su cumpleaños. Algunas de sus publicaciones son motivaciones, es decir, invitan a las mujeres a quererse ellas mismas antes de pasar por relaciones conflictivas que no ayudan a mejorar. También aparecen algunas publicaciones en las que hace un homenaje a su padre fallecido que también fue marinero mercante.

Sus publicaciones en ese año están muy relacionadas con las publicaciones de la marinera mercante anterior, DI, casi siempre etiquetadas al mismo tiempo, y al igual que ella comparte situaciones en su internado como cadetes de la escuela mercante a la que ambas asisten. En alguna de sus publicaciones narra lo difícil que es dejar a su familia para integrarse de nuevo a su escuela cuando se encontraba estudiando.

En 2014 la marinera mercante amplió su red social e hizo 288 amigos o nuevos contactos en Facebook, expresando en su muro lo complicado que pueden ser algunos de los contenidos de los programas de estudio de la carrera de maquinista o piloto naval que cursa en su escuela náutica. También publica constantemente fotografías con sus hermanas menores a las que visita únicamente en vacaciones. En ese mismo año fue comisionada para la promoción de la carrera náutica en diferentes instituciones en la ciudad, despidiéndose de un semestre de la materia en la que debió practicar con los simuladores de navegación.

La marinera comparte en su muro un enlace académico dirigido a los estudiantes de marinería mercante para que conozcan los términos que deben utilizar en el momento en que naveguen embarcaciones mayores. El sitio se llama “Seamanship Terms” del servidor

“Quizlet”. Recibió 60 felicitaciones en su cumpleaños de ese año. Una gran cantidad de sus publicaciones están relacionadas con lo que vivió como estudiante de la escuela mercante en ese tercer año de estudios. También se manifestó en contra de la ley de censura de internet promovida por el gobierno. Entonces publicó el recibo de pago de lo que cuesta estudiar un semestre en esta escuela mercante, cerca de 21,350 pesos, con el “beneficio” de poder hacer pagos diferidos de 4, 270 pesos.

En 2015 la marinera mercante hizo 642 amigos nuevos en su red social. Ese fue su último año en la escuela mercante y recibió una gran cantidad de consejos de parte de sus compañeros y familiares con respecto a este “último jalón”. Luce también un tatuaje en su espalda que representa su pasión por el mar y en cuyo centro se observa una rosa de los vientos de navegación, una guirnalda que es desenredada por un pájaro al vuelo. En noviembre participó en el evento de Internáuticas en donde refrendó su amistad con alguna de sus compañeras de otra escuela mercante a la que agradece mucho su apoyo emocional, ante la finalización de su relación. Esta marinera fue la única egresada de un grupo de 8 personas, todos ellos varones y se despide del último desfile del 20 de noviembre con una serie de fotografías con sus amigas cadetes.

Debido al rompimiento con su novio, la marinera mercante expresa en muro una mayor cantidad de publicaciones motivacionales relativas a salir adelante a pesar de haber tenido con su relación, lo hace compartiendo memes de una manera cómica sobre este rompimiento y tratando de convivir la mayor parte del tiempo con sus compañeros cadetes. También participó en la convención nacional de la Asociación Mexicana de Academias Náuticas (Amanac) que tuvo lugar en Puerto Vallarta, Jalisco durante el mes de septiembre, mismo en el que recibe su nombramiento como sargento segundo (no hay lenguaje inclusivo en el diploma que recibe), además de participar en la ceremonia del 70 aniversario de su escuela mercante. “Me he enamorado de la belleza de las olas del mar durante la noche”, es una de las frases con las cuales expresa su satisfacción por haber elegido la carrera de mar como camino para la superación personal.

SHM también comparte un enlace en el que se promueve la no violencia contra la mujer adolescente. Habla de la “talasofilia” el amor por los océanos y mares. Expresa también su

indignación ante los malos manejos del gobierno peñista y comparte memes en los que se promueve no votar por los partidos oficialistas en el poder. El resto de las publicaciones de este año estuvieron relacionadas con su deseo de superar su decepción amorosa. Actualmente, esta marinera realiza sus prácticas profesionales y egresó este año de la escuela mercante en Tampico. Una de las embarcaciones en donde ha navegado es el buque carguero con bandera de Malta, llamado “Norovossyks”, construido en 2009 y con un tamaño de 260 metros de largo por 32 metros de ancho, junto con compañeras tripulantes de su academia. En esa ocasión zarparon el 19 de agosto, el día de su cumpleaños, rumbo a Ucrania, tras su permanencia en Rusia para desempeñar actividades en esta embarcación, desde navegar hasta retocar la pintura de las letras y emblemas de la embarcación, con el siguiente plan de viaje: Gibraltar-Mazatlán-Manzanillo.

Marinera mercante 7. ERA

La red de esta marinera mercante originaria de Tabasco, cuenta con 540 amigos o contactos en Facebook y tiene 8 amigos en común, 6 mujeres y el perfil de su escuela mercante. En sus publicaciones se aprecia los momentos difíciles que la marinera tuvo que pasar para poder tener a su hija. No habló de su embarazo por el temor a no ser contratada en la empresa naviera que le asignó en 2013 la embarcación SubSea 88, un buque carguero construido en 2010 y con bandera de Vanuatu, con 59 metros de largo por 14 de ancho, anclado actualmente en el puerto de Dos Bocas, Tabasco. Casi no compartió narrativas referentes a su entorno marítimo en el año de 2013.

En el 2014 su red social aumentó a 87 nuevos amigos, 32 de ellos publicaron en su cumpleaños para felicitarla. Esta marinera muestra fotografías de su hija de manera constante porque no tiene la oportunidad de verla diariamente debido a su trabajo en la embarcación “Rockwater 1”, un barco de apoyo para construcción y perforación en altamar con bandera de Bahamas y con capacidad para transportar 4 mil 905 toneladas. En este año realizó su curso como Oficial de Protección de Buques a finales de marzo, el cual permite al personal subalterno de una naviera adquirir las habilidades necesarias para que debe contar con un título de piloto naval como el que ERA tiene.

Es importante recordar que la red social de las marineras que navegan de manera constante como en el caso de ERA, no se actualiza hasta que ingresan a puerto y abren su perfil, de hecho, algunas de las publicaciones más repetitivas tienen que ver con su familia. Las expresiones más constantes tuvieron que ver con la fortaleza que le da a la marinera mercante la existencia de su hija y su crecimiento físico y emocional.

En 2015 agregó 31 contactos a su red social. Pasó la Navidad en la embarcación de su trabajo y extrañando mucho a su hija. Decoró como pudo su pequeño árbol de navidad de plástico, aunque volvió para noviembre a celebrar el segundo año de vida de su hija. Aunque la marinera es apoyada tanto por su padre como por su madre en el cuidado de la bebé, a la cual puede ver sólo una vez al mes, se enfrenta al igual que muchas marineras a la presión social que le sugiere buscar pareja o casarse lo antes posible, como si fuera un objetivo primordial. De ahí que ERA se burle de manera cómica y con un conocido meme sobre la situación.

Ataviada del ya tradicional overol naranja del trabajo mercante, ERA expresa a través de autofotos su necesidad de estar con su hija y la distancia que las separa, esta vez en la Terminal Marítima Madero, a bordo de la embarcación “Viking”. La portada del perfil de ERA en estos tenía motivos marinos, símbolos como anclas y colores relativos al entorno y al trabajo de mar. La mayoría de sus publicaciones en este periodo tienen un carácter motivacional, aunque finalmente queda de manifiesto que su principal y única motivación para desarrollar su trabajo de mar, es el bienestar de su hija.

Marinera mercante 8. TR

Nació el 14 de abril de 1990 y es originaria de Orizaba, Veracruz, aunque actualmente vive en Cozumel, Quintana Roo. Su red social no muestra la cantidad de contactos de la que está conformada, pero tiene 31 amigos en común con el perfil de Marineras mercantes diseñado para esta investigación. Estudió una ingeniería mecánica naval en la Escuela Mercante de Tampico y actualmente se desempeña como oficial de máquinas en la empresa Transportación Marítima Mexicana, y que anteriormente trabajó en Cruceros Marítimos del Caribe, SA. De CV, hasta 2013.

Las publicaciones relativas al entorno marino relatan lo sucedido con el buque “Burgos” el pasado septiembre de 2016, donde un incendio se extendió casi por todo el barco pero que afortunadamente pudo ser sofocado por otros compañeros y embarcaciones que acudieron al llamado de auxilio. La marinera muestra su indignación por la devaluación desmesurada del peso y las terribles políticas de desarrollo económico de gobierno actual. Una de las publicaciones recientes detalla la inconformidad de un grupo de padres de familia que acusan al personal de la escuela náutica mercante Antonio Gómez Maqueo de que los alumnos sufren o son objetos de golpes, amenazas, mala alimentación o en descomposición, castigos físicos como el arresto entre otros abusos.

Denuncian igualmente la contratación de un barco de inglés denominado “International House, “la cual tiene como maestros a 4 docentes que sus edades varían entre los 24 y 30 años, aproximadamente” y que tienen la facultad de “poder decidir quién se queda o se sale de la escuela Náutica Mercante cuando la propia escuela cuenta con verdaderos maestros que imparten inglés y acusan que “si no otorgas lo que piden o tu economía te lo impide pagar el tributo solicitado, te desechan y sales con tus maletas por la puerta grande y los directivos actuales no mueven un solo dedo para ayudarte y permitirte seguir con tu carrera”. La propuesta de los padres en esta publicación es la solicitud de un perito para evaluar la capacidad de los maestros de esta escuela alterna de inglés de esta escuela mercante en Mazatlán.

Las narrativas gráficas sobre su estancia en las plataformas en donde labora, muestran atardeceres y puestas de sol con un aire nostálgico en el que la marinera comenta de manera nostálgica cuánto extraña a su hija y a su hermana menor, a la que cariñosamente llama “bodoque con patas”. A la primera no la había visto en siete meses. En un álbum fotográfico la marinera muestra un poco de su vida cotidiana en el buque “Eco III”, un buque tanque con bandera mexicana construido en 2007 y que tiene capacidad de carga de 10 mil toneladas, de 135 m de largo por 21 de ancho, embarcación en donde se encontraba trabajando en ese momento, junto a compañeros de su tripulación. Ese mismo año trabajó en el buque “Centenario”, un buque dedicado a la transportación de químicos y productos derivados del petróleo, con puerto de base en Coatzacoalcos, Veracruz.

En el año de 2014 no hubo indicios de que anexara a ningún contacto en su red social. Las publicaciones de este año tienden a compartir frases de superación personal de manera frecuente y algunos recuerdos identitarios como alimentos regionales de donde la marinera es originaria como el llamado “trigo en dulce”, el cual, dice, no todos tienen la oportunidad de comerlo. También salpicón de carne de res, picaditas o los conocidos “sopes” costeños de sólo frijol y queso. En el mes de noviembre viajó a Panamá en una de las asignaciones de la empresa y en septiembre de ese año se ancló en Isla Taboga de ese país, controlando el cuarto de máquinas de la embarcación “Palenque II”, un buque-tanque para la transportación de petróleo con bandera de ese mismo país y con capacidad para 24731 toneladas de carga. TR aparece ataviada con su overol naranja distintivo para este tipo de trabajo en plataformas petroleras y sus orejeras de protección para los oídos, a los que la gente, de manera divertida les llama “chongos” porque parecen pequeños montículos de cabello sobre su cabeza. Sobre el cuarto de máquinas donde se encuentra la marinera también hay comentarios que sugieren que el lugar es un escenario de alguna película de ciencia ficción, aunque predominan mayormente los comentarios de reconocimiento y admiración por la capacidad de trabajo de esta mujer de mar. “Ya se paran solos mis overoles”, menciona ante la necesidad del buque de racionar el agua potable, evitando lavar la ropa en la medida de lo posible. El 1 de septiembre de ese año, la marinera cumplió 3 meses a bordo del buque.

También visitó el Puerto Talara en Perú, recibiendo la sugerencia de familiares y amigos de quedarse allí en tono de broma. Son momentos muy emocionales para esta marinera porque tantas semanas a bordo, sin pisar tierra le permiten entrenar su paciencia. “Yo, en la pura madriza, una bomba más, una bomba menos. De todo pasa en este barco, ja,ja”. Igualmente, otro tipo de expresiones nos muestran lo difícil que puede resultar permanecer de tiempo completo en este tipo de embarcaciones, que constantemente requieren supervisión y mantenimiento: “Cómo das lata, caldera...”, como lo relata de manera cómica esta marinera quien también menciona que el trabajo en equipo permite a una embarcación salir adelante y en su espectro religioso asigna a dios el mote de “el jefe de todas las máquinas”. El mes de mayo compartió la fotografía de su título de maquinista naval.

En su red social comparte un texto referente al “apostolado del mar” y describe las características de lo que se considera como un marinero: “busca la compañía pero se encierra en su soledad, le gusta la aventura pero necesita un hogar, envidia al que está en tierra pero está orgulloso de ser marino. Ama su profesión pero reniega de ella, se queja de la rutina pero detesta que alguien la altere, piensa que su profesión es para solteros pero se casa, anhela estar con su familia pero le cuesta integrarse a ella, se queja de incompreensión pero recela del que quiere comprenderlo pero finalmente él tiene una virtud: comprende lo que es estar al servicio de sus compañeros. El marino siempre está dispuesto. Él es un hombre con gran sentido de la responsabilidad”. Obviamente que el lenguaje inclusivo no es característica de este texto pero al parecer muchas mujeres simpatizaron con su contenido, dado que fue compartido por 11 de sus contactos de red social. También hace una referencia a lo difícil que resulta hacer maletas constantemente, aunque sea por un mes.

En el espectro religioso de esta red social, algunas menciones a los santos patronos de la marinera son las plegarias dirigidas a San Judas Tadeo, pero su recuerdo o devoción por un dios son también importantes. “En la madriza”, describe la marinera en una fotografía donde se puede apreciar su concentración en lo que está realizando.

En el año de 2015 esta marinera mercante tuvo una bebé que nació en el mes de octubre, por lo que las narrativas de su red social estuvieron relacionadas con este importante acontecimiento en su vida, al igual que en las redes sociales de marineras en este mismo contexto, pero no dejó de compartir algunos contenidos relacionados con su trabajo de mar, como el origen del Día Nacional de la Marina Mercante, en este país a través de un video conmemorativo. La marinera igualmente comparte algunos memes relativos a la solidaridad que existe entre marineros. “Con la mujer y con la mar, hay que saber navegar”, o “el hombre no podrá descubrir nuevos océanos a menos que tenga el coraje de perder de vista la costa”, afirman las frases que acompañan las fotografías compartidas donde aparece el buque escuela de prácticas “Náuticas México”. Son los padres y hermanas de esta marinera quienes cuidan de su bebé mientras ella trabaja.

Este fue un año de reencuentro identitario, dado que TR participó en celebraciones tradicionales en Orizaba y además difundió la importancia de valorar la comida típica de su

región, sin embargo, mientras esperaba la llegada de su bebé, se muestra un poco nostálgica de esta vida marina a la que se había entregado desde hacía unos años. Afirmando que el mar es lo que da esperanza a las personas, tal como la noche les entrega sueños. El mes de mayo se encontraba laborando todavía en Cozumel.

El 8 de marzo de ese año recibió el reconocimiento público de la tripulación a bordo, que agradecía a la maquinista naval por aligerar los problemas y complicaciones de vivir y trabajar en el buque, admirándola por su juventud y por saber sobrellevar este ambiente al que considera hostil para ellas, probablemente porque a pesar de su embarazo que apenas comienza la marinera mercante se encontraba trabajando a bordo de su embarcación en febrero de ese año y al comienzo compartió una narrativa en video en donde se aprecia la fuerza de las olas golpeando el casco de su embarcación. Todos los comentarios de interacción de esta publicación deseaban que fuera cuidadosa y que pasara el tiempo pronto para poder convivir nuevamente con ella. En esos momentos viajaba en el buque “Veracruz”, para abastecer la carga de combustible.

Marinera mercante 9. CVG

Se trata de una piloto naval egresada de la Escuela Náutica Mercante de Mazatlán en el año de 2010, cuya red social cuenta con 13 amigos en común con el perfil de “Marineras mercantes”, de los cuales 9 son mujeres y el resto las empresas de reclutamiento y un contacto de una editorial náutica. La información básica de esta marinera indica que nació el 25 de diciembre, en Tepic, Nayarit, pero sin especificar el año de su nacimiento. Actualmente trabaja en “Cuesta”, una empresa marítima distribuidora de productos alimenticios para cafeterías de embarcaciones que se dedican al transporte de pasajeros o en donde labora personal marítimo.

En el año de 2013 su red de contactos en Facebook creció al agregar 67 personas más. Una gran cantidad de sus narrativas expresan el derecho que tienen las mujeres de ser quienes tengan la iniciativa de mostrar sus sentimientos y deseos. Defiende la sexualidad femenina y su idea de la verdadera humanidad tiene que ver con la bondad y la generosidad de las personas. Reprueba la exaltación de la maldad como vehículo del éxito. Es la primera marinera que hace hincapié en las diferencias entre marina mercante y marina militar en

una publicación en su perfil personal. Alude constantemente a la independencia que debe tener una mujer para decidir por sí misma un proyecto de vida personal. En ese año, en su espectro político se manifestó en contra de la reforma energética y del episodio de racismo que marineros mexicanos del buque Cuauhtémoc vivieron a causa de los llamados “hooligans” en el Báltico.

Para esta marinera es importante compartir que a pesar de visitar mares y trabajar en este entorno el lugar más hermoso del planeta es “estar en casa”. El Día del Marino de ese año expresó su deseo de felicitar a todos sus colegas y recordó que muchas veces confunden las actividades de una marinera mercante con el único rol de limpiar o cocinar pero que a pesar de eso se alegraba de serlo. En ese entonces se encontraba embarcada en un pequeño ferry carguero llamado “Luma” que surcaba ríos europeos. Es interesante observar que en mayo de ese año le ofrecieron, a través de su perfil en Facebook la posibilidad de realizar un curso de certificación para ser operador avanzado de buques mercantes y eligió el mes de agosto para realizar tal certificación. En este tiempo compartió la oración del marinero en inglés, en la que pide la protección de dios para el marinero y para el buque, argumentando que el mar es tan sabio y el bote es tan pequeño y para que los proteja siempre de tener un retorno positivo. Alguien le recuerda de pronto su estancia en los buques de Pemex y la marinera responde divertidamente que sí tiene recuerdos favorables de tal estancia. El resto de sus narrativas ese año son fragmentos de canciones que muestran su estado de ánimo o su percepción sobre las relaciones amorosas pero sin estar dirigidas de manera abierta a alguien en específico.

Para 2014, la marinera sigue expresando mucho de sus sentimientos a través de canciones y videos motivacionales. Su cumpleaños es motivo de comentarios positivos de la gran mayoría de sus contactos. A pesar de su tiempo lejos de casa por razones de trabajo, la marinera intenta coordinarse con sus compañeras para pertenecer a un equipo de fútbol local de su municipio llamado “Coras”. En el mes de noviembre de ese año mostró su indignación ante las erróneas políticas públicas del presidente de México y recordó a sus contactos que la indiferencia ante los problemas sociales del país no permitiría el desarrollo de las personas. El gran escándalo de la llamada “casa blanca” es motivo de preocupación

para CVM, quien comparte artículos relacionados y alguno que otro enlace cómico con su red social.

Algunas ciudades que la marinera mercante ha conocido durante las vacaciones o descansos después de navegar son Perú, Bogotá y otros países sudamericanos. En este año también comparte una reflexión interesante sobre la gran dependencia que tiene el ser humano con sus océanos, que son, prácticamente el origen de la vida, según un video de una organización de la sociedad civil que trata de mantener el equilibrio ambiental de este elemento de la naturaleza tan importante. El factor identitario también se observa de manera constante en las entradas del muro de esta marinera, a través de enlaces que comparten recetas, platillos, festividades y reconocimiento a las instituciones educativas de su estado, Nayarit. El huracán Patricia, que pasó sobre este estado, causó gran preocupación a la marinera mercante, que en repetidas ocasiones pidió a sus familiares y amigos en la red, tener cuidado y prevenirse ante la entrada de este huracán en las zonas donde viven.

Un elemento interesante de su estado de ánimo en este año está relacionado directamente con su soledad y su modo de afrontarla, a través de canciones y pensamientos, sus propios viajes como distractores y su manera cómica de negarse a abandonar sus actividades de marinera, que limitan sus redes sociales y su contacto con los demás, pero que no puede renunciar por las deudas económicas que trata de resolver con el ingreso de este empleo. Partidaria de romper esquemas sobre el rol de la mujer y seguidora de la vocera de la causa feminista, Emma Watson, esta marinera cuestiona quién es la persona que debe empezar este cambio si la propia mujer o el hombre mismo. El tema de la protección ambiental, el cuidado de no contaminar el medio ambiente, evitar el maltrato animal también forma parte de su discurso en redes sociales. Por otro lado, en su muro aparece el agradecimiento a su madre por haber cumplido el rol de cuidarla y protegerla de manera eficiente y lo hace a través de un divertido video de dibujos animados.

Los enlaces que comparte esta marinera son sitios de internet que sugieren tips o cuidados para a salud y opciones de mantenimiento físico y ejercicio, actividades que CVG realiza con bastante frecuencia cuando no está a bordo. En abril de ese año la marinera se encontraba trabajando en un buque abastecedor de Pemex en el Golfo de México, en el

puente de mando de la embarcación. En algún momento dado expresa su cansancio y su impotencia por no estar cerca de su familia y en su tierra natal, pero afirma que no se desanimará y continuará en este empleo porque es algo que le gusta mucho hacer.

En el puente de mando y trabajando pasó la Navidad de 2015, el día de su cumpleaños. Expresó que a pesar de estar lejos de casa, lejos de su familia, se alegraba de tener trabajo y salud, que el barco era para ella su segundo hogar. En el resumen de su año que la plataforma de Facebook ofrece a sus usuarios, la marinera se sorprende de cuánto trabajó pero de la satisfacción de haber visitado lugares interesantes durante sus vacaciones. Uno de sus recuerdos de este año fue su estancia en el barco “Yuum Kak Naab”, uno de los barcos petroleros más grandes del mundo, con bandera mexicana y con capacidad para transportar hasta 2 millones 200 mil toneladas de crudo, de 340 metros de largo por 65 de ancho, en el Golfo de México, en el área de plataformas. Compartió un enlace relativo a las mujeres piratas que aterrorizaban el mar en la antigüedad aunque, desafortunadamente el sitio compartido no muestra la bibliografía correspondiente para sustentar las historias que ahí se presentaron. A pesar de ello compartió además un enlace relacionada con las tres mujeres mexicanas que realizaron por primera vez un viaje en avión transcontinental. Los comentarios de sus contactos fueron claros al recordar que la idea es favorecer las oportunidades de empleo tanto para hombres como mujeres y el respeto a sus respectivas profesiones.

Durante este año publicó gran cantidad de eventos meteorológicos como lluvia de estrellas, eclipse lunar, entre otros fenómenos naturales interesantes que pudo presenciar, como un torbellino formado en el mar y al que pudo captar en una fotografía desde su cubierta. En el álbum “Working hard”, la marinera comparte imágenes de su trabajo en el mar, y que en mayo de ese año lo realizó en el cuarto de máquinas y el puente de mando de la embarcación perteneciente a Petróleos Mexicanos ya citado, “Yuum Kak Naab”.

En esta embarcación no sólo realizó actividades en cubierta, sino que también trabajó en calderas y en ambientes difíciles con altas temperaturas y espacios reducidos. A CVG no le gusta la adulación de los políticos por los logros alcanzados como marineros mercantes y lo expresa de la siguiente manera: “Colegas, no se necesitan elogios ni aplausos por gente

(políticos) que no valen la pena. Quienes nos dedicamos a este medio y sabemos exactamente qué hacer ante este tipo de situaciones (desafortunadamente malas y las buenas también), a quienes estuvieron presentes, siéntanse sumamente bien por haber logrado lo que en su vida podrá la Secretaría Armada de México. Ánimo e infinitamente, gracias, Marina Mercante Nacional y Offshore, somos como la parte más importante del cuerpo humano: no se ve, pero sin ello no se podría vivir”. La divinidad o la Virgen Stella Maris, patrona de los trabajadores de mar, es invocada por la marinera para desear protección a sus colegas de trabajo tras un accidente en plataformas en el Golfo de México en ese año. Pasó sus vacaciones a principios del mismo en las ruinas de Palenque.

Marinera mercante 10. MT

Originaria de Agua Dulce, Veracruz, esta marinera mercante cuenta con una red de contactos no especificada. Aunque tampoco comparte el año, nació el 28 de julio y actualmente trabaja para el buque pesquero de bandera italiana “Zosma”, destinado al abastecimiento de los buzos contratados para trabajar en buques petroleros, que fue construido en 1986 y con 23 metros de largo en dimensiones. Los amigos en común con el perfil de “Marineras mercantes”, curiosamente sólo son tres empresas reclutadoras.

Es aficionada al entrenamiento en bicicleta y cada vez que baja a tierra se dedica a esta actividad y pertenece oficialmente a un grupo de ciclistas de su localidad, que la reciben siempre con afecto. En el año de 2013, cuando se comenzó el análisis de su red social, esta marinera trabajó en el buque de soporte para el buceo profesional, “Don Amado”, una embarcación perteneciente a la controvertida empresa Oceanografía, con un peso de 6896 toneladas, que como destino final era el puerto de Veracruz. MT relata que la ruta de navegación tuvo algunas complicaciones por una tormenta pero que afortunadamente lograron llegar a puerto.

Otra de las embarcaciones en la que trabajó esta marinera fue en el buque “Kestrel”, un barco construido en 2013 y con bandera de Liberia, de 127 metros de largo por 27 de ancho. Ahí celebró el mes patrio con deliciosos postres mexicanos para la tripulación, aunque en algunas ocasiones en que le ha tocado descanso debe volver antes al trabajo por tener que relevar a compañeros en situaciones problemáticas. También menciona

nostálgicos recuerdos en “El Andaluz”, una embarcación en la que convivió con muchas personas.

En la red de esta marinera las personas o contactos de su perfil, muchos de ellos excompañeros de trabajo, se sienten con la confianza de preguntarle si tiene conocimiento de alguna vacante, ya sea como chef, marinero, entre otras. Fue un constante cambio de embarcaciones de esta marinera, ya que también se despidió del buque “Endeavour”, debido a una rotación de mayordomos u oficiales de las embarcaciones. En el Día del Marino compartió un texto del que no especificó autor, como un homenaje a esta actividad: “Ser marino es llevar la sal entre las venas, con salitre que brota por los poros de la piel, casi siempre dorada o morena, es lago, río, mar, costa acantilada y arena, es sol, nubes, luna, estrellas y planetas, es bruma, vientos, nieblas, huracanes y galernas. Ser marino es valor, es tener miedo, sentir pena, es gaviota que nada y un delfín que vuela, es paz y también guerra, amor y odio conjugados, la felicidad y tristeza”.

Durante su estancia en la embarcación recién dejada, la marinera relata cómo es que el deporte le permite a la tripulación olvidarse un poco de estrés y comparte imágenes de la tripulación jugando en cubierta o disfrutando una rica parrillada, aunque después expresa su temor ante olas de 10 metros durante una travesía de trabajo.

El año de 2015 cambió un poco la dinámica de trabajo porque le permitieron descansar o no trabajar en Navidad, pasándola en casa y con sus familiares pero es interesante observar cómo es que antes del cambio de guardia correspondiente en su trabajo, la marinera disfruta unos días de descanso pagados por la empresa en los que puede degustar de deliciosos platillos y dormir en un hotel de la ciudad donde zarpará su barco, aunque relata también que a veces el trabajar durante 28 días consecutivos en alta mar, sin descanso, puede resultar muy pesado para cualquier persona. El 22 de marzo conoció a su primera sobrina y dedicó esa publicación a su padre fallecido, encomendando esta nueva vida a él.

Las frases motivacionales y los fragmentos de canciones también son parte de las narrativas que aparecen en esta red social, sobre todo las frases relativas al entorno marítimo, aunque su muro también es utilizado para anunciar algunas noticias con el tema de sus actividades en la embarcación o para contactar a compañeros de quienes requiere algún tipo de

información. En febrero de ese año la marinera mercante notificó a sus compañeros que revisaran la página de internet de la empresa Oceanografía SA de CV, que los contratara para trabajar y que enfrentó un escándalo de corrupción y malos manejos en los que 200 de los marineros y marineras que estaban embarcados en ese tiempo bajo un contrato con esta empresa, no recibieron su pago y sufrieron bastantes contratiempos ante el incumplimiento de los contratos de muchos de ellos. La marinera mercante anunció con alegría a sus compañeros que esperaban esta liquidación, que debían buscar la información correspondiente en el archivo con el folio número 23 de esta empresa, para poder hacer valer sus derechos laborales.

Un término que la marinera comparte y que no había sido leído o identificado anteriormente en ninguna red de las diez marineras seleccionadas para esta investigación, es la palabra “embarcado” pero desde la perspectiva de un sustantivo, es decir, no como adjetivo sino como un sujeto al que la marinera describe de la siguiente manera: “El embarcado es aquel que no tiene navidad, es aquel que no tiene año nuevo, que no celebra cumpleaños ni días festivos, que no tiene verano ni invierno, para él todo los días son iguales, es como la bandera nacional: se lava con la lluvia y se seca con el sol. Es aquel que tiene como amiga a la oscuridad de la noche, la estrellas con quien comparte sus problemas y en las noches más frías comparte sus pensamientos. Luego, con lágrimas en los ojos decimos disfrutemos solos porque soy un embarcado”.

Con este último testimonio finalizamos la transcripción de las narrativas de estas marineras mercantes mexicanas que comparten una gran cantidad de experiencias e información sobre la vida en su entorno marítimo, no sólo en las embarcaciones en donde laboran sino también lo relacionado con su vida personal, la relación con sus parejas, con sus familias y amigos, a quienes muchas veces deben delegar en un segundo término para lograr su objetivo como profesionales del trabajo de mar en nuestro país. Un trabajo que desafortunadamente no recibe el reconocimiento, respeto y garantías que debiera, según se puede comprobar en muchas de las narrativas compartidas por estas marineras que denuncian, valerosamente, en la mayoría de los casos, las arbitrariedades laborales que enfrentan en casos como los propios.

4.2.3. Narrativas en mensajes internos o vía mensajería interna (inbox) de Facebook.

Los testimonios que ahora se presentan fueron obtenidos entre el mes de abril de 2013 y marzo de 2015 a través del buzón de mensajería o chat interno de la red social Facebook, del perfil “Marineras mercantes”, que su servidora creó para poder llevar a cabo esta investigación. Es importante mencionar que la interacción por *inbox* o *chat* interno de Facebook no fue constante ni periódica por causas de fuerza mayor, es decir, la respuesta de las mujeres entrevistadas varía de uno o dos días hasta meses, debido a que no ingresaban de manera regular a revisar sus respectivos perfiles. Los mensajes recibidos se dejaron intactos, es decir, no se modificó su contenido, salvo aspectos sintácticos u ortográficos visibles.

Al igual que en el apartado de las narrativas de redes sociales, los nombres de las marineras mercantes con quienes se logró interacción fueron sustituidos por sus iniciales, con el fin de salvaguardar su integridad, tal como se indica en la literatura sobre ética e investigación virtual en las redes mencionada en el capítulo 3 de la metodología para la realización de este trabajo de investigación.

MPV

9 de abril de 2013

Hola, Marisol, no, el gusto es mío por aceptarme también. Y sí estudié en Tampico. Hace quince años salí en el 1998, nací en el 1976, así que tengo 37 años y 15 trabajando en diferentes lugares. Ahora estoy trabajando en unos ferris que viajamos de Playa del Carmen a Cozumel en Quintana Roo. ¡Soy capitán!, jeje. Espero estemos en comunicación constante y no importa que no hayas estudiado, andamos en el mar, jeje que nos hace marineras, ¿no? Y lo q necesites estaremos en comunicación. En mi generación salimos 4 de las cuales sólo yo navego, las demás trabajan pero en tierra y cuando quieras venir a Cozumel aquí ando, me llamas.

14 de abril de 2013

Gracias, Marisol. Pues fíjate que estuvimos en mantenimiento y es más tranquilo, jejej, ¿en qué escuela estas? (Espíritu Santo), qué padre no he estado en esa isla, ojalá algún día! jejej, ¡pues mira no hay una asociación que yo sepa, pero conozco varias, las invitaré porque hay hasta de máquinas. Mira en cuanto a mí, te diré la historia. cuando estaba en prepa fueron de la escuela a promocionar y cuando dijeron viajes por todo el mundo, por ahí empezó mi emoción, después los barcos en sí, y una tía al saberlo le encantó y me animó y me pagó la carrera y gracias a dios entré! Y ahí empezó todo y hasta ahora todo excelente, ¡creo que no hubiera estudiado otra cosa! ¡Gracias por estar en contacto Marisol! cuídate mucho donde andes! un saludo!

AB

17 de abril de 2013

Hola Marisol, mucho gusto. Antes una disculpa no había podido contestar porque estamos por entrar en contrato y estábamos en inspecciones. Yo tengo el gusto de conocer en persona a la capitana Margarita, navegue con ella 6 meses en Cozumel.

19 de abril de 2013

Así mucha gente no sabe de la existencia a bordo cuando curiosamente van en una embarcación comandada por una capitana, jajajaja y por lo regular creen que todas son de cubierta y nunca de máquinas, jajaja aquí pasa seguido, creen que son o cocineras o las químicas de los loderos, jajaja, pero todos a bordo tenemos responsabilidades. :)

RAF

“Hola, la verdad yo entré a la escuela náutica por mi madre, ella me habló de la escuela cuando yo estaba en secundaria. Entonces ingresé al CETMAR en lo que pensaba qué iba a estudiar, si una ingeniería o en la náutica. Llegué a segundo semestre y entré al área físico/matemático. Un día pegaron en la biblioteca propaganda de las escuelas, anoté los números y se los di a mi mamá y ella me sacó ficha en Veracruz. ¡Hice examen de admisión y lo pasé!!!, yo, muy emocionada y con temor a la vez, ingresé en el 2002. Sí hubo momentos que tuve de tirar la toalla, pero bueno, ahora trabajo en la escuela de

Fidena que está aquí en Ciudad del Carmen. Tenemos la página, que es la de “Oficiales náuticas”.

Nuestra carrera es difícil, muy entregada, pero también en una profesión muy noble, yo no embarco desde el 2008, pues soy mamá de 2 chiquillos: Luis Raúl de 8 y Emiliano, de casi 3... Mi esposo es egresado ya tiene el título de capitán de marina. Trabajo en el Centro del Educación Náutico de Campeche, donde somos puras "viejas", la directora es piloto, la coordinadora es jefe de máquinas y pues una servidora, piloto, me encargo del simulador del GMDSS o SMSSM.²⁷

“Cuando yo entré a la escuela éramos muy pocas mujeres la gran mayoría (eran) hombres y sí hay cierta discriminación hacia nosotras, pero pues ya hoy en día eso se está acabando. Ojalá (...) nos valoren más, porque no sólo desempeñamos el papel de ser oficiales a veces lo tenemos que combinar la profesión de ser mamá. Algunas oficiales tienen que salir a buscar el pan de cada día y muchas veces dejan a sus hijos solos (me refiero a las mamás solteras), yo entré a trabajar porque te confieso (que) a pesar de que mi esposo es egresado tuvimos problemas económicos y a veces me frustraba el hecho de ser oficial y no poderlo ayudar. Gracias a dios nuestra situación ha mejorado muchísimo no por el hecho de que yo trabaje, sino que él cambió de compañía. Así es esto y qué padre que hagas un proyecto donde nos vean como iguales porque eso sí, ¡nosotras podemos y a veces más que los mismos hombres!!! Te dejo, Dios te bendiga...”

(...) Fíjate: mi esposo a veces me saca de quicio porque de vez en cuando por andar a las prisas me deja las cosas botadas. Antes le hacía un mega pancho, ahora simplemente le digo: “gordo, hazme el favor de poner eso en su lugar” y él muy amablemente lo hace, y sabes, me ayuda muchísimo: cuida a los niños, los baña, les da de cenar, al más peque le cambia el pañal, cosa que a mi suegra no le agrada. Lo bueno, gracias a Dios no lo hizo machista y espero en dios yo estar criando bien a mis niños para que ellos no lo sean, porque el que es machista es porque desde casa lo aprendió. En el Cenc somos mujeres

²⁷ Se trata del simulador Vox Maris, una herramienta de capacitación “que permite a la gente de mar capacitarse en el uso de equipos de comunicaciones del sistema GMDSS / SMSSM, en un ambiente controlado y seguro. Reproduce en forma fidedigna las condiciones reales de las comunicaciones marítimas y las normas operacionales de uso de los equipos”. <http://www.escueladenautica.com/nuestro-simulador.php>

todas, desde lo administrativo: la directora es marino (piloto naval), la coordinadora es también marino, pero con título de jefe de máquinas y pues yo, piloto naval... Cuídate yo ando acomodando mi casita. Hasta pronto.”

CVG

20 de abril de 2013 13:54

Hola, pues no hay por qué agradecer, realmente en el ámbito no somos muchas a comparación de nuestros compañeros y pues es bueno el tener por lo menos una comunicación vía red con personal femenino del medio yo soy piloto naval y sí ya veo el mismo apellido. ;)

ERA

6 de febrero de 2013

Hola, pues mucho gusto de recibir mensajes y noticias de ese tipo y gracias por las felicitaciones. Te comento que estoy muy contenta ya que tengo cuatro meses de embarazo y pues vi el comentario acerca del día de las madres :) Aún no doy a conocer la noticia porque me preocupa que no me contraten en la empresa, pero aun así muy feliz y pues a seguir trabajando. Y pues si se presenta la oportunidad de saludarte algún día igualmente con mucho gusto. Y pues la verdad si es algo muy lindo y único sé que no será fácil en muchos aspectos, pero valdrá mucho la pena y pues que te puedo decir... es mi primer bebé y pues el miedo y dudas ahí están, pero creo que esto es lo más hermoso y en cuanto al trabajo pienso seguir a bordo ya que cuento con el apoyo de mi familia :)

24 de marzo de 2014

Que tal Marisol, pues que sorpresa volver a saber de ti... qué te puedo decir en cuanto a la pérdida que tuviste... sólo que la vida es muy bella y entre ella esas situaciones son parte de esa experiencia... si fuéramos eternos no tendría sentido vivirla... pues que crees ya regresé a trabajar... mi nena nació y por fortuna libró un problema al nacer... Dios es enorme y bondadoso...

KPM

23 de abril de 2013

¡Buenas tardes Marisol!! yo tampoco soy marinera, trabajo en una escuela náutica, en la que formamos marinos mercantes entre ellos marineras por supuesto y es un gusto de verdad unirme a este sitio; yo no he tenido el gusto de navegar, pero confieso que me encantaría, espero seguir en contacto y en algún momento poder compartir algún comentario, saludos.

YPL

20 de abril de 2013

Yo te compartiré que cuando yo navegué eran menos mujeres...ahora por este lado del *offshore* ya hay muchas mujeres navegando en diferentes áreas como oficiales, cocineras, en el área de seguridad, doctoras, etc.

Yo navegué en los noventa, así que de eso hace ya 20 años y pues sólo era yo la única mujer en el barco y me tocó navegar en barcos de línea haciendo viajes internacionales y hasta a nivel internacional no encontrabas muchas mujeres a bordo. Ahora ya, gracias a dios y al empeño de muchas mujeres ya han ido ocupando muchos puestos y eso es muy padre. Así qué felicidades y sigue así.

MA (AAB)

14/04/2013 9:16

Buen día, no tiene nada que agradecer, al contrario, de igual forma agradezco su invitación. mi nombre es MA y estoy en la asistencia y coordinación del Colegio de Marinos de Campeche, A.C. Si me proporcionan una dirección de correo, les envío los datos de nuestra actual mesa directiva, para lo que les ofrezca, y en cuanto a la publicación de datos, espero poder compartir entre ambas, para estar al día. Saludos cordiales desde Ciudad del Carmen, Campeche.

16 de abril de 2013

Hola buen día, discúlpeme, pero tampoco soy marino de formación. Sólo soy la asistente del colegio de marinos, apoyo a la mesa directiva y soy quien da lata a los marinos, para los diferentes asuntos que se llevan, aunque eso sí, es un medio que me gusta y por eso decidí aceptar en su momento la propuesta de trabajar colegio. No soy marino de profesión pero lo llevo en el corazón.

Y aquí estoy, desde el mes de noviembre del 2010. el ingeniero JPM me dio la oportunidad de unirme a su equipo de trabajo, como asistente y coordinación del colegio ("asischacha" le digo yo) me dijo que estaría a prueba... y aun no sé si la pase jajaja.

Si para un hombre, ser marino es algo de gran importancia, respeto y hasta trasciende en clases para la mujer debería de ser aún más respetable, ya que nos etiquetan como frágiles. pero también tenemos valor humano y mucha fuerza interior. Por acá pretendemos hacer algo para homenajear a la mujer náutica, reconocer sus esfuerzos, ya que todas aparte de ser marinas mercantes de 8am a 8 pm, de las 8 pm en adelante son amas de casa, madres y esposas. Me gustaría seguir en contacto con usted y recopilar información e inquietudes para hacerles un homenaje donde se vea la "importancia de la mujer en la Marina" ok, lo checaré bien y con calma para pasarle el link a las pilotos que están en este medio.

SM

17 de abril de 2013

Hola mucho gusto Marisol. Mire yo estoy estudiando apenas la carrera de piloto naval porque tengo amigos náuticos y ellos me informaron acerca de la carrera y pues se me hizo muy atractiva; mis papás me apoyaron y esto estoy estudiando; hasta ahora se me hace una muy bonita carrera, estoy muy contenta ahorita porque las materias se me están haciendo fáciles además de que hay capitanes que me ayudan a aprender acerca de navegación. Espero sigamos en contacto, que tenga excelente semana.

MGN

16 de abril de 2013

Hola, buenos días! mira qué bien!! Pues la mayoría de mi familia son marinos y pues se puede decir que por tradición caí aquí, ¡yo ya tengo una carrera soy licenciada en derecho y pues piloto naval sería mi segunda carrera primero dios!!;Gracias por escribir! :) saludos.

ACCO

14 de abril de 2013

Hola Marisol :) pues en mi familia nadie es marino, pero tienen trabajos relacionados con el mar y deseé ser parte de eso, pero de un modo profesional, desde siempre he deseado ser capitán. Un año atrás de entrar a la universidad trabajé en una agencia naviera donde me acerqué más al mundo marino, mi familia es grande y mis papás no son estudiados nos las hemos visto duras y mi mayor deseo es poder ayudarlos y que mi mamá no tenga que trabajar. Ella trabaja haciendo limpieza en unas oficinas y cuida a unas niñas. Es muy pesado. Deseo que pueda concluir bien y que pueda ayudarla económicamente. Soy la mayor y tengo 4 hermanos así que será difícil. Gracias por hacer un espacio para nosotras. Gracias :)

Sí, todavía estudio, en segundo. Somos 7. Jajajaja (y en cuanto a los compañeros varones) yo no lidio con ellos me llevo súper bien con todos, pero una amiga sí anda bien awitada por el castre de ellos, ya hasta se salió y está pensando si regresa o no. Sí, eso sí, uno debe saber paciente, sobre todo. Qué gusto platicar con usted buenas noches y un buen inicio de semana :)

BIO

14 de abril de 2013

Hola Marisol. Órale qué padre. Oye, pero pláticame de qué se trata tu proyecto y cuál es el objetivo. Pues es una anécdota muy grande lo q me impulso a ser marina sin embargo pues me gustaría saber de q se trata esto. Ok, entiendo la dinámica, pero con qué fin.

Ok entiendo tus necesidades y no te preocupes que gustosamente puedo auxiliarte con ese tipo de información y no me preocupa el hecho de la inseguridad porque puedo ayudarte sin tener que darte ningún dato mío. O sea que toda la información que yo te pueda ofrecer será por esta vía para uso personal en este caso tuyo. O será exhibida en algún muro, digo, no me molestaría, pero solo para saber cómo puedo ayudarte.

Pues mira debido a mi ocupada agenda es muy raro que ponga atención a este tipo de cosas sin embargo debo reconocer que me considero una mujer emprendedora y me da gusto poder ayudar a alguien así que me llamó la atención.

Y pues creo que no me quitara mucho poder ofrecerte unos minutos de mi día para comentarte algo sin embargo debo recalcar que me es imposible en algunas ocasiones poder entablar una charla larga o en ocasiones tardo en contestar, pero cuenta con algunas de mis deschavetadas historias q pueden servirte, jijiji, para tu tesis.

Pues qué bueno y sí, yo creo que si eres persistente podrás encontrar muchas personas y me da gusto que hayas defendido tu ideal para llevar a cabo tu proyecto. Te voy a dar un consejito nunca permitas que alguien te diga que no puedes hacer algo.

Y en el camino encontrarás muchas personas que te lo dirán, pero sólo úsalo como dagas que lastiman, pero no matan y lo que no mata fuerza te da ;) Ok, besitos nena, cuídate.

YDP:

23 de mayo de 2015 18:37

“Respecto a lo que preguntas, adoro mi trabajo, mis sueños no tienen nada que ver con él, es un poco más difícil mi situación, pues el mar se cree que es sólo para hombres. Padecí una fuerte discriminación hace tiempo en el barco donde estaba trabajando, primero por ser mujer, y en segunda por ser seropositiva. Hace tiempo se enteraron que tengo VIH y eso hizo que me sacaran de la jugada.

“Ahora la batalla por mi situación es más dura, soy la única mujer trabajando en el área operativa de FNB, y me siento bien al saber que las cosas marchan. Por comodidad he

preferido aguantar la sarta de estupideces de la gente (...) Ahorita estoy de encargada en el campamento y debo vigilar todo, desde la limpieza hasta la comida.

“La paga es buena, al menos para mí. En otras compañías pagan más, pero al menos a mí me alcanza con lo que gano. Desde el 1 de marzo estoy en Espíritu Santo, aunque me volvieron a subir al barco para dos viajes. Fue algo como muy fuerte para mi ego aquello que te digo, pues los últimos tres viajes en el “V” me fue mal, llegaba a tierra y era llorar y llorar por alguna tontería que la tripulación me hacía, hasta que ellos mismos presionaron a E., mi jefe: o me bajaba a mí o se bajaban los tres. E. me ofreció ser parte del *staff* del campamento, como encargada, con el mismo sueldo que en el “V”. Y recuerdo bien lo que me dijo "usted no se preocupe señora, esos que me presionaron para bajarla se van a hacer tiras entre ellos mismos por esa forma de ser que tienen, a usted se la aplicaron como a mí, usted nada más aguante que a mí me interesa que siga trabajando con nosotros, ellos no van a durar..."

“Y al mes siguiente ya no estaban esos tres, se pelearon a golpes dos, por la tercera persona, y zaz, que me regresan al barco, porque faltaban un *bartender* y una recamarista. Y ambos puestos los saqué adelante!! El maquinista era el único que quedaba ahí, que no me quería y créeme que pasar como pavorreal a un lado de él se me dio con tal facilidad, que terminó odiándome aún más, ja,ja,ja.

“Antes, Don G. (el maquinista) y yo nos llevábamos a tooooda madre, hasta que el *bartender* se "alió" con otros tres en el barco para bajarme. La situación y el punto era el siguiente: FNA es la compañía de una japonesa y E, y en las propinas nos va "mal" pues ellos solo piden 150 dólares por persona por viaje, tenemos espacio para 20 clientes, así que entre 12 de tripulación nos tocaba poco, andábamos entre 200 y 300 dólares por persona, en Mar de Cortés que son viajes de 5 días. La situación era la misma o peor para Revillagigedo, pues los viajes eran de 10 días, fuera de nuestro puerto y la propina fue inferior. La cultura japonesa no es muy dada a las propinas, así que ellos no exigen el 10% como el resto de las compañías. Eso no es ni el 5% de lo que el viaje cuesta. Yo encantada con los muchos o pocos dolores (así les digo a mis dólares) pero pues la ambición les

recordaba a ellos que entre menos burros más olotes. Y pues creyeron que la recamarista no hacía la gran cosa y entre ellos decidieron que podían hacer mi trabajo.

Tras el primer viaje sin mí ellos mandaron pedir una recamarista porque no les daba tiempo dedicarse a las cabinas y E. se negó, ja, ja, ja, porque ellos habían decidido bajarme "ahora se chingan... (Palabras textuales de E.)".

“No es bueno eso de no decirnos exactamente qué cosa hace quién, se presta a malos entendidos y al rato no quieren hacer nada o bien, consideran que la propina les toca de más a ellos porque creen que hacen un chingo. Yo me enfoqué en dar gusto a E y su esposa y me los gané... Soy muy amiga de su hermano Ch. (también dice “máster de FNB) de no haber sido por Ch., yo ya no estaría en FNB. Él me decía "aguanta, ellos no te van a correr, quien lo decide es E. y él está encantado con tu trabajo. Mi hermano es de buen corazón”. Y cada que llegaba a tierra era hablarle a Ch. llorando y él me decía, "tú fuerte, mantente, cosas buenas vienen para ti" y yo destrozada por el acoso y discriminación. Y zas, E. me da el campamento. Y me dice Ch., "¿ves? te lo dije!! Yo ya sabía pero no podía decirte, nomás me salía una risita chueca porque tú llore y llore, y yo ya sabía los planes que había para ti..."

“Pasa que cuando me diagnosticaron seropositiva decidí que mi trabajo no se vería limitado por esto, así que antes de cualquier cosa debo demostrar que soy buena en lo que hago. Es una responsabilidad, ¿sabes? La mayor responsabilidad es trabajar sin llevar implícito mi estado, ni siquiera que sea un precedente. Y así fue. Dejé que hablara primero mi trabajo. Yo no era *bartender*, sólo sabía hacer margaritas, pero se les bajó el *bartender* el día que iban a salir y me habló el capitán. A mí me tenía en la lista para recamarista. Y pues fui sincera con E. y le dije " sólo se hacer esto... Pero aprendo rápido. Y pues para diciembre me metieron de recamarista”.

“Yo acá en el campamento estoy aprendiendo a mover las lanchas, y apenas me acerqué para aprender a usar compresores y llenar tanques de buceo. Bueno, voy a ponerme guapa

que me toca ver a mi chico. Ese plebito es un cabrón. El amor de mi bebé. Tengo un hijo de 8 años, vive con mis papas, apenas llegue ayer de la isla.

17 de junio de 2015.

“Yo no uso antirretrovirales. Mi cuerpo no lo ha pedido, aunque ahora por ley debo usarlos (Por ley!!! qué absurdo me suena). Ah! He leído tantas cosas, como por ejemplo que es un mito el SIDA y cosas así. Decidí pensar que soy una mujer sana. Prometí que jamás me verían la cara pálida, ojerosa y decaída (¡a menos que fuera por una mega cruda marca llorarás!!) No pierdo la esperanza, aunque es algo que no me ocupa ahorita, encontrar la cura, pues mientras me preocupo por eso, la vida se me va entre las manos. Yo ya lo acepté, la gente que me quiere lo sabe y quienes no lo aceptan pues lo siento, soy P. A. y esto viene conmigo siempre. Y sí, ahora vivo en mi departamento, sola, nada de lo que hay aquí es regalado. Todo es mío y para mi cachorro, nadie puede echarme en cara nada.

21 de junio de 2015

“Me lastimé la espalda y ahorita estoy de incapacidad. Referente a mi trabajo pues he renunciado. Me volvieron a mandar al cocinero con quien tengo problemas y lo menos que necesito es un niño baboso amargándome. A mi jefe no le ha parecido y se hizo la revolución, pero me aceptó la renuncia. Llega todo a su límite y siempre dije que sí a todo, sin objetar Cuando me bajaron del barco me dejaron sin trabajar 15 días, dejé de ganar la propina que tenía en el barco, me mandaron a campamento y empezaron a cambiar muchas cosas. Luego me regresaron al barco, me dieron dos puestos con sueldo de sólo uno y a todo dije que sí, no me negué. Y siempre decían “aguanta, aguanta, aguanta”, aguanté, pero ya no más. Me molesta que quieran imponerme a alguien con tan poca capacidad, a alguien que no se integra a un equipo, a alguien que se siente más de lo que es.”

“Y eso Sol, eso no, porque me falta al respeto a mí y a mi trabajo. Hice todo por mantenerme en la línea, por no desbocarme, por tolerarlo, pero pues él dice no tolerarme a mí. Yo me voy, no por él, por mí, porque P. había antes de FNB, y hay después de FNB. Ya no, siempre fui la que entendió a todos. ¡Ya no!! No puedo.

Colegio de Marineros Mercantes de Ensenada

9 de abril de 2013.

Marisol: El Colegio de Marineros Mercantes de Ensenada es una asociación civil que está constituida con base a la ley reglamentaria al artículo quinto constitucional, en materia de profesiones, por lo que uno de los requisitos para pertenecer a este cuerpo colegiado es ser profesionista de la rama en cuestión. En lo que respecta a si tenemos mujeres en nuestra asociación la respuesta es afirmativa, tenemos el honor de contar con la primera capitana mexicana (Rosario Mendoza). Actualmente existe ya un buen número de mujeres profesionales del mar con licenciatura en Piloto Naval y licenciatura en Maquinista Naval, cualquiera de ellas que desee ingresar a nuestra asociación es bienvenida.

Actualmente también están trabajando abordo de las embarcaciones de la marina mercante mujeres en las diferentes categorías (subalternas). Un buen tema para su estudio sería la Ley Federal del Trabajo en lo que se refiere al capítulo de trabajo en los buques, la condición de mujer no está considerada en ese capítulo, ni en el contrato colectivo de trabajo en Pemex, ejemplo de no considerarlas es en lo que se refiere al embarazo y lactancia.

Atentamente

Cap. AMUD, presidente del Colegio de Marineros Mercantes de Ensenada

Solicitud Fidena.

Inicio de la conversación 28 de marzo

¡Hola, amigos de Fidena! Mi nombre es Marisol Vázquez González y actualmente estoy realizando un posgrado en Desarrollo Sustentable en la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS). Mi tema de tesis es un proyecto relacionado con las mujeres marineras de México y me gustaría preguntarles si existe alguna página o blog en internet en donde pueda conocer cuántas marineras están en activo en nuestro país, es decir que estén laborando en buques o embarcaciones relativas al sector mercante.

Intenté revisar la página del INEGI sobre trabajadores de mar, pero desafortunadamente no aparece una cifra de mujeres y otra de hombres marineros. Les agradeceré muchísimo si pueden orientarme al respecto. ¡Un abrazo cordial!

28/03/2014 8:26

Fidena Difusión

Hola Sol. Gracias por escribirnos. Referente a la información que necesitas, no contamos con un patrón o registro, pero existen dos grupos de Facebook donde se concentran mujeres que se encuentran trabajando en el ámbito marítimo.

Fidena Difusión

Revisa nuestro perfil y podrás encontrar un gran número de grupos de gente de mar y ahí podrás encontrar parte de la información que necesitas

Sol Vázquez

Sí, estuve rastreando ya diferentes grupos en FB, incluso perfiles de reclutamiento para saber más o menos cuántas se encuentran en activo. Sólo me preguntaba si alguna dependencia, como la SCT o el INEGI tendrían una cifra aproximada, más que nada porque debo entregar información respaldada por instituciones.

28/03/2014 8:32

Fidena Difusión

No tengo esa información, pero permíteme pasarla a los compañeros de Fidena. Y ver si podemos conseguir esa información

Sol Vázquez

Mil gracias. De verdad aprecio la ayuda. La metodología que estoy utilizando para mi proyecto es, precisamente, etnografía virtual, es decir, visitar los blogs, foros, perfiles e interactuar e intercambiar ideas y opiniones.

Fidena Difusión

Estamos para servirte Sol

Sol Vázquez

No solicito una cifra exacta de marineras que están trabajando, pues francamente es difícil, porque algunas están en el ramo administrativo y otras están en el mar. Abusando de tu amable atención, por otro lado, me pregunto si existe una cantidad aproximada de marineras mercantes egresadas de las escuelas, por año o de cuántas estudiantes terminan su formación académica en general, aunque no se titulen.

Fidena Difusión

No tengo esa información a la mano. Pero la paso con los compañeros de Fidena para tratar de ubicarla.

Sol Vázquez

En las fotos de los contactos veo a veces 8 o 9 egresadas. Hicimos un cálculo, aunque ya sé que es muy arbitrario. Si cada escuela tiene 8 o 9 egresadas y son 4 o 5 escuelas náuticas pues lo multiplico, y me salen alrededor de 45 mujeres marineras que egresan cada año.

Bueno, te agradezco mucho por la atención y espero poder pasarte también la información que pueda reunir sobre mi proyecto académico para que también a ustedes les sea de utilidad.

¡Un gran saludo desde La Paz!

28/03/2014 8:47

Fidena Difusión

Trabajamos en ellos Sol. Saludos Sol. Buen día.

4.3. Redes sociales de empresas reclutadoras de mujeres y hombres para el trabajo de mar. Breve revisión.

Durante el análisis de las redes sociales de las marineras mercantes mexicanas que formaron parte de la presente investigación, se detectó la mención de tres empresas reclutadoras de trabajadores de mar, cuyos perfiles presentaban las siguientes características:

4.3.1. Reclutamiento Costa Fuera.

Se trata de un perfil público que cuenta con 4 mil 691 contactos hasta la fecha, y que publica vacantes de trabajo relacionadas con el sector de la marina mercante. La administración de este perfil indica como puerto base a Ciudad del Carmen, y a la Escuela Nacional Mercante de Mazatlán como su institución emisora de origen. Son 43 contactos en común con el perfil de “Marineras mercantes” y al revisar el contenido de sus narrativas se observó que no tiene un orden o reglas específicas para el desplegado de contenido diverso en sus muros, es decir, que su muro contiene publicaciones de carácter comercial que van desde la venta de vehículos y terrenos hasta el anuncio de salones de fiestas infantiles, chistes o memes y, a veces, sí, el anuncio de alguna vacante relativa al trabajo de mar.

Este perfil de reclutamiento también publica o comparte solicitudes de otras empresas como Reclutamiento Azteca, Reclutamiento Offshore, Comunidad Náutica y Reclutamiento Marinos Náuticos y Escala, entre otros. Aunque en sus publicaciones no especifican el sexo que deben tener las potenciales candidatas o candidatos a los puestos de trabajo ofrecidos por las actuales leyes contra la discriminación, no existe tampoco el lenguaje inclusivo que permita a las mujeres inferir que tales puestos de trabajo también son dirigidos a ellas, que, en caso de las redes sociales analizadas, existen por lo menos hasta 15 personas que cuentan con las características de preparación y experiencia profesional que muchos de estos puestos solicitan. La última publicación laboral de este perfil tuvo lugar en agosto de 2016.

4.3.2. Oceanografía Reclutamiento.

Cuenta con 4 mil 285 contactos y tiene 27 amigos en común con el perfil de “Marineras mercantes”. Es una empresa que ha sido catalogada como incumplida y que en 2015 enfrentó severas acusaciones de malos manejos y corrupción en el que resultaron afectados más de 6 mil puestos de trabajo gestionados por sus operadores. Su última publicación fue en mayo de 2016 y no era alguna solicitud de trabajo.

Publica en su mayoría, frases motivacionales dirigidas a emprendedores que tienen negocios relacionados con la industria petrolera, que al parecer es quien más ha publicado en el muro de este perfil. La última entrada ofreciendo una vacante marítima se publicó el 21 de octubre de 2015, lo cual indica que probablemente su administrador esté dedicado a otras actividades o ya no sea quien esté manejando los contenidos del perfil.

CAPITULO CINCO

Resultados y conclusiones finales.

Este capítulo incluye una descripción de los resultados obtenidos tras el rastreo, análisis y reportes elaborados a partir de la observación de las redes sociales de las marineras mercantes durante 2013, 2014 y 2015. En esta descripción se presentan las conclusiones del análisis de redes del perfil de Facebook “Marineras mercantes” y de los testimonios compartidos por las marineras a través de las narrativas de vida que aparecen en los muros que estructuran dichas redes.

Se narran cuáles son los problemas más relevantes que enfrentan las marineras mexicanas de acuerdo a tales testimonios y cuáles son las características de su trabajo marítimo, o de cómo son las estructuras posicionales investigadas en cada una de sus redes y cómo las visibilizan en la propia red, y cómo establecen los lazos que las agrupan o que las insertan en las dinámicas de red para definir su rol como marineras mercantes en las relaciones de poder que ejercen todos los días en el ámbito marítimo.

Se comprueba una de las pautas de investigación en la que se establece que las redes sociales permiten a las marineras mercantes mexicanas hacerse visibles y organizarse en grupos con objetivos determinados. Se comprueba igualmente que son las redes sociales una plataforma que permite la organización de grupos de marineras agrupadas con motivaciones e intereses comunes, generalmente relativos a los respetos a sus derechos en el entorno marítimo, ante la falta de instituciones formales que las respalden o las representen.

5.1. Las redes sociales como escenario para la visibilización de mujeres marineras mercantes de México.

Durante el análisis de las narrativas transmediáticas expresadas en las redes sociales de las marineras mercantes de México que utilizaron la plataforma de Facebook como red social para la expresión de tales narrativas, y tomando en cuenta las pautas de investigación

planteadas en la introducción de este trabajo de investigación, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

1. Las mujeres marineras del sector mercante hacen uso de las redes sociales como una forma de mostrarse a sí mismas y a los diferentes actores sociales de su entorno, generando un proceso de visibilización que se construye o se basa en narrativas transmediáticas que las marineras expresan en estas redes sociales, mismas que reflejan sus condiciones de trabajo, su rol de mujeres trabajadoras de mar y otros aspectos relativos a sus experiencias de vida. Tales redes interactúan con la visión de otros actores sociales que las rodean.

2. Es a través de las propias redes en las que interactúan como se hacen visibles para sus propias familias, sus amigos y los actores sociales de su comunidad, no sólo académica sino social, dado que muchas de las personas que interactúan en la red de cada marinera expresan su admiración y reconocimiento a estas mujeres que desempeñan profesionalmente una actividad tradicionalmente asignada a los varones. Muchos de los comentarios vertidos en tales redes expresan sorpresa al conocer todos los riesgos y contratiempos que estas mujeres enfrentan al llevar a cabo su trabajo en el mar o sus prácticas profesionales en el caso de las cadetes que se preparan en las academias náuticas para salir a navegar.

3. También se comprobó que las redes sociales son un mecanismo que permite la organización progresiva de las mujeres marineras mercantes de México, en sustitución de instituciones oficiales que no han podido representarlas ni han trabajado por sus intereses y derechos elementales, como lo sustenta una de las narrativas identificadas durante el transcurso de esta investigación.

4. El encuentro con cada una de estas marineras mercantes no sólo sucedió con el análisis de sus muros en Facebook sino a través del intercambio de correspondencia y entrevistas en línea con ellas. De acuerdo con el contenido de estos mensajes y con las estructuras y su contexto relacional de análisis en las narrativas de vida de las marineras mercantes

analizadas, las dinámicas de las redes sociales de las mismas poseen las siguientes características:

- a) Se trata de redes sociales conformadas en su mayoría por contactos de mujeres cadetes que egresaron o que aún pertenecen a las diferentes escuelas náuticas del país, mayoritariamente Tampico y Campeche como estados emisores de ingenieras y pilotos navales de tales escuelas, aunque Veracruz y Mazatlán también aparecen de manera constante en las narrativas analizadas como escuelas con egresadas que laboran en diversas embarcaciones.
- b) No existe una estructura posicional organizada, ni siquiera de manera primitiva, con las marineras mercantes que no cuentan con formación académica institucional, es decir, que las narrativas de entorno marítimo de las marineras mercantes que no se formaron en academias náuticas aparecen de manera aislada en sus perfiles personales, sin tener una red específica en la que se unifiquen objetivos como sucede con las marineras mercantes con formación institucional.
- c) Las publicaciones de los “muros” o entradas de los perfiles de las marineras mercantes entre 2013 y 2015 visibilizan, a través de memes, fotografías, videos y enlaces relacionados con el trabajo de mar, las labores y condiciones de trabajo de las mujeres que pertenecen a estas redes, mostrando que las que se encuentran en activo renuncian voluntariamente a su rol de madres de familia o esposas y amas de casa por las características de su trabajo. Esta renuncia voluntaria genera la necesidad de defender su decisión expresando en dichas redes las razones por las que optan por no seguir este patrón delegado históricamente a las mujeres.
- d) Tales narrativas reflejan también una intensa presión social para que cumplan los tradicionales roles de madre, esposa que la mayoría de ellas decidió no ejercer por voluntad propia, de la que tratan de mantenerse ajenas de manera divertida a través de memes cómicos en los que se burlan un poco de tal presión social.
- e) Las narrativas mediáticas de cada red social tuvieron un desarrollo particular a medida que se enriquecía también la capacidad tecnológica de Facebook para soportar videos, *gifs* (fragmentos de videos y animaciones sobre un tema determinado) y otros interactivos, es decir, las publicaciones o entradas en sus

muros incrementaron poco a poco la cantidad de imágenes en movimiento a medida que mejoraban algunas aplicaciones de la propia plataforma.

- f) La estructura relacional sobre el escenario político y socioeconómico de México también forma parte de las narrativas de vida que se encuentran en cada uno de los muros analizados en esta investigación. El desacuerdo sobre cómo la clase política mexicana y los partidos han manejado el destino social y económico del país se expresan de manera constante a través de memes o videos críticos de la realidad nacional.
- g) La solidaridad de las marineras mercantes mexicanas con otros colegas que no solamente son mujeres sino también incluyen a sus compañeros varones, se expresa con la publicación de anuncios de vacantes o puestos de trabajo que pudieran interesar a sus colegas, sean hombres o mujeres o bien, se advierten entre ellos sobre aquellas empresas que fallan en el cumplimiento de las condiciones de trabajo establecidas en sus respectivos contratos o que retrasan el pago de sus salarios a pesar de que muchas de ellas necesitan el dinero para poder enviarlo a sus casas, con los familiares o amigos que cuidan de sus hijos, a los que difícilmente ven por las características de la temporalidad de su trabajo.
- h) Existe un lazo o hermandad entre las cadetes de escuelas náuticas que perdura aún después de que hayan egresado de los planteles educativos en donde se conocieron y forjaron su amistad.
- i) En los muros analizados no se encontró ningún ejemplo de acoso sexual explícito o que fuera denunciado de manera pública en las redes sociales ni tampoco en la correspondencia interna con cada una de estas marineras pero sí se encontraron problemas de discriminación por parte de los reclutadores, tanto en el sector de marineras mercantes con formación académica como las marineras con formación empírica de discriminación por estado de gravidez, por ser seropositivo, así como la asignación de actividades de acuerdo al género de estas mujeres tales como: elaboración de alimentos para la tripulación, utilización de cadetes mujeres para la promoción de la carrera mercante en las escuelas preparatorias locales de algunas de estas marineras así como el de “loderas” o personal que supervisa este tipo de actividad en las embarcaciones.

- j) Las redes sociales permiten la organización de marineras mercantes mexicanas a través de un grupo cerrado exclusivo para mujeres egresadas de escuelas mercantes o marineras que ya llevan a cabo esta profesión o cuentan con la experiencia y las acreditaciones necesarias para formar parte de este sector. El perfil del mismo se denomina “Oficiales Náuticas” y cuenta con sólo 117 integrantes, y a través del mismo se comparten vacantes de trabajo y artículos relacionados con el reconocimiento para las mujeres de mar, así como convocatorias para tomar cursos de preparación y de seguridad de las mismas e información que favorezca a sus integrantes.
- k) Existe una conexión directa entre las marineras egresadas de escuelas náuticas y los puestos de trabajo como jefas de máquinas o pilotos navales en embarcaciones de abastecimiento para barcos petroleros o bien, en buques perforadores de Pemex.
- l) Los colegios de marineros están cada vez más abiertos a la incorporación de mujeres en sus filas de agremiados, siempre y cuando tengan un título de pilotos o maquinistas navales mercantes.

5. Contrario a la posibilidad de que las marineras mercantes mexicanas expresaran discriminación u hostigamiento en sus redes sociales, no se registró, en ninguno de sus muros alguna fotografía o expresión clara del acoso que regularmente sufren estas mujeres en el entorno marítimo, tal como se documentó en el marco teórico y en los antecedentes de esta investigación. Las menciones sobre la discriminación por embarazo y por el padecimiento de VIH de una de las marineras entrevistadas fueron vía correo interno (inbox) pero se intuye que, debido a que las trabajadoras de mar no desean causar polémica o perder sus empleos en las embarcaciones es que deciden no hacer mención de este tipo de acoso o bien, han logrado conseguir el suficiente respeto de sus compañeros y mandos que no tienen que enfrentar ningún momento desagradable o contratiempo de este tipo.

5.2. Recomendaciones.

Es importante que las empresas reclutadoras revisen los convenios marítimos y sus respectivas actualizaciones para que las marineras mercantes mexicanas conozcan cuáles son los derechos a los que deben tener acceso. El diseño de un instructivo general en el que

se presenten extractos de los artículos y disposiciones más importantes de estos convenios permitirá que las marineras que recién ingresan a las empresas que las contratan para prestar servicios en sus embarcaciones tengan un sentimiento de seguridad y protección por parte de quienes las está contratando. La imagen de responsabilidad también atrae a mayor cantidad de personas calificadas, por lo que los resultados de esta práctica traerían, por lo tanto, un mayor beneficio económico y social al llevarse a cabo las políticas de respeto y garantía de derechos para sus agremiados.

Es urgente también una revisión de las leyes marítimas existentes en el país, tanto de la Ley de Marina Mercante de México como de la Ley Federal de Trabajo y su capítulo sobre el trabajo de mar, porque aun cuando los salarios de las mismas oscilan entre los 95 mil pesos mensuales, sus jornadas laborales se describen en 28 x 28, (es decir, 28 días a bordo por 28 de descanso), los grandes riesgos que implica este trabajo y su respectiva indemnización a deudos y familiares, así como otras especificaciones y sus respectivos derechos y obligaciones no son expresadas de manera clara en dichas leyes. Un ejemplo de ello es el referente a la lactancia y el embarazo no se encuentran formando parte del marco de prestaciones civiles a las que las marineras mercantes tienen derecho. Tampoco las recomendaciones relativas a la seguridad y transformación de las embarcaciones para poder garantizar este derecho que internacionalmente promueven la Organización Mundial Marítima y la Federación Internacional del Transporte, y que muchas veces no se reflejan en la actualización de las leyes ya citadas.

Hemos observado en esta investigación, el gran temor de las entrevistadas por anunciar su estado en el caso de embarazos por el miedo a perder sus empleos, y muchas de ellas deben volver a sus embarcaciones sin posibilidad de bajar a tierra y tengan un periodo de gracia mayor a los clásicos 28 días para lactar a sus bebés, con el argumento de que no se cuenta con los recursos para pagar su salario y el de las personas que las sustituyan.

La responsabilidad del Fideicomiso de Formación Náutica en México para la visibilización de estas marineras es una obligación de este organismo y de los directivos de los mismos, una obligación que ha quedado relegada a los encargados de Comunicación Social de este

fideicomiso que, obviamente y como ya se documentó con un mensaje en donde se solicitó información básica sobre la situación de sus egresadas, no cuentan con la información elemental que pudiera utilizarse para que los tomadores de decisiones de políticas públicas en el país pudieran echar mano para mejorar la situación de muchas mujeres y hombres de mar que diariamente enfrentan problemas administrativos, legales y hasta físicos en el entorno marítimo en donde trabajan. El tener información fidedigna sobre el destino y ocupación actual de sus egresadas le permitiría a Fidena ubicarse como una institución pública de vanguardia en el entorno marítimo con responsabilidad social.

En el caso de Capitanía de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de nuestro país, no existe tampoco un departamento o área que pueda identificar la cantidad de mujeres trabajadoras de mar en las embarcaciones que diariamente despachan en sus oficinas administrativas, ni la revisión de las condiciones de trabajo de estas mujeres en las embarcaciones en donde llevan a cabo sus actividades. Pareciera que el hecho de no haber recibido una formación académica institucional en alguna escuela mercante le resta importancia a su labor en el mar, cuando estas labores son el motor de los servicios marítimos de pesca deportiva y actividades subacuáticas de recreo o de investigación que se prestan en los diferentes puertos turísticos del país.

Las características de una red social pudieran ser explotadas y utilizadas al máximo por estos organismos, así como los mismos sindicatos y organizaciones civiles interesadas, que permitirían a estas mujeres acercarse poco a poco a los foros que se generen a través de estas redes y compartir experiencias y motivaciones que mejorarían muchísimo la situación laboral, social y emocional de este importante sector de la población económicamente activa, como lo son, las marineras mercantes mexicanas.

ANEXOS

Anexo 1. Mujeres marineras: convenios y regulaciones marítimas.

En esta última parte del trabajo de investigación se agregó una breve revisión del convenio internacional sobre el Trabajo Marítimo publicado en 2006, durante la Conferencia Internacional que llevó a cabo la Organización Internacional del Trabajo (OIT) del 31 de mayo al 16 de junio de 2006, en Ginebra, Suiza.

Esta conferencia publicó de manera oficial, una de las últimas regulaciones sobre el trabajo de mar, a través del “Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006”, en cuyo contenido se plasman las garantías individuales y colectivas a las que tienen derecho las mujeres y hombres que se dedican a trabajar en los entornos relacionados con embarcaciones y buques en todo el mundo. Este convenio es una regulación internacional que debe ser observada por los países firmantes porque se basa en una serie de documentos previos como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974), el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar (1978), así como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (1982), y porque el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón”. (CITM, 2006)

En el citado convenio se establecen los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques, tales como la edad mínima, las aptitudes médicas y su respectiva certificación, así como la formación y las calificaciones profesionales, la contratación y colocación en los buques solicitantes. También se establece un marco jurídico para las condiciones de empleo de la gente de mar, en lo relativo a salarios, horas de trabajo y de descanso, derecho a vacaciones, repatriación, indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o naufragio, niveles de dotación, la superación profesional y capacitación de la gente de mar, así como la calidad de vida en los buques donde estas mujeres y estos hombres laboren.

Se revisan las condiciones en cuanto al alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, al igual que la protección de la salud, atención médica y bienestar y protección social, sobre todo lo relativo a la atención médica a bordo de buques y en tierra, la responsabilidad de las empresas navieras contratantes, el acceso a instalaciones de bienestar en tierra y la seguridad social. Existen disposiciones para el cumplimiento y control de la aplicación de este convenio, en las que se establecen las responsabilidades del Estado firmante, se dan a conocer los principios generales y la autorización de las organizaciones paralelas reconocidas. Se determina el contenido del certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima a través de los siguientes mecanismos: la inspección y el control de la aplicación, el procedimiento de tramitación de quejas a bordo, lo relativo a siniestros marítimos, las responsabilidades del Estado rector del puerto, los procedimientos de trámites de quejas en tierra y las responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

El lenguaje inclusivo en este convenio ha sido sustituido por el sustantivo “gente de mar” para evitar referirse a hombres o mujeres en específico, sin embargo, el contenido de cada una de las disposiciones sigue refiriéndose a “el marinero” o “el interesado” y no establece la distinción respectiva de las condiciones laborales para las mujeres cuando éstas decidan ser madres o tengan derecho a un periodo de lactancia, a pesar de que en el mismo convenio se establece, en su párrafo 4, en el capítulo de condiciones de empleo, que “en la legislación nacional que se adopte previa consulta con las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, en los convenios colectivos, deberían tenerse en cuenta los siguientes principios: a) la igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor debería regir para toda la gente de mar empleada en el mismo buque, sin discriminación alguna por motivo de raza, color, sexo, religión, convicciones políticas, ascendencia nacional u origen social”. (Convenio sobre el Trabajo de Mar, 31: 2006).

Otra de las disparidades encontradas en este convenio con las leyes mexicanas de contratación de mujeres de la marina mercante es la relativa a la cantidad de horas de trabajo y los días de descanso, es decir, que el convenio de la OIT establece que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás

trabajadores, “deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales, tomando en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar, sobre todo para los marinos que asumen funciones relacionadas con la seguridad de la navegación y la realización de las operaciones del buque en condiciones de seguridad”. (Convenio sobre el Trabajo de Mar, 32: 2006)

Sin embargo, se establece la maternidad como una causa de descanso pagado, sin descontarse de las vacaciones previamente establecidas para cada marinera en sus embarcaciones. En el caso del alojamiento, el convenio determina que las embarcaciones deben cumplir unas normas mínimas para asegurar que todo espacio de alojamiento de la gente de mar, que trabaje o viva a bordo, o ambas cosas, “sea seguro, decente y conforme con las disposiciones pertinentes de la presente norma”, lo que implicaría que las empresas contratantes garantizaran las instalaciones de sanitarios para el personal femenino con el fin de que pueda asearse de manera segura y evitar así el posible acoso de los compañeros varones, al no tener que compartir las instalaciones destinadas para ellos, tal como lo determina el inciso “b” del punto 9 de esta disposición sobre alojamiento.

En lo relativo a la protección y seguridad de las trabajadoras de mar, este convenio establece “precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques”. (Convenio sobre el Trabajo de Mar, 69: 2006).

Si en algún momento dado las marineras mercantes sufrieran algún tipo de accidente como se documentó en el contexto histórico de esta investigación, la Pauta B4, en su apartado 3.6 de este convenio establece que “es deber de las empresas contratantes buscar a las autoridades competentes para “emprender investigaciones sobre las causas y circunstancias de todos los accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales mortales o que

hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como sobre otros accidentes que determine la legislación nacional”, por lo que es importante dar a conocer a las marineras mercantes mexicanas esta disposición, como una garantía para sus derechos laborales.

En todo el documento no se hace mención sobre las sanciones relativas al acoso y hostigamiento, que pudieran sufrir las marineras mercantes durante el desempeño de sus labores, sin embargo, poco a poco esta mentalidad cambia en la medida en que éstas se organizan para defender su privacidad, su cuerpo y su preferencia sexual en caso de tenerla, así como en la defensa del espacio inmediato y los espacios compartidos por ambos sexos en la embarcación.