

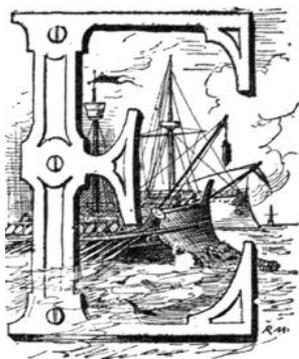
LAS PRIMERAS MUJERES CON MANDO EN NUESTRA MARINA MERCANTE Y EN LA ARMADA

Raúl VILLA CARO
Doctor ingeniero naval y oceánico



*Los barcos no se hunden por el agua que los rodea,
sino que se hunden por el agua que les embarca dentro.
No permitas que lo que sucede a tu alrededor
embarque dentro de ti y te hunda.*

Introducción



N los años cincuenta y sesenta todavía sobrevivía una antigua creencia acerca de una superstición sobre las mujeres y los barcos. Se pensaba que la mujer a bordo era símbolo de mala suerte en los buques. Obviamente esta creencia fue erradicada poco después, pero aún así en aquella época en España la reglamentación las impedía ingresar en las Fuerzas Armadas, lo que se extendía también a las escuelas superiores de la Marina Civil. La Constitución del 78 establecía la igualdad ante la ley de hombres y mujeres, sin discriminación de sexo. Por ello en el curso escolar 1979-80, las mujeres por primera vez se pudieron matricular en las carreras náuticas de las escuelas superiores de la Marina Civil en España. Cinco años después, en 1984, irrumpía la primera oficial (piloto de segunda) de la Marina Mercante; aquella asturiana respondía al nombre de María Ángeles Rodríguez Bernabeu. Tras ella llegarían otras pioneras: la canaria capitán de la Marina Mercante Mercedes Marrero Valero en 1992; en 1994, la capitán con mando Idoia Ibáñez Ozores; la oficial de Máquinas María Cardona; la jefe de Máquinas Belén Crespo, ya en el año 2000, y la práctico (en Algeciras) Macarena Gil, en 2015. En la Marina de



Mercedes Marrero Valero.
(Fuente: Cortesía Mercedes Marrero).

Guerra, en la Armada, la primera mujer oficial con mando, la capitán de fragata Esther Yáñez, alcanzó el cargo en 2005, siendo teniente de navío. Tras ella solo ha habido otras dos oficiales con mando, las tenientes de navío Anita Sánchez Pandal y recientemente Carmen Marina Goicoechea Margalef. Curiosamente Anita Sánchez ha sido la primera y única práctico militar, cargo que ocupa en la actualidad en el Arsenal Militar de Ferrol.

Los orígenes

Los años treinta supusieron un hito en el mundo marítimo internacional cuando la soviética Anna Ivanovna se convirtió a los veintisiete años en la primera capitán de un buque

transoceánico. Cuando la preguntaron acerca de las razones que le habían llevado a ser marino mercante, su respuesta fue clara y concisa. «Es muy simple, yo amo el mar». Más tarde, la británica Victoria Drummond, en 1959, fue la primera jefe de Máquinas. En España, como ya he comentado, en 1984 María Ángeles Rodríguez Bernabeu fue la primera oficial mujer de la Marina Mercante. En 1977, Ángeles trabajaba de camarera en un buque de Trasmediterránea, tras haber abandonado sus estudios de Filosofía en la universidad. En ese momento decidió que quería estudiar Náutica (Marina Civil), aunque llevarlo a cabo no sería una tarea fácil. Gracias a un amigo alumno de Náutica que conoció en la naviera, acudió a ver al director de la Escuela de Náutica de Barcelona con el objeto de matricularse, y parece ser que este, entre asombrado e incrédulo, le indicó que eso era imposible, ya que «a veces en los barcos había que decir tacos y eso no era ambiente para una mujer». Pero por suerte otro profesor hizo una consulta a Madrid, que fue contestada tiempo después (y comunicada por una circular a todas las escuelas de la Marina Civil) mediante escrito en el que se indicaba que no existía ningún impedimento legal por el que una mujer no pudiera tener acceso a la carrera de Náutica, y

ejercerla. Probablemente esto coincidiera en el tiempo con el resultado de las reivindicaciones que desde 1975 estaba llevando a cabo el Sindicato Libre de la Marina Mercante, publicadas en el número 1 de la revista *Avante* de agosto de aquel mismo año, donde se solicitaba, entre otras cosas, que se otorgara a la mujer el derecho de acceso al trabajo en la mar y a los estudios de Náutica en igualdad de condiciones respecto al hombre. También desde Canarias hizo fuerza en esa línea el histórico dirigente socialista, exalcalde de San Cristóbal de La Laguna, exdiputado y exsenador, José Segura Clavell, que fuera presidente del Cabildo de Tenerife y delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma. Además, ejerció como profesor de Termodinámica de la Escuela de Náutica de Tenerife, asignatura que cursaban los alumnos de la especialidad de Máquinas, y estuvo muy relacionado con las vicisitudes parlamentarias relativas a la constitución del Registro Canario para la Marina Mercante española, al proceso de privatización afecto al sector marítimo español que se produjo a comienzos de los años noventa y a la llegada de la mujer a la Marina Mercante. Respecto a este último punto me gustaría destacar el ruego publicado en el Boletín Oficial de las Cortes del 24 de julio de 1978, formulado por María Dolores Pelayo Duque, senadora por Tenerife de Unión de Centro Democrático, relativo a la solicitud de revisión por parte del Gobierno de los trabajos prohibidos a la mujer. La senadora solicitaba al presidente del Senado que se regulara el Estatuto de Trabajadores conforme a la nueva situación, y que desde ese momento se revisaran los trabajos y profesiones prohibidos a la mujer, según Decreto de julio de 1957, y en especial las prohibiciones contempladas en los apartados b) y d) del número 2 del artículo 30 de la Ley de 22 de julio de 1961, sobre derechos políticos, profesionales y de trabajo de la mujer, de cara a que en el siguiente curso escolar pudieran tener acceso a dichas profesiones las estudiantes que lo desearan. Probablemente el cúmulo de todas estas peticiones y reivindicaciones de sindicatos y políticos fue la causa que produjo que finalmente las mujeres pudieran acceder a los estudios de la Marina Civil.

Al año siguiente, en el curso escolar 1979-80, Ángeles, junto a otras dos mujeres que finalmente abandonaron los estudios, se matriculaba en la Escuela de Gijón, convirtiéndose tres años después en la primera alumna de Náutica española y, posteriormente en 1984, en la primera piloto oficial de la Marina Mercante, con 29 años. Ángeles empezó su carrera navegando en buques graneleros de España a Estados Unidos, y comentaba hace poco en una entrevista de radio que no tardó mucho tiempo en ganarse el respeto de toda la tripulación cuando la vieron meterse por los estrechos y largos túneles de los buques, arrastrándose entre grasas y aceites. Más tarde embarcó en petroleros de Campsa y Repsol, viajando a Nigeria y al mar del Norte. Era la única mujer a bordo, a excepción de alguna esposa de oficiales o tripulantes. Entre sus anécdotas, destacar que siempre le costó soportar el ruido constante de los buques y respecto a la posible discriminación que pudo haber soportado, inci-



Ángeles Rodríguez Bernabeu.
(Fuente: *foronaval.com*).

de que no la hubo, pero sí paternalismo. Tuvo que pelearse para poder cumplir con sus obligaciones, ya que cuando surgía una tarea dura se tendía a encargársela a un hombre. En la actualidad, con 65 años, vive en Gijón y es viuda. Cuenta que mientras navegó su marido sobrellevó como pudo sus largas ausencias, lo contrario a lo que era habitual en aquella época.

Mercedes Marrero Valero, la primera capitán

El plan de estudios que cursó Ángeles, el de 1977 (por cierto, el mismo que cursé yo), suponía estudiar los tres primeros cursos y navegar un año de prácticas para poder examinarse para piloto. Posteriormente, si se quería aspirar

a capitán (título profesional), había que hacer otros dos cursos (cuarto y quinto) y navegar cuatro años como piloto, previa obtención de la licenciatura universitaria en Marina Civil. Y seguramente, como Ángeles era más mayor que el resto de alumnos y alumnas de su época, en la carrera a capitán fue adelantada por otras mujeres.

El mismo curso que Ángeles empezaba sus estudios en Gijón, otra chica canaria llamada Mercedes Marrero Valero, nacida en 1961, la mediana de cinco hermanos y procedente de un colegio femenino, los iniciaba en Tenerife. Una chica «de altura», exjugadora de baloncesto (1,80 metros), que tuvo el privilegio de participar en una universiada en Rumanía. Formó parte del famoso Tenerife Krystal de los años ochenta, compartió vestuario con su hermana y debutó en primera división siendo júnior, llegando a alcanzar la internacionalidad y jugando once años en la división de honor. Su pasión era el deporte, por lo que en 1985 y 1986 fue integrante de una tripulación femenina que dio la vuelta a España a vela, entre cuyos participantes se hallaba la *a posteriori* campeona olímpica Teresa Zábel.

Mercedes comenzaba sus estudios de Marina Civil junto a otras dos compañeras, pero al final también se quedó sola. En 1986 obtuvo el título de piloto, y en 1992 el de capitán. Fue, por tanto, la primera mujer en España en ser capitán de la Marina Mercante. Comenzó a navegar como alumna en la compañía Trasmediterránea, en el buque *Santa Cruz de la Palma*; después pasó a otros barcos de la compañía, el *Siroco* y el *Villa de Agaete*, y finalizó sus prácticas en la Transatlántica por el Caribe, Pacífico y Europa. Su primer embarque como piloto fue en un petrolero de la empresa Petrogas, en la ruta



Mercedes Marrero, con el dorsal 14, jugando al baloncesto. (Fuente: *basketmania*).

entre Canarias, Algeciras, Ceuta, Melilla, Mauritania y Nueva York, convirtiéndose en la primera mujer de la compañía, tanto de las embarcadas como de las destinadas en tierra. Finalmente volvió a Trasmediterránea para navegar en los *Jetfoils* en 1992 y en *Hidrofoils* en 1993, convirtiéndose en la primera mujer en pilotar los *Jetfoils* (hacia el trayecto entre Tenerife y Las Palmas). De hecho, en aquellos años sólo existían 28 unidades de este tipo en el mundo, por lo que la prensa japonesa, que se hizo eco de la noticia, la entrevistó. En 1994 fue fichada por Fred Olsen para traer de Inglaterra el *SES*, un barco rápido híbrido entre catamarán y *overcraft*, para hacer la línea entre Lanzarote y Fuerteventura. Finalmente, tras varios años en los ferrys de Fred Olsen, se cansó de que nunca le dieran el mando de un buque y de ver que hombres más jóvenes que competían con ella ascendían más rápido, por lo que en 2002 se presentó a las oposiciones de Salvamento Marítimo, que aprobó. Desde aquel año es controladora y coordinadora de emergencias marítimas.

Mercedes Marrero, que ha sido la mujer a la que más he podido conocer de todas las entrevistadas para elaborar este artículo, me ha contado muchas odiseas de aquella época, aunque prefiere que algunas de ellas continúen en el anonimato. Considera que en los barcos algunos la trataban como a una profesional más, otros con más dureza y el resto con paternalismo, es decir, había de todo. Pero en la balanza final existieron más aspectos positivos que negativos y asegura que lo pasó muy bien. Aún así tiene momentos no muy buenos



Mercedes Marrero en el *Jet-foil*.
(Foto facilitada por Mercedes Marrero)

que recordar del inicio de su carrera. Ya en la Escuela, los alumnos más veteranos la vacilaban, tanto por los estudios como porque era deportista (en aquella época las mujeres que hacían deporte no estaban tan bien vistas como ahora); los profesores la trataban de forma diferente (alguno iba incluso a buscarla al bar de la escuela para que pudiera empezar la clase o le corregía los exámenes rápidamente para saber qué tal los había realizado), y no existía ni cuarto de baño para ella en el recinto. Ya en la vida profesional, en los puertos a veces tuvo que lidiar con estibadores que jugaban a ver quién era el gallito del corral, y en los buques, en sus inicios, llegó a tener algún mando que le dijo que no la mandaba a las maniobras de atraque no fuera

a ser que se liara con los cabos y se cayera, o que no le dejaba el timón para evitar que pudiera dar la vuelta al buque. De forma más graciosa recuerda cómo, ante la incredulidad de la gente cuando se encontraban ante una oficial marino mujer, llegaron a confundirla con un policía o incluso con una profesora de inglés. Mercedes conoce también tristes anécdotas de otras compañeras, como la que sufrió una, que tras solicitar embarque de oficial le propusieron hacerlo de camarera, u otra a la que se lo negaron tras percatarse de que su nombre no era José María, sino María José.

Quiero mencionar que curiosamente tuve oportunidad de conocer a Mercedes en aquellos años, en los noventa, cuando ambos coincidimos embarcados por Canarias en diferentes buques de Trasmediterránea, y subió a mi barco a saludar a algún oficial o a alguna azafata. Y tengo que decir que si en algo me ha insistido es en que no quería convertirse en la protagonista de este artículo, sino que prefería que ese honor quedara repartido entre todas las mujeres que vivieron la vida en la mar entonces, ya que ella ya ha tenido mucho protagonismo estos años y cree que todas fueron pioneras, pues estaban solas en su barco o en su compañía, por lo que todas se merecen este reconocimiento.

Mercedes empieza mi entrevista diciendo que todas las fotos de que dispone de aquella época son horribles para ser publicadas y que por favor no la pregunte sobre baloncesto (aunque tengo que decir que finalmente me dejó seleccionar las que yo considerara más adecuadas). Recuerda una con cariño de sus tiempos del *Jetfoil*, pero que se la extraviaron. En parte dice que le hubiera gustado haber vivido los tiempos de ahora para haber podido tener un teléfono móvil lleno de fotos. Según le recordaba cosas de su época, se sorprendía, ya que decía no estar acostumbrada a que la gente supiera cosas de su mundo «marino». Una de las fotos a las que más cariño tiene pertenece a su embarque en el *Benchijigua* en 1999, ya que fue la primera y única vez que navegó con otra oficial, Ana María Mateos, que en la actualidad es compañera suya en Salvamento Marítimo.

Curiosamente en esa foto aparece una tercera mujer, Nuria Ferráiz, que era alumna de Náutica entonces, y en la actualidad, y desde hace varios años, es capitán en un buque de suministro en el puerto de Las Palmas. Recuerda Mercedes que en aquel año les hizo mucha ilusión poder coincidir tres mujeres oficiales en el mismo buque.

Mercedes también comenta que por su altura tuvo problemas en el puente de algún buque, como en el butanero *Guanarteme*, donde debía encorvarse para manejar la rueda del timón, o en otro en el que todos los tripulantes sin excepción eran muy bajitos, lo que le hizo sentirse como «Blancanieves y los siete enanitos». Recalca que no siempre estuvo en buques mercantes de pasaje y de uniforme, como por ejemplo cuando estuvo embarcada de primer oficial en el *Junonia*.



Mercedes Marrero, en el centro de la foto, en el *Benchijigua* junto con dos compañeras. (Ana en la izquierda y Nuria a la derecha). (Foto facilitada por Mercedes Marrero).



Mercedes Marrero en el *Junonia*. (Foto facilitada por Mercedes Marrero).

Concepción Cano, la primera mujer oficial radiotelegrafista

Esta especialidad, que solo se estudiaba en Cádiz y Tenerife, siempre pasó muy desapercibida. Sobre todo porque un día los oficiales radio empezaron a desaparecer de los barcos y sus funciones suplidas por los oficiales de Puente. Ha sido tan desconocida que alguna de las primeras oficiales de Puente me llegó a decir que nunca existieron mujeres oficiales radiotelegrafistas, cuando en realidad lo que ocurrió es que no las llegaron a conocer.

Concepción Cano Sevilla inició sus estudios el mismo año que Mercedes Marrero, y en la misma escuela. Realizaron juntas el primer curso (que era común, al igual que el de la sección de Máquinas) y después ella continuó por la rama de Radio. En aquellos tiempos, como los radios no estudiaban «Teoría de buque», asignatura dura de la época, Concepción obtuvo el título de alumna de Radio antes que Mercedes el de alumna de Puente. Posteriormente embarcó de alumna con la compañía Trasmediterránea en los buques *Ciudad de la Laguna* y *J. J. Sister*, y una vez que obtuvo el título de oficial radiotelegrafista, en buques de la naviera Pinillos. Curiosamente obtuvo su título de oficial Radio el mismo día que Mercedes el de piloto de segunda, pero en la actualidad apenas quiere tener protagonismo en esta historia.

Idoia Ibáñez, la primera capitán con mando

Y hablando de mandos, en 1994 la bilbaína Idoia Ibáñez Ozores fue la primera mujer que logró ser capitán de un buque, estando en posesión del título de capitán de la Marina Mercante desde el año anterior (especifico este



Mercedes Marrero y Concepción Cano con los compañeros de promoción.
(Foto facilitada por Mercedes Marrero).

punto porque, tal como marca la legislación, unidades por debajo de un determinado tonelaje y potencia podrían haber sido capitaneados con anterioridad por mujeres con el título de piloto de primera en barcos de la naviera Iscomar). En concreto, Idoia navegó como oficial y mandó en buques de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, ex-Campsa) entre 1985 y el año 2000. Su primer mando, en 1994, fue en el petrolero *Camponalón*, de 123 metros de eslora y un peso muerto de 6.500 toneladas, construido en los astilleros Juliana de Gijón en 1969.

Idoia comenzó sus estudios en Bilbao en el segundo año que se permitió a las mujeres hacerlo, y cuenta que le encantaba navegar por los Dardanelos. Estuvo embarcada diecisiete años, y como anécdota de sus inicios destaca que hacia ella existían dos tipos de actitudes. Por un lado, estaban los que miraban con lupa sus movimientos, y por otro los que la trataban de una forma delicada y fraternal, de manera similar a como eran consideradas las esposas o hijas de oficiales que embarcaban como acompañantes. Fue la primera mujer que tuvo el mando de un barco mercante español, y dice que nunca tuvo problemas, ya que subalternos y oficiales aceptaban su autoridad. De hecho, indica «que donde manda capitán no manda marinero y que para todos estaba primero el cargo y después el género». Ya destinada en tierra, entre 2000 y 2006, fue jefa de coordinación e inspectora de *vetting* (evaluación de buques para transportar hidrocarburos), y en la actualidad desde 2006 es la jefa de *vetting* en el sector marítimo de Repsol.



Petrolero *Camponalón*. (Foto: *Repsol.com*).

Las oficiales y jefes de Máquinas



Idoia Ibáñez en el telégrafo. (Fuente: *Repsol.com*).

Me gustaría recordar que hoy en día los estudios de Marina Civil se imparten en las escuelas y facultades de La Coruña (Universidad de La Coruña), de Gijón (Universidad de Oviedo), de Bilbao (bueno, en realidad en Portugal, Universidad del País Vasco), de Cádiz (Universidad de Cádiz), de Barcelona (Universidad Politécnica de Cataluña), de Santa Cruz de Tenerife (Universidad de La Laguna) y de Santander (Universidad de Cantabria). En la actualidad existen dos especialidades: Puente (Náutica) y Máquinas. En extinción quedó la rama de Radio, que se impartía en Cádiz y Tenerife. Aunque es una extinción

con asterisco. Digo esto porque a pesar de que los oficiales radiotelegrafistas desaparecieron de los buques, los estudios se siguieron cursando, y curiosamente se acaba de crear un nuevo título denominado oficial electrotécnico de la Marina Mercante, que va a ser exigible en buques en los que la potencia propulsora de su máquina sea superior a 750 kW. Esta nueva titulación se puede cursar en La Coruña y Tenerife, pero nada tiene que ver con la de los antiguos radios.

María Cardona en los años noventa fue la primera mujer oficial de Máquinas. En una jornada llevada a cabo hace unos años en el Foro Naval, indicó que en aquella época existían tres tipos de actitudes hacia ella:

- La de las personas que la aceptaban como profesional, sin más dudas que las naturales en torno a alguien nuevo en un trabajo.
- La de los que tendían a sobreprotegerla por el hecho de ser mujer.
- La de los que la rechazaban por considerar que la vida en los buques era muy dura para ella.

La primera jefe de Máquinas está un poco más oculta. Según mis fuentes obtuvo el título en junio del año 2001 (y la segunda en 2002), en la escuela de Santander, y se llama Belén Crespo. En la actualidad navega en Trasmediterránea alternando relevos de jefe y primer oficial de Máquinas.

Las mujeres en la Marina de Pesca

El papel de la mujer con mando en la Marina de Pesca es un mundo casi desconocido. Según mis pesquisas, en 2003 María Dolores Rodríguez López fue la primera mujer en superar en España (en concreto en Vigo) el examen de capitán de Pesca, uno de los requisitos exigidos, junto con los 600 días de embarque necesarios para poder obtener el título profesional a partir del de patrón.

El error de «la capitana»

La profesora, doctora y marino de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de la Universidad de La Coruña, Rosa Mary de la Campa Portela, combina su experiencia con la teoría y ha participado en múltiples proyectos de investigación en materias relacionadas con su especialización relativa a las condiciones de vida y de trabajo de las mujeres a bordo de buques mercantes. A pesar de todo ello, hace unos meses me comentaba que personalmente está abandonando la lucha por encontrar a las «pioneras» por diversos motivos. Uno de ellos —me atrevo a vaticinar— estará relacionado con el hecho de que

en el registro de títulos profesionales existe el derecho a la protección de datos, siendo muy difícil recabar información al respecto.

Aproveché para hacerla una consulta acerca de la expresión que a veces se escucha de «la capitana». Y ya adelanto que piensa igual que yo. Me respondió esto:

«En cuanto a las expresiones, yo particularmente prefiero la capitán, la jefe de Máquinas y la oficial, ya que son las nomenclaturas de los títulos oficiales (aún no he visto un título profesional de capitana o de jefa de Máquinas)». Particularmente pienso que, si en los títulos y tarjetas profesionales aparecen esas denominaciones masculinas, deben mantenerse. ¡Y desde luego la expresión “oficiala” es la que me parece menos natural.»

Sin embargo, la piloto y profesora de la Escuela de Náutica de Portugaleta, Itsaso Ibáñez, también ha realizado varios estudios muy completos al respecto de la presencia de la mujer en la Marina Mercante y en algunos de sus documentos sí que se refiere a las mujeres oficiales utilizando las expresiones femeninas de pilota y oficiala.

Y volviendo a la primera capitán, Mercedes Marrero, a la que también pregunté al respecto, me dijo que siempre se refería en masculino a quien tenía el título de capitán de la Marina Mercante, pero que a ella particularmente la expresión de «capitana» le sonaba bien, seguramente en parte porque se utilizaba en el baloncesto, con el que estaba muy familiarizada. Sin embargo, reconocía que expresiones como «pilota», «oficiala» o «marina», le sonaban «horribles».

Para finalizar este apartado destacar que en la Armada, de igual forma que ocurre en las titulaciones profesionales de Marina Civil, los empleos de todos los oficiales son términos masculinos.

Otras personalidades en la Marina Mercante

En 2015, Macarena Gil fue nombrada práctico del puerto de Algeciras, convirtiéndose en la primera y única mujer entre los 240 prácticos civiles que ejercen en nuestro país. Destacar que uno de los requisitos que se exige para obtener este puesto es el haber mandado un buque.

En 2012 María del Carmen Santano Losada se convirtió en la primera mujer al frente de una capitanía marítima. María es licenciada en Máquinas Navales e ingeniera técnica naval en Propulsión y Servicios del buque. El Ministerio de Fomento la nombró capitán de la Capitanía Marítima de Palamós (Girona), a la que pertenecen también los distritos marítimos de Rosas y Blanes. Con anterioridad fue coordinadora de Seguridad Marítima e Inspección en esa Capitanía.

En 2015 llegó la segunda, también en Cataluña. Esta vez en Tarragona, donde se situó a la capitán de la Marina Mercante Nuria Obiols como autoridad marítima de la provincia.

Destacar que en 2018 llegó la tercera mujer al frente de una capitania, la de Sevilla. La tinerfeña Elena Delgado Gutiérrez ha sido la primera canaria en obtener este cargo. Está al frente del puerto sevillano y del Distrito Marítimo de Sanlúcar de Barrameda, tras abandonar su puesto de coordinadora de Seguridad e Inspección Marítima que desempeñaba en el puerto de Barcelona, donde fue destinada en 2009 como inspectora de buques. Delgado cuenta con nueve años de experiencia en la navegación de buques petroleros, seis meses como controladora de Salvamento Marítimo (SASEMAR) y es inspectora nacional miembro de equipos de inspección de la Comisión Europea en materia de protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).

Finalmente, en lo referente a este apartado, en 2019 llegó la cuarta mujer al frente de una capitania marítima. La última en asentarse en este puesto ha sido Ana Hevia en la Capitania de Gijón.

Primeras oficiales con mando en la Armada

En 2005 la entonces teniente de navío Esther Yáñez González-Irún fue la primera mujer comandante de un buque de guerra español, el patrullero *Laya*, siendo recibida por el exministro de Defensa José Bono. En la actualidad es capitán de fragata, y en su día la primera mujer en ingresar en la Escuela Naval y la primera en estar al frente de un barco de guerra, y por partida doble. Como teniente de navío, tuvo el mando del patrullero *Laya*, encargado de misiones de vigilancia marítima en las costas andaluzas, y en 2010, como capitán de corbeta, fue comandante del buque de apoyo logístico *Mar Caribe* (por cierto, el primer destino de un servidor en la



La entonces teniente de navío Esther Yáñez, tomando el mando del *Laya*. (Foto: www.juntadeandalucia.es).

Armada). Es especialista en Comunicaciones, tiene las aptitudes de controlador de helicópteros en la mar, Seguridad de Vuelo y oficial de Táctica; y además tiene sangre de la Armada en las venas. Es hija del coronel de Infantería de Marina Julio Yáñez y sobrina del almirante Juan José González-Irún. En 1988 olvidó su idea inicial de cursar la carrera de Medicina cuando aquel año las Fuerzas Armadas abrieron sus puertas a las mujeres. En la primera convocatoria solo dos superaron las pruebas de ingreso (la otra fue Patricia Ortega en el Ejército de Tierra). Con 18 años se convirtió en la primera alumna en la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra) y dos años después en la primera en dar la vuelta al mundo a bordo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. No muy amiga de dar entrevistas, convive con una sucesión de marcas históricas. Aún así, cuenta que nunca pensó que pudiera llegar a ser oficial de la Armada y relata que sus padres se asustaron muchísimo cuando les dijo que quería seguir la carrera militar, ya que aquella decisión suponía emprender un duro camino hasta entonces desconocido para las mujeres. Pero gracias a su trabajo y esfuerzo, la actual capitán de fragata Esther Yáñez supo ganarse el respeto de superiores y subordinados y consiguió que el trabajo de una mujer oficial fuera aceptado con normalidad. Concluye diciendo que simplemente intenta ayudar a otras mujeres que quieran ingresar en la Armada y defiende que las militares deben poder conciliar su vida laboral y familiar,

porque esta es una profesión que exige mucha disponibilidad.

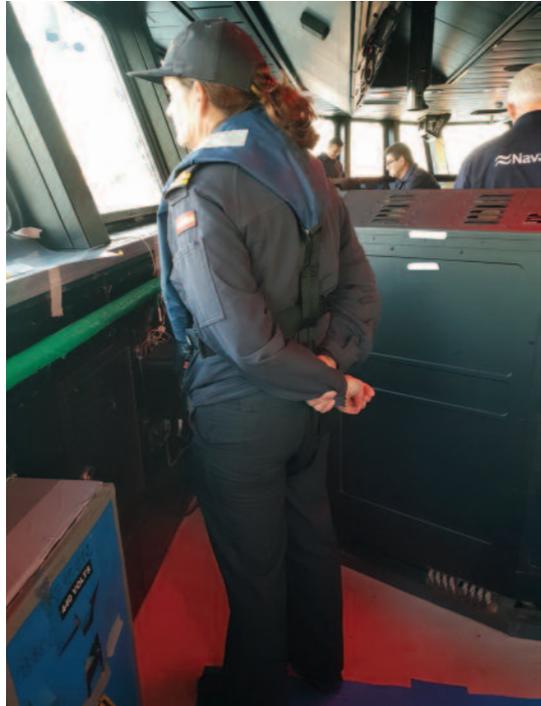
La teniente de navío Anita Sánchez Pandal es la primera y única práctico militar hasta el momento. Está destinada en el Arsenal Militar de Ferrol. La asturiana fue además la segunda mujer comandante de un buque (al año siguiente que Esther Yáñez, en 2006), y precisamente de uno con base en Galicia, en Tui (Pontevedra), en sus tiempos de alférez de navío. Me estoy refiriendo al patrullero de vigilancia interior *Cabo Fradera* (por cierto, segundo destino de un servidor en la Armada). Respecto a su etapa como práctico, cuenta de manera anecdótica que cuando tuvo que atracar su



La teniente de navío Anita Sánchez embarcando como práctico. (Foto facilitada por Anita Sánchez).

primer petrolero en el muelle del Vispón (La Graña, Ferrol), el personal de cubierta que salió a recibirla se quedó mirando para la «pilotina» (la embarcación del práctico) y le preguntaron que dónde estaba el práctico, al tiempo que destaca la cara que les quedó cuando les dijo que era ella. Apunta además, con cierta sorna, que se le olvidó decirles que era la primera vez que atracaba un buque petrolero. De su etapa como comandante del patrullero *Cabo Fradera* comenta que los pescadores de aquella zona estaban convencidos de que el comandante del buque era el contraalmirante, ya que se trataba de un señor alto, fuerte y con barba. No se podían ni imaginar que fuera ella. Apunta además, la propia Anita Sánchez que puntualmente salía con la embarcación semirrígida de patrulla de vigilancia de pesca, y cuando imponía alguna sanción a veces los pescadores le decían: «Ya hablaré yo con el comandante del barco», a lo que ella les preguntaba «¿pero qué comandante?»... Seguían pensando que este era el contraalmirante alto y con barba.

La capitán de corbeta Marina Goicoechea Margalef se convirtió en 2018 en la tercera mujer comandante de un buque de la Armada española, en este caso del hidrográfico *Antares* siendo teniente de navío. Es tudense, pero gaditana de adopción, por lo que cuenta que tiene el corazón partido porque siempre se ha sentido muy orgullosa de ser gallega y, especialmente, de ser de Tui. Es hija de Luis Carlos Goicoechea, ya retirado, que fue durante un tiempo el comandante de la Comandancia Naval del Miño, en Tui. Tomó el mando del *Antares* con 37 años, el 25 de julio de 2018, en Cádiz. Su misión en ese buque ha consistido en actualizar toda la cartografía náutica para la seguridad de todos las embarcaciones. Para ello ha tenido bajo su mando un total de 35 hombres y mujeres. Como hecho curioso se podría destacar que los dos años anteriores al mando fue jefa de Hidrografía en el *Malaspina* y en ese cargo



La teniente de navío Anita Sánchez atracando el BAM *Furor* en las pruebas de mar de septiembre 2018.
(Foto facilitada por el autor).



La entonces teniente de navío Marina Goicoechea junto a la alidada tomando una demora.
(Foto facilitada por Marina Goicoechea).

colaboró con la Jefatura Superior de Policía de Andalucía Occidental en la búsqueda de Marta del Castillo mediante exploraciones con medios hidrográficos y oceanográficos realizadas en el río Guadalquivir. Continúa Marina Goicoechea diciendo que, aunque inicialmente cursó un año de Medicina en Sevilla (algo similar a la capitán de fragata Esther Yáñez), a ella siempre le había encantado el mar y el trabajo de su padre, por lo que decidió alterar el rumbo de su vida, con la bendición paterna, e inició su singladura en la Armada. Además, para ella ser mujer no ha supuesto ningún hándicap, pese a ser de las primeras en la Marina. Respecto a su formación en la Escuela Naval Militar de Marín, la recuerda como cinco años magníficos en los que siempre se sintió una más de la promoción y donde todos eran iguales. Considera que ni entonces ni durante todos estos años ha sentido que le marcaran diferencias en la Armada por ser mujer. Su primer destino fue la fragata *Victoria* y en 2009 participó en la Operación ATALANTA contra la piratería en el océano Índico. En julio de ese mismo año pasó destinada al buque de desembarco anfibio *Pizarro* y participó en operaciones de mantenimiento de la paz, con la recogida de tropas en Bosnia y Herzegovina. Después se especializó en Hidrografía, y hasta agosto de 2014, antes de tomar el mando, estuvo destinada en el buque hidrográfico *Tofiño*. En la actualidad, y desde que finalizó el mando, está destinada en el Área de Seguridad Interior y Defensa NBQR de la CEVACO (en Cádiz). Concluye Marina diciendo que le ha estado dando vueltas a su vida profesional, y que esta debe de haber sido muy aburrida, ya que no se le ocurre ninguna anécdota digna de compartir con los lectores de la RGM.

Recientemente ha sido nombrada la que será la cuarta comandante de un buque de la Armada. La teniente de navío Paloma Sevillano Sánchez, tal como hizo en su día la capitán de corbeta Marina Goicoechea, tomará el mando del buque hidrográfico *Antares* en julio de este año, dejando atrás su destino en Madrid como responsable de Comunicación Digital dentro de la Oficina de Comunicación Social (OCS), en la que se encuentra al frente de las redes sociales de la Armada. La teniente de navío Sevillano, madrileña y sin tradición militar en la familia, perteneciente a la 410.^a promoción del Cuerpo General, en su trayectoria ha ocupado destinos en la fragata *Santa María* (participando en 2011 en la Operación ATALANTA), y tras realizar la especialidad de Hidrografía, en el Núcleo de Lanchas Hidrográficas Transportables y en el buque *Antares* como segundo comandante.



La teniente de navío Sevillano junto a una alidada del LHD *Juan Carlos I* durante las maniobras GRUFLEX en 2018. (Foto facilitada por Paloma Sevillano).

Conclusiones, el futuro

Cuatro décadas después, las mujeres siguen siendo una minoría en el sector marítimo. De acuerdo con un estudio publicado por la Organización Internacional del Trabajo, solo son mujeres entre el 1 por 100 y el 2 por 100 del total de los profesionales de la Marina Mercante hoy en día. Además, la mayoría de ellas ocupan puestos de marinería en buques de pasaje y apenas la décima parte de ese 1 por 100 son oficiales.

Por lo tanto, apenas una pequeña minoría ocupa puestos de alto rango jerárquico, a pesar de que en los últimos años las mujeres se han ido matriculando cada vez más en los estudios del sector marítimo. Destacar que en España las oficiales se encuentran ubicadas en un porcentaje alto en compañías que navegan por las islas, donde está el núcleo grueso de los buques de pasaje (Acciona Trasmediterránea, Armas, Fred Olsen y Balearia).

También tengo que decir que la mayoría de las mujeres oficiales «pioneras» ya están cansadas de que se las recuerde siempre como las primeras de



Mercedes Marrero Valero en la actualidad.
(Foto facilitada por Mercedes Marrero),



Ángeles R. Bernabeu en la actualidad.
(Foto: *El Periódico*).

en su Asturias natal y la segunda en activo en Canarias—, contemplan toda esta evolución de las mujeres oficiales.

la Marina Mercante o de la Armada y prefieren que se las pregunte por sus objetivos actuales, ya que muchas aún están en activo en otros trabajos relacionados en muchos casos con el sector naval. No es el caso de algunas de mis últimas capitanes entrevistadas, aún embarcadas y navegando. Entre ellas, destacar a la bilbaína Remedios Hinojosa, que se ha convertido en la primera capitán en Trasmediterránea después de 15 años de primera oficial. Hace unos meses me decía que aquel día tenía diez maniobras y que no quería saber nada ni de entrevistas ni de televisiones. Otra capitán en activo, Concepción Rodríguez Rodríguez, doctora en Marina Civil, lleva ocho años de capitán con mando en buques de pasaje, carga rodada y también petroleros.

Para finalizar me gustaría remarcar que no debemos olvidar que toda esta historia de mujeres empezó con María Ángeles Rodríguez Bernabeu y Mercedes Marrero Valero, que ahora, desde los muelles y en paz —la primera retirada