



Facultat de Nàutica de Barcelona

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

Ingeniería técnica naval en propulsión y servicios del buque

Influencia de las redes sociales en el marino mercante

Autor: Fra. Xavier Méndez Espinar

Directora: Olga Delgado Ortega

Febrero del 2015



AGRADECIMIENTOS

A mis padres y hermana por estar siempre ahí, apoyando y animando incluso sin proponérselo. Sin ellos el proceso que ha significado este proyecto habría sido terriblemente duro, pero gracias a ellos ha sido una gran experiencia que ha supuesto un crecimiento personal.

A mi abuela, por su fortaleza y su capacidad de no rendirse nunca, y que ha sabido transmitir a sus nietos.

A mis amigos que han estado y han sumado de formas muy distintas pero igual de necesarias. Gracias también por ser una fuente de inspiración.

A mi directora de proyecto que me ha aportado tranquilidad en momentos de estrés, por sus consejos y directrices.

A Ricard Rodríguez-Martos por su colaboración desde el apostolado del mar Stella Maris.

A todos los marinos que han colaborado conmigo para la consecución del trabajo de campo.

Gracias a todos, un pedacito de este proyecto es de cada uno de los que de una forma u otra han aportado su granito de arena, muchas gracias.

‘No es más valiente el que no tiene miedo,
sino el que sabe conquistarlo’.

Nelson Mandela



ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES Y TABLAS.....	6
GLOSARIO Y CONCEPTOS.....	11
1. INTRODUCCIÓN.....	16
2. EL AISLAMIENTO SOCIAL DEL MARINO	19
2.1 El aislamiento.....	22
2.2 Factores sociales a bordo.....	28
2.2.1 La tripulación.....	28
2.2.2 La sociedad multicultural	32
2.2.3 La comunicación con tierra	36
2.3 Fatiga y estrés.....	37
2.3.1 La fatiga.....	38
2.3.2 El estrés	41
2.4 La mujer como profesional del mar a bordo	45
3. EL MARINO Y SU RELACIÓN FAMILIAR	49
3.1 La vida familiar del marino mientras está a bordo	51
3.1.1 Desde el punto de vista del marino	51
3.1.2 Desde el punto de vista de la familia.....	56
3.2 La vida familiar del marino cuando vuelve al hogar	61
3.2.1 Desde el punto de vista del marino	61
3.2.2 Desde el punto de vista de la familia.....	66
3.3 Transiciones barco-casa/casa-barco	70
3.4 La importancia de la presencia de la familia a bordo.....	73
3.5 Mejoras para aplicar en el mar en relación a la familia.....	75
4. LAS REDES SOCIALES.....	77
4.1 Alcance de las redes sociales	79
4.2 Beneficios de las redes sociales en el marino mercante	85
4.2.1 Beneficios en el aislamiento social	85
4.2.2 Beneficios con la tripulación.....	89
4.2.3 Beneficios en las relaciones multiculturales	90
4.2.4 Beneficios en la disminución de estrés.....	91
4.2.5 Beneficios en las relaciones de pareja y relaciones con los hijos.....	92
4.2.6 Beneficios en la búsqueda de estímulos	93

4.3	La comunicación ‘ <i>Ship-Shore</i> ’: La brecha digital.....	95
4.4	Puntos de influencia negativos de las redes sociales.....	101
4.4.1	Incremento del aislamiento social	101
4.4.2	Problemas en las relaciones de pareja	104
4.4.3	Problemas en las relaciones familiares.....	107
4.5	Utilización de las redes sociales por parte de las parejas de los marinos mercantes.	109
4.6	El proyecto MonaLisa 2.0	111
4.7	Utilización de redes sociales en el Navio Escola Sagres.....	116
5.	EXPOSICIÓN DEL ESTUDIO SOCIOLÓGICO LLEVADO A CABO	120
5.1	Resultado de los datos sociodemográficos obtenidos.	122
5.2	Resultado del estudio de la utilización de las redes sociales a bordo.....	130
5.3	Influencia de las redes sociales en la vida familiar del marino.	136
5.3.1	Influencia de las redes sociales en la comunicación con la familia.....	136
5.3.2	Influencia de las redes sociales en los roles y tomas de decisiones	138
5.3.3	Influencia de las redes sociales en la vuelta a casa del marino	141
5.4	Embarques con la familia.....	148
5.5	Intención de abandonar el oficio de marino mercante.....	151
5.6	Influencia de las redes sociales y nuevas tecnología en la mejora de comunicación y bienestar del marino	155
5.7	Dureza de estar embarcado según el género del profesional del mar.....	156
6.	CONCLUSIONES.....	159
	BIBLIOGRAFÍA.....	166
	ANEXOS	173
I.	Modelo de encuesta	174
II.	Cableado submarino y compañías encargadas.....	181
III.	Productos para la transferencia de datos de INMARSAT	189

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES Y TABLAS

Ilustración 1 Comparativa entre España, Filipina y EUA. Fuente: http://geert-hofstede.com/	34
Ilustración 2 El surmenage, ensayo de la fatiga mental y física, y sus causas	40
Ilustración 3 Efectos de los factores psicosociales y el estrés sobre la salud. [Modificado por el autor]. Robles Corchado, M. (2006). Fuente: González Colás, A. (2011).....	42
Ilustración 4 Campañas para el cuidado de la salud mental del marino. Fuente: International Seafarers' Welfare and Assistance Network	44
Ilustración 5 Evolución de alumnos matriculados. Fuente: Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante. Martínez d'Osés, X.	46
Ilustración 6 Distribución de la mujer como profesional por tipo de buque. Fuente: Woman Seafarers, 2003	47
Ilustración 7 Porcentaje de marinos por nacionalidades. Fuente: Women Seafarers, 2003	47
Ilustración 8 Zonas de cobertura de los satélites de Inmarsat	55
Ilustración 9 Modelo Bidimensional de socialización familiar y tipologías. Fuente: Art. Un análisis intercultural de los efectos de la socialización familiar en el autoconcepto.....	68
Ilustración 10 Autoconcepto Académico y Autoconcepto Social respectivamente. Fuente: Art. UN ANÁLISIS INTERCULTURAL DE LOS EFECTOS DE LA SOCIALIZACIÓN FAMILIAR EN EL AUTOCONCEPTO: ESPAÑA Y BRASIL.....	69
Ilustración 11 Guía STCW para la gente de mar.....	71
Ilustración 12 Mejoras a aportar en la relación Familia-Mar. Fuente propia	75
Ilustración 13 Cronología de las redes sociales. Fuente: Blog revista Dándole Vueltas.....	78
Ilustración 14 Redes sociales más utilizadas a diciembre del 2012 en millones de personas. Fuente: TreceBits.com	80
Ilustración 15 Porcentaje de usuarios de TIC por comunidades autónomas. Fuente: Instituto Nacional de Estadística	80
Ilustración 16 Clasificación de los servicios de redes sociales. Fuente: Redes Sociales en Educación.....	81
Ilustración 17 Beneficios del trabajo colaborativo. Fuente: http://repositorio.grial.eu/	82
Ilustración 18 Incremento de la utilización de Internet mediante telefonía móvil. Fuente: OECE. Communications Outlook, 2013	83
Ilustración 19 Redes sociales mediante la teoría de los seis grados. Fuente: madeinaction.blogspot.com.es	84
Ilustración 20 % De conversaciones entre 'amistades' en redes sociales. Fuente: Social networking sites and our lives, 2011	89
Ilustración 21 Distribución discusiones importantes con distintas ètnia/razas. Fuente: Social Isolation and New Technology,2009.....	90

Ilustración 22 Comparativa del apoyo y compañerismo entre los usuarios de redes sociales y los no usuarios. Fuente: Social networking sites and our lives, 2011	91
Ilustración 23 Relación de experiencias positivas en el uso de las redes sociales con la pareja. Fuente: Couples, the internet, and Social Media, 2014	92
Ilustración 24 Relación entre la actividad y el rendimiento. Fuente: Motivació.....	94
Ilustración 25 Evolución del equipamiento TIC en los hogares. Serie homogénea 2006-2014. Total nacional (% de hogares). Fuente: Instituto Nacional de Estadística	95
Ilustración 26 Cableado mundial de redes de fibra óptica. Fuente: www.telegeography.com	98
Ilustración 27 Concienciación de la adicción a las redes sociales. Fuente: http://mashable.com/	103
Ilustración 28 Porcentajes de parejas que comparten contraseñas por internet. Fuente: Couples, the internet and social media, 2014	104
Ilustración 29 Porcentaje de sexting por franjas de edad. Fuente: Couples, the internet, and Social Media, 2014.....	105
Ilustración 30 Porcentaje de sexting por estado civil. Fuente: Couples, the internet, and Social Media, 2014.....	106
Ilustración 31 Opinión de los adolescentes en la mejora que representa internet en la relación familiar. Fuente: Parents Online, 2002.....	108
Ilustración 32 países participantes en el MonaLisa 2.0. Fuente: MonaLisa 2.0: a mitad de singladura, 2014	111
Ilustración 33 Características de los buques del estudio. Fuente: MonaLisa. Economic Impacts, 2014	113
Ilustración 34 Gastos por día de navegación en la sociedad del tráfico para buques de carga en el Báltico. MonaLisa. Economic Impacts, 2014.....	113
Ilustración 35 Ahorros anuales para la sociedad en euros en la reducción en las distancias recorridas, diferentes alternativas. MonaLisa. Economic Impacts, 2014.....	114
Ilustración 36 Gasto de combustible y emisiones en euros por hora. MonaLisa. Economic Impacts, 2014	114
Ilustración 37 Ahorro pero año en millones de euros por el ajuste de llegadas en la región del Báltico. MonaLisa. Economic Impacts, 2014	115
Ilustración 38 Navio Escola Sagres.....	116
Tabla 1 Causas de fatiga. Robles Machado, M.(2006). Fuente González Colás, A.(2011)	38
Tabla 2 Frecuencia de visitas a espacios públicos y semipúblicos de usuarios de redes sociales. Fuente: Social Isolation and New Technology, 2009	88
Tabla 3 Índice del desarrollo humano (IDH) 2001. Fuente: La brecha digital: mitos y leyendas	96
Tabla 4 Criterios utilizados para medir la brecha digital. Fuente: La brecha digital: mitos y leyendas	97

Tabla 5 Puntos geográficos de concentración. Fuente: Petróleo e Internet: La sangre y el Sistema nervioso del mundo globalizado, 2012.....	98
Tabla 6 Nacionalidades encuestadas. Fuente propia.....	122
Tabla 7 Franjas de edades por género. Fuente propia.....	123
Tabla 8 Estado Civil. Fuente propia.....	124
Tabla 9 con hijos o sin hijos en %. Fuente propia.....	125
Tabla 10 Embarcados actualmente en %. Fuente propia.....	125
Tabla 11 Roles presentes en la muestra. Fuente propia.....	126
Tabla 12 Años de experiencia en la mar. Fuente propia.....	127
Tabla 13 Duración de las campañas. Fuente propia.....	127
Tabla 14 Número de tripulantes por tipo de buque. Fuente propia.....	128
Tabla 15 Número de culturas a bordo. Fuente propia.....	128
Tabla 16 Utilización de redes sociales. Fuente propia.....	131
Tabla 17 Redes sociales utilizadas en %. Fuente propia.....	132
Tabla 18 Frecuencia de uso. Fuente propia.....	133
Tabla 19 Otros métodos de comunicación en %. Fuente Propia.....	134
Tabla 20 Utilización redes sociales con la familia. Fuente propia.....	136
Tabla 21 Mayor sensación de cercanía a la familia por las redes sociales. Fuente propia.....	137
Tabla 22 Más frecuencia de contacto de la familia para la toma de decisiones familiares. Fuente propia.....	138
Tabla 23 Tutela de los hijos mientras está embarcado. Fuente propia.....	139
Tabla 24 Toma de decisiones respecto a la educación de los hijos mientras está a bordo. Fuente propia.....	140
Tabla 25 Adaptación al hogar del marino. Fuente propia.....	141
Tabla 26 Tiempo que pasa para desear volver a embarcar. Fuente propia.....	142
Tabla 27 Sentimiento de redundancia con la familia. Fuente propia.....	143
Tabla 28 Redundancia en casa en función del tiempo de embarque. Fuente propia.....	144
Tabla 29 Tutela de los hijos al volver a casa. Fuente propia.....	145
Tabla 30 Discusiones por la educación de los hijos. Fuente propia.....	146
Tabla 31 Roles en la familia del marino. Fuente propia.....	147
Tabla 32 Si alguna vez han embarcado con la familia. Fuente propia.....	148
Tabla 33 Momento de embarque de la familia del marino mercante. Fuente propia.....	149
Tabla 34 Sensaciones por la presencia de la familia a bordo. Fuente propia.....	149
Tabla 35 Pensado alguna vez en dejar el oficio de marino mercante. Fuente propia.....	151
Tabla 36 Pensado en abandonar el oficio en función a los años de experiencia. Fuente propia.....	152

Tabla 37 Pensado en abandonar el oficio en función a los meses de embarque. Fuente propia	153
Tabla 38 Pensado en dejar el oficio en función de tener hijos. Fuente propia	153
Tabla 39 Aumento de bienestar por parte del marino mercante gracias al uso de redes sociales. Fuente propia	155
Tabla 40 Dureza de embarque según género. Fuente propia.....	156



GLOSARIO Y CONCEPTOS

- Actividad social: Se refiere a cualquier actividad no académica que reúne a las personas como peñas musicales, clubs deportivos, actos festivos, etc.

- Aislamiento social: El aislamiento social, también conocido como “social withdrawal”, se presenta cuando una persona se aleja totalmente de su entorno de manera involuntaria aunque pueda pensarse lo contrario. Esta condición se da en personas de todas las edades y puede ser una consecuencia de hechos traumáticos de su historia, como haber sido víctima de bullying o como parte de alguna condición médica, como la depresión.

- Bandera de conveniencia: Pabellón o bandera de conveniencia (en inglés, flag of convenience o FOC) es aquel enarbolado por buques civiles, cuya relación o «lazo auténtico» entre el naviero y el Estado del cual enarbolan su pabellón es accidental. Estos Estados ofrecen un sistema de registro cuyos controles son mínimos, así como importantes ventajas económicas con respecto al país de origen.

- Camarada: Compañero de estudios, de profesión o de ideología, especialmente cuando se mantiene una relación cordial fruto de la actividad compartida. Se daba en los buques por los camarotes. Compañeros camarotes, ‘camaradas’.

- Ciberacoso: El ciberacoso (también llamado cyberbullying) es el uso de información electrónica y medios de comunicación como el correo electrónico, redes sociales, blogs, mensajería instantánea, mensajes de texto, teléfonos móviles, y websites difamatorios para acosar a un individuo o grupo, mediante ataques personales u otros medios. Puede constituir un delito penal.

- Ciberespacio: Ámbito de comunicaciones constituido por una red informática: se puede encontrar todo tipo de información navegando por el ciberespacio.

- Conducta social: Comportamiento social o conducta social, en biología, psicología y sociología es el comportamiento o conducta dirigido hacia la sociedad o que tiene lugar entre miembros de la misma especie (relaciones intraespecíficas). Los comportamientos o conductas que se establecen como relaciones interespecíficas (como la depredación, el parasitismo o la simbiosis) involucran a miembros de diferentes especies y por lo tanto no se consideran sociales. Mientras muchos comportamientos sociales intraespecíficos son parte de una comunicación (comunicación animal) pues provocan una respuesta, o cambio de comportamiento del receptor, sin actuar directamente sobre él; la comunicación entre miembros de diferentes especies no se considera comportamiento social. La

forma más original del comportamiento social humano es el lenguaje humano (véase lenguaje y lengua natural).

- Cultura: Los conjuntos de saberes, creencias y pautas de conducta de un grupo social, incluyendo los medios materiales que usan sus miembros para comunicarse entre sí y resolver sus necesidades de todo tipo.
- Empoderamiento: Empoderamiento o apoderamiento se refiere al proceso por el cual se aumenta la fortaleza espiritual, política, social o económica de los individuos y las comunidades para impulsar cambios positivos de las situaciones en que viven. Generalmente implica el desarrollo en el beneficiario de una confianza en sus propias capacidades.
- Endogrupo: Unidad social con la que se identifica un individuo o de la cual forma parte.
- Estereotipo: Idea o imagen aceptada por la mayoría como patrón o modelo de cualidades o de conducta.
- Estímulo: Cualquier elemento externo a un cuerpo o a un órgano que estimula, activa o mejora su actividad o su respuesta o reacción.
- Estrés: Alteración física o psíquica de un individuo por exigir a su cuerpo un rendimiento superior al normal.
- Exogrupo: Unidad social con la que el individuo no se identifica o de la cual no forma parte.

Guía STCW: Su objetivo principal es ayudar a averiguar cómo las Enmiendas al Convenio sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW en lo sucesivo) adoptadas en la Conferencia de Manila de 2010 afectarán a la gente de mar. Aunque se ha intentado que la Guía sea lo más exacta posible, cada marino debe contactar con la Administración marítima que haya expedido sus título(s) de competencia y refrendo(s) para obtener información específica sobre los requisitos nacionales y los plazos que se deben cumplir.

- Jerarquía: La jerarquía es el criterio que permite establecer un orden de superioridad o de subordinación entre personas, instituciones o conceptos; es decir, la organización o clasificación de categorías o poderes, siguiendo un orden de importancia. Tiene un uso frecuente en las clasificaciones mitológicas y teológicas; y se aplica a todo tipo de ámbitos (físicos, morales, empresariales, etc.). Cuando existe una jerarquía se dice que hay una organización jerárquica. Es el concepto que designa una forma de organización de diversos elementos de un determinado sistema en el que cada uno está subordinado al elemento inmediatamente superior.

- Jet-lag: también conocido como descompensación horaria, disritmia circadiana o síndrome de los husos horarios, es un desequilibrio producido entre el reloj interno de una persona (que marca los periodos de sueño y vigilia) y el nuevo horario que se establece al viajar a largas distancias, a través de varias regiones horarias.

- Liderazgo: La dirección, jefatura o conducción de un partido político, de un grupo social o de otra colectividad

- Ostracismo:

1. En la antigua Grecia, destierro político al que se condenaba a algunos ciudadanos.
2. Exclusión voluntaria o forzosa de los cargos políticos.
3. Aislamiento al que se somete a una persona, generalmente por no resultar grata.

- Prejuicio: Juicio u opinión, generalmente negativo, que se forma inmotivadamente de antemano y sin el conocimiento necesario.

- Red social: Existen varias definiciones para intentar explicar que se entiende por “Red Social”, quizá la más sencilla sea la que la define como un conjunto de personas, o entidades que comparten intereses y están vinculadas por características y objetivos afines. La mejor representación de esta estructura organizativa es en forma de grafos. Donde los nodos son los individuos o entidades y los enlaces entre los nodos las relaciones y vínculos entre ellos, de forma que los nodos se interrelacionan e interactúan entre sí conformando un conjunto ordenado de elementos con fines similares.

- Red social virtual: Red social que se da en el ciberespacio.

- SESAR: SESAR es el nombre que se le ha dado al proyecto tecnológico y operativo para modernizar la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) en Europa y que complementa el marco regulatorio de la iniciativa comunitaria de Cielo Único Europeo.

- Ship-Shore: Expresión inglesa que se puede traducir como barco-tierra. Se refiere a la a las formas de comunicación existentes en el buque hacia tierra y viceversa.

- Short Sea Shipping: se entiende como el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa

- Smartphone: El teléfono inteligente o inteléfono (en inglés: smartphone) es un tipo teléfono móvil construido sobre una plataforma informática móvil, con una mayor capacidad de almacenar datos y realizar actividades, semejante a la de una minicomputadora, y con una

mayor conectividad que un teléfono móvil convencional. El término «inteligente», que se utiliza con fines comerciales, hace referencia a la capacidad de usarse como un computador de bolsillo, y llega incluso a reemplazar a una computadora personal en algunos casos.

- Tankeriting: Es la reacción del individuo, tras un periodo considerable embarcado, que se impone un auto-aislamiento como resultado de una pérdida de estímulos externos, que le hacen caer en indiferencia por un lado y montarse un mundo propio por el otro. Su sintomatología puede incluir irritabilidad, hablar consigo mismo, reírse solo, sublimación de lo intrascendente, un amplio catálogo de filias y fobias, una imaginativa variedad de supuestas enfermedades y en general, vivir aislado de los demás. En inglés se conoce por tankeriting, porque se da especialmente en petroleros.

- Web 2.0: El término Web 2.0 comprende aquellos sitios web que facilitan el compartir información, la interoperabilidad, el diseño centrado en el usuario¹ y la colaboración en la World Wide Web. Un sitio Web 2.0 permite a los usuarios interactuar y colaborar entre sí como creadores de contenido generado por usuarios en una comunidad virtual, a diferencia de sitios web estáticos donde los usuarios se limitan a la observación pasiva de los contenidos que se han creado para ellos



1. INTRODUCCIÓN

La vida del marino se puede dividir en dos realidades, en dos mundos distanciados por mares y océanos y destinados a coexistir: su mundo en la mar y su mundo en tierra. Las circunstancias y situaciones que se vivan en cada uno de ellos afectarán directamente al otro.

El primero de sus mundos es el referente a su vida en el buque, el de su oficio donde la “International Maritime Health Association (Asociación Marítima Internacional de la salud)” establece que *‘la del marino mercante es una de las profesiones físicas más exigentes y que se ejerce en uno de los entornos más peligrosos y hostiles, que es el mar’*. A estas dificultades se une el hecho de que los patrones del oficio lo hacen un trabajo cada vez más solitario, por lo que existe un aislamiento social a bordo, y los problemas de integración en el buque son una realidad, lo que endurece aún más su profesión. Estos factores también tienen su influencia en la vuelta a casa del marino afectando a su readaptación al hogar.

Por otro lado aparece el segundo mundo de la gente de mar, su mundo en tierra donde tiene a sus amistades, a su familia y donde deben encontrar descanso, comprensión y apoyo emocional, donde el marino pueda desconectar y descansar cuando ha desembarcado. Pero las constantes ausencias de éste de casa y los periodos que se pasa embarcado sumado a los problemas de comunicación que existen entre el barco y tierra dificultan la relación familiar del marino presentándose realidades muy distintas a las familias tradicionales. Así, aparecen nuevos roles y problemáticas con las que lidiar para que la familia se encuentre en las mejores condiciones posibles, que el bienestar de ésta sea totalmente óptimo ya que de ello dependerá el bienestar del marino en el barco. Si su vida familiar no va bien tampoco lo irá su vida a bordo.

De esta manera, la estabilidad entre los dos mundos es esencial para que el marino pueda desempeñar su trabajo y ejercer sus responsabilidades en el núcleo familiar. En ello recae la importancia de un mayor acercamiento entre ellos. Durante los años han aparecido en la mar mejoras para la seguridad y bienestar a bordo. Por otro lado han llegado otras para facilitar la coexistencia entre su vida en la mar y su vida en tierra como son el régimen de embarques-vacaciones y dentro de estos avances debería aparecer la interfaz que una las dos realidades del marino mercante y es aquí donde las redes sociales pueden tomar este papel.

Las redes sociales son uno de los fenómenos que han surgido con más fuerza estos últimos años. El uso de éstas, dentro del gran abanico de posibilidades que ofrecen, las ha convertido en una herramienta idónea para la divulgación de información, ocio y, lo más importante, la conexión entre personas. Gracias a las redes sociales el mundo está conectado. Personas separadas por millones de kilómetros están en contacto. Ponen en práctica teorías como la de los 6 grados la cual dice que sólo hay 6 saltos para llegar a cualquier persona del mundo. Además, permiten la

transmisión de sentimientos los cuales rompen las barreras de internet llegando a los actores presentes en la comunicación y a contactos de dichos actores aun no estando presentes en la conversación. Ello es debido a la teoría de los 3 grados la cual explica que los sentimientos llegan a influenciar a un contacto de quien los transfiere, que a su vez los hace llegar a otro contacto y éste último a otro contacto más.

La facilidad de propagación mediante el ciberespacio llegando a cualquier persona del mundo en cualquier momento y la transmisión de sentimientos entre los que forman parte de la red las hacen un método de comunicación idóneo con amigos, familiares y colegas idóneo.

Por ello, mediante las redes sociales el marino puede estar en contacto con el mundo que deja al embarcar y a su vez su familia tiene más facilidad para conocer mejor el de él estando más presente los unos en la rutinas y vidas de los otros.

Así, el presente estudio pretende dar una visión de la realidad actual de la profesión del marino mercante desde el punto de vista del aislamiento social que su oficio representa. Factores que influyen en ese aislamiento y como las redes sociales pueden mejorar el bienestar de los hombres y mujeres de la mar. En los puntos venideros se explicaran todos los factores que afectan al aislamiento del marino siendo el más relevante de ellos su relación de familia, en la cual, debido a su peculiar realidad, ha dado lugar a que durante años aparezcan frases como “*El marino se convierte en un visitante en su propia casa*”¹.

Para conocer la afectación de estas redes se ha llevado a cabo un trabajo de campo los resultados del cual permitirán tener una mayor conciencia de cómo las redes sociales han cambiado la vida del marino a bordo y como han cambiado su relación familiar.

La pregunta que aparece es: ¿Son capaces las redes sociales de estrechar los lazos y acercar los dos mundos del marino mercante, su realidad de la mar y su realidad en tierra?

Mediante el estudio podremos dar respuesta a esta pregunta.

¹ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 4, 1998



2. EL AISLAMIENTO SOCIAL DEL MARINO

Con los años se ha conseguido que el transporte marítimo haya aumentado a una gran velocidad. En un intervalo de 20 años correspondientes a los existentes entre 1972 a 1992 el incremento de toneladas transportadas por los buques pasó de 2,763 millones de toneladas a 4,211 millones de toneladas representando esto un incremento anual del 2,6%, para concretarse en un 52% total. Este mismo estudio de tendencia de crecimiento se puede ver en una muestra más reciente comprendida entre el 1988 al 1998 donde el incremento fue del 2,8%. Todo ello considerando que el período de 1980 a 1988 fue uno de los peores para la industria marítima debido a la recesión sufrida por la estructura de la construcción naval de 1970². Esta tendencia de crecimiento ha disminuido durante el siglo XXI pero no ha desaparecido lográndose que sea el medio de transporte comercial más utilizado del mundo. Siendo un gran logro el conseguido.

Pero esta globalización, por otro lado, ha acontecido la aparición de otras tendencias en el sector. Han llegado avances tecnológicos como son las automatizaciones a bordo del buque, lo cuales trabajan con container modulares. Y con esta automatización la tripulación a bordo de los buques ha sufrido una reducción, teniendo en cuenta la situación de crisis del mercado esa reducción en el número de personas que conforman las tripulaciones se ha agravado. Además, el tiempo de estancia en los puertos se ha reducido por lo que, hablando en números, aproximadamente un 70% de los buques llevan a cabo la actividad de carga-descarga en 24 horas mientras que un 25% lo hace en 12 horas. Esta reducción en la tripulación y de estada en puerto ha llevado a un aumento de la carga de trabajo.

También, han aparecido las banderas de conveniencia, pudiéndose contratar a tripulaciones de cualquier parte del mundo, en especial del tercer mundo, y con mano de obra barata, lo que ha llevado a una explotación e inseguridad a bordo por el poco reconocimiento de los derechos de los trabajadores, y se ha dado paso a sociedades multiculturales. Tradicionalmente, al estar el marino lejos de casa, se le atribuye a su cultura unos estrechos lazos de solidaridad y comunicación con el resto de la tripulación, pero la aparición de diversas culturas a bordo ha conllevado un problema en estas relaciones de camaradería. Los tripulantes tienen diferentes lenguas, costumbres y religiones, con lo que la aparición de lazos personales más fuertes entre las personas que están a bordo es más dificultoso de encontrar.

Estos, son cambios a considerar dentro de la dureza que la profesión del marino supone. La vida del marino mercante siempre se ha considerado una vida muy dura, no todo el mundo es capaz de aceptar los sacrificios que representa la realidad que la rodea.

² The Global Seafarer 2004. Capítulo 1: The political economy of world shipping

La dureza de la mar, del trabajo que desempeña, las condiciones de penosidad que se pueden encontrar a bordo, la lejanía del hogar que suponen en la mayoría de los casos sus campañas, el tiempo de navegación, son factores más que representativos para hacerse una idea de que no es una vida fácil, y que lo más probable es que quien ejerce esta profesión sea por motivos económicos, tradición y/o vocación, *'está en la sangre'*, *'corre en la familia'*³, además de la satisfacción que pueda obtener de la profesión que ejerce. Es cierto que se encuentran casos de chicos jóvenes que se enrolan en un barco con la idea de vivir aventuras y conocer mundo, pero estos son los menos.

Debido a las difíciles condiciones del trabajo del marino mercante no es de extrañar que las edades de jubilación sean más bajas que en trabajos de tierra llegando en casos a reducirse incluso en 10 años en comparación. En todo caso la edad de jubilación del marino va marcada por factores de reducción los cuales dependen de la clase de embarcación, tipos de navegación y naturaleza del trabajo. Véanse estos factores de reducción⁴:

- Trabajos a bordo de buques de Marina Mercante: 0,40 a 0,20
- Trabajos a bordo de embarcaciones de pesca: 0,40 a 0,15
- Estibadores portuarios: 0,30
- Mariscadores, percebeiros y recogedores de algas; 0,10

Las actividades que deben soportar tanto físicas como psicológicas requieren de una cierta preparación y adaptación al medio ya que hay que convivir con corrientes, temperaturas, oleajes, profundidades, distintos climas y vibraciones a lo que hay que sumar problemas en las relaciones personales y situaciones familiares. La Asociación Marítima Internacional de la salud establece que la del marino mercante es una de las profesiones físicas más demandadas y que se ejerce en uno de los entornos más peligrosos y hostiles, que es el mar⁵.

La lejanía de casa y la duración de las campañas son puntos muy importantes a tener en cuenta en la vida del marino mercante, pues van a marcar el grado de aislamiento que representa formar parte de una nueva comunidad a la que hay que integrarse dentro del reducido espacio geográfico que representa el buque. Las personas que forman esa comunidad convivirán las 24 horas del día durante todos los días de la semana por lo que la desconexión se adivina complicada dentro de un barco y rodeados por mar, es por ello que tiene tanta importancia la adaptación del marino a este nuevo mundo, a la nueva sociedad a la que pertenece en el momento de embarcar para poder gestionar de una forma más liviana el sentimiento de soledad. Este sentimiento se agrava aún más teniendo en cuenta que el marino está lejos de casa, de la

³ Towards a total occupation: a study of UK merchant navy officer cadetship. Capítulo 4. SIRC, 2010

⁴ Régimen del especial para los trabajadores del mar. Véase en la página de la seguridad social

⁵ Asociación Marítima internacional

familia, de los amigos, de tierra, en cierta manera el subirse al buque representa un ‘exilio, un destierro’ para las personas que ejercen este oficio, arrancados de la gente y las cosas que más aman.

El aislamiento, la salud mental del marino, es uno de los temas a abordar cuando se intenta entender el trabajo y la vida de las personas de mar enroladas en un buque mercante. Hay varios factores que intervienen en el aislamiento social que sufren los marinos que van desde la organización jerarquizada del buque, pasando por las situaciones de estrés y fatiga, la comunicación, el sexo, la aparición de sociedades multiculturales a bordo, hasta llegar al punto más determinante en la vida del marino, la familia.

En este punto se tratarán los factores y consecuencias del aislamiento del marino a excepción de la familia, la cual se tratará en el punto 3 de este proyecto.

2.1 El aislamiento

'Crisis de identidad, angustia del desarraigo, fantasmas que acosan, que acusan: el exilio plantea dudas y problemas que no necesariamente conoce quien vive lejos por elección. El desterrado no puede volver al propio país, al país elegido como propio. Cuando uno es arrojado a tierras extranjeras queda muy a la intemperie el alma y se pierden los habituales marcos de referencia y amparo. La distancia crece cuando es inevitable'.⁶

Cuando una persona se encuentra en una situación de separación de su marco social implica un cambio en sus referentes por lo que se sufren perturbaciones en la identidad del individuo. Esto significa que el aislamiento fuerza a las personas que se encuentran en esa situación a formar una nueva identidad acorde a la nueva realidad que están viviendo con el fin de adaptarse a ella. Se adquieren nuevas costumbres y se van perdiendo las hasta ese momento seguidas. No obstante, a su vez, el apartarse del contexto social al que pertenece provoca la aparición de un autocastigo, de la angustia de haber salido de ese círculo social, la sensación de que todo lo que conoce, lo que quiere, por lo que ha trabajado y luchado le ha sido arrebatado. Es una pelea por hacer coexistir su antiguo 'yo' con el nuevo que va desarrollando, pero inevitablemente las distancias entre el uno y el otro se van haciendo mayores.

En el mar, a bordo del buque, el marino se enfrenta por un lado a una nueva realidad y por otro, a la lucha interna de sentirse apartado de su mundo de tierra, de su familia y sus seres queridos. Esto se resume muy bien en las palabras de una exiliada española durante la guerra civil española a México que después de años de exilio regresa a España, "...pues digo que me han partido por la mitad porque en un sitio estoy acordándome del otro"⁷

La vida del marino en muchos momentos es así, cuando está a bordo está pensando en volver a tierra, a su 'verdadero mundo', a casa, con los suyos, pero por otro lado, una vez en el hogar, en el caso de los marinos los cuales están fuera de casa por un largo periodo de tiempo, el volver a adaptarse a la rutina allí existente, habiendo vivido la realidad de la institución total representada por el buque, protegido en cierta manera por esta institución, puede llevarlo a sentirse fuera de lugar, por lo que le viene a la cabeza el volver a embarcar, apareciendo frases como "¿qué hago yo aquí?"⁸ y aunque con el transcurso de los días esa sensación irá desapareciendo, es lógico en cierta manera que el marino piense en volver al barco estando en tierra, por contradictorio que parezca ya que durante sus campañas, su casa y los suyos, y su vida 'normal' ocuparán la mayor parte del tiempo durante su embarque.

⁶ Adolescencia y exilio. María Isabel Castillo V., 1986.

⁷ Palabras del exilio de los que volvieron/4. María Soledad Alonso, Elena Nub, Marta Baranda, 1998

⁸ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 4, 1996

Por ello el concepto de integración coge tanta importancia en la vida del marino, su integración en el barco y la integración en tierra.

Los aislamientos forzados, como el exilio provoca que se adopten nuevas costumbres socioculturales y hace que se deterioren las adquiridas hasta ese momento, pero no se olvidan.

“Procuro...armonizar la solidaridad y la soledad; tener un sentido social, y al mismo tiempo, la independencia de criterio...”⁹

Se interpreta que aun estando en una nueva realidad, con unas nuevas costumbres y la adaptación de las personas a ellas siempre existe una independencia de pensamiento, de opinión inamovible que no cambiará.

“...un ir encontrando una vida común y unos intereses comunes...”¹⁰

Se armonizará con el nuevo mundo para combatir el aislamiento social pero hay cosas que no cambiarán en el ‘yo’ de la persona.

En el caso del marino ese aislamiento no es forzado, no es un exilio, él escoge el subir al barco aunque en muchos casos esa libertad de elección está condicionada. Aun así, estas sensaciones son comunes tanto en el marino como en los testimonios aportados.

La integración en el grupo humano que es la tripulación lleva al marino a buscar un sentido social adquiriendo hábitos presentes a bordo, produciéndose un deterioro de los adquiridos en tierra, nunca olvidándolos, y manteniendo al igual que en el caso de los exiliados una independencia de criterio.

Otro concepto a tener en cuenta en la integración es la *“actitud”*, la cual se puede definir como *“una forma de respuesta anticipatoria, el comienzo de una acción que no necesariamente se completa”¹¹*

La actitud es innata en cada persona, y tendrá una gran relevancia en la integración de ésta en el entorno en el que se envuelva. Hay que mencionar, que aun siendo una cualidad innata se verá afectada por el paso del tiempo y los acontecimientos que ocurran en la vida de esa persona. Es por ello que Kimball Young señala tres rasgos a tener en cuenta en el concepto de actitud¹²:

⁹ Palabras del exilio de los que volvieron/4. María Soledad Alonso, Elena Nub, Marta Baranda, 1998

¹⁰ Palabras del exilio de los que volvieron. María Soledad Alonso, Elena Nub, Marta Baranda, 1998

¹¹ Psicología de las actitudes. J.C Flügel, K.Young y otros. Buenos Aires, 1967

¹² Psicología de las actitudes. J.C Flügel, K.Young y otros. Buenos Aires, 1967

- Están asociadas a imágenes, ideas u objetos externos de la atención
- Expresan una dirección
- Están vinculadas con sentimientos y emociones

La actitud señala la pauta seguida en una situación, por lo que si lo aplicamos al marino puede desempeñar un alejamiento o acercamiento a la vida en la comunidad formada en el buque, cosa que marcará su bienestar y estado anímico durante el tiempo que dure su campaña y afectará de forma directa a la soledad y aislamiento que padezca.

Otros conceptos a tener en cuenta en la integración según Tarde son 4 procesos sociales: “*invención, imitación, oposición y adaptación*”. De forma individual hay una invención la cual produce una imitación por tendencia, lo que a su vez puede chocar con otra contradictoria produciéndose una oposición si hay enfrentamiento o una adaptación en el caso que haya acuerdo¹³.

Teniendo estos cuatro puntos presentes, no será igual la integración para el marino que llega nuevo al oficio o al que le han cambiado de barco y no conoce al resto de la tripulación del nuevo buque. Y por otro lado está el marino que debe integrarse después de un tiempo en tierra de nuevo al barco en el que ha estado enrolado siempre. Para este último el proceso será prácticamente imperceptible, pero para los dos casos anteriores será diferente y más complejo.

Aquí, sin tener los demás tripulantes ciertas referencias del nuevo colega el proceso de oposición cobrará un gran protagonismo ya que las diferentes formas de pensar a la hora de interpretar las palabras y actos del recién llegado, producirán que haya discusiones y discrepancias. Y tomará aún más relevancia si se es de distintas culturas, donde las creencias religiosas marcaran diferencias mayores lo que conllevará a una integración más complicada.

Por otro lado, cuando una persona nueva llega a un grupo, comunidad, institución, ésta será evaluada por dicho grupo antes de considerarla y aceptarla como parte del mismo.

Toda evaluación exige pasar unas pruebas, y es por eso que al igual que en los equipos profesionales de la NBA, por poner un ejemplo, o los estudiantes que llegan por primera vez a los colegios mayores, existen novatadas, las cuales se deben encajar de la mejor manera posible si se quiere formar parte de estas comunidades.

Cuales sean las dificultades que se presenten, para conseguir una mayor calidad de vida a bordo la integración es un punto vital en el marino. Ciertamente es que se pueden tomar “*acciones*

¹³ Psicología de las actitudes. J.C Flügel, K.Young y otros, 1967

*psicopáticas*¹⁴ representando estas una evasión de la realidad en la que se encuentra y viajando a una zona de confort para él, donde se siente cómodo, y la sensación de bienestar se haga más fuerte, pero trasgiversar la realidad proporcionará solamente unos momentos de desconexión, es un método paliativo que una vez acabado su efecto regresará al marino al mundo real y donde el efecto rebote puede ser severo y difícil de encajar.

A bordo, como en cualquier otra institución, se acabarán formando subgrupos al grupo que representan todos los presentes en el buque, excepto en tripulaciones en el que el número de tripulantes sea muy pequeño. Estos subgrupos se formarán por afinidad, creencias o intereses comunes, es a lo que llama Blos *“uniformismo”* y considera que *“la mayor fuente de seguridad está en el código y en la denuncia de un mutuo reconocimiento de igualdad”*¹⁵.

Uno mismo tiene que encontrar su sitio, si no se encaja el aislamiento aumentará para la persona que sufra esa situación, haciendo más dura la vida en la mar, la cual ya es dura por su simple naturaleza.

Así, en un oficio en el que el marino, como expone Tony Lane, ya tiene la clara conciencia de ser diferente por el tipo de trabajo que desempeña, tiene la sensación de estar olvidado por el hecho de que la vida en tierra sigue sin él y que cuando llega a los puertos de las diferentes ciudades en las que hagan escala y ve que no pertenece a aquello¹⁶ nos hace ver que su integración en el buque es primordial, debe sentirse parte de algo, importante en esa comunidad. Y por otro lado la integración en su vuelta a tierra también debe ser lo más liviana posible aunque se presenten complicaciones debido al tiempo de ausencia, lejanía y nuevos hábitos adquiridos. Es su lucha entre sus dos mundos, lo cuales deben coexistir y acercarse cada día más.

Con las mejoras que ha habido en la mar como el tiempo de vacaciones y el reciente fenómeno de las redes sociales, que se tratará más adelante y es el objeto principal de este proyecto, estos mundos están un poquito más cerca pero aún queda trabajo por delante y las mejoras en las relaciones humanas del marino son básicas para la vida de estas personas.

El no poder desplazarse libremente y estar las 24 horas del día con las mismas personas durante días o semanas es un grave problema en la mar ya que no permite una desconexión para el marino. Esta situación llega a provocar las acciones ‘psicopáticas’ a las que se hacían referencia, llevadas a extremos se pueden manifestar en el marino como en que hablen solos, gesticulen, se

¹⁴ Adolescencia y exilio. Maria Isabel Castillo V., 1986.

¹⁵ Adolescencia y exilio. Maria Isabel Castillo V., 1986.

¹⁶ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 3, 1998

rían solos, es a lo que Nick Perry llama “*Tankeriting*” ya que se daba sobre todo en los petroleros¹⁷.

Estos síntomas se pueden ver desde un punto de vista científico ya que el aislamiento provoca una disminución de la capacidad cerebral.

El aislamiento social, basándonos en estudios de universidades americanas, provoca una “*mayor incapacidad de decisión y un menor rendimiento intelectual*”. Las repercusiones de esta disminución en la capacidad cerebral, según Vanesa Marsh son las que dan explicación a que las personas que sufren esa situación acaben cayendo en el alcoholismo, la agresividad o el bajo rendimiento laboral¹⁸.

En el caso del marino que presente los síntomas que **Perry** relacionaba con el aislamiento, se deben a que los cambios provocados en el cerebro por esa situación de soledad provocan en la persona un fallo en su auto control, este empieza a fallar y el comportamiento que se adopta no es el aceptado socialmente como coherente.

Si la integración no es lo más óptima posible a la tripulación y al buque en sí, el aislamiento de marino hacia el mundo que lo rodea será aún mayor y el hecho de que después de la jornada de trabajo no pueda volver a casa, no haya una desconexión, sino que debe seguir a bordo del barco provocará un incremento del sentimiento de añoranza hacia el hogar y su vida en tierra, con lo que aún aumentara más su soledad.

Claro está que dependerá también de tipo de personas, de las ‘**actitudes**’ de éstas, ya que hay a las que les gusta estar en soledad y por contrapartida las hay que odian esa situación. Además, aparecen las cargas personales de cada una de ellas, y no será igual para el marino casado, con familia e hijos para el cual son lo más importante en su vida, más que su vida misma y por los que está en alta mar, y llevar dinero a casa. En el caso del marino soltero, sobre todo en los chicos jóvenes que buscan aventura y ver mundo los lazos y cargas personales no son tan fuertes por lo que no sufrirán un aislamiento tan marcado¹⁹. Es por ello que la familia del marino es un punto muy importante a tratar en la vida de éste.

Se debe considerar como forma de aislamiento también al aburrimiento o “el mal de la cabaña”. Aparece el concepto cuando el hombre dejó de ser cazador, por lo que ya no le era necesario

¹⁷ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 3, 1998

¹⁸ El aislamiento social disminuye la capacidad cerebral. Revista Tendencias Sociales, 2006

¹⁹ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 3, 1998

estar constantemente alerta para poder sobrevivir en la hostilidad del mundo en el que se encontraba, y su principal actividad era agrícola por lo que le dejaba mucho tiempo libre²⁰.

“Los científicos de la personalidad” sostienen “que la evolución ha consistido, consiste, en el crecimiento de nuestra capacidad para entender y controlar lo que nos rodea..., y que el aburrimiento sería un subproducto del fracaso de dicha tarea.”²¹

En alta mar, rodeada de agua y cielo, pocos son los estímulos para que el marino evite caer en ese “subproducto en el control del medio”. En el caso de las guardias, el marino posiblemente desconectará de su tarea ocupando su mente con otros temas diferentes, familia, hogar, tierra.

El aburrimiento afecta a la soledad, ya que para combatirlo, la persona se llenará la mente con pensamientos de temas que realmente le estimulen e inevitablemente esos temas están muy lejos de donde él se encuentra. Además, el aburrimiento aporta una cualidad muy negativa en las personas y se puede resumir en la frase popular “cuanto menos hago, menos quiero hacer”. No hay motivación, y buscar una representa un esfuerzo, más aún en el caso del marino que, como se ha hecho referencia, encuentra pocos estímulos. Es por ello que se valora tanto a las personas que para no caer en el aburrimiento ocupan su tiempo con un gran número de actividades, y que cuando terminan éstas y se quedan a solas son capaces de saber cómo entretenerse “con lo que los psicólogos llaman fantasías positivas”²². El aburrimiento prolongado da lugar a la depresión, con lo cual, problemas típicos en la profesión del marino como el alcoholismo o el consumo de drogas cobran fuerzas ya que se hará uso de estos productos para combatir esos sentimientos. Además, en caso más extremos puede llevar al suicidio.

Aun considerando al aburrimiento como un mal, Rodríguez Martos, hace otra reflexión en cuanto a su significado en el marino y dice que *“el aburrimiento, es una característica de doble aspecto. Por un lado induce a la pérdida paulatina de reflejos y a la falta de motivación. Por otro lado, dentro de ciertos límites la monotonía ayudará a hacer más llevadera la vida cotidiana”²³*.

Con ello intenta decir que el aburrimiento es una parte de la vida del marino necesaria, acostumbrarse a una rutina, a un ritmo de vida ayudará a que el tiempo pase más rápido. Así, vemos que el aburrimiento es un factor más que afecta en el aislamiento del marino pero por otra parte, dentro de unos límites, es necesario. Un estado de bienestar para la vida del marino a bordo es crucial para su trabajo.

²⁰ El aburrimiento en la escuela, 1985.

²¹ El aburrimiento en la escuela, 1985.

²² El aburrimiento en la escuela, 1985.

²³ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 3, 1998.

2.2 Factores sociales a bordo

2.2.1 La tripulación

Cuando se sube al barco, se deja atrás la vida en tierra y se pasa a formar parte de una nueva comunidad, la cual la conforman las personas que allí se encuentran, la tripulación.

Históricamente la vida del marino a bordo del buque es la de estar entre “*camaradas*” con lo cual van a existir unas fuertes relaciones de solidaridad²⁴. Pero estas relaciones de solidaridad dependerán de otros factores como son el rango del marino, el departamento al que pertenezcan, del número de tripulantes a bordo y de la diferencia entre culturas.

El buque se reparte en los departamentos de puente, máquinas y fonda. Estos departamentos están compuestos por las figuras que se presentan a continuación²⁵:

1. **Cuerpo de Cubierta.** Capitán de ultramar, Primer oficial de cubierta, Segundo oficial de cubierta, Tercer oficial de cubierta, Contramaestre, Marinero, Timonel
2. **Cuerpo de Máquinas.** Jefe de máquinas, Primer oficial de máquinas, Segundo oficial de máquinas, Tercer oficial de máquinas, Motorista, Auxiliar de motorista
3. **Cuerpo de Radiocomunicaciones.** Jefe de radio comunicaciones, Radio operador
4. **Cuerpo de Administración.** Mozo, Camarero, Cocinero, Ayudante de cocina
5. **Cuerpo de Sanidad.** Médico, Enfermero
6. **Cuerpo de Practicaje.** Práctico

El porcentaje de oficiales es del 40% representando los marineros el 60%.

Como en cualquier otro trabajo en el grupo se crean subgrupos, los cuales suelen pertenecer al mismo departamento, incluso, en el caso de los marinos que están trabajando en la sala de máquinas les es prácticamente imposible relacionarse con el resto de tripulantes como para tener una relación que pase de la simple cordialidad, y no formar parte de esos endogrupos fomenta el aislamiento. El sentimiento de pertenencia es vital para el hombre, sentirse parte de algo, del grupo. Según Susan Fiske esta necesidad de pertenencia es debida a 5 puntos sociales universales²⁶:

1. Pertenencia: Necesitamos estar implicados en alguna relación y pertenecer a algún grupo para sobrevivir.
2. Comprensión: Necesitamos comprendernos tanto a nosotros como a los demás y la realidad que nos rodea, y poder predecirla, para funcionar en la vida cotidiana.

²⁴ La cultura marítima de la gente de mar, 1997.

²⁵ No todas las figuras han de estar presentes a bordo.

²⁶ Psicología social. Cap. 2: Influencia de la evolución y la cultura en la mente y la conducta social

3. Control: Se refiere a la relación entre lo que hacemos y lo que conseguimos. Este motivo impulsa a las personas a sentirse competentes y eficaces.
4. Potenciación personal: Necesidad que tenemos de sentirnos especiales como individuos y como miembros del grupo.
5. Confianza: Sentirse a gusto con el mundo y tener predisposición a esperar cosas buenas de la mayoría de la gente.

De aquí la necesidad del hombre por vivir con otros, y el no hacerlo, el sentirse excluido del grupo fomenta el aislamiento social, por ello es tan importante la integración la cual será más o menos sencilla dependiendo de la personalidad de cada persona la cual viene definida por cinco puntos universales, los llamados 'big five'²⁷:

1. Factor O (Openness - apertura a nuevas experiencias)
2. Factor C (Conscientiousness - ser consciente o responsabilidad)
3. Factor E (Extraversión o extroversión)
4. Factor A (Agreeableness – afabilidad o amabilidad)
5. Factor N (Neuroticism - inestabilidad emocional)

Los cinco forman el acrónimo OCEAN y recogen la mayor parte de los rasgos de personalidad. Dependiendo de estos factores se determina la personalidad de la persona, y dependiendo de ésta la integración en los grupos resultará más o menos sencilla. El modelo OCEAN es muy utilizado por las empresas para buscar a los candidatos idóneos para formar parte de sus grupos de trabajo.

Por otro lado, siguiendo con la vida a bordo, con las automatizaciones en los buques y la crisis económica el número de profesionales a bordo se ha reducido considerablemente por lo que encontrar a otro marino mientras se trabaja es complicado, con lo que el sentimiento de soledad se agrava. Si se cuenta con un alto número de personas, la sensación de estar rodeado de gente reduce estas sensaciones y cuanto más tripulantes a bordo las probabilidades de que aparezcan afinidades entre los allí presentes es más alta pero, el actual escenario en el buque no favorece a que se puedan desarrollar estas relaciones. A ello hay que sumar, a no ser que se hayan reformado, que hay casos de buques construidos para una tripulación mucho mayor de la que, por las circunstancias, cuenta, con lo que aparecen zonas del mismo que están deshabitadas, cosa que provoca una mayor sensación de soledad. De aquí la importancia de reformar esas zonas del barco, ya que el factor psicológico en el oficio del marino mercante es muy importante para poder llevar a cabo de la mejor manera posible su trabajo. Además, hay que

²⁷ Modelos de personalidad: 'The Big Five'

tener en cuenta que una buena salud mental permite un mayor rendimiento en el desempeño de las responsabilidades que el puesto de trabajo requiere.

Otro punto a referenciar en las tripulaciones es el sistema de organización militar que presentan, por lo que existe una jerarquía tanto a nivel global del buque como entre departamentos. El responsable y máxima autoridad a bordo es el capitán, al cual le seguirán los oficiales de cubierta. En ausencia de éstos, la máxima autoridad después del capitán será el jefe de máquinas. Por las responsabilidades que sus respectivos trabajos comportan, el grado de aislamiento no será el mismo para uno u otros. Contra más alto y por lo tanto con niveles de responsabilidad mayores, menor será el factor aislamiento ya que deberá relacionarse por motivos laborales con la tripulación, pero con todo ello, como se verá, incluso los capitanes de barco, debido a su posición, padecen los efectos de la soledad.

En los rangos más bajos, con los turnos de trabajo, el aumento de la automatización y el aumento de las horas de trabajo hará que el marino tenga más dificultades en las relaciones personales con el resto de la tripulación dando lugar a que no se llegue realmente a conocer a la persona con la que se está trabajando.

“No lo es, los conoces pero no los conoces. ¿Sabes a donde quiero llegar? No los conoces, estás solo a bordo... como colegas de profesión esos son los únicos intereses que tienes, y son esos. No tienes nada que hacer con ellos fuera del trabajo, es básicamente como otro trabajo. A menos que haya un par que estén en la misma onda que tú.”²⁸

En este caso, es como cualquier trabajo en tierra en el cual, cuando acaba la jornada laboral el trabajador se marcha a casa hasta el otro día, sin intimar más de lo estrictamente profesional excepto con un número reducido de personas con las que existe una mayor afinidad y esa relación laboral se marche al plano de la amistad, pero hay que contar que en el trabajo de la mar gestionar estas situaciones es más complicado, ya que el marino no vuelve a casa cuando acaba su jornada, sigue a bordo, con las mismas personas con las que ha estado trabajando, por lo que no compartir más relación que la profesional, afecta directamente a su aislamiento. No se consigue intimar, con lo que no se puede encontrar tampoco un apoyo emocional debido a que no aparecen lazos suficientes de confianza.

“Nunca he escuchado a nadie, quiero decir, hablando sobre temas particularmente personales, problemas emocionales, realmente no, no creo que sea... no es lo que esperas que pase en la

²⁸ Lost at sea and lost at home, 2003.

vida a bordo. Creo que todos nosotros tendemos a aislarnos. Individualmente quiero decir - en el barco.²⁹”

Otro punto de vista es el del capitán del barco, al cual también le afecta el distanciamiento con la tripulación, sobre todo en buques mercantes. Debido al rango que ostenta y las responsabilidades que conlleva, da lugar a que necesariamente deba existir un distanciamiento con el resto de marinos, no intimar tanto, cosa que implica no sentirse tan arraigado dentro del grupo humano formado, ya que la única conexión es la laboral y de respeto que infunde su cargo hacia los demás.

“No puedes permitirte el lujo de tener cualquier tipo de relación que afectará a tu posición, incluso cuando se trate de embarcaciones pequeñas se debe tener una cierta apariencia de autoridad³⁰”.

Todos los miembros de la tripulación experimentarían sensaciones de soledad pero el marino está hecho de una pasta especial:

“El marino podría sentirse aislado del mundo y al mismo tiempo aplastado por la presencia de sus camaradas; y podría ver miles de paisajes pasando delante de sus ojos y apenas tener ocasión de experimentar ninguno de ellos. Sus circunstancias constituían, y aún lo hacen, el carácter y la carga de la vida en la mar³¹”.

En organizaciones jerarquizadas como es la que se encuentra en un buque mercante es muy importante que el máximo responsable a bordo sea capaz de promocionar iniciativas con el fin de conseguir un mayor bienestar e integración de su tripulación. Una gran parte de los marinos señalan la actitud del capitán como uno de los principales factores que influyen en su vida a bordo. Detalles como celebrar fiestas de cumpleaños, barbacoas, torneos de tenis mesa, o cualquier otra actividad lúdica y/o deportiva que implique la participación de la tripulación son algunos ejemplos para luchar contra el aislamiento. En caso que se no se permitan este tipo de actividades provoca una vida más solitaria del marino, encerrándose en su camarote y dando paso a otros métodos para combatir la melancolía como puede ser el consumo de alcohol; un punto de controversia éste. Por una parte empezaron a aparecer bares a bordo del buque mercante con el fin de que la tripulación pudiese encontrar una zona de descanso y socialización, además, el alcohol en las actividades como las barbacoas supone un aliciente más para la asistencia a éstas ya que ayuda a desinhibirse. Pero las normas sobre el consumo de alcohol en el buque han provocado que estas instalaciones estén en desuso. Eso ha traído

²⁹ Lost at sea and lost at home, 2003.

³⁰ Lost at sea and lost at home, 2003.

³¹ The Global Seafarer 2004. Capítulo 4: Shipboard life and work - I

consecuencias positivas a nivel de abuso de alcohol por parte de los marinos pero por otra parte, ha conllevado a que éstos beban en la soledad de sus compartimentos, de sus camarotes con lo que los problemas de soledad, depresión, melancolía se tienen que sobrellevar en la intimidad.

Otro punto importante en las tripulaciones es que se pueda trabajar siempre en el mismo buque, con la misma tripulación ya que eso ayuda a estrechar lazos entre los que allí trabajan contrayendo un sentimiento de familiaridad. Actualmente, con los contratos eventuales además de representar una inseguridad laboral, comportan que no siempre se faene en el mismo buque con lo que llegar ‘nuevo’ repercute en la integración y, por lo tanto, en el aislamiento. Para minimizar estos efectos, normalmente, los barcos a los que se asignan a los marinos suelen ser de características similares y en los que desarrollaran un trabajo similar al que hacían antes y seguramente visitando los mismos lugares. Esto repercute en su adaptación ya que seguirán apareciendo factores familiares aun no conociendo al resto de colegas.

2.2.2 La sociedad multicultural

Históricamente las tripulaciones de un barco han sido siempre de la misma nacionalidad, pero ya por el siglo XIX³² para reemplazar a algún tripulante que hubiese podido tener una lesión por accidente laboral, o por la muerte de éste o que simplemente abandonara el barco, empezó a aparecer la costumbre de buscar en puerto a alguien que pudiera ocupar su lugar, ya fuese de la nacionalidad que fuese. Por ello no es de extrañar encontrar distintas culturas a bordo, no es un fenómeno nuevo. Además, la llegada de los registros abiertos favoreció la aparición de tripulaciones de otros países a bordo, entre otras cosas por el bajo coste que su contratación suponía, ya que eran mano de obra barata. Y ya en la década de los 80 fue cuando se formalizó a nivel mundial este tipo de reclutamiento multicultural con la aparición de los segundos registros.

Hoy día, existe una facilidad de intercambiar tripulación entre barcos en parte por la aparición de las empresas de contratación, las cuales tienen una cartera de marinos que se destinarán en función de las necesidades y peticiones de las navieras, siendo más común la aparición de varias culturas a bordo. Además, las normas a bordo de los barcos son limitadas, y los cambios de rol entre la tripulación no suelen darse con frecuencia lo que conlleva que haya una mayor flexibilidad a la hora de destinar a los marinos a distintos buques, no trabajando siempre en el mismo. Esto ha dado paso a unas peores condiciones contractuales, y muchos de los contratos son eventuales. Con lo cual, la aparición a bordo de múltiples culturas y la inseguridad laboral ha promovido un ‘renacer’ de la identidad nacional provocándose tensiones y malestar a bordo.

³² The Global Seafarer 2004. Capítulo 4: Shipboard life and work - I

Las formas de actuar y maneras de entender las cosas variaran dependiendo de la cultura de origen de cada uno por lo que aparecen los desacuerdos entre las personas. Estas diferencias de conducta y de forma de pensar culturales vienen marcadas por las cinco dimensiones de Hofstede, según el estudio llevado a cabo por parte del sociólogo Geert Hofstede éstas son:

1. Distancia al poder. (Power Distance Index [PDI])
2. Individualismo (IDV)
3. Masculinidad (MAS)
4. Aversión a la incertidumbre (Uncertainty Avoidance Index [UAI])
5. Orientación a largo plazo
6. Indulgencia

Distancia al poder. Esta dimensión estudia que los individuos de una sociedad no son iguales y expresa la actitud de la cultura hacia estas desigualdades entre nosotros. La distancia de poder se define como el grado en que los miembros menos poderosos de las instituciones y organizaciones dentro de un país esperan y aceptan que el poder se distribuye de manera desigual.

Individualismo. Mide el grado de interdependencia que una sociedad mantiene entre sus miembros. La popularidad del 'Yo' y del 'Nosotros'. En las sociedades individualistas las personas cuidan de sí mismas y parientes más cercanos. En las sociedades colectivistas las personas pertenecen grupos que se ocupan de ellos a cambio de lealtad.

Masculinidad. Una puntuación alta en esta dimensión indica que la sociedad se mueve impulsada por la competencia, el logro y el éxito, conseguir ser el ganador. En las sociedades con índices más altos de feminidad resalta la importancia de la calidad de vida y el lucimiento personal no es de admirar. La motivación aquí es las ganas de ser el mejor (masculino) o querer lo que uno hace (femenino).

Aversión a la incertidumbre. Este indica la forma en que una sociedad afronta el hecho de que el futuro no se puede saber, si debemos tratar de controlar el futuro o dejar que las cosas simplemente sucedan. Esto conlleva una ansiedad por las situaciones ambiguas y lo desconocido, y el índice de UAI indica los esfuerzos realizados por las sociedades mediante creencias e instituciones que eviten estas situaciones. Según Hofstede, un país con alto UAI tratará de evitar riesgos, situaciones desestructuradas, o que se salgan de lo habitual. Dichos países son más emocionales, suelen reforzar la seguridad con leyes estrictas, y a un nivel filosófico y religioso, creen en una verdad absoluta. Por contra, los países con bajo UAI suelen ser más reflexivos, tolerantes y relativistas.

Orientación a largo plazo. Esta dimensión describe cómo cada sociedad tiene que mantener algunos vínculos con su propio pasado en el trato con los desafíos del presente y del futuro. La orientación al largo plazo apunta a sociedades con propensión al ahorro y a la perseverancia, y en el caso del corto plazo, Hofstede habla de sociedades más tradicionalistas, preocupadas por las obligaciones sociales, y caracterizadas por una mayor diplomacia o tacto en el trato (evitando la brusquedad en el lenguaje, por ejemplo, y hablando con más rodeos).

Indulgencia. Uno de los retos que enfrenta la humanidad, ahora y en el pasado, es el grado en que se socializan los niños pequeños. Sin socialización no nos convertimos en "humano". Esta dimensión se define como el grado en que las personas tratan de controlar sus deseos e impulsos, con base en la forma en que fueron criados. Relativamente débil control se llama "indulgencia" y control relativamente fuerte se llama "moderación". Las culturas pueden, por lo tanto, ser descritas como indulgente o restringida.

Teniendo estas dimensiones en cuenta se puede medir la diferencia entre las diferentes culturas: España, un país moderado, Filipinas país que lleva a cabo una fuerte política para monopolizar los rangos más bajos dentro de un buque, y EUA, país anglosajón donde el logro y éxito personal está muy marcado.

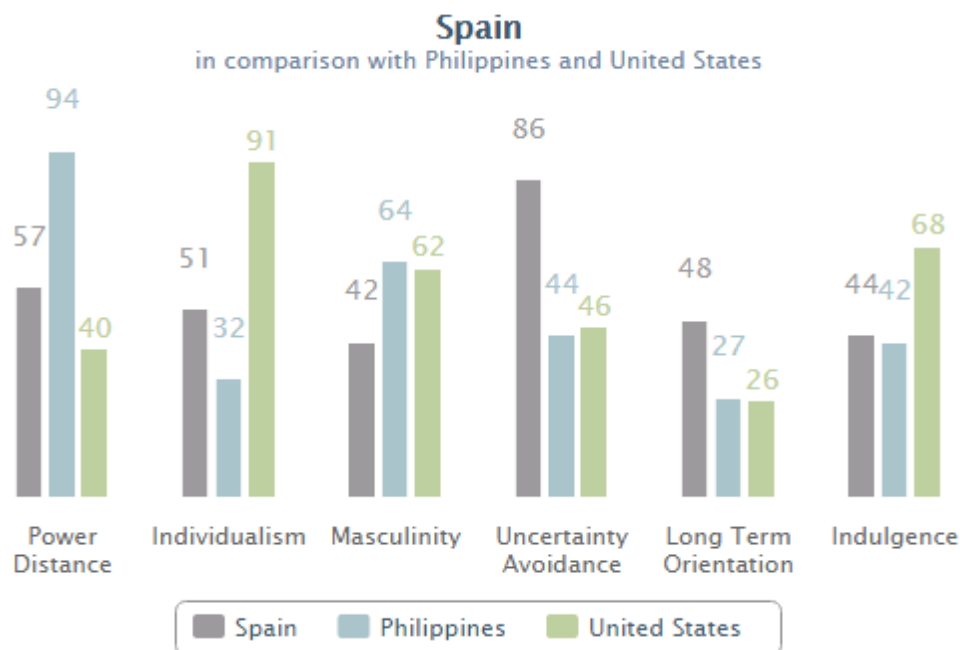


Ilustración 1 Comparativa entre España, Filipina y EUA. Fuente: <http://geert-hofstede.com/>

La aparición de varias nacionalidades a bordo ha provocado que no sea fácil estrechar lazos entre la tripulación ya que ello comporta distancias a nivel de lengua, costumbres y religiones, aumentando con ello los índices de soledad y estrés en el marino. No obstante, siempre se acaba encontrando un mecanismo de adaptación.

Uno de los mayores problemas de las tripulaciones multiculturales es la dificultad de la comunicación por el lenguaje, especialmente en momentos críticos donde por circunstancias se ponga en peligro a los propios marinos o el buen funcionamiento del barco. La lengua internacional a bordo, al igual que en tierra, es el inglés, pero a ello hay que sumarle que no todos los acentos son iguales y que las mismas expresiones pueden tener distintos significados dependiendo de la geografía a la que pertenezca la persona, además que es importante educar el oído a esos acentos.

Otro problema que puede aparecer en las sociedades multiculturales, en este caso en los barcos en los que hay poca diversidad de nacionalidades, es que normalmente se forman colonias y más que separaciones jerárquicas o por departamento, aparecen por culturas donde los oficiales suelen ser de países de economías más fuertes que el resto de la tripulación y a todos los tripulantes por debajo del 2º oficial y el jefe de ingenieros se les considera marineros ya que comparten la misma nacionalidad. Actualmente es usual encontrar barcos donde los oficiales son todos de Europa occidental y el resto de la tripulación es filipina. En el caso de Filipinas aparece el hecho comentado que el país está llevando a cabo una fuerte política por monopolizar esos rangos en el buque pero también se suma el carácter de los marinos filipinos, los cuales tienen un trato más sencillo a la hora de recibir órdenes, su obediencia es mayor que en otras nacionalidades, sin ir más lejos son una cultura con un PDI muy alto (94). En este tipo de buques es más sencillo encontrar problemas de discriminación lo cual afecta a la seguridad a bordo y al buen funcionamiento del barco. En los casos de barcos en los que hay una mayor diversidad de culturas conviviendo las cotas de discriminación son mucho más bajas y las que aparecen suelen ser no sólo por una cuestión de etnias sino que también interviene el factor jerárquico.

En esta nueva sociedad que se encuentra a bordo, con personas de distintos países es complicado que aparezcan relaciones de amistad que puedan ir más allá del barco, ya que no solo las distancias culturales sino también las geográficas complican el mantenimiento de las mismas. En este apartado se debe considerar también las diferencias contractuales ya que los marinos filipinos tienen contratos en los que suelen estar 9 meses de navegación, los de Sierra Leona de 12 meses mientras los oficiales británicos de más alto rango por ejemplo pueden llegar a estar 4 meses navegando y otros 4 de vacaciones. Estas diferencias provocan que sea complicado que se coincida de nuevo a bordo, al menos con regularidad. Así, las relaciones de

ausencia intermitente afectan a las relaciones con las tripulaciones de los barcos en los que se encuentren enrolados.

Aun así, existiendo las diferencias culturales y contractuales existen estudios que demuestran que aproximadamente el 80% de los tripulantes prefieren las tripulaciones mixtas³³. Hay que tener en cuenta que ser de otro lugar, teniendo otra cultura y otra nacionalidad también significa tener una historia diferente al resto, una historia que contar y enriquecer la vida de los demás. Este factor, es una parte importante de este tipo de tripulaciones y que juega un papel de gran relevancia a la hora de la distracción a bordo. El intercambio de historias y anécdotas se debe considerar dentro del bienestar de los que se encuentran conviviendo. En las sociedades multiculturales es importante la participación de los miembros de las mismas en actividades sociales. Es por ello de la relevancia que tiene que los marinos participen en los ambientes de broma con los el resto de la tripulación, ya que no participar significa aislarse, y en muchos casos el hecho de no compartir lengua o tener pocas habilidades de comunicación provocan esta situación.

2.2.3 La comunicación con tierra

La comunicación para el marino con tierra es fundamental para el bienestar mental de éste. Es la única conexión con la vida que ha dejado al embarcar. Es la única forma de implicación que tiene con su familia y amigos. Le permite desconectar de la vida en el barco y paliar sus ansias de saber el estado de las cosas en casa. Además, la disminución de frecuencia de contacto con las personas, deteriora las relaciones de las mismas. Es por ello que muchos marinos, al no poder comunicarse con la frecuencia que les gustaría, les es muy complicado el mantener a las amistades. Por ello el único contacto social que tienen, además de la tripulación, son sus parejas y las amistades de sus parejas, con las que contactan para socializar y encontrar apoyo.

Tradicionalmente la forma de comunicarse con casa era mediante teléfono al llegar a puerto o carta. Para ésta última era muy habitual la búsqueda del consignatario de buques para comprobar si habían recibido correo. La importancia de la carta como medio de comunicación recae en un sentimiento romántico, leer e interpretar las palabras, imaginar a la otra persona en el momento de escribirla e imaginarla también en el momento de recibir contestación, releerla y saborear cada una de las palabras. Es algo que enriquece el espíritu y desarrolla el alma del hombre. Hoy día, con las mejoras en las telecomunicaciones es un medio que está más en desuso aunque no se ha quedado obsoleto. El teléfono, en cambio, sigue siendo un medio muy habitual, aunque están desapareciendo de los puertos los puntos donde antes se podía encontrar.

³³ The Global Seafarer 2004. Capítulo 4: Shipboard life and work - I

Esto es debido a la utilización del teléfono móvil. Actualmente, de forma mayoritaria, se utilizan este tipo de teléfonos por lo que el marino, al llegar a puerto no le hace falta bajar del barco en busca de un sitio donde poder ponerse en contacto con su familia. Además, normalmente los buques no están más de 24 horas en los trabajos de carga y descarga, con lo que el volumen de trabajo es muy alto y no hay prácticamente tiempo de bajar a tierra. El coste de las llamadas internacionales ha bajado lo que favorece una mayor frecuencia de contacto con las relaciones de tierra con la utilización del móvil. El único problema de la utilización de este medio de comunicación es que cuando el barco no está en puerto o está fuera de un determinado rango a tierra no se pueden utilizar ya que en rutas profundas el servicio es limitado y el coste prohibitivo.

Por otro lado ha aparecido el email el cual permite una comunicación más frecuente, en la que se pueden explicar las pequeñas anécdotas del día, estando más presentes los unos y los otros en las respectivas vidas de cada uno. Además, los envíos y recibos son más inmediatos y no hay que esperar que llegue correo al barco o correr en busca del consignatario por los puertos. De todos modos, aun representando una ventaja, en muchos barcos el acceso al email está restringido a los oficiales. Por otro lado, muchos marinos no están familiarizados con las ventajas y utilización del email por lo que siguen utilizando medios más tradicionales. De todas formas, cada vez es más habitual ver a marinos que disponen de ordenadores portátiles y poder aprovechar las conexiones a internet con lo que aparece la opción de las redes sociales. El fenómeno de éstas está en auge y también está llegando al mundo de la mar. En el punto 4 del proyecto se profundizará más en la utilización de estas redes.

Hoy día hay grandes evoluciones en telecomunicaciones, no obstante, están llegando de forma muy lenta al mundo del marino mercante. Los buques no disponen de las instalaciones necesarias para tener una buena comunicación '*ship-shore*' y la única forma de ponerse en contacto con tierra desde alta mar es mediante teléfono por satélite, el coste de la utilización del cual resulta prohibitiva, o el fax³⁴.

El marino debe disponer de medios de comunicación para luchar contra el sentimiento de aislamiento, es por ello la importancia de que se vayan mejorando y evolucionando estas herramientas y las condiciones y subvención de las mismas.

2.3 Fatiga y estrés

Es estrés y la fatiga son puntos importantes a tener en cuenta en la salud mental del marino mercante pues son índices que afectan al bienestar de la tripulación a bordo y al aislamiento que pueda sufrir.

³⁴ The Global Seafarer 2004. Capítulo 4: Shipboard life and work - II

2.3.1 La fatiga

La fatiga se puede definir como “*una disminución del poder funcional de los órganos, provocada por un exceso de trabajo, y acompañada de una sensación característica de malestar*³⁵”

FACTORES DETERMINANTES DE LA FATIGA MENTAL	
•	<p>EXIGENCIAS DEL TRABAJO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tipo de la tarea (cantidad y complejidad de la información, tiempo disponible, tiempo de atención requerido, etc.) ○ Condiciones medioambientales (ruido, iluminación, temperatura, etc.) ○ Organización del trabajo (horarios, clima de trabajo, comunicación, etc.)
•	<p>FACTORES INDIVIDUALES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Edad, sexo... ○ Personalidad, aptitudes, motivaciones, etc. ○ Formación, información, aprendizaje...
•	<p>FACTORES EXTRALABORALES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Problemas familiares ○ Enfermedades no relacionadas con el trabajo ○ Tensiones, etc.

Tabla 1 Causas de fatiga. Robles Machado, M.(2006). Fuente González Colás, A.(2011)

A bordo, hay varios factores causantes de la aparición de fatiga:

1. Breves estancias en puerto y sobrecarga de trabajo. Con las nuevas automatizaciones los buques no suelen estar más de 24 horas en puerto y las tripulaciones son más pequeñas, por lo que el trabajo aumenta una vez llegado allí, y las oportunidades de bajar a tierra son más escasas. Además, los puertos suelen estar aislados y la inseguridad aumenta en estas localizaciones. También, en el caso de averías en el sistema del buque requiere más esfuerzo por parte de la tripulación.
2. Un tráfico más denso en muchos puertos del mundo.
3. Las banderas de conveniencia, que al enrolar frecuentemente personas poco capacitadas tiene un riesgo de incendios y de accidentes bastante elevado. Son buques en los que las condiciones de trabajo se encuentran en estado de penosidad lo cual causa un ambiente

³⁵ Surmenage, ensayo sobre la fatiga mental y física sus causas, 1980

laboral estresante y que representa un mayor esfuerzo por parte de la tripulación para que el barco funcione de una forma mínimamente correcta.

Para reducir la fatiga y por la importancia del bienestar a bordo el Convenio sobre trabajo marítimo del 2006 en su regala 2.3 indica que:

- 1) El número máximo de horas de trabaja no deberá exceder de:
 - (a) 14 horas por cada período de 24 horas
 - (b) 72 horas por cada período de siete días

- 2) El número mínimo de horas de descanso no será inferior a:
 - (a) 10 horas por cada período de 24 horas
 - (b) 77 horas por cada período de siete días

Las horas de descanso se pueden agrupar en dos períodos como máximo, pero siempre uno de ellos tiene que ser siempre de forma obligada de 6 horas ininterrumpidas y los diferentes ejercicios de formación como pueden ser los de salvamento deberán perturbar lo menos posible los tiempos de descanso con la intención de que no se genere fatiga para el marino³⁶.

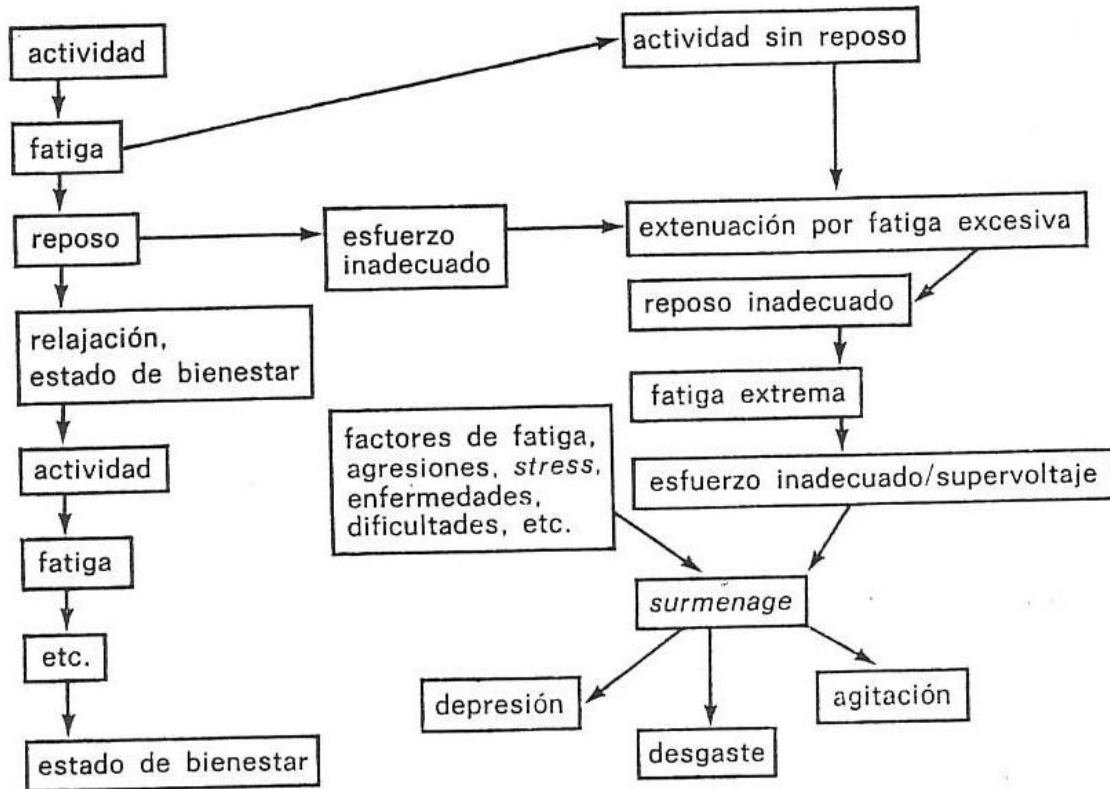
También, es importante considerar que en un barco es difícil tener un cuadro de horarios que se pueda llegar a cumplir de una forma regular. Aquí intervienen las condiciones de navegación y la habilidad y facilidad de las navieras para encontrar relevos para las personas que están disfrutando de permisos por vacaciones, por lo que el marino vive continuos cambios y reajustes que afectan a su salud mental. Aún con estos inconvenientes el descanso es primordial en la relación con la fatiga y los tiempos de descanso se deben respetar al máximo en la medida de lo posible.

Es importante tener en cuenta los datos aportados para minimizar la fatiga en la tripulación ya que el 30% de los accidentes marinos suelen ser por fallos humanos³⁷ en los cuales varios factores intervienen pero en los que la fatiga juega su papel importante.

Actualmente, como ya se ha comentado, el marino mercante ha experimentado un aumento de trabajo debido a las automatizaciones, a las cortas paradas en puerto y a la disminución de tripulación ocasionando una fatiga y un descanso inadecuado, por lo que existe el riesgo de la aparición del ‘surmenage’. La sobrecarga de trabajo, en las especiales condiciones en las que trabaja el marino mercante sumado a las sensaciones de soledad que padecen a bordo pueden llevar a sufrir el ‘surmenage’ o síndrome de la fatiga crónica.

³⁶ Convenio marítimo 2006. Regla 2.3

³⁷ Reflexiones sobre la seguridad marítima: Del Titanic al Coststa Concordia, 2012



Il·lustració 2 El surmenage, ensayo de la fatiga mental y física, y sus causas

En unas condiciones normales, una persona sana que sufre una fatiga debido a una actividad llevada a cabo, mediante el descanso adecuado logra de nuevo el estado de bienestar. Pero por otra parte, si no hay un reposo, o aparece un esfuerzo inadecuado, le llevará a la extenuación. Si se continúa en esas condiciones desembocará en el colapso intelectual, afectando directamente a la salud mental de la persona y apareciendo depresión, desgaste y agitación. El estrés también juega un papel importante en este proceso, pero a éste lo relacionaremos más con el síndrome de ‘burnout’ el cual se tratará en el siguiente punto dedicado al estrés.

No sólo el factor físico puede conducir al ‘surmenage’ ya que el factor psicológico tiene una gran influencia para llegar a este estado de colapso. Varias son las causas a este nivel como pueden ser la frustración, la falta de interés en el trabajo, los conflictos personales y/o laborales, las responsabilidades, la monotonía o la familia.

Teniendo en cuenta el factor físico y el psicológico, la vida a bordo cumple los requisitos para que el marino pueda experimentar este estado de fatiga extrema y colapso. Por ello es tan importante tener en cuenta la fatiga dentro de la salud mental a bordo, y se deben poner mecanismos de ayuda con el fin de minimizar sus efectos en la vida de las tripulaciones, ya que, desde el punto de vista del aislamiento social, es un factor más que favorece al ostracismo y a la vida dentro de un camarote.

2.3.2 El estrés

El estrés aparece de forma frecuente en los entorno de trabajo. Sus síntomas son insomnio, pérdida de concentración mental, ansiedad, abuso de sustancias, agresividad y frustración, conflictos familiares, y enfermedades físicas como enfermedades del corazón, migrañas, problemas estomacales y de espalda.

Los factores que favorecen a la aparición del estrés son varios en la vida a bordo del buque los cuales se pueden clasificar en sociales y ambientales:

SOCIALES	AMBIENTALES
Problemas de comunicación	Temporales
Integración	Sobrecarga de trabajo
Soledad	Descansos fragmentados
Hábitos y costumbres culturales	Navegación en tráfico o zonas peligrosas
Familia	Estado del entorno de trabajo

Tabla 2 Factores de estrés. Fuente propia

A estos factores hay que añadir el diseño del buque, ya que en el caso del marino también afectará a su estado mental, sobretodo en el caso de los camarotes los cuales suelen estar cerca de las salas de máquina y los ruidos, vibraciones que lleguen de las mismas son estímulos perjudiciales para el marino.

FACTORES DE NAVEGACIÓN Y DISEÑO	FACTORES SOCIALES
Maniobra de atraque y desatraque	Tripulaciones reducidas
Condiciones de navegación adversas	Tripulaciones multiculturales
Vibraciones y ruidos a bordo	Comunicación
Tipos de navegación	Familia
Responsabilidad a bordo	Actitudes y comportamiento negativo del marino

Tabla 3 Factores de estrés y diseño del buque. Fuente propia

El estrés aparece cuando el individuo percibe que las exigencias del entorno superan su capacidad para afrontarla y que además ello comporte una amenaza a su estabilidad emocional.

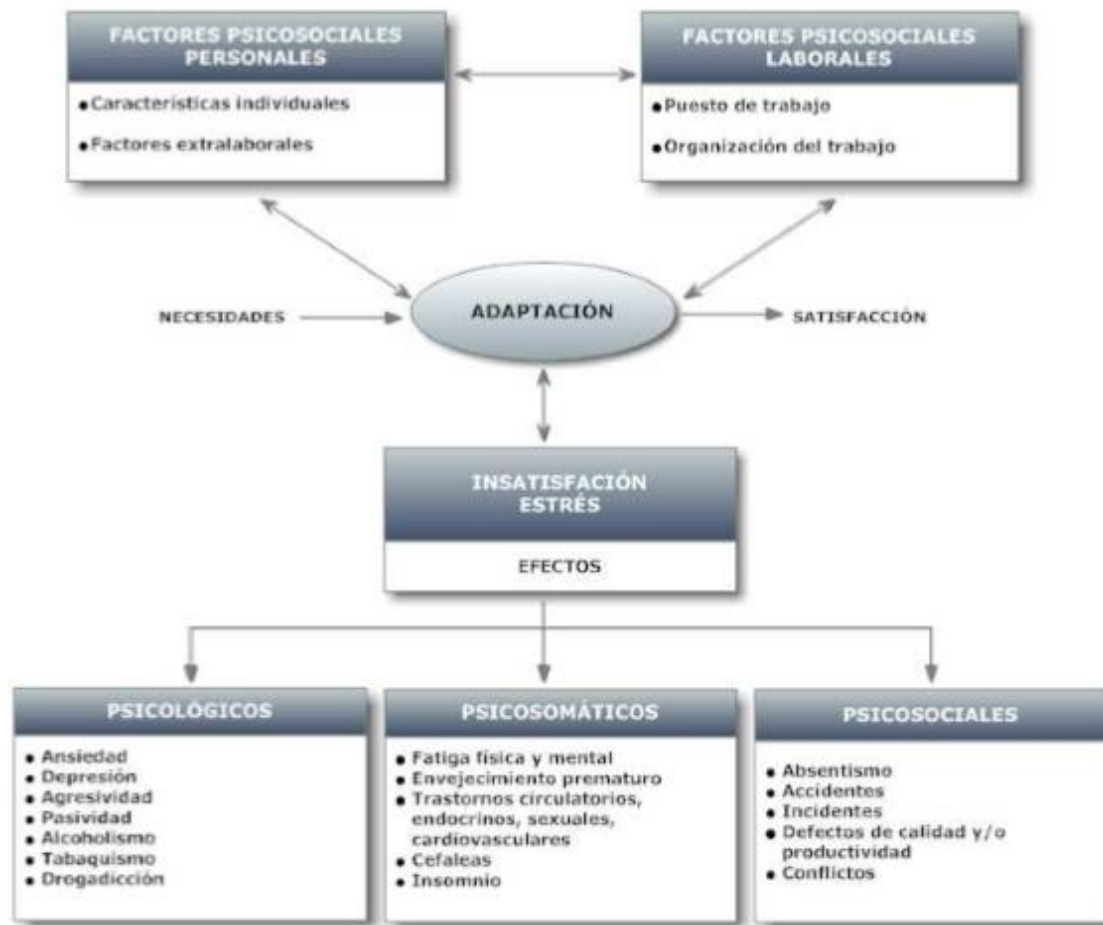


Ilustración 3 Efectos de los factores psicosociales y el estrés sobre la salud. [Modificado por el autor]. Robles Corchado, M. (2006). Fuente: González Colás, A. (2011)

Cuando aparece un estrés extremo en el marino a consecuencia de los factores listados, aparece el llamado ‘síndrome de burnout’ el cual se define como una respuesta al estrés crónico del trabajo con consecuencias negativas a nivel individual y organizacional³⁸. El colapso suele aparecer en crisis dónde los marinos tengan problemas familiares como la enfermedad de algún pariente o muerte, rupturas o divorcios. Hay que tener en cuenta que, como ya se ha comentado, en el caso del marino mercante la única vía de contacto con tierra es su esposa en la mayoría de los casos, por lo que las consecuencias en rupturas de pareja y divorcios tomarán unas magnitudes mayores que en las parejas que trabajen en otro oficio. En tales circunstancias, una de las mejores opciones es que la naviera ponga todas las facilidades para que el marino afectado pueda ser repatriado y atender sus temas personales. De esa manera se ataja la crisis a bordo.

“El barco es el menos receptivo y el peor enemigo para las necesidades de esas emociones³⁹”

³⁸ El syndrome de burnout. Evolución conceptual y estado actual de la cuestión, 2010.

³⁹ Lost at sea and lost at home, 2003.

Las crisis provocadas por la fatiga y el estrés motivan el consumo de alcohol y de la drogas. Las enfermedades mentales pueden llevar incluso al suicidio el cual es un serio problema en la vida del marino. Las desapariciones de marineros también se relaciona con las cuotas de suicidios las cuales son más altas que en otros oficios. Las principales causas de suicidios son: la soledad, el estrés y la fatiga, separación de la esposa y la familia, la falta de permisos a tierra, la seguridad en el trabajo, problemas culturales, abusos, criminalidad y piratería. Es por ello que el índice de suicidios encontrados en marineros es mayor a la del resto de población, lo que demuestra que la salud mental en los marineros es muy pobre y se deben poner soluciones para atajar el problema.

Ya en 2015 según se el ministerio de fomento aparece la muerte de un marino, la causa es la de hombre al agua.

Datos del accidente del B/Draga GPS BATTLER (Reino Unido)

Fecha y lugar	06 de enero de 2015 Proximidades Puerto de Marín		
Tipo de Accidente	Hombre al agua		
Buque/s implicado/s	B/Draga GSP BATTLER (OMI: 8738328)		
Lesiones	Muertos	Desaparecidos	Heridos
Tripulación	1	-	-
Pasajeros	-	-	-
Otros	-	-	-
Episodios de Contaminación	NO		
Daños al/los buque/s	NO		

Tabla 4 Muerte por hombre al agua. Ministerio de fomento

Por otro lado, se puede ver el porcentaje de suicidios comparado al número de muertes totales entre marineros en distintos estudios llevados a cabo entre el año 2000 y el 2012.

Reference	Date of reference	Nationality of seafarers & years studied	Total deaths	Suicides	Suicides (%)	Missing at Sea ^a
Borsch et al. [2]	2012	Danish Fleet 1986–2009	356	39	11.0	-
Roberts et al. [4]	2010	UK Fleet 1976–2005	1,515	57	3.8	90
Roberts & Williams [47]	2007	UK Fleet 1986–2005	369	16	4.3	19
Roberts [48]	2006	Isle of Man Fleet 1988–2005	65	2	3.1	5
Szymanska et al. [10]	2006	Polish Fleet 1969–1999	324	33	10.2	-
Roberts & Marlow [12]	2006	UK RFA ^b Fleet 1976–2005	60	6	10.0	2
Jaremin [11]	2005	Polish Fleet 1960–1999	324	34	10.5	32
Roberts & Marlow [25]	2005	UK Fleet 1976–2002	835	55	6.6	87
Roberts [49]	2003	UK Seafarers in FOC ^c & UK Fleets 1976–1995	1,264	43	3.4	75
Li & Zhang [26]	2002	UK Fleet 1962–1998	5,389	348	6.5	-
Roberts [27]	2000	UK Fleet 1986–1995	324	10	3.1	20

Tabla 5 Porcentaje de suicidio entre marinos en comparación al total de muertes. 'The mental health of seafarers'

El cuidado de la salud mental del marino es primordial para evitar esta clase de acontecimientos, por ello se trabaja en campañas que puedan ayudar a la desaparición de estos problemas.

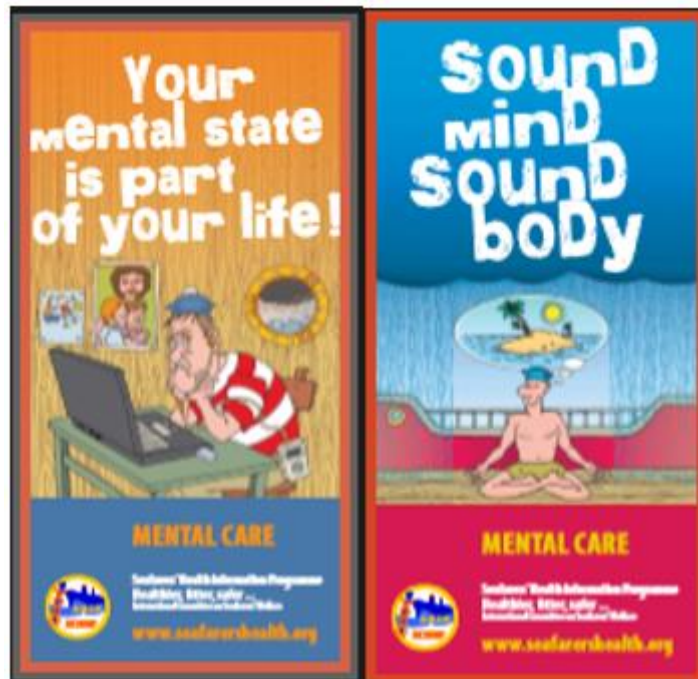


Ilustración 4 Campañas para el cuidado de la salud mental del marino. Fuente: International Seafarers' Welfare and Assistance Network

2.4 La mujer como profesional del mar a bordo

En la última década del siglo XIX ya aparecen las mujeres como profesionales del mar, pero los puestos que ocupaban eran principalmente de camareras o personal sanitario. Esto cambia a principios del XX cuando aparece en la unión soviética una oficiala, Anna Ivanova Schetinina, la cual, 5 años más tarde se convertiría en la primera capitana de la marina mercante⁴⁰. Aun así, en un mundo que está dominado por hombres, a día de hoy sigue habiendo discriminación por el género del profesional a bordo.

No es de extrañar que por el hecho de ser mujer se encuentren ambientes más hostiles y difíciles de tratar con el único objetivo de conseguir que esa persona abandone el buque. De esta manera, se ve, que el género es otro factor que se debe tener en cuenta en el aislamiento del marino mercante. Lo normal es que se las trate con el respeto y educación que se debe pero los tipos de conversaciones son diferentes con la presencia de mujeres, por lo que va apareciendo un aislamiento debido a la no participación en ciertos momentos de la vida a bordo. Además, con la presencia de mujeres en el buque se habla más de sentimientos e inseguridades y el marino por su naturaleza es poco dado a exteriorizar y hablar de esos temas. Por otro lado las mujeres que forman parte de una tripulación, al representar un número reducido pasan mucho tiempo recluidas en su camarote desarrollando actividades solitarias⁴¹, ya que esa es una manera de evitar rumores, por lo que no se relacionan con tripulantes masculinos en sus camarotes como pueden hacer el resto de personas del buque, tienen que ser cautas para evitar habladurías⁴². Otro problema que puede aparecer es que las mujeres de los tripulantes no vean con buenos ojos que haya mujeres como oficiales. Por ello, cuando coinciden mujeres de tripulantes a bordo y mujeres oficiales, pueden aparecer celos, esto en gran parte es por la relación de toda la vida del sexo y el marino.

La integración de la mujer en la marina mercante dependerá en mucha parte de las edades de los tripulantes, ya que entre la gente joven es más fácil, edades medias ya son más reacios y nulos entre los más mayores el aceptar que una mujer sea una autoridad en el buque. Entre gente con estudios es más sencillo aceptarla, y eso en gran parte es debido a que, con el aumento de solicitudes por parte de mujeres en estudios marítimos, los oficiales han coincidido durante tiempo con mujeres en dichos estudios. Esto se puede ver en la tendencia que ha habido de carreras de náutica cursadas por mujeres como muestra en su estudio Martínez d'Osés el cual se llevó a cabo en la Facultad de Náutica de Barcelona⁴³:

⁴⁰ Incorporación de la mujer a la marina mercante, 2010

⁴¹ The Global Seafarer 2004. Capítulo 4: Shipboard life and work - II

⁴² El buque mercante: un análisis sociológico. Capítulo 3, 1998.

⁴³ Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante

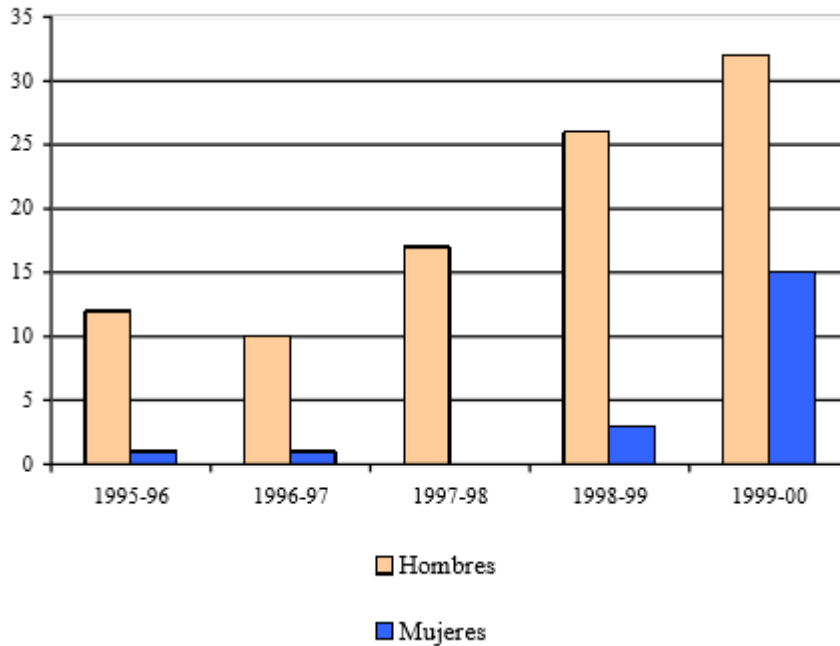


Ilustración 5 Evolución de alumnos matriculados. Fuente: Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante. Martínez d'Osés, X.

En el caso de los subalternos, donde la cultura tradicionalmente machista pondera, es más difícil de aceptar. El problema en la integración al grupo no sólo es cuestión de que algunos marinos, mayoritariamente subalternos como se ha comentado, no sean capaces de ver a la mujer como profesional a bordo, sino que también por parte de los oficiales puede aparecer un instinto paternal que no ayuda a la integración de las mismas, lo ideal es que se trate de igual a igual, con lo que la adaptación al barco será más sencilla, ser uno más es el gran objetivo a alcanzar.

Con todo ello, aun existiendo problemas en la sociedad del barco, si una persona es apta y competente en su trabajo, se aceptarán sus decisiones dentro de las responsabilidades que sus funciones en el buque acarreen y se la respetará por el rango que ostenta y el rol que desempeña independientemente de si es hombre o mujer. La mujer como profesional del mar tiende a subestimar sus habilidades de liderazgo pero la tripulación sabe percibir la capacitación de sus superiores⁴⁴ por ello 'donde manda capitán no manda marinero', sus decisiones se respetarán.

Por otra parte, hay otro punto que marca la soledad de la mujer a bordo y es el acoso sexual que existe en el buque. No es extraño encontrar a mujeres que tienen que poner el seguro en sus camarotes para que no entren en ellos y correr el riesgo de ser violadas.

⁴⁴ Women Are Better Leaders Than They Think: Gender Differences in the Self-Assessment of Leadership Skills in the Maritime Industry - Springer, 2015

Muchas son aun las fronteras que se han de superar pero la presencia de las mujeres en la marina mercante cada vez es mayor aunque los ferris y cruceros siguen siendo donde más presencia femenina encontramos, representando los buques de carga un porcentaje más pequeño.

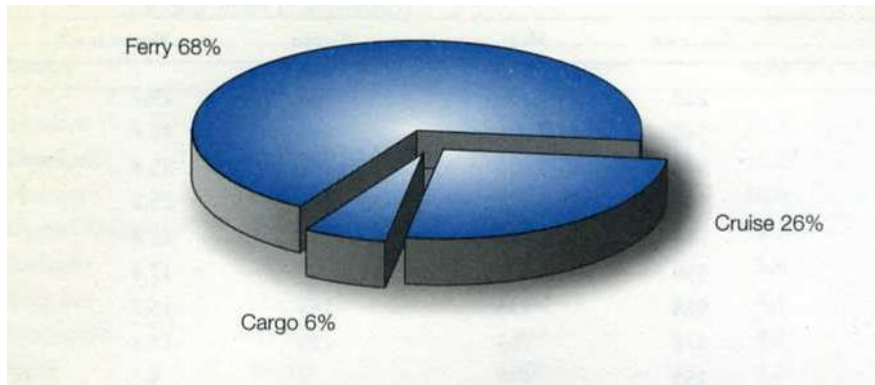


Ilustración 6 Distribución de la mujer como profesional por tipo de buque. Fuente: *Woman Seafarers*, 2003

El crecimiento de la presencia de la mujer como profesional a bordo se puede contemplar también desde el punto de vista de nacionalidades, donde en algunos casos representan casi el 50%,

Trade union*	Country	Total seafarers	Women seafarers	Women as a % of total
ESIU	Estonia	1 078	535	49.6
SEKO	Sweden	8 937	3 380	37.8
NSU	Norway	12 050	2 550	21.2
CAWU	Canada	1 399	249	17.8
BTB	Belgium	1 123	135	12.0
RMT	United Kingdom	6 287	469	7.5
SINCOMAR	Portugal	741	27	3.6
IOMMP	United States	5 998	210	3.5
FETCM	Spain	3 915	135	3.4
NZOU	New Zealand	412	14	3.4
NUMAST	United Kingdom	14 184	180	1.26
NMOA	Norway	5 961	62	1.04
PSU	Poland	5 210	46	0.9
NMS	Poland	6 955	50	0.7
Totals		74 250	8 042	10.8

Note: * See list of abbreviations (p. xiii) for full titles.
Source: SIRC/ILO Survey, 2001.

Ilustración 7 Porcentaje de marinos por nacionalidades. Fuente: *Women Seafarers*, 2003

Con el tiempo este número será mayor y las fronteras se van rompiendo año tras año.



3. EL MARINO Y SU RELACIÓN FAMILIAR

La familia es un grupo de personas unidas por vínculos de parentesco, ya sea consanguíneo, por matrimonio o adopción que viven juntos por un período indefinido de tiempo constituyendo la unidad básica de la sociedad.

En este núcleo familiar se satisfacen las necesidades más elementales de las personas, como comer, dormir, alimentarse, se prodiga amor, cariño, protección y se prepara a los hijos para la vida adulta, colaborando con su integración en la sociedad.

Así, a la familia se le ha considera como la célula primaria de la sociedad, como el núcleo inicial de toda organización social, como el medio en que el individuo logra su desarrollo, tanto físico y psíquico como social.

Pero sin la convivencia, sin la implicación en la rutina diaria, en los problemas que puedan aparecer dentro del núcleo de la misma, no se pueden desarrollar las uniones de intimidad ni fortalecerlas, no se puede desarrollar la confianza ni la aportación necesaria para que ese grupo de personas sienta realmente la unión familiar. La vida en familia requiere de un contacto continuo entre los miembros de la misma, una convivencia que permita desarrollar los lazos necesarios para poder llamarse como tal.

En el caso del marino mercante, su familia está lejos de dónde él está, y así será durante un largo periodo de tiempo. Los lazos que definen a la familia en su caso son más delicados ya que su oficio no le permite estar cerca de los suyos, entre ellos se interpone un océano. Por ello, el marino y su familia se tendrán que enfrentar a situaciones muy distintas a las que se pueden encontrar en la familia tradicional.

La primera diferencia es el tiempo que éste se pasa en el mar y fuera de casa debido a sus campañas. En los mejores casos, como el de los oficiales senior ingleses este periodo de tiempo será de 4 meses embarcado y 4 meses de vacaciones, pero no todos los marinos gozan de esos contratos, así encontramos el caso de los marinos filipinos los cuales están 9 meses embarcados, o los de Sierra Leona que lo están 12 meses⁴⁵, también encontramos a los marinos chinos que se pasan largas campañas en el mar como demuestran las palabras de la mujer de uno de ellos: *'el año pasado estuvo en el barco por más de 13 meses'*⁴⁶. Estas ausencias tienen repercusiones en la familia y en el marino en función del tiempo que éstas se prolonguen.

⁴⁵ Lost at sea lost at home, 2003.

⁴⁶ The Global Seafarer 2004. Capítulo 6: Seafarers' families

Existe otro enfoque para estas ausencias, ya que desde el punto de vista de las compañías, cuantos mayores sean esos periodos de tiempo representa un mejor negocio para la naviera ya que de esa manera se pueden ahorrar el coste por repatriación de la tripulación.

Otra diferencia con las tradicionales es que la familia debe acostumbrarse a que el padre esté fuera con lo que aparecen nuevos roles en casa, donde la madre asumirá mucha más responsabilidad y tomará también el papel del padre.

La vuelta al hogar del marino también representa una situación a la que hacer frente, tanto él como su familia, ya que es necesario que él se adapte a la organización que hay en casa, y su familia debe adaptarse a que ahora el marido y padre, en caso de que tengan hijos, esté de vuelta, con todo lo que ello implica. Con todo ellos aparecen diversos problemas de estructuración en la vida familiar.

Cierto es que se han mejorado sustancialmente las condiciones para el marino con la intención de posibilitar una mayor coexistencia entre vida familiar y laboral pero aun con ello la complejidad que representa en muchos casos poder compaginar la vida de mar con la vida de tierra, es una de las principales causas por la que muchos marinos abandonan la profesión.

En definitiva, las familias de marinos son atípicas, y en los siguientes puntos se profundizará para entender un poco más la relación familiar del marino mercante, sus problemáticas y sus posibles puntos de mejora.

3.1 La vida familiar del marino mientras está a bordo

3.1.1 Desde el punto de vista del marino

Con los cambios que ha representado la globalización en los patrones del oficio⁴⁷ ha provocado que el trabajo sea muy psicológico y por ello es usual que los marinos sufran de soledad, nostalgia y el síndrome de ‘burn-out’⁴⁸. La vida a bordo es monótona y con un alto grado de aislamiento por lo que estar tanto tiempo separado de su familia tiene consecuencias muy negativas en las relaciones familiares. El marino, tiene altos niveles de estrés provocados por su trabajo y la vida en el buque, y el hecho de no poder volver a casa como en los trabajos de tierra, no le permite desconectar ni desahogarse, con lo que la familia cobra aún más significado para él. No la tiene cerca, no puede apoyarse en ella en esos momentos difíciles que vive a en el barco, con lo que tiene que llevar todos esos sentimientos interiorizados.

Sí a él le afecta este tiempo de ausencia del hogar, estudios demuestran que las mujeres de los marinos también sufren de estrés, más que el resto de mujeres en los que el marido tienen un oficio en tierra. Según el estudio, los momentos de mayor estrés eran especialmente en los correspondientes a las transiciones casa-mar, mar-casa donde un 83% de las encuestadas decía padecer este trastorno, de las cuales un 10% presentaba el síndrome del marido intermitente (ISH)⁴⁹ los síntomas del cual son trastornos de ansiedad, depresión y problemas sexuales⁵⁰. En estos grados de estrés en la pareja del marino también influye el país de origen y culturas, ya que en el caso de las mujeres de la india o filipinas, el hombre es la máxima autoridad por lo que sus mujeres están mucho más pendientes de ellos, preocupándose de su salud y seguridad, con lo que el estrés para ellas es mayor⁵¹.

Un factor que también ha aparecido como causante de preocupación y estrés tanto en los marinos como en sus parejas ha sido la incertidumbre provocada por la infidelidad sexual. Estar tanto tiempo alejados y sobre todo la fama de la profesión del marino en la que la frase ‘una novia en cada puerto’ le ha acompañado siempre, ha ocasionado que surjan estas preocupaciones en sus relaciones de pareja. En números, en el caso de las mujeres australianas el 23% aseguraba que su matrimonio estaba en serio peligro debido a la profesión de sus maridos ya que no sólo les afectaba en cuanto a la duda en la fidelidad de sus parejas, sino que además les limitaba su vida social⁵². Aunque por otro lado, otro estudio llevado a cabo en el Reino Unido, reflejaba que tanto los marinos como sus mujeres se solían mantener monógamos durante sus separaciones. En el caso de ellos relacionaban su abstinencia sexual como parte del trabajo, además, debido al

⁴⁷ Ver 2. EL AISLAMIENTO SOCIAL DEL MARINO

⁴⁸ Ver 2.3.2 El estrés

⁴⁹ Siglas en inglés (Intermittent Husband Syndrome)

⁵⁰ Lost at sea lost at home, 2003.

⁵¹ The Global Seafarer 2004. Capítulo 6: Seafarers’ families

⁵² The impact of Great Barrier Reef Pilotage work on wives and families, 2001.

estrés alguno de ellos confesaba tener incluso problemas a la hora de reemprender esas relaciones. Por su lado, ellas tampoco tenían relaciones extramatrimoniales y uno de los principales motivos era el poco tiempo que tenían siquiera para pensarlo, ya que con todo el trabajo que tenían en casa al estar solas no les permitía pensar en nada más, además de que la fatiga acumulada por todos sus quehaceres repercutía directamente en su apetito sexual al acabar exhaustas⁵³.

Debido a los nuevos avances tecnológicos de automatización el número de tripulantes a bordo se ha reducido, las paradas en puerto también se han visto reducidas y ahora se hacen las maniobras de carga y descarga en 24 horas, 12 horas en algunos casos. Al estar tan poco tiempo en puerto ha provocado que se aumente la carga de trabajo con lo que no hay prácticamente tiempo de bajar a tierra ni de poder estrechar lazos con los compañeros. Por ello, la pareja del marino cobra tanta importancia en su vida, es su único lazo con tierra y su vía de socialización. Debido a las distancias geográficas al marino le cuesta mucho mantener las amistades de tierra, y hacer nuevas tampoco es tarea sencilla. Por ello, para encontrar apoyo y poder socializarse el marino acude principalmente a su pareja o a las amistades de ésta. Esta circunstancia no es siempre del agrado del marino ya que son amistades ‘impuestas’⁵⁴ y es posible que aparezcan situaciones en las que no se lleve tan bien con el marido de la amistad de su pareja, o no tan bien como a él le gustaría.

Como se ve, la mujer del marino juega un papel fundamental en la vida de éste, ya que además de ser su contacto con tierra, en ausencia del marido son las que se encargan de todos los temas relacionados con el hogar. En cierto aspecto se ‘masculinizan’⁵⁵ ya que, por ejemplo, se acostumbran a hacer tareas que en principio están destinadas a hombres, como son los temas de fontanería en casa, averías en el coche o las relacionadas con la electricidad como cambiar bombillas o arreglar enchufes.

Cuando el marino está embarcado, no quiere tener que preocuparse de los temas en casa y los hijos, por eso para ellos es tan importante el concepto inglés ‘*A good seafarers’ wife*’⁵⁶. Para ostentar este título la mujer del marino debe cumplir unos requisitos, ya que es muy importante que sea autosuficiente, que pueda llevar todos los temas relacionados con el hogar además de la educación de los hijos y las demandas emocionales mientras el marido está fuera⁵⁷. De esta manera el marino no tiene que sufrir por lo que pasa en tierra cuando está en el barco pudiendo

⁵³ Lost at sea lost at home, 2003.

⁵⁴ Aclarar en este punto que al decir impuestas es refiriéndose a que él no las ha podido escoger, por lo que debe amoldarse a estas situaciones para tener un lazo con la realidad en tierra.

⁵⁵ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

⁵⁶ Expresión en inglés que se traduce como ‘La buena mujer del marino’

⁵⁷ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

realizar su trabajo con la tranquilidad de que el hogar está en buena manos y en lo único que debe centrarse es en su cometido a bordo.

‘Bueno, la esposa sin duda tiene que ser una mujer muy segura y competente. Si es la clase de mujer que tiene que preguntarle a su marido cómo y qué debe hacer, no se triunfará, ¿esto parece muy obvio, verdad?’⁵⁸

Aun siendo esta la idea generalizada entre los marinos, en la India las mujeres antes de tomar ciertas decisiones tienen que haberlo consultado antes con su marido⁵⁹. Como se ha comentado, las culturas también tienen un papel protagonista en los roles que toman unos y otros.

Paradójicamente, estas preferencias en cuanto a la mujer, llevan al marino a sentirse poco necesario y prescindible cuando regresa a casa, como veremos más adelante.

Como se ve, el papel de la mujer del marino es importantísimo, por ello las rupturas y divorcios cobran magnitudes mucho más altas en estas relaciones, de forma que el marino puede llegar a sufrir crisis a bordo llevando a la naviera a tomar decisiones como la repatriación del tripulante por el bien de éste y de la vida a bordo. Y no es descabellado pensar que en estas situaciones aparezca el suicidio como salida a su frustración. Este es, entre otros, uno de los principales motivos por los que el marino llega a tomar ese tipo de decisiones.

Por otro lado, el caso como el de las rupturas de pareja, necesita de una red de contactos en el buque a los que poder recurrir para buscar apoyo y consuelo, pero con los nuevos patrones en su trabajo se hace complicado poder intimar tanto con los compañeros como para poder confiar y compartir ese dolor. Además, el marino tiene la concepción que los sentimientos son algo que no deben compartir con el resto del barco, es algo que se lleva dentro y no se habla de esos temas. Con lo que es más difícil superarlo y se echa más de menos a la persona perdida.

Otro caso en el que se necesita de una red de contactos y en los que muy probablemente la naviera deba intervenir para una posible repatriación, es en el caso de que algún familiar del marino tenga una enfermedad o muerte de algún pariente. En estos casos el riesgo de la aparición de crisis es muy alto.

Un agravante a estas situaciones, rupturas de pareja, enfermedades de familiares, muertes de parientes, es que en los casos en los que el marino tenga contrato para un único embarque la incertidumbre de no saber cuándo tendrá otra oportunidad de volver a trabajar ocasiona que sean reacios a las repatriaciones y más en el caso de tener que correr ellos con los gastos de la

⁵⁸ Lost at home lost at sea, 2003.

⁵⁹ The Global Seafarer 2004. Capítulo 6: Seafarers' families

enfermedad o muerte, con lo que no pueden permitirse el lujo de bajar del buque. Todos estos factores pueden llevar a cometer locuras⁶⁰.

La necesidad de tener una red social con la que contar y la obligación de cuidar las relaciones familiares son razones de peso para pensar que la comunicación es un punto muy importante para el marino cuando está a bordo.

El tener un contacto frecuente permite que las relaciones no se deterioren tanto y se consigue estar más implicados los unos en la vida de los otros. Por otro lado, en los casos mencionados en que el marino tiene algún familiar enfermo el poder comunicarse con tierra le permite estar informado de todo cuanto está pasando lo que le ayuda a controlar los niveles de estrés que esta situación puede causarle.

La frecuencia de contacto con la familia aporta puntos muy positivos al marino, ya que se siente más cerca de ella, está más informado de lo que pasa en casa y el poder hablar con su mujer lo motiva y le insufla aire fresco para poder seguir con su vida a bordo, la cual como se ya se ha comentado, puede llegar a ser muy solitaria. Es por ello que siempre que puede el marino contacta con casa:

‘...No hay dinero pero eso no importa. El sigue hablando, Le digo, ‘va a ser muy caro’. Pero él dice, ‘No, no. Solo sigue hablando conmigo’⁶¹.

Los métodos de comunicación utilizados para mantener contacto con la familia son el teléfono, actualmente más el teléfono móvil, el fax, el email y la carta.

Pero en situaciones en que se navega por alta mar estos métodos no pueden ser utilizados ya que, a excepción de la carta, a cierta distancia de tierra no hay señal.

Por ello, cobra fuerza la comunicación ‘ship-shore’⁶². Así, se puede utilizar el teléfono vía satélite, pero debido al alto coste que representa⁶³ se suele utilizar en situaciones extraordinarias y los que más acceden a ellos son los oficiales que tienen una vida acomodada económicamente hablando y pueden permitirse el uso de esta herramienta.

Por otro lado, el acceso al email en alta mar también es posible vía satélite con compañías como Inmarsat, la cual, mediante intermediarias, ofrece este servicio, no obstante, el acceso a internet y los equipos necesarios para ello, suelen estar restringidos y solamente los oficiales acceden a ellos. Además de estas restricciones el servicio suele tener un acceso limitado por temas de

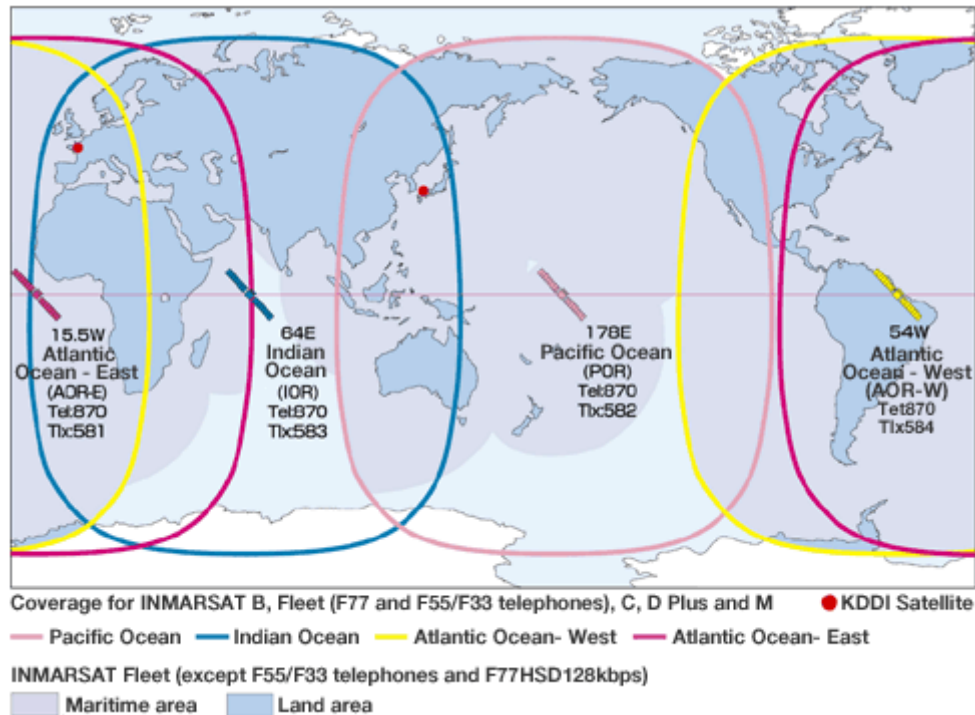
⁶⁰ Refiriéndonos a tomar como salida el suicidio

⁶¹ The Global Seafarer 2004. Capítulo 6: Seafarers’ families

⁶² Expresión inglesa que se traduce como ‘barco-tierra’

⁶³ Vease 2.2.3. La comunicación con tierra

seguridad, ya que se pueden recibir virus con lo que las compañías no permiten que todo el mundo acceda libremente al uso de este medio. Otro motivo es el coste que representa.



Il·lustració 8 Zones de cobertura de los satélites de Inmarsat

Por otro lado este tipo de servicios suelen encontrarse más frecuentemente en cruceros más que en los buques mercantes.

En definitiva, la comunicació es completamente necesaria ya que *'le permite al marino seguir teniendo un rol en su familia tanto a bordo del buque como en tierra'*⁶⁴ con lo que se siente más cerca e involucrado en ésta.

Otro punto a tener en cuenta, mientras está a bordo, es si el marino es padre de familia. En este caso, para él la separación de sus hijos es muy dura, y es más notorio cuando los niños son pequeños ya que cada cambio debido al crecimiento de éstos es más impactante para el padre a la hora de encontrarse con ellos. Aún sigue siendo usual encontrar casos en que los marinos conocen a sus hijos ya pasado un tiempo después de su nacimiento, como en el caso de los marinos chinos los cuales suelen estar una media de 12 meses embarcados⁶⁵ y es muy común que las mujeres sean las que suban a bordo mientras el barco está en algún puerto y se dan situaciones tan peculiares como la que cuenta la mujer de un marino chino:

⁶⁴ Lost at sea and lost at home, 2003.

⁶⁵ Symposium Proceedings. The 'presence' of absent seafarers: Predicaments of Chinese seafarer-partners, 2007.

‘Él estaba en el mar cuando nació nuestro hijo. Nuestro hijo tiene 8 meses ahora. Hace 3, cuando el barco se encontraba en Qingdao, cogí al bebé y mis padres para ir a visitarlo. Nos había echado mucho de menos y decía que le alegraría poder ver al bebé’⁶⁶

En este caso específico, lo más impactante es que para poder hacer posible la petición de su marido, tuvo que hacer un viaje en tren de 29 horas para poder pasar el niño y ella unas 5 horas con él aproximadamente hasta que el barco volviera a partir ese mismo día. Con lo que se ilustra perfectamente la necesidad de un padre de compartir solamente unas horas con su hijo, tanto que se llega al punto de hacer este tipo de peticiones con todo el sacrificio que representa para la familia.

Teniendo en cuenta todo lo que se ha comentado en este punto, los sacrificios que representa para el marino su oficio son muy altos, es un precio muy alto el que hay que pagar sobre todo cuando se tiene familia, es por ello que muchos dejan el oficio para poder atender a su familia, ya que no es sólo el sacrificio que representa para el marino, sino la presión que tiene sabiendo lo que representa para su familia el que esté durante un largo periodo de tiempo embarcado.

3.1.2 Desde el punto de vista de la familia

Como se avanzaba, la familia del marino también sufre las consecuencias de la ausencia de éste del hogar.

La ausencia del marido representa un cambio en la posición de la mujer con la familia, en sus roles y responsabilidades, en su sentido de autonomía, poder y competencia, en su estatus social y en su movilidad.⁶⁷ Éstas deben ser autosuficientes y lo suficientemente fuertes para hacer frente a las connotaciones emocionales que representan sus nuevas funciones y su nuevo estado de ‘mujer soltera’⁶⁸. En el caso de no tener cerca a familiares la carga es mucho mayor ya que son ellas solas las que tienen que hacer frente a todo lo que conlleva hacerse cargo del hogar además de tener que lidiar con la sensación de soledad que aparece al estar el marido ausente. Si son madres los hijos las mantienen completamente ocupadas, les es más liviano el hecho de que su marido esté fuera de casa por un largo periodo de tiempo y no tienen esa sensación de soledad como en el caso de las esposas de marinos que no lo son. Pero, por otro lado, si los hijos son muy pequeños pueden llegar a sentir que están ‘confinadas’ en casa y no pueden acudir a ciertos actos sociales por esa situación con lo que existe aislamiento social. En estos casos el salir de casa representa tener que contratar a niñeras o pedir favores a familiares para tener la opción de acudir a cenas con amigos o asistir a fiestas u otras actividades. Además, el

⁶⁶ The Global Seafarer 2004. Capítulo 6: Seafarers’ families

⁶⁷ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

⁶⁸ Es un estatus eventual mientras el marido está embarcado.

sobreponer sus cosas al cuidado de sus hijos las puede hacer sentirse unas malas madres⁶⁹. Aunque, por otro lado, existe para ellas la opción de escuela, un sitio donde poder relacionarse con otras madres, involucrándose de forma voluntaria en actividades relacionadas con estas instituciones como pueden ser funciones en el colegio, bailes de fin de curso o promociones.

La carga que representa la educación de los hijos, el aislamiento que pueden sentir al estar dedicadas al 100% en la vida familiar da paso a la aparición de un estrés el cual aumenta en el caso que haya problemas de comportamiento de los niños. Cuando éstos están en la adolescencia entrando a en la edad adulta es mucho más complicada su educación ya que es un época en la que se revelan, no quieren asistir a la escuela y las madres se ven en una situación que no son capaces de gestionar. Es por ello que hay facetas en la educación de los hijos que deben ser responsabilidad solamente del padre. La ausencia de éste sigue siendo un problema en la disciplina, ya que las madres pueden trabajar duro para que éstos tengan unos valores haciéndoles ver los sacrificios que representan el trabajo que hace su progenitor para que ellos tengan la vida que llevan, y que el asistir a clase les brindará mayores oportunidades en su futuro pero sin la ayuda del padre es muy difícil de conseguir⁷⁰ y concienciar.

‘Suerte tiene el marino al que los hijos le salen estudiosos, porque de lo contrario está apañado...’⁷¹

Desde el otro lado, el del caso de las mujeres que no son madres, la sensación de soledad es mayor, sobretodo en el primer momento en el que el marido se ha marchado para volver a embarcar. Se les viene encima una nueva realidad diferente a la vivida hasta ese momento. Llegar a casa de la compra y no encontrar la luz de la habitación encendida, o la televisión prendida. Son pequeños detalles que aumentan este sentimiento de soledad. En el mundo en el que vivimos para satisfacer la intimidad y el apoyo sentimental es necesaria la pareja. Al generarse esta mayor dependencia entre los miembros de la misma hace más complicado sobrellevar los momentos de ausencia de uno de ellos.

Para poder lidiar con estas situaciones suelen acudir a gimnasios en los que tener ocasión de socializar. También, el no estar desempleadas es un punto positivo en este caso, pues supone otra forma de relacionarse con otras personas y desconectar de la realidad que les espera en casa. Un detalle a tener en cuenta es si para desplazarse utilizan transporte público, ya que las que van en coche particular la única compañía que tienen es la radio⁷² por lo que estar rodeada de gente podría ser un factor que ayude a no sentirse tan sola. Aun así, hay casos en los que al

⁶⁹ Los at sea and lost at home, 2003.

⁷⁰ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

⁷¹ El buque mercante, un estudio sociológico. Capítulo 4, 1998.

⁷² Lost at sea and lost at home, 2003.

ver a otras parejas mostrándose cariño, el no encontrar ellas apoyo emocional por parte de su marido porque no está, el encontrarse en zonas de gran aglomeración de gente⁷³, que la vida sigue ajena a la realidad que ellas viven, también las puede llegar a deprimir pues esas situaciones les hacen recordar que nadie las espera a su vuelta a casa, con lo que evitan salir de ella, aislándose aún más de la sociedad.

Por otro lado, mirándolo desde una perspectiva más positiva, estas ausencias del marino también les proporciona una independencia la cual puede ser aprovechada para hacer actividades que no tienen tiempo de realizar cuando el marido está en casa, conocer nuevas amistades y abrir un poco más su mundo. Aunque ello también dependerá de la cultura del país de origen, ya que en zonas como Filipinas o la India las mujeres viven mucho más preocupadas por el marido, tanto por su seguridad a bordo como por su fidelidad sexual. Es una vida más centrada en él, incluso ellas mismas en quitan mérito a lo que hacen para que ellos no sientan atacada su ‘masculinidad’. Por ello, para estas mujeres, la dependencia hacia sus maridos les va a provocar una mayor dificultad de saber vivir en ausencia de éstos, pidiéndoles en muchos casos que las ayuden a quedarse embarazadas para, de esa manera, sentirse menos solas.

Un punto que tienen en común tanto las mujeres con hijos como las que aún no los tienen, es que les cuesta asistir a ciertos actos sociales por la incomodidad que les provoca el estar entre otras parejas ya que ellas asisten como ‘mujeres solteras’. Además, se las estigmatiza por lo que tienen que ir con mucho cuidado cuando hablan con personas del género contrario, pues se las puede mal interpretar. Casos en que hombres se comportan como ‘buitres’⁷⁴ e intentan conquistarlas siendo mujeres casadas, o situaciones en que sean ellas las que inician la conversación con el otro sexo apareciendo miradas y rumores provocan la comentada incomodidad. Dejando ello de manifiesto como los presentes en dicho evento no entienden que la condición de soltería de estas mujeres es eventual, no tienen las mismas libertades que las realmente solteras. Esta ignorancia las lleva a ser juzgadas e incluso amistades no ven con buenos ojos que se acerquen a hablar con sus maridos.

Por otro lado, el desconocimiento de la profesión del marino por parte de mujeres ajenas al mundo de la mar las lleva a hablar a través de leyendas urbanas y en consecuencia a preocupar y estresar más a la mujer del marino. De esa forma aparecen temas de conversación en los que la infidelidad y el dinero que se gana en el oficio son los protagonistas, sugiriendo que el factor económico es el principal atractivo de estar con un marino o que éste es infiel por las facilidades que encuentra viajando por todo el mundo y visitando una gran cantidad de puertos.

⁷³ Symposium Proceedings. The ‘presence’ of absent seafarers: Predicaments of Chinese seafarer-partners, 2007.

⁷⁴ Expresión coloquial para hacer referencia a la acción de conquistar a una persona

‘Si nuestro objetivo fuera realmente el dinero, por qué sufriríamos la agonía de la separación, después de todo hay muchos hombre ricos en tierra’⁷⁵.

Por temas como éste, las mujeres de marinos se sienten incomprendidas. Sienten que no tienen el apoyo que necesitan ya que sus problemas no son compartidos por el resto y no pueden ayudarlas. Es por ello de la importancia que tiene el que geográficamente coincidan mujeres de marinos. Toda ellas conocen la profesión y tienen experiencia en las situaciones que se viven, por lo que el consuelo aquí es más sencillo de encontrar. Compartir los problemas se hace más fácil. El contacto entre familias de marinos es un punto a tener en cuenta en el bienestar de éstas.

Algo que se da en China, es montar las ‘Seafaring Village’⁷⁶ construidas en los mayores puertos del país, donde se encuentran las familias de los marinos. En ellas organizan actividades y reuniones encontrando de esa manera la empatía no encontrada fuera. El problema es que cada vez se da menos la oportunidad de que las familias de los marinos puedan vivir en estas villas por los recortes y privatizaciones que se están llevando a cabo en el país con lo que las recién llegadas al mundo de la mar no tienen cabida en ellas.

Es por ello de la trascendencia que las compañías faciliten el contacto entre familias de marinos. Es muy importante que puedan relacionarse unas con otras y desde el punto de vista de la naviera también supone un beneficio. La felicidad de la familia es lo más importante para el marino, y si ésta no lo es, abandonará la profesión con lo que cada vez es más difícil encontrar oficiales con experiencia por parte de las compañías, mucho más difícil que antes, pues abandonan la profesión para poder tener una mayor estabilidad familiar. Así, este es un punto muy a tener en cuenta ya que es positivo para tres partes distintas, la primera la familia del marino ya que ayuda a que ésta sea más feliz, la segunda el marino, que al estar su familia feliz el puede estar mucho más tranquilo a bordo y llevar a cabo su trabajo con más garantías y la tercera la naviera, que de esa manera tendrá oficiales cualificados por muchos más años.

Otro punto en que debe existir una mejora en la relación entre la naviera y la familia de los marinos es en el caso de los accidentes que pueda sufrir el barco dónde éstos estén embarcados. Es vital la información que la compañía puede hacer llegar a la familia para la mayor tranquilidad de ésta. Muchas veces obtienen más datos de lo ocurrido por parte de los informativos que por parte de la naviera con lo cual la incertidumbre y la preocupación son mayores.

⁷⁵ Symposium Proceedings. The ‘presence’ of absent seafarers: Predicaments of Chinese seafarer-partners, 2007.

⁷⁶ Expresión inglesa traducida como ‘Villas para marinos’

Así, la comunicación es clave en estas familias, no solo para contactar con otras familias en la misma situación o con las compañías, sino sobre todo, para contactar con el marino o el marino con ellas.

Como ya se ha comentado anteriormente, la frecuencia de comunicación es esencial para mantener las relaciones y cuidar sus lazos de unión:

‘Después de marchar, no tuve ninguna noticia durante dos meses. Fue muy angustioso’⁷⁷.

Es por ello que las mujeres llevan siempre el teléfono encima ya que en cualquier momento pueden recibir la llamada que tanto esperan. La angustia de tener al ser querido lejos, en un entorno tan hostil como es el mar, requiere de una comunicación frecuente para rebajar esos niveles de estrés. El saber si estará bien y seguro, si pensará en ellos estando a bordo son pensamientos recurrentes en la cabeza de las familias de los marinos.

Durante las conversaciones telefónicas, las mujeres muestran mucha fuerza y valentía, encargándose de que su marido no tenga que preocuparse por nada, dando solamente la información necesaria de cuanto acontece en el hogar. Además, son ellas las que en muchos casos los consuelan si se sienten agobiados o estresados, aun pudiendo estar en la misma situación. Pero entienden que el que está fuera de casa y de su mundo es él por lo que toman la determinación de adoptar esta posición. De esa forma el marino podrá seguir haciendo su trabajo a bordo sin tener que estar angustiado por cómo se sienten en casa.

En el caso de la utilización del teléfono por satélite, siendo conocedoras del coste que comporta, la información que les darán a sus maridos a las preguntas que éstos hagan será clara y concisa para poder aprovechar cada minuto de esa llamada la cual posiblemente no se extenderá más de 5 minutos.

Otros métodos como el email, al utilizarse prácticamente como un chat permite contar detalles que se hayan tenido que omitir en las llamadas telefónicas. Pequeñas anécdotas que por otra parte puedan mantener informado al marino de cuanto pasa en casa y hacerlo más partícipe de esa rutina en el hogar, a la par que le permite a la familia tener más conocimiento de donde se encuentra y cómo el hombre de mar.

Queda reflejado la importancia de la familia del marino mientras él está embarcado, más teniendo en cuenta de los sacrificios que también ésta debe hacer por el bien de todos.

⁷⁷ Symposium Proceedings. The ‘presence’ of absent seafarers: Predicaments of Chinese seafarer-partners, 2007.

3.2 La vida familiar del marino cuando vuelve al hogar

3.2.1 Desde el punto de vista del marino

La vuelta a casa del marino representa muchos cambios para él y su familia.

El marino durante la estancia que haya pasado a bordo los pensamientos que copan su mente son los relacionados con el hogar y su familia por lo que habrá estado imaginando el momento del reencuentro una y otra vez, y la expectación es muy grande:

‘Volver a casa, para mí, es como si fuese navidad’⁷⁸

Este es uno de los puntos positivos de estar fuera durante un tiempo y volver de nuevo a casa, que todo parece nuevo, esos momentos de alegría en el reencuentro tienen mucho valor. Pero hay que tener en cuenta que la vida continua en el hogar mientras él está fuera y tiene que saber adaptarse a estos cambios. Es posible que la familia esté ocupada con otros quehaceres el día de su regreso y no puedan atenderlo ni recibirlo como él espera con lo que puede llegar a sentirse menospreciado. Se puede llevar la sensación de que mientras él ha estado pensando en ellos durante prácticamente todo el tiempo que ha estado embarcado ellos no han seguido ese camino. Por ello de la importancia de saber adaptarse a la vida en el hogar y entender que el tiempo no se ha parado porque él haya estado fuera.

En esta adaptación también afecta el hecho que ya no está en el barco sino en tierra, por lo que los horarios son diferentes, el espacio con el que cuenta también cambia, puede moverse e ir a donde quiera pero aun contando con esta libertad de movimiento, sobre todo durante las primeras semanas, el marino hace uso de costumbres y rutinas a bordo. Al contar en el barco con el espacio limitado del camarote acostumbran a ser muy ordenados para poder aprovechar todas las dimensiones del recinto en el que se encuentran, por ello, en casa, el desorden es algo que les afecta en demasía, les gusta que todo esté recogido. Esta disciplina en cuanto al orden provoca ciertos grados de estrés en casa, ya que nunca nada está su gusto dándose situaciones que pueden afectar a la armonía en el hogar:

‘Los niños no quitan los zapatos de en medio, sabes, estoy siendo muy quisquilloso, lo soy un poco...supongo que la vida en el mar te hace valorar más físicamente el espacio y las cosas, por lo que no soporto el desorden siempre estoy... agobiando a mi mujer y pienso ‘Cristo, esto lo podemos tirar, eso está desordenado!’⁷⁹

Este estrés se suma al que ya traen del barco por las condiciones que allí ha vivido. Debido a las cargas de trabajo ya comentadas y las cortas estancias en puerto que dan paso a las horas extras

⁷⁸ Lost at sea and lost at home, 2003.

⁷⁹ Lost at sea and lost at home, 2003.

para poder completar las maniobras de carga y descarga, el marino está muy fatigado y estresado. Por ello, se llevan el trabajo a casa, y durante esas primeras semanas les cuesta relajarse como debiera y dejar los problemas del barco en el barco, con lo que la integración es más complicada. Además, en el caso de la fatiga, el marino no se da cuenta de ella hasta el momento de llegar a tierra.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que los calendarios de unos y otros no coinciden por lo que mientras el marino está de vacaciones es muy posible que su mujer trabaje y sus hijos deban asistir a la escuela. Por ello pasa una gran parte del tiempo solo y debe llenarlo con actividades para sacarle partido y no quedarse en encerrado en casa. Los hobbies que suelen tener son el golf, ir en moto, ciclismo, la pesca o navegar por internet, todas ellas actividades que se pueden hacer solo.

Puede ser que el marino conserve alguna vieja amistad del pasado con la que poder compartir ese tiempo libre pero en no ser ese el caso el tiempo que no pueda estar con su familia lo pasará solo ya que intentar conocer a gente nueva se hace complicado teniendo en cuenta que volverá a embarcar, y no podrá mantener un contacto para seguir desarrollando esa relación de amistad que pudo surgir.

Otro problema que se encuentra en su adaptación a tierra son los trastornos del sueño. Las horas de trabajo a bordo se suelen repartir en turnos, por lo que pueden causar problemas en los patrones del sueño al llegar a casa.

Las horas de guardia que deben hacer a bordo o la necesidad de tener sueños ligeros para poder escuchar las alarmas también afectan al desorden en el sueño del marino. Además, en caso de tener jet-lag⁸⁰ agrava estos problemas.

Por otro lado, algunos de los causantes de estrés en el barco como son los ruidos que provienen de la cámara de máquinas o las vibraciones en el barco, no están presentes en casa. Con lo que la ausencia de éstos provoca que cualquier ruido en el hogar sea percibido por el marino, impidiéndole tener un sueño profundo. Se encuentra en un estado permanente de alerta.

El hecho de compartir la cama también puede llegar a afectar, ya que durante meses se ha acostumbrado a dormir solo⁸¹.

Estas circunstancias afectan a la adaptación del marino en casa pero sin duda, una de las que más le cuesta aceptar es la aparición de nuevos roles en la familia. La mujer es la que asume toda la responsabilidad en casa en su ausencia, algo que todo marino busca con el término

⁸⁰ Probablemente muchos marineros estén trabajando en otra zona horaria del mundo de la que tienen en casa

⁸¹ Lost at sea and lost at home, 2003.

'*A good seafarers wife*' pero al llegar al hogar eso cambia. Se ve que no es necesario para que todo funcione, con lo que se ve prescindible y en muchos casos llega a pensar que es un mero medio económico para la subsistencia de la familia.

El marino al encontrarse con esta situación intenta implicarse en la dinámica de la familia incluso, en casos, intenta hacerse con las riendas y las responsabilidades a la hora de tomar las decisiones provocando tensiones y disconformidades. En este caso el rango que ostente el marino en el barco y la cultura del país del que provengan son determinantes.

El rango afecta en el caso de los oficiales sobre todo. El hecho de ser una autoridad en el barco, como es el caso del capitán afecta directamente en su comportamiento al llegar a casa. Ya que pasa de ser la máxima autoridad a tener que adaptarse a unas normas ya establecidas mientras ha estado fuera. Estas circunstancias dan lugar a disputas en la familia entre el marido y la mujer, ya que él quiere asumir el control de la situación con lo que la desacredita a ella. Hace que se sienta como que mientras él está en el buque está completamente capacitada para llevar todo los temas del hogar pero que cuando él vuelve ya no.

En cuanto a la cultura, también afectará en los roles cuando el marido llegue a casa, ya que en los países asiáticos en los que el hombre sigue siendo la autoridad las mujeres dejarán que éste vuelva a tomar las riendas de la familia cuando vuelva, en especial en lo temas relacionados con el dinero, sobre todo si ellas no trabajan, ya que en esos casos el marino se puede gastar el dinero en lo que le apetezca pero, en cambio, ella no podrá hacer uso de ese dinero a su antojo, sólo se le permite que lo utilice para la manutención de los hijos y los temas relacionados con el hogar.

Por otro lado, en estos países, casos como Filipinas o la India aparecen familias en las que algún pariente del marido es el que se hace cargo de las responsabilidades mientras él está fuera.⁸²

Siguiendo la clasificación que proponían Craig J.Forsyth y Robert Gramling estos roles y reparto de responsabilidades se puede clasificar en cinco tipos⁸³:

1. Autoridad familiar alternante entre el marido y la esposa.
2. Autoridad conflictiva. La esposa ejerce la autoridad mientras el padre está fuera pero no hay acuerdo cuando él vuelve a casa en quien tiene que llevar esa responsabilidad.
3. Autoridad sustitutiva. La autoridad del marido la ejerce un pariente.
4. Autoridad contingente. No hay traspaso de autoridad, la ejerce la esposa de forma extraordinaria pero el esposo sigue siendo la autoridad máxima.

⁸²NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen's Wives, 2011.

⁸³ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 4, 1998.

5. Autoridad transferida. La esposa asume todo los roles.

En general, sobre todo en los casos de los marinos europeos y que no ostenta una posición elevada en el buque, la autoridad transferida es la que se suele dar en sus hogares, ya que intentan no perturbar la rutina que allí reina, intentando adaptarse a las norma que ya hay establecidas por el bien de la armonía en la convivencia de todos:

‘Muy rara, rara vez voy al banco. Si lo hago voy y espero sentado mientras ella se encarga del trámite. Eso se da porque es ella quien lo hace todo mientras yo estoy fuera, es excelente realmente muy muy buena. Si no fuese por ella no tendría dinero’⁸⁴

En el caso de rangos más altos en el buque, como el caso del capitán que se comentaba, aparece la autoridad conflictiva. Durante su ausencia la mujer se ha ocupado de todo pero al volver a casa quiere tomar él de nuevo las riendas del hogar con lo que aparecen las tensiones entre ellos. El problema en el caso de capitanes de barco es que se sienten en casa como oficiales junior debido a que deben acatar unas normas establecidas en su ausencia cuando ha estado acostumbrado durante el tiempo de embarque a ser él quien imponía esas normas y marcaba las indicaciones a seguir:

‘...A veces pienso, como se atreve este hombre a entrar en mi casa y perturbarla’⁸⁵

En el caso de la cultura del país de origen como el mencionado en Filipinas o la India se suele dar la autoridad contingente, la máxima autoridad es el marido, incluso estando embarcado, y dependiendo de la decisión a tomar, la mujer debe esperar primero a que su marido sea el que la autorice⁸⁶. También, en el caso de tener la familia cerca la autoridad que aparece en estas culturas es la autoridad sustitutiva. Algún pariente, principalmente del marido asume las responsabilidades hasta la vuelta de éste. Una vez él en casa, vuelve a ser la autoridad en el hogar.

Otro punto a tener en cuenta en la adaptación del marino son los hijos. Los momentos de impacto cuando los vuelve a ver, sobre todo en el caso de los marinos que están embarcados por largos periodos de tiempo, cercanos al año, que tienen hijos pequeños. En estos casos el choque para el marino será mayor, pues los cambios que sufrirá el niño debido al crecimiento serán muy grandes, y el marino se encuentra que no conoce al niño que tiene delante de los ojos. Esos son momentos duros, en los que se da cuenta cómo pasa el tiempo y él no está presente en su casa con su familia y se está perdiendo la niñez de sus hijos, no puede disfrutar de ella. Es por ello

⁸⁴ Lost at sea and lost at home, 2003.

⁸⁵ Lost at sea and lost at home, 2003.

⁸⁶ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

que intentan ganarse el cariño de sus hijos durante el tiempo que están en casa, o recuperarlo dependiendo del punto de vista. Por lo que intentan demostrarse su amor en todo momento durante todo ese tiempo:

'No tengo que pedirselo. Es como que él quiere demostrar su amor a los niños y además al estar fuera la mayoría del tiempo, les quiere hacer notar su presencia'⁸⁷.

Otro punto importante es la educación de los hijos. Como se había avanzado en la educación de éstos, por muy buen trabajo que haga la madre es muy complicado que sin el padre sea lo buena que debe ser, y viceversa. Es un trabajo conjunto el aportarle los valores necesarios para que puede hacer frente a la vida y al futuro de la mejor forma posible. Pero por las circunstancias de su trabajo, en el hogar del marino mercante, no se da el que pueda ser así. Es por ello que en el caso de los marinos que sus campañas son largas, aun estando ellos en casa los hijos no respetan en muchas ocasiones las decisiones que sus padres toman relacionadas a su educación o problemas de conducta. No se los tomas en serio, pues son conscientes que se volverán a marchar durante otro largo periodo de tiempo por lo que la única opinión que les vale es la de sus madres.

Estos es diferente en el caso de marinos de occidente, donde las mejoras en los permisos por vacaciones, puede llegar a ser de 4 meses embarcados y 4 meses de vacaciones, les permite tener más tiempo de calidad para pasar con su familia y sus hijos, haciéndose su figura más fuerte y necesaria en casa. Le permite mucha más implicación en la familia y puede disfrutar más de ella.

Como se comentaba la comunicación frecuente con la familia puede ayudar a la adaptación del marino una vez en casa, ya que al estar informado de todo cuanto pasa en ella permite que el primer impacto no sea tan grande al darse cuenta de todos los cambios que ha habido en el hogar con lo que su integración se facilita.

Además, el poder participar de una forma mucho más activa en la toma de decisiones gracias a esa frecuencia de comunicación hace que se sienta más importante y necesario con lo que sensaciones como la de sentirse redundante en la familia pueden ir desapareciendo. La comunicación es importante tanto estado a bordo como una vez se está de vuelta al hogar.

Así, la vida del marino cuando vuelve a tierra con la familia, presenta complicaciones que hay que trabajar para que todo sea lo más armónico posible. Pero si para él aparecen estas complicaciones, su familia también las sufre.

⁸⁷ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen's Wives, 2011.

3.2.2 Desde el punto de vista de la familia

El recibir al marino, para la familia supone tener que hacer ciertos reajustes y acostumbrarse a su presencia en casa. Durante meses la mujer ha tenido que llevar todo el peso de la responsabilidad del hogar y los hijos, y la familia se ha acostumbrado a una rutina y unas normas a seguir, que con el padre en casa se pueden ver afectadas.

Como se mencionaba anteriormente, el hecho de que la familia funcione perfectamente sin el marino provoca que éste se sienta redundante en casa por lo que su adaptación no es fácil. Pero el punto de vista de la familia también se debe considerar en esta circunstancia. El que él haya estado fuera no significa que la vida en su ausencia se haya detenido, sino que ha seguido y se han adoptado unas medidas en su ausencia que a su regreso éste tiene que aceptar. La familia no va a cambiarlas porque el marido y padre esté de nuevo en el hogar. Pero para ayudarlo con el sentimiento de redundancia se intentará facilitar su integración e implicación pidiéndole que ayude en cosas triviales de casa como cambiar bombillas fundidas, tareas que su cónyuge podría hacer perfectamente pero que deja que las haga su marido para que se sienta más integrado en la dinámica del hogar.

‘...El cambia las arandelas de los grifos y cosas por el estilo’⁸⁸.

Otras estrategias diferentes para esta integración, son las que se adoptan en países asiáticos, en los que la mujer le quita mérito a todos los sacrificios que hace y a su autosuficiencia para que el marido no sienta atacada su masculinidad⁸⁹, y siga viendo que es el cabeza de familia. Todo ello teniendo en cuenta que en muchos casos son ellas las que necesitan apoyo emocional y no lo encuentran en ellos:

‘Me siento mal esos días y espero que me des consuelo. Pero lo que encuentro es solo silencio...’⁹⁰

Aun así, en estas culturas el marino intenta involucrarse para tener un rol y una importancia en la familia. Hay casos más concretos como los de la India, en que es más marcado que la autoridad máxima es el marido, y en estas familias la esposa tiene que hacer mayores esfuerzos para reubicar a su esposo, además de tener que estar disponible y atenta a las atenciones que éste requiere, siendo mucho más agotador para estas mujeres el que haya una armonía en casa⁹¹.

⁸⁸ Lost at sea and los at home, 2003.

⁸⁹ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

⁹⁰ Symposium Proceedings. The ‘presence’ of absent seafarers: Predicaments of Chinese seafarer-partners, 2007.

⁹¹ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011.

Por otro lado, en cuanto a las atenciones que el marino requiere al volver a casa, hay que tener en cuenta que en muchas ocasiones no podrá recibirlas tal y como el necesita, ya que los compromisos que tenga el resto de la familia no se pueden descuidar, con lo que si hay una función en la escuela, u otro acto social a la que deba asistir la mujer o los hijos del marino no podrá ser aplazado por el hecho de que él se encuentra en casa. Son situaciones de la rutina que hay en el hogar y no pueden dejarse de lado para atenderlo a él.

Los roles adoptados en estas familias son un foco de tensiones entre la esposa y su marido. En los casos en que el marino una vez llegado a casa quiera tomar las riendas del hogar provocará disputas en casa. En el caso de altos rangos de marinos esto estará más marcado sintiendo la mujer que ha llegado a casa para perturbar la tranquilidad que allí reina. En estos casos el marino durante su embarque tiene a su cargo bajo su responsabilidad a otras personas, por lo que cambiar el chip les cuesta, con lo que su mujer se siente en un segundo plano cuando éste está en casa. Cuando él estaba embarcado la autoridad era ella, pero una vez ha llegado a casa él quiere tomar esa autoridad, no separa el barco de casa:

'Pero le digo: eh ya está bien, esto es una casa no un barco'.⁹²

En cuanto a los hijos, aparecen casos en los que debido al largo periodo de embarque de su padre no lo conocen cuando regresa a casa. La típica imagen del niño llorando porque no sabe quién es el hombre que lo coge en brazos aún es común entre los marinos.

Por otro lado, el hecho de que esté el padre en casa, también les provoca a ellos cierto grado de estrés, ya que el marino intenta involucrarse en ciertos aspectos de la vida de sus hijos e inculcarles disciplina, con lo que éstos no están cómodos y mucho más cuando se han acostumbrado a unas normas y una rutina en concreto. Eso produce cierta tensión también en ellos. Se dan casos en el que los hijos están esperando el momento en que sus padres tienen que volver a embarcar para no tener que seguir las pautas que les intentan marcar mientras están en casa.

También se da el caso que aun estando el padre en casa no respetan su autoridad y hacen caso omiso a las palabras de éste, con lo que tiran la toalla y los hijos acaban haciendo lo que ellos mismo consideren, dándose situaciones como la que explica una madre filipina en la que el marido está en casa pero aun así no ha sido capaz de impedir que su hija adolescente se quedara embarazada. En lugar de aceptar su responsabilidad, en este caso concreto, y no el único, el marino hace responsable a su mujer de lo ocurrido:

⁹² Lost at home and lost at sea, 2003.

‘Si él me dice ‘Fallaste vigilando a nuestra hija’ ¿Qué podía responderle? Incluso siendo estricta, no puedo vigilar las 24 horas del día’⁹³

No es de extrañar que el comportamiento de los hijos se vea afectado por las contantes ausencias del padre. Ya se vieron sus efectos en un estudio llevado a cabo por los sociólogos Sara McLanahan y Gary Sandefur, representando a las universidades de Princeton y Wisconsin respectivamente. Dicho estudio se basó en el seguimiento de más de 70.000 adolescente y adultos jóvenes y en el que demostraron que los hijos que crecían sin la presencia de la figura paterna eran mucho más propensos a interrumpir sus estudios secundarios, riesgos de permanecer sin estudiar ni trabajar por largos periodos de tiempo y riesgos de embarazos en la adolescencia.⁹⁴

Los patrones de conducta que siguen los hijos dependen de la influencia del padre y de la madre formando el eje de socialización parental⁹⁵:

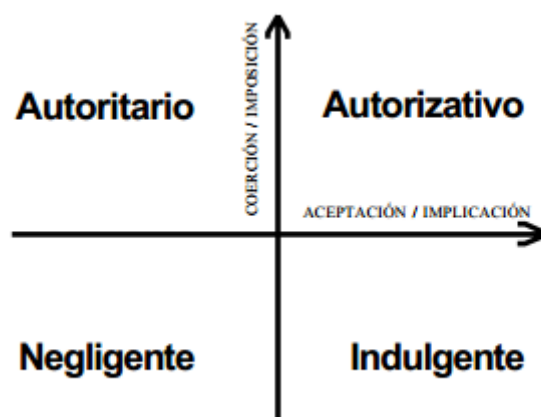


Ilustración 9 Modelo Bidimensional de socialización familiar y tipologías. Fuente: Art. Un análisis intercultural de los efectos de la socialización familiar en el autoconcepto

En el estudio *Un análisis intercultural de los efectos de la socialización familiar en el autoconcepto*: España y Brasil se interpreta como la afectación de los progenitores incide en el comportamiento de los hijos. Según el estudio en el caso de España el padre presenta cotas más altas de Aceptación/Implicación que las madres, siendo los hijos con mayor éxito académicos aquellos que según la Ilustración 9 se han criado en hogares indulgentes y autorizativos, o dicho

⁹³ NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen’s Wives, 2011

⁹⁴ Crecer sin padre.Pág 1:6

⁹⁵ Un análisis intercultural de los efectos de la socialización familiar en el autoconcepto: España y Brasil

de otra manera, los hijos en los que los padres aplican en mayor medida la Aceptación/Implicación. También es en estos casos de familias en los que los hijos tienen un mayor autoconcepto social⁹⁶. Con lo que la influencia del padre en estos casos aportaría una mayor dimensión en el apartado de Aceptación/Implicación, incidiendo esto directamente en el autoconcepto social y académico de los hijos.

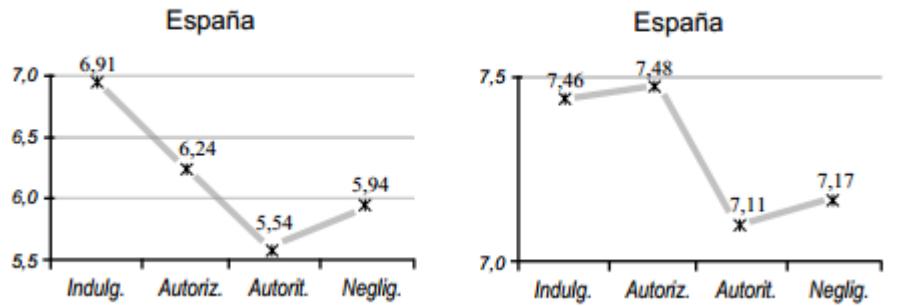


Ilustración 10 Autoconcepto Académico y Autoconcepto Social respectivamente. Fuente: Art. UN ANÁLISIS INTERCULTURAL DE LOS EFECTOS DE LA SOCIALIZACIÓN FAMILIAR EN EL AUTOCONCEPTO: ESPAÑA Y BRASIL

En definitiva, las constante ausencia del padre acaba siendo un problema en casa, incluso a su vuelta, tanto la familia como él deben afrontar una realidad muy distinta a la de la familia tradicional, con lo que las tensiones, disputas y problemas de disciplina están a la orden del día.

⁹⁶ Un análisis intercultural de los efectos de la socialización familiar en el autoconcepto: España y Brasil

3.3 Transiciones barco-casa/casa-barco

El periodo comprendido entre el desembarco y la vuelta a casa, y el comprendido entre la salida de casa y vuelta al barco es el más estresante para los marinos y sus familias⁹⁷ especialmente los siete primeros días de estar en casa o en el mar⁹⁸.

Estas contantes idas y venidas requieren continuas reestructuraciones y ajustes en casa por lo que la familia, en especial la esposa, sufre cierto grado de estrés. Por su parte el marino también debe reajustarse a estas circunstancias por lo que también es un estresor para él.

Para el marino el momento de mayor estrés es una semana antes de tener que volver al barco y una semana antes de tener que volver a casa, representando la separación de la familia y los amigos la de mayor estrés según un 84% de pescadores y un 59% de marino⁹⁹. En el caso de tener hijos la satisfacción aportada por el trabajo es más baja, por lo que la separación de la familia en estos casos es aún más difícil siendo una de las principales causas de la reducción de los planes de navegación.

En el caso de disponer de poco tiempo de vacaciones, supongamos un permiso de un mes por vacaciones, estos problemas de estrés adaptación se agravan, ya que durante la primera semana el marino se está adaptando de nuevo a estar en casa, y la última semana está con la cabeza ya en la vuelta, por lo que realmente se disfruta solamente el 50% de esos permisos.

También aparecen otros casos en los que los permisos son de 4 meses de vacaciones habiendo estado 11-12 meses embarcados como el caso de los marinos chinos. Éstos, durante su periodo de permiso en casa tienen que invertir la mitad del tiempo en realizar cursos. La industria de transporte marítimo está cada vez más regulada por lo que las navieras controlan que los empleados cumplan las demandas cumpliendo las normas de formación de la compañía. De aquí a que deban invertir tanto tiempo en la realización de los cursos, por el carácter de obligatoriedad que representan¹⁰⁰.

Existe la guía de STCW, en la cual aparecen todas las enmiendas sobre las normas de formación, titulación y guardias para la gente de la mar. En ella se puede consultar los requisitos necesarios para que el marino pueda embarcar.

⁹⁷ SEAFARERS' WIVES AND INTERMITTENT HUSBANDS SOCIAL AND PSYCHOLOGICAL IMPACT OF A SUBGROUP OF NORWEGIAN SEAFARERS' WORK SCHEDULE ON THEIR FAMILIES, 2007

⁹⁸ The impact of Great Barrier Reef Pilotage work on wives and families, 2001.

⁹⁹ The impact of Great Barrier Reef Pilotage work on wives and families, 2001.

¹⁰⁰ The Global Seafarer 2004. Capítulo 4: Shipboard life and work - I

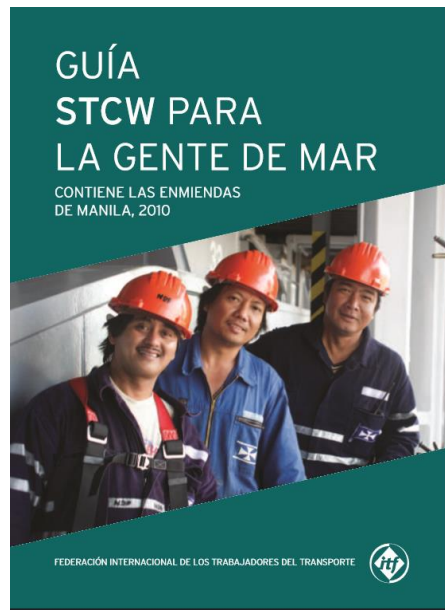


Ilustración 11 Guía STCW para la gente de mar.

Además del tiempo a invertir en los cursos, el momento antes de volver a la mar, genera ansiedad y malestar por la carga emocional que representa la despedida, especialmente en el caso del marino que es padre de familia. Los niños lloran y hacen más duro ese momento. Para minimizar el shock que la despedida produce, las medidas que se suelen tomar son las de despedir al padre en casa, sin acompañarlo a la estación o el aeropuerto ya que son dos escenarios propicios a darle un mayor épic a al momento. Para suavizarlo, lo más viable es la despedida en casa o en el taxi que viene a recogerlo. De esa forma da la sensación que el padre sale por unos instantes pero que volverá enseguida.

Por otro lado, con el paso del tiempo la familia se va acostumbrando cada vez más a esas despedidas, por lo que llegan puntos que cuando el marino se marcha, debido ya a la experiencia en lidiar con el momento, los hijos no le dan tanta importancia, con lo que el padre se puede sentir un poco más aislado y menospreciado por esa circunstancia.

Pero las ausencias intermitentes no afectan solo en casa. Por la complicación de separaciones geográficas y las ausencias intermitentes a bordo por vacaciones, además que es muy habitual que no se coincida siempre en los mismos barcos y por ello tampoco con la misma tripulación, conlleva que hacer amistades en el barco que puedan seguir en tierra sea prácticamente imposible, con lo que unir el mundo de la mar y el de tierra es muy complicado. Los marinos suelen decir que viven entre dos mundos y que para poder llevar esas dos vidas y realidades diferentes han tenido que crear personalidades diferentes. Una para el trabajo y otra para casa, de esa manera puede actuar en consecuencia dependiendo de donde se encuentre. El mar es un

ambiente completamente distinto a casa por ello los comportamientos deben ser también distintos:

*'Básicamente creo que soy dos personas'*¹⁰¹

En cuanto a las mujeres de los marinos, no tienen que marcharse físicamente de su casa pero aun así también se enfrentan a los constantes reencuentros y despedidas lo que significa que puede repercutir en ansiedad y depresiones. Según estudios realizados en Australia el 83% de las mujeres tenían algún grado de estrés, el 8% tomaba medicación por ello, el 42% afirmaba que su relación estaba en peligro por la naturaleza del trabajo de su marido y un 25% pensaba que éste tenía una amante¹⁰² algo que chocaba con los resultados del estudio llevado a cabo en Noruega donde las mujeres de los marinos evidenciaban que la típica imagen del marino borracho y con una novia en cada puerto es cosa del pasado¹⁰³.

Un primer problema que aparece en estas transiciones es la inexactitud que puede existir en las fechas de llegada a casa. Por ello, en la mayoría de los casos el marino acuerda con su mujer que se avisará de su llegada una vez pisado tierra, de esa manera se evitan decepciones. A los hijos se les suele avisar en el último momento.

Dar fechas estimadas que pueden no cumplirse genera una incertidumbre que da lugar a malestar, ansiedad y estrés.¹⁰⁴

Un problema de las ausencias intermitentes es que la mujer no sabe vivir ni con su pareja ni sin ella y tiene problemas a la hora de implicar a su marido en la rutina de casa y se enfada en caso de que este no colabore por decir estar cansado, ya que como se ha comentado anteriormente el marino llega con altos niveles de fatiga del barco, de los cuales se da cuenta cuando llega a casa.

En las despedidas se tiene que volver a adaptar a una casa vacía sin él. Las formas de combatir esta soledad suelen ser quedarse con parientes, poner la radio o la televisión que puedan rellenar ese vacío. En el caso de tener niños, ese primer momento no es tan difícil de encajar, ya que estos la mantienen ocupada. Queda claro que las ausencias intermitentes implican una alta carga emocional, continuos reajustes y estrés, pero por otro lado también tienen puntos positivos, como las altas expectativas del reencuentro, el cosquilleo que produce el momento del reencuentro, como el que se experimenta a una primera cita. Esos momentos también se deben apreciar y valorar ya que pocos matrimonios tradicionales tienen la oportunidad de tener esas sensaciones con su pareja.

¹⁰¹ Lost at home and lost at sea, 2003.

¹⁰² The impact of Great Barrier Reef Pilotage work on wives and families, 2001.

¹⁰³ SEAFARERS' WIVES AND INTERMITTENT HUSBANDS SOCIAL AND PSYCHOLOGICAL IMPACT OF A SUBGROUP OF NORWEGIAN SEAFARERS' WORK SCHEDULE ON THEIR FAMILIES, 2007.

¹⁰⁴ Lost at home and lost at sea, 2003.

3.4 La importancia de la presencia de la familia a bordo

Debido a los patrones del oficio y las distancias geográficas, se hace muy difícil que el marino haga amistades a bordo que puedan seguir en tierra, por lo que no es usual que la familia de éste conozca a los compañeros de trabajo que tiene en el barco. En este sentido al no poder intercambiar anécdotas e historias con las personas que se encuentran en la rutina del marino conlleva que le sea más difícil a la familia de éste entender el oficio.

Que la esposa suba a bordo significa una oportunidad para que ésta conozca al resto de la tripulación, vea las condiciones en las que se trabaja a bordo y comprenda un poco mejor la realidad que allí se vive. Además, también significa que ambos puedan pasar un tiempo de calidad juntos compartiendo momentos especiales que no van a encontrar en tierra.

Que la mujer esté a bordo cambia la rutina que allí reina, en especial en los momentos de las comidas ya que los temas de conversación cambiarán, y no se la hará partícipe de según qué tertulias¹⁰⁵. En general el comportamiento de la tripulación se verá afectado por la presencia de ésta, rompiendo de esa manera la monotonía del barco.

Ésta, estando a bordo deberá respetar las normas impuestas en el buque, excepto aquellas referentes a los servicios que prestará a bordo, ya que no está ligada a ningún contrato por lo que no debe hacer ninguna aportación laboral en ese sentido. Por lo demás, tendrá que acatar las normas al igual que el resto de la tripulación.¹⁰⁶

Cierto es que en casos como China, las compañías solo dejan que las mujeres suban a bordo cuando los barcos se encuentran en puerto¹⁰⁷, siendo ésta una ocasión para que las familias de los distintos miembros de la tripulación se conozcan y puedan socializar entre ellos. Son conversaciones cortas, ya que el marino y su esposa intentarán aprovechar al máximo el tiempo de la presencia de ella a bordo antes de volver a partir, pero el subir al barco ofrece esa pequeña opción de relacionarse con otras mujeres que se encuentran en la misma situación.

Otro punto a tener en cuenta en el caso de la presencia a bordo de la familia, es que las navieras no permiten la presencia de los hijos a bordo, por lo que en el caso de tener niños pequeños representa que las mujeres tampoco puedan subir al barco ya que deben atenderlos, perdiendo la oportunidad de pasar más tiempo con su marido.

En un estudio llevado a cabo en el Reino Unido, se les preguntó a los hijos de marinos que representaría para ellos el poder subir al barco en el que se encuentra su padre. La respuesta fue que sería una gran oportunidad para compartir la experiencia de estar en un buque con su padre,

¹⁰⁵ Ver 2.4 La mujer como profesional del mar a bordo

¹⁰⁶ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 4, 1998.

¹⁰⁷ Symposium Proceedings. The 'presence' of absent seafarers: Predicaments of Chinese seafarer-partners, 2007.



entenderlo mejor y compartir, al igual que las madres, unos momentos que difícilmente se puedan encontrar en tierra.

Tanto para los hijos como las mujeres, en general, es visto como un punto positivo su presencia a bordo, tanto por lo que significa para el marino como para ellos.

3.5 Mejoras para aplicar en el mar en relación a la familia

Según todos los estudios consultados, tanto los marinos como las familias de estos coinciden en que los puntos que se deberían mejorar para que hubiese una mayor comunión entre familia y trabajo, son:

MEJORAS A APORTAR EN LA RELACIÓ FAMILIA-MAR	
1.	Más accesibilidad al correo electrónico personal
2.	Comunicación subvencionada
3.	La entrega/recibimiento del correo electrónico sea más frecuente si la logística lo permite
4.	Campañas más cortas
5.	Incremento de posibilidades para las parejas y los hijos de montar a bordo
6.	Mejorar la predictibilidad de las planificaciones de trabajo para prever con mayor exactitud las llegadas y salidas de casa
7.	Promocionar el contacto social entre familias de marinos
8.	Asegurar de forma inmediata la repatriación de los marinos con problemas familiares/crisis
9.	Mejorar el contacto entre las navieras y las parejas de los marinos
10.	Siempre que sea posible que los marinos naveguen en barcos con las misma tripulación para mejorar las relaciones sociales
11.	La reducción de los costes mediante la reducción del número de tripulantes, unido al aumento de tareas administrativas debe equilibrarse para reducir consecuencias




-  Mejoras relacionadas a los patrones del oficio
-  Mejoras relacionadas a la comunicación
-  Mejoras relacionadas a la relación familia-naviera

Ilustración 12 Mejoras a aportar en la relación Familia-Mar. Fuente propia



4. LAS REDES SOCIALES

Gracias al uso de las nuevas tecnologías se ha incrementado de forma exponencial el ritmo del progreso. En el mundo de la comunicación la aparición y vertiginoso desarrollo de internet en el siglo actual ha catalizado la transformación hacia una sociedad de la información y el Conocimiento¹⁰⁸. El uso de internet como medio de comunicación está llegando cada día a más ámbitos de la sociedad, y con ello, en especial desde el año 2003 con la aparición de MySpace, se ha dado paso a la creación de las comunidades virtuales o redes sociales las cuales cada día tienen más adeptos.¹⁰⁹

‘Las Redes son formas de interacción social, definida como un intercambio dinámico entre personas, grupos e instituciones en contextos de complejidad. Un sistema abierto y en construcción permanente que involucra a conjuntos que se identifican en las mismas necesidades y problemáticas y que se organizan para potenciar sus recursos. Una sociedad fragmentada en minorías aisladas, discriminadas, que ha desvitalizado sus redes vinculares, con ciudadanos carentes de protagonismo en procesos transformadores, se condena a una democracia restringida. La intervención en red es un intento reflexivo y organizador de esas interacciones e intercambios, donde el sujeto se funda a sí mismo diferenciándose de otros’¹¹⁰.

Se deduce de esta definición que las redes sociales, en el contexto de internet, son una forma de unión y acercamiento entre personas, las cuales pueden encontrarse en distintos puntos del planeta, incluso sin conocerse, permitiendo a los actores presentes en esa comunicación intercambiar ideas, intereses, preocupaciones, necesidades, información y la generación de nuevos vínculos entre ellos, ya sean afectivos o de negocios. Al ser un sistema abierto la aportación de cada actor constituye una nueva transformación de la red con lo que nunca permanece igual, su construcción es continuada e ilimitada¹¹¹. Es por ello que el sociólogo Duncan Watts¹¹² sostiene que internet es un organismo vivo¹¹³.

Gracias al uso de las redes sociales, se consigue reducir la sensación de aislamiento ya que el hecho de formar parte de un grupo permite expresar opiniones, exponer dudas, ampliar los límites de visión, al ser un poco más consciente de la inmensidad del mundo, y de la cantidad de personas que lo habitan, las cuales aportan algo nuevo enriqueciendo a todos y cada uno de los actores que se encuentran en el grupo. Esta interacción logra que los sentimientos traspasen

¹⁰⁸ Petróleo e Internet: La sangre y el Sistema nervioso del mundo globalizado, 2012

¹⁰⁹ Identidad subjetividad en las redes sociales virtuales: caso de Facebook, 2012

¹¹⁰ Jornadas sobre Gestión en Organizaciones del Tercer Sector, 2001

¹¹¹ Anidjar, Silvina; Gun, Leandro Martín; Luna, Juan Daniel; Navarro, Luciana Andrea, 2009

¹¹² Autor de la teoría de los seis grados, en la que se asegura que es posible acceder a cualquier persona del planeta en tan sólo seis saltos

¹¹³ Nuevos modelos de comunicación, perfiles y tendencias en las redes sociales, 2007

la frontera de internet y lleguen a cada uno de los miembros presentes, por lo que sí uno de sus miembros se encuentra en un estado de felicidad es capaz de transmitirla y contagiarla al resto, en mayor o menor medida. Este fenómeno se da ya que *‘la percepción y el comportamiento de los individuos de un grupo, así como la misma estructura del grupo, se inscriben en un espacio social formado por dicho grupo y su entorno, configurando así un campo de relaciones’*¹¹⁴ .

Con ello, gracias al poder de sugestión que se puede conseguir mediante el uso de estas redes y a la ventaja que supone el poder llegar cada vez más lejos y a mayor cantidad de personas, ha provocado que las redes sociales hayan alcanzado a una gran cantidad de ámbitos y todo ello a un ritmo vertiginoso.

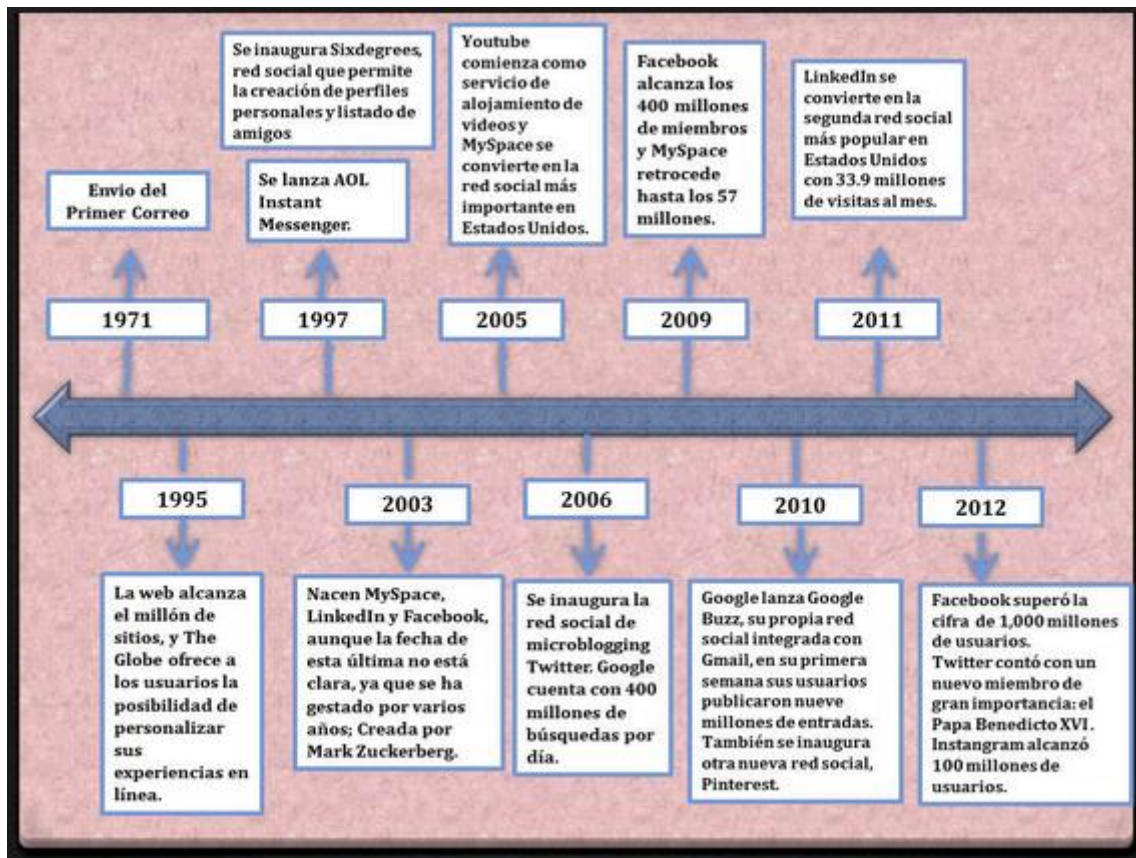


Ilustración 13 Cronología de las redes sociales. Fuente: Blog revista Dándole Vueltas

¹¹⁴ Social Network Analysis in Decision Making: a literature review, 2004.

4.1 Alcance de las redes sociales

Internet es la red de redes, de la cual nacen y se sustentan el resto de redes sociales. La comunicación entre estas redes es el ciberespacio¹¹⁵ la conquista del cual se hace a un ritmo trepidante.¹¹⁶ El uso de este ámbito de distribución de la comunicación está creciendo exponencialmente por lo que está llegando a multitud de campos. En un principio internet se diseñó para la comunicación militar y sobrevivir a cualquier circunstancia. Pero la evolución de este medio de comunicación ha llevado en estos últimos años a la aparición de las redes sociales, la creación de las comunidades virtuales, las cuales están presentes en prácticamente todos los escenarios posibles, tanto sociales, como laborales y/o educacionales.

Las redes sociales se originaron para trabajos específicos pero con el tiempo el uso de éstas se ha expandido a usuarios no especializados lo que ha conllevado a una expansión de la utilización de las mismas, principalmente por la posibilidad de poder hablar a tiempo real con cualquier persona en cualquier parte del planeta¹¹⁷.

Su utilización arroja a sus usuarios con un anonimato lo que permite que se puedan relacionar aun ocupando distintos espacios sociales. Esto quiere decir, que personas que pertenezcan a distintos estatus o culturas u otros factores que pueden impedir su interacción en la vida real,¹¹⁸ con la utilización del ciberespacio pueden llegar las unas a las otras. Dicha posibilidad se debe a que estas redes se basan en el principio de la confianza, pues los usuarios de las mismas ofrecen información personal sin poder ser esta constatada, ya que no hay medios que puedan evaluar su veracidad con lo que desaparecen de alguna manera las barreras que condicionan las interacciones sociales¹¹⁹.

Las redes sociales cada vez tienen más adeptos por la oferta que éstas ofrecen como son el sentir cercanía con personas que están a miles de kilómetros, permiten la publicación de pensamientos, fotos, videos y una gran variedad de aplicaciones para el ocio del usuario. Su uso ha permitido una mejora en el contacto con personas que se encuentran lejos del núcleo familiar, de amigos, colegas... consiguiendo un acercamiento entre esos grupos sociales y, ayudando así, a superar de una forma más liviana las sensaciones de soledad, nostalgia y desapego que se pueden experimentar cuando no existe un contacto frecuente.

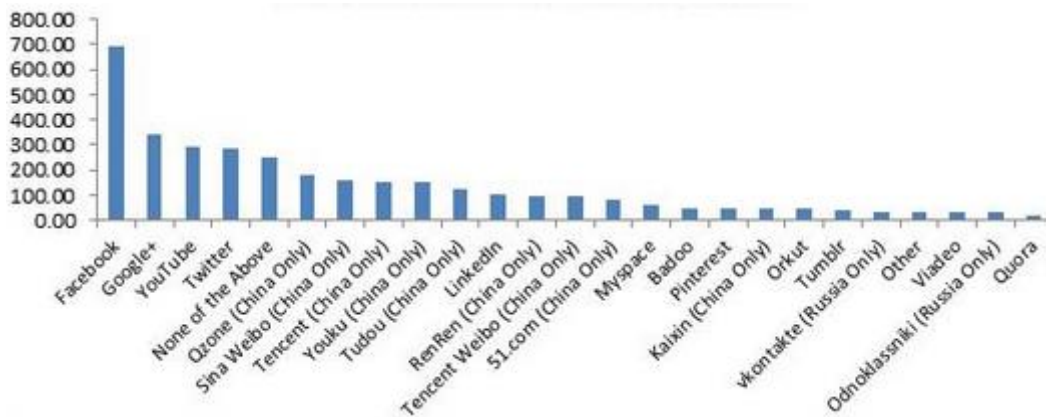
¹¹⁵ Es el Nuevo ámbito creado a originado por el advenimiento de la sociedad de la información y el conocimiento. Así se ha dado paso a cinco ámbitos mundiales: tierra, mar, aire, espacio exterior y ciberespacio

¹¹⁶ Petróleo e Internet: La sangre y el Sistema nervioso del mundo globalizado, 2012

¹¹⁷ Identidad subjetividad en las redes sociales virtuales: caso de Facebook, 2012

¹¹⁸ Refiriéndose a las interacciones cuando los actores están presentes físicamente

¹¹⁹ Identidad subjetividad en las redes sociales virtuales: caso de Facebook, 2012



Il·lustració 14 Redes sociales más utilizadas a diciembre del 2012 en millones de personas. Fuente: TreceBits.com

Desde otro punto de vista, el incremento del uso redes sociales también se debe al acceso a las TIC¹²⁰ por parte de la población como se puede comprobar a nivel nacional.

Año 2014

	Han utilizado el ordenador en los 3 últimos meses	Han utilizado Internet en los 3 últimos meses	Usuarios frecuentes de Internet (al menos 1 vez por semana)	Han utilizado el teléfono móvil en los 3 últimos meses
TOTAL	73,3	76,2	71,2	95,0
Andalucía	66,3	71,2	67,3	94,8
Aragón	73,8	76,1	72,5	94,0
Asturias, Principado de	71,0	74,0	69,3	93,8
Baleares, Illes	79,1	81,1	77,5	95,5
Canarias	69,2	75,4	70,2	94,7
Cantabria	74,1	74,8	70,4	94,8
Castilla y León	72,2	74,9	68,1	95,1
Castilla - La Mancha	71,1	72,5	66,0	94,0
Cataluña	79,5	80,5	75,1	95,4
Comunitat Valenciana	70,2	74,2	68,6	94,1
Extremadura	63,7	68,3	63,8	94,6
Galicia	68,4	69,3	64,6	92,9
Madrid, Comunidad de	81,7	84,2	79,3	96,8
Murcia, Región de	71,0	73,0	67,1	94,8
Navarra, Comunidad Foral de	75,9	76,5	70,7	94,0
País Vasco	79,6	81,0	77,3	96,5
Rioja, La	74,1	75,7	70,1	94,9
Ceuta	78,8	84,8	74,7	95,8
Melilla	61,0	74,0	64,8	97,0

Il·lustració 15 Porcentaje de usuarios de TIC por comunidades autónomas. Fuente: Instituto Nacional de Estadística

¹²⁰ Tecnologías de la información y la comunicación

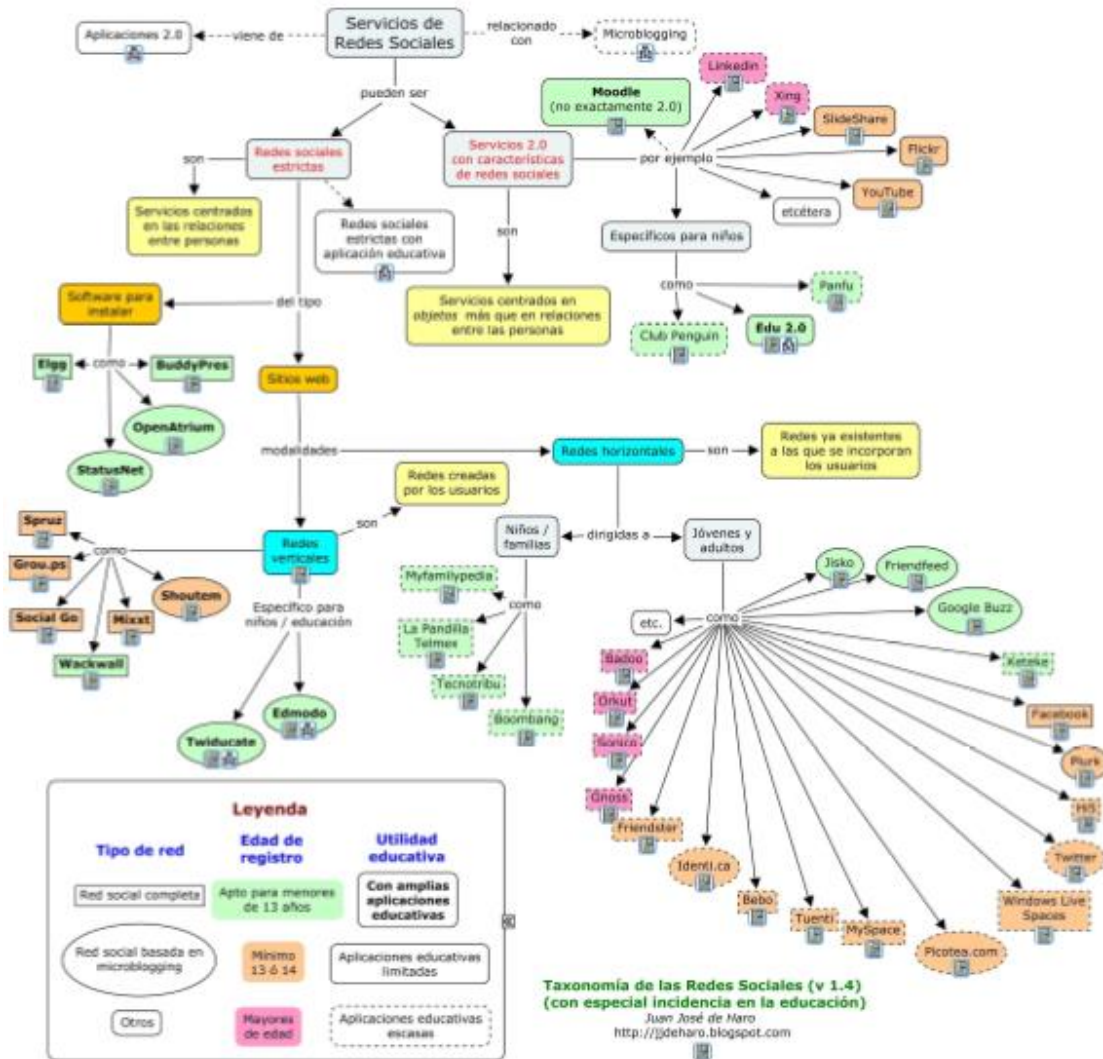


Ilustración 16 Clasificación de los servicios de redes sociales. Fuente: Redes Sociales en Educación

Por otro lado, debido al crecimiento de las redes sociales, se ha expandido su utilización a campos como el laboral y el educativo permitiendo en el primero mediante redes como ‘LinkedIn’ una mayor consciencia de momentos del mercado, conocimiento de los sectores en auge, puestos vacantes, nuevas estrategias, ampliar la visión del mundo laboral de una persona y el contacto con colegas de profesión, además, la utilización de éstas le permiten a las empresas conocer mejor a sus clientes y sus preferencias y escoger a los candidatos idóneos. Una simple foto de perfil puede dar mucha información a las empresas ya que detrás de una foto de perfil se revela una gran información desde el plano psicológico. Así, las personas que muestran más seguridad en sí mismas son aquellas que muestran en su foto de perfil solamente el rostro sin retoques, las que aparece mirando hacia otro lado suelen tener un gran mundo interior que les cuesta mostrar, las que aparecen en fotos retocadas pretenden enseñar una mejor versión de sí mismas, mejor imagen de las que perciben de sí mismas y en casos de que aparezcan practicando

deportes pretenden demostrar que son personas activas y divertidas con las que es difícil aburrirse¹²¹. Por ello, una simple foto de perfil puede ayudar a las empresas a escoger el candidato idóneo para la política de la compañía y el puesto ofertado. Además, su utilización por parte de las empresas ofrece beneficios al proporcionar comunicación directa e inmediata con clientes o público en general, es una forma de acercarse a éstos con el fin de transmitirles cualquier tipo de información sobre la compañía, responder dudas y resolver problemas. Otra ventaja es que mejora la marca de la compañía, aumenta la visibilidad de la misma y permiten una mayor posibilidad de promoción.

En el sector educativo, ha permitido la consulta fuera del horario estipulado, consiguiendo una enseñanza más personalizada por parte del profesorado y un mayor atrevimiento del alumnado a la hora de presentar sus dudas¹²² consiguiéndose también una mejora en el fomento del aprendizaje colaborativo ya que los alumnos tienen la posibilidad de debatir y consensuar la materia de estudio, hecho que se ve afectado por el favorecimiento que ofrecen las redes sociales a la participación, la comunicación y al trabajo en equipo.

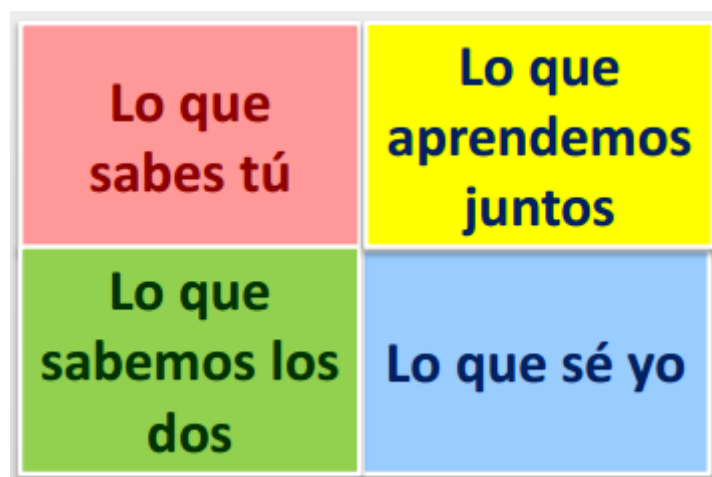


Ilustración 17 Beneficios del trabajo colaborativo. Fuente: <http://repositorio.grial.eu/>

La comunicación alumno-profesor mejora gracias a la utilización de las redes sociales, no así la relación alumno-alumno, ya que en este caso los alumnos ya tienen una relación previa que el uso de redes como Facebook no mejora.¹²³

La publicidad también ha sabido sacar partido al fenómeno de estas redes y por ello está presente en ellas, en periódicos, buscadores, etcétera. Con ello llegan a un mayor número de población y por otra parte, las redes donde aparece la publicidad cobran un precio menor por la

¹²¹ Las redes sociales cumplen necesidades psicológicas del ser humano, 2013

¹²² Correlating students performance with social networks use in teaching, 2012

¹²³ La influencia de las redes sociales en el aprendizaje colaborativo

aparición de la misma. Son un buen escaparate por este hecho de aumentar la visibilidad del producto o servicio que se pretenda publicitar.

Por otro lado, los teléfonos móviles de última generación permiten la conexión a internet y las redes sociales han sabido amoldarse a ser utilizadas desde estos dispositivos móviles, creando aplicaciones propias para poder ser utilizadas desde los móviles de la forma que mejor partido pueda sacarle. Por ello, aplicaciones como Skype ya están disponibles en estos teléfonos permitiendo video llamadas de forma gratuita siempre que se disponga de una conexión a internet. Facebook y MySpace, dos de las redes sociales por antonomasia, también ofrecen su versión para estos dispositivos. El mercado de la telefonía móvil está en crecimiento. En España, en 2013, por primera vez el número de usuarios que utilizaron internet, 76,22%, superaron al que utilizó ordenadores, 73,3%, y esto se explica ya que la mayoría de los internautas, el 77,1% accedieron mediante sus teléfonos móviles según el instituto nacional de estadística. En Estados Unidos entre los años 2001 y 2011 hubo un aumento en la venta de servicios telefónicos, dónde fueron los teléfonos móviles los que propiciaron tal incremento pasando los servicios de telefonía de un 23% en 2001 a un 67% en 2011. Otro gran mercado de la tecnología como es el Japonés llegó a un 70% en 2011¹²⁴. Al igual que en el mercado español, en el japonés y el estadounidense, los accesos a internet mediante móvil también representan un incremento por lo que en el caso de Japón se pasó de un 40% de usuarios de telefonía móvil que accedían a internet mediante el móvil a un 80% en 2011. En el caso norte americano desde 2009 ha habido un incremento del 24%¹²⁵.

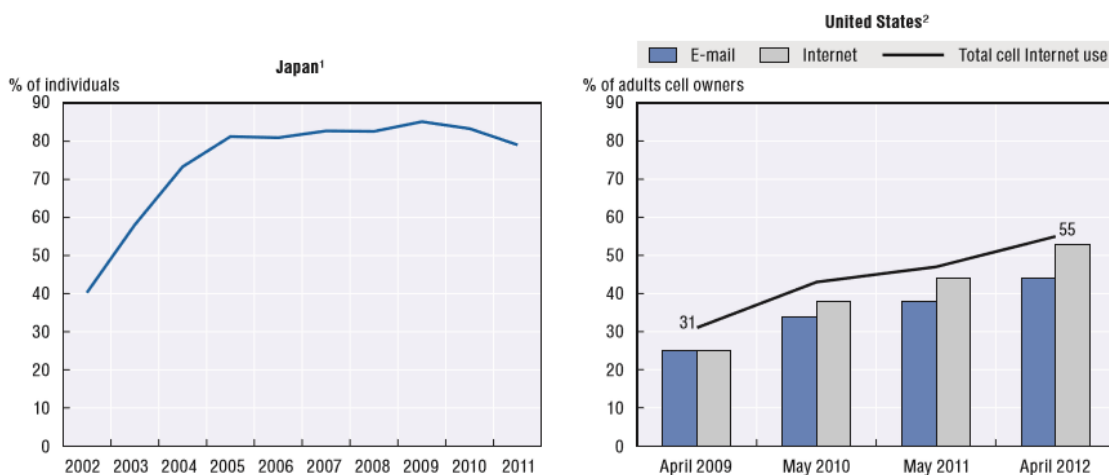


Ilustración 18 Incremento de la utilización de Internet mediante telefonía móvil. Fuente: OECE. Communications Outlook, 2013

¹²⁴ OECE. Communications Outlook, 2013

¹²⁵ Encuesta sobre Equipamiento y Uso de Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares. Año 2014

Por lo que telefonía móvil y redes sociales son dos grandes socios en el mundo de las telecomunicaciones.

Así, lo que se originó en un plan ideado por los guerreros del servicio tecnológico del Servicio de Proyectos de Investigación Avanzada del Departamento de Defensa estadounidense (Advanced Research Projects Agency, el mítico DARPA)¹²⁶ para protegerse de la amenaza soviética durante la Guerra Fría, ha evolucionado de forma exponencial hasta llegar a prácticamente todos los ámbitos conocidos por el hombre. De los cuales, el más reclamado es el de la socialización con otras personas, la frecuencia de contacto e interacción con otros, la lucha contra el aislamiento, la disminución del sentimiento de soledad y el aburrimiento. Las redes sociales las utilizan personas que se conectan con personas.



Ilustración 19 Redes sociales mediante la teoría de los seis grados. Fuente: madeinaction.blogspot.com.es

¹²⁶ La era de la información. Economía, sociedad y cultura. Vol. 1 México siglo XXI 1996

4.2 Beneficios de las redes sociales en el marino mercante

4.2.1 Beneficios en el aislamiento social

Como se ha comentado en los puntos 2 y 3 del proyecto, una de las principales problemáticas del marino mercante es el aislamiento social al que se enfrenta por la naturaleza de su trabajo, donde el punto más conflictivo es la relación familiar por la imposibilidad de mantener un contacto frecuente con la familia.

Las redes sociales permiten el acercamiento de las personas se encuentren en el punto del planeta en el que se encuentren y facilitan la comunicación con las mismas, ofreciendo posibilidades y herramientas que hacen las conversaciones más interactivas. Se mencionaba el ejemplo de Skype, red social que permite chat, video llamadas y envío de archivos e imágenes. Es usual encontrar a marinos en asociaciones como el apostolado del mar ‘Stella Maris’¹²⁷ conectados, con sus portátiles o con los ordenadores disponibles en la asociación, a Skype para poder comunicarse con su familia, de manera que pueden verse al mismo tiempo que mantienen la conversación. Son herramientas que permiten a las personas sentirse un poco más cerca las unas de otras.

‘Las Redes son formas de interacción social, definida como un intercambio dinámico entre personas, grupos e instituciones en contextos de complejidad. Un sistema abierto y en construcción permanente que involucra a conjuntos que se identifican en las mismas necesidades y problemáticas y que se organizan para potenciar sus recursos’¹²⁸ por lo que la aportación de cada actor presente la transforma. En dicha aportación intervienen las ideas, el carácter y los sentimientos de todos los presentes en esta acción. Debido a ello, estos sentimientos rompen la barrera de internet llegando a las personas que están manteniendo la comunicación en ese momento sugestionándose las unas a las otras. Esto produce la sensación de sentirse parte de la realidad del otro, la sensación de estar el uno al lado del otro, aporta una calidez al momento única. Gracias a estas sensaciones disminuyen las de soledad, las de añoranza, o el de aburrimiento.

Se encuentran casos de personas que se han enamorado mediante redes sociales sin haber coincidido físicamente, y no es tan descabellado que esto suceda teniendo en cuenta el fenómeno comentado en el que los sentimientos rompen la barrera de internet y afectan directamente a las personas que están manteniendo esa comunicación, esa frecuencia de contacto.

¹²⁷ Durante el trabajo de campo se ha accedido al apostolado del mar Stella Maris para contactar con marinos mercantes, y se ha podido ver como la gran mayoría se conectaba a Skype para contactar con su familia

¹²⁸ Jornadas sobre Gestión en Organizaciones del Tercer Sector, 2001

Por ello, las redes sociales pueden ser una posibilidad de contacto para el marino y su familia, proporcionándoles la oportunidad de sentirse más cerca los unos de los otros y romper antiguos estereotipos generado alrededor de la relación en estos tipos de familia, además de darle solución a problemas que aparecen debido a las largas ausencias intermitentes del marino de casa. No se encuentran estudios que puedan confirmar tal suposición, por lo que en los puntos 5 y 6 del proyecto se podrá dar una respuesta más aproximada a esta hipótesis mediante el trabajo de campo llevado a cabo.

En general, la utilización de las redes sociales responde a 4 motivos principales¹²⁹:

1. La capacidad de unirse a comunidades formadas por aquellos en situación similar
2. La superación de aislamiento debido a una enfermedad, situación familiar, o el desempleo, o la poca movilidad debida a una lesión ósea o muscular
3. Mantener contacto con las distintas redes sociales
4. El trabajo actual carece de desafío, aburrimiento, o insatisfactorio

Así, tres de los cuatro principales motivos tiene que ver con el hecho de contactar con personas que están lejos y evitar el aislamiento social. Dos de los principales problemas que aparecen en el oficio del marino mercante. Los marinos tienen que poder contactar con la familia cuando están lejos de ésta, y debido a los patrones de trabajo el aislamiento social a bordo es una realidad. Por ello tienen cabida las redes sociales en el mundo de estos hombres y mujeres.

Si hacemos referencia al primer motivo de la lista, encontramos que la utilización de las redes sociales permite el contacto con comunidades, con grupos de personas que se encuentran en la misma situación. Es por ello que existen redes sociales enfocadas al mundo marítimo y en las que se congregan profesionales de la mar y aficionados a la navegación, permitiendo un punto de encuentro para personas que están separadas por miles de kilómetros.

Así podemos encontrar redes sociales como:

Crew too, la cual está enfocada a la búsqueda de trabajos marítimos. En ella se puede publicar el C.V mediante un perfil y permite la comunicación con navieras y profesionales de la mar de todo el mundo. Está muy centrada a la marina mercante pero también es muy útil para quienes buscan trabajo como capitanes de yate o marinería de la náutica recreativa. Esta red social liga a profesionales de todo el mundo y en ella pueden encontrar un lugar donde expresar sus inquietudes y anécdotas, además de ser un importante foro de debate de las noticias sobre el sector marítimo.

¹²⁹ Coping with Separation. Chinese Seafarer-Partners in Cyberspace, 2007

My Ship, es otra red social. En esta se proponen ofertas de trabajo y es un buen lugar en el que formar parte de una comunidad virtual anclada a una naviera o barco. La sección de trabajo incluye puestos de trabajo tanto en la marina mercante como en la náutica recreativa.

Sea Folks. Esta está bautizada como el LinkedIn del sector. La mayoría de miembros son oficiales de la Marina mercante, patrones, capitanes y marinería de yates, personal de tierra asociado al mar, buzos, biólogos marinos. Está muy recomendada para alumnos que quieren encontrar una forma de embarcar en buques de todo el mundo. La página incluye foros blogs que aderecen la sesión.

About crew es otro ejemplo más de las redes sociales de temática naval. Es una forma de conectar al personal embarcado con el mundo exterior, así se promociona dicha red social. Una forma de poder salir desconectar de la institución total que representa el buque. En la página se encuentran noticias actualizadas del sector e información detallada relacionada con cuestiones náuticas y meteorología.

Estos son ejemplos de redes sociales dedicadas a temática naval, pero también se pueden encontrar otras como Facebook en la que se han creado grupos dedicados a la marina mercante. Así, podemos encontrar grupos como son el Marineros Mercantes españoles, We are navigators o Foro Naval.

Diversas son las páginas y grupos destinadas al marino, en la que puede encontrar a personas que viven su misma realidad, con las que poder compartir anécdotas y consejos. Además, una de las aficiones de los marinos mercantes es la de navegar por internet, por lo que encontrar múltiples opciones relacionadas con su oficio y estilo de vida ayuda a combatir el aislamiento social de éste. Durante los permisos por vacaciones va a disponer de tiempo para socializar, y al ser complicado el conservar contactos en tierra por sus constantes idas y venidas, una forma rápida y sencilla de socializar es el uso de las redes sociales. Las redes sociales se adaptan a las demandas actuales de las personas que las utilizan, las cuales son la falta de tiempo y la búsqueda de satisfacción inmediata¹³⁰. También, estudios como el llevado a cabo en Estados Unidos a 2512 personas mayores de 18 años y que aparece en el Personal Networks and Community¹³¹, refleja que la gente que utiliza redes sociales como forma de socialización tiene más probabilidades de ir a parques o cafés que las que no las utilizan, por lo que son una buena opción para evitar el aislamiento social, ya que además potencian los niveles de conducta social.

¹³⁰ Las redes sociales cumplen necesidades psicológicas del ser humano, 2013

¹³¹ Social Isolation and New Technology, 2009

Así, los estudios demuestran como los usuarios de redes sociales son más propensos a las salidas a espacios públicos y a la participación en otros actos sociales que los no usuarios¹³².

Partiendo que las principales aficiones de los marinos son actividades que se pueden realizar en solitarios como el golf, la pesca o el ciclismo¹³³, la utilización de las redes sociales pueden representar una variación en estas aficiones ya que fomentan la socialización también fuera del mundo virtual como los números demuestran.

Table 3c: Frequency of visits to public and semi-public spaces (%) (N=2512).

	Coffee shop	Church or temple	Public library	Fast food restaurant	Other restaurant	Community center	Park	Bar
0	54.4	46.5	65.3	31.8	29.8	82.5	39.2	72.2
1	8.3	6.9	12.0	12.9	9.3	5.9	13.5	6.9
2	9.8	6.9	8.5	14.1	12	3.6	13.4	6.3
3	5.4	4.5	4.0	8.0	9.1	1.7	8.6	3.3
4	6.7	19.2	3.4	7.8	10.5	2.0	7.2	3.2
5	3.3	4.3	1.6	6.5	7.1	0.8	4.9	1.9
6+	12.1	11.7	5.1	18.9	22.2	3.4	13.2	6.3

Tabla 2 Frecuencia de visitas a espacios públicos y semipúblicos de usuarios de redes sociales. Fuente: Social Isolation and New Technology, 2009

Por otro lado, también representan una gran ayuda, ya que permiten expresar los sentimientos más abiertamente, su utilización comporta un mayor atrevimiento ya que las consecuencias no son inmediatas además de tener un menor impacto debido a la protección que representa el anonimato que otorgan a sus usuarios. La sensación de vergüenza es menor¹³⁴, de esa manera, una cultura como la del marino mercante en la que como se ha comentado en puntos anteriores, no suelen compartir su sentimientos con el resto de la tripulación, mediante las redes sociales tiene una oportunidad de expresar esos sentimientos y encontrar consuelo entre personas que pueden estar pasando por situaciones similares. Según podíamos ver en el punto 3 El marino y su relación familiar, éste busca el apoyo en su pareja sentimental, no comparte con nadie más sus problemas, y estudios llevados a cabo en Estados Unidos en 2006, un 55% de los usuarios de redes sociales hablan de sus problemas mediante la red con personas que no son sus

¹³² Social Isolation and New Technology, 2009

¹³³ Ver punto 3.2.1

¹³⁴ Las redes sociales cumplen necesidades psicológicas del ser humano, 2013

parejas¹³⁵, pudiendo descargarlas también a ellas de ese peso. Para el marino, es una oportunidad esta forma de uso.

Así, las redes sociales *‘bien utilizadas fomentan el acercamiento a tus amigos e incluso creación de nuevos’*¹³⁶ a la par que dan la opción de destapar el alma en un acto de búsqueda de comprensión y consuelo.

4.2.2 Beneficios con la tripulación

Como se vio en el punto ‘2.2.1 La tripulación’ es complicado estrechar relaciones a bordo. Por un lado los patrones de trabajo y por otro la práctica cada vez más habitual de que se trabaje en barcos distintos han provocado que las relaciones entre las personas que están embarcadas no generen lazos más fuertes de amistad. Así, las redes sociales también podrían representar una mejora en este aspecto, ya que permiten el poder mantener un contacto más frecuente con esos colegas que por circunstancias laborales y/o geográficas no pueden tener una comunicación más regular. Las redes sociales, en estos casos refuerzan los lazos de amistad representando un alto % el número de usuarios que las utilizan para conectar con amistades.

Percent of core discussion confidants who are ‘friends’ on a social networking site, in 2008 and 2010

% of social networking site users’ core network that they have “friended.” For instance, in 2010 40% of social networking site users have “friended” all of their core confidants.

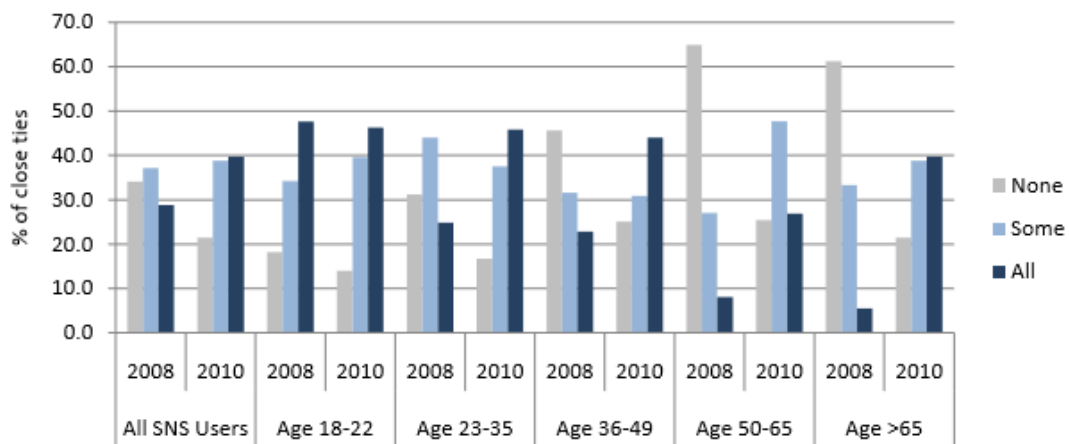


Ilustración 20 % De conversaciones entre ‘amistades’ en redes sociales. Fuente: Social networking sites and our lives, 2011

Otra ventaja que puede suponer para una mejor integración entre los marinos, es que incluso utilizando las redes sociales se puede contactar con personas de una nueva tripulación a la que se va a pertenecer, de forma que se pueden empezar a conocer a parte de esos nuevos colegas.

¹³⁵ Social Isolation and New Technology, 2009

¹³⁶ Las redes sociales cumplen necesidades psicológicas del ser humano, 2013

Ello podría facilitar la adaptación del marino a su nuevo sitio de trabajo repercutiendo de forma positiva en su bienestar.

4.2.3 Beneficios en las relaciones multiculturales

Por otro lado, también favorecen las relaciones con distintas culturas. El 24% de los americanos comparte temas importantes con personas de diferente raza o etnia mediante el contacto por redes sociales.¹³⁷ Esto puede representar una ventaja para el marino mercante, el poder entablar un relación con personas de culturas distintas a la suya, ya que favorecería a estrechar lazos con las distintas culturas que se puede encontrar a bordo del buque. Cambiaría prejuicios y favorecería a la integración entre la tripulación. El ser consciente de las ventajas que representa el generar lazos más íntimos con personas de otras etnias es un incentivo a tener en cuenta en las tripulaciones multiculturales.

Table 5: Likelihood of having a cross-race/ethnicity core discussion tie – logistic regression (N=1827)³

Independent Variables	Coefficient	Odds Ratio
Constant	-1.507**	0.222**
Demographics		
Female	-0.318**	0.728**
Age	0.019	1.019
Age Squared	0.000	1.000
Education	0.008	1.008
Married or living with a partner	-0.328**	0.720**
Children under 18 live at home	-0.001	0.999
Black/African-American (compared to White)	0.755***	2.129***
Other race (compared to White)	1.508***	4.516***
Hispanic	1.483***	4.405***
Media Use		
Internet user	0.054	1.056
Cell phone user	-0.306	0.736
Frequent internet user at home ¹	0.424**	1.528**
Frequent internet user at work ²	-0.178	0.837
Internet Activities		
Social networking services	0.184	1.202
Blogging	0.661***	1.936***
Sharing digital photos online	0.276	1.318
Instant messaging	-0.280	0.756
R-Squared (Nagelkerke)	0.254***	

¹ Use internet at home more than once per day

² Use internet at work more than once per day

³ N is smaller than 2512 (total sample size) because some respondents did not answer questions about their discussion network, demographics, or media use.

*p<.05 **p<.01 ***p<.001

Ilustración 21 Distribución de discusiones importantes con distintas etnias/razas. Fuente: Social Isolation and New Technology, 2009

¹³⁷ Social Isolation and New Technology, 2009

4.2.4 Beneficios en la disminución de estrés

Como se ha hecho referencia en el punto 2 del proyecto, el marino mercante tiene altos grados de estrés debido a su trabajo, tanto a bordo del buque como una vez llegado a casa. Uno de los principales motivos causantes de este estrés es el estar lejos de la familia y no poder contar con el apoyo emocional de ésta. Por lo que las redes sociales son un buen recurso en estos casos. Mediante la comunicación con estas redes, no solo con la familia, sino con personas que se encuentren en situaciones parecidas de aislamiento, se puede reducir los grados de estrés por el apoyo, desahogo y consuelo que se encuentra. Además, con el uso de estas redes se consigue una gran diversidad de contactos en comparación con las personas que no las utilizan, con lo que se cuenta con distintos puntos de vista, algo importante a la hora de buscar consejo. Se encuentra una mayor toma de perspectiva¹³⁸ lo cual tienen una influencia directa en el bienestar de la persona que se trata de ayudar por el ejercicio de empatía¹³⁹ que representa. Así, los altos niveles de apoyo emocional y compañerismo que se encuentra mediante el uso de las redes sociales representa una mejora en el bienestar de sus usuarios, lo cual afecta a los grados de estrés, ya que se pueden compartir los problemas y preocupaciones, con lo que en el caso del marino mercante que suele interiorizarlos, puede encontrar una buena herramienta en la redes sociales para rebajar estos niveles de estrés.

	Sample	Internet User	Not an Internet User	Cell Phone User	SNS User	Mobile Internet User
Total Social Support						
Mean	75.3	77.4	67.7	76.2	79.0	78.5
SD	20.3	18.8	23.5	19.6	17.2	18.2
N (weighted)	2252	1769	483	1714	1048	689
Emotional Support						
Mean	74.8	76.9	67.1	76.0	79.2	78.6
SD	21.8	20.3	25.0	21.0	18.0	19.5
N (weighted)	2252	1769	483	1714	1048	689
Tangible Support						
Mean	75.4	77.2	69.0	75.9	77.7	78.2
SD	25.3	23.8	29.2	24.7	23.1	23.0
N (weighted)	2252	1769	483	1713	1048	689
Companionship						
Mean	76.4	78.9	67.2	77.3	80.2	78.8
SD	22.8	21.0	26.5	22.4	20.0	21.2
N (weighted)	2251	1769	482	1714	1048	689

Source: Pew Research Center's Internet & American Life Social Network Site survey conducted on landline and cell phone between October 20-November 28, 2010. N for full sample 2,255 and margin of error is +/- 2.3 percentage points. N for Facebook users=877 and margin of error is +/- 3.6 percentage points.

Ilustración 22 Comparativa del apoyo y compañerismo entre los usuarios de redes sociales y los no usuarios. Fuente: Social networking sites and our lives, 2011

¹³⁸ Capacidad de adoptar el punto de vista de una persona para considerar ambos lados de un problema

¹³⁹ Social networking sites and our lives, 2011

4.2.5 Beneficios en las relaciones de pareja y relaciones con los hijos

Otras ventajas que presentan son en las relaciones de pareja. En el caso del marino el poder mantener la comunicación con su pareja es esencial para la continuidad de la relación y el grado de deterioro que la distancia puede causar en ella. Estudios demuestran que el uso de las redes sociales con la pareja sentimental ayuda a mantener la relación, donde un 74% de internautas adultos aseguran que internet ha tenido efectos positivos en su relación de pareja. Incluso un 9% dice haber podido solucionar problemas de pareja que cara a cara habrían sido de más difícil solución. La posibilidad de mantener el contacto de una forma tan sencilla en la distancia ha provocado un sentimiento de mayor unión entre las parejas (21%). Tal porcentaje aumenta al 41% en las parejas que oscilan entre los 18 a los 29 años¹⁴⁰.

Positive technology experiences in relationships

Among internet users or cell phone owners in a committed relationship, the % who have experienced the following, by length of relationship

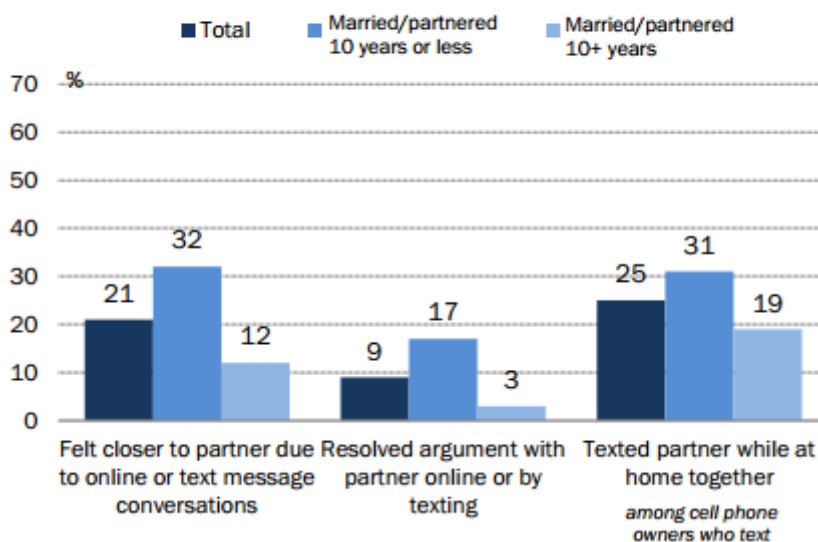


Ilustración 23 Relación de experiencias positivas en el uso de las redes sociales con la pareja. Fuente: *Couples, the internet, and Social Media, 2014*

Un punto interesante que también se puede consultar en el informe de Pew¹⁴¹ dedicado a las relaciones de pareja, es que los matrimonios o parejas estables utilizan las redes sociales con sus cónyuges para compartir calendario. En el caso del marino mercante, como se ha visto, los calendarios pueden variar¹⁴² y es una causa de estrés tanto para él como para su familia no tener una fecha cerrada de la vuelta a casa, pero el poder compartir un calendario con su pareja podría significar una mejor planificación aun siendo una fecha aproximada, ya que como se ha

¹⁴⁰ Couples, the internet, and Social Media, 2014

¹⁴¹ Pew Reserch Center. Mediante encuestas de opinión pública informan al público sobre problemas, actitudes y tendencias que afectan a América y el mundo

¹⁴² 3.3 Transiciones barco-casa/casa-barco

comentado es complicado el que se puedan dar fechas exactas. Ello podría conllevar una mejor organización, sobre todo para la familia, en las cuestiones a tener listas en el hogar y posibles compromisos que coincidan en fechas con el regreso del marino a casa.

En cuanto a la relación con los hijos, también se muestra que el uso de las redes sociales tiene una afectación beneficiosa en ellas. Estando en contacto mediante estas redes, por ejemplo mediante Facebook, en el que el usuario se crea un perfil, los padres pueden conocer mejor gustos y aficiones de sus hijos que no conocían, por lo que es una forma de llegar más a éstos. Los padres son más partícipes en la vida de sus hijos. En el caso del marino es una ayuda el poder seguir a su hijos durante el tiempo que no está en casa, de esa manera puede contactar con él, estar más informado acerca de la rutina que sigue y poder tener una relación más cercana ya que hay un seguimiento mucho más estricto y frecuente. Ello le permite llevar un mayor control de la vida de sus hijos y la posibilidad de tener más influencia en ellos.

Por ello, el uso de las redes sociales por parte del marino mercante es una buena opción de contacto con la familia y para la evasión del aislamiento social, pero se debe tener en cuenta el uso que se le puede dar a las redes sociales a bordo del barco, ya estando en alta mar aparece el problema de quedarse sin cobertura, por lo que mediante la utilización de los teléfonos de última generación o los ordenadores portátiles no se puede contactar con las personas de tierra. Por ello aparece el concepto de la brecha digital.

4.2.6 Beneficios en la búsqueda de estímulos

En el mar hay una falta de variedad en el entorno, el trabajo que se realiza es monótono provocando esto una desconexión del cerebro por la falta de estímulos que se encuentra a bordo durante las travesías, hay una carencia de motivación.

‘La motivación son los estímulos que mueven a la persona a realizar determinadas acciones y persistir en ellas para su culminación. Este término está relacionado con el de voluntad y el del interés. Las distintas escuelas de psicología tienen diversas teorías sobre cómo se origina la motivación y su efecto en la conducta observable. La motivación, en pocas palabras, es la voluntad para hacer un esfuerzo, por alcanzar las metas de la organización, condicionado por la capacidad del esfuerzo para satisfacer alguna necesidad personal’¹⁴³ e incluye tres aspectos principales:

1. Un estado impulsor dentro del organismo que se activa por necesidades corporales, estímulos ambientales o sucesos mentales como son los pensamientos y recuerdos
2. La conducta activada y dirigida por este estado
3. La meta hacia la cual se dirige dicha conducta

¹⁴³ Motivació. Francisco Villamarín Cid, Joaquim T. Limonero García

Con la ausencia de estímulos no hay factores que impulsen a los tripulantes a realizar ciertas acciones ya que no existe una necesidad ni motivos¹⁴⁴ por lo que no hay una activación del cerebro.



Il·lustració 24 Relación entre la actividad y el rendimiento. Fuente: Motivació

Al existir bajos grados de activación por la falta de estímulos el rendimiento de la capacidad cerebral es menor por lo que en alta mar aparece una desconexión.

El acceso a las nuevas tecnologías en estos casos, el acceso a la información puede representar una atracción y despertar el interés en la tripulación. Con ello se activa la mente provocando una mejora del rendimiento que afectará directamente a las tomas de decisiones, a la solución de conflictos, a la originalidad o a los mecanismos utilizados para la integración al propio grupo. Disponer de una conexión a internet y acceder a las múltiples posibilidades que ofrece como son las redes sociales permite una mejora en el ejercicio cerebral y en el bienestar de las personas que se encuentran a bordo.

¹⁴⁴ Motivació. Francisco Villamarín Cid, Joaquim T. Limonero García

4.3 La comunicación 'Ship-Shore': La brecha digital

La brecha digital se puede definir como la desigualdad existente en el acceso a las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC). Las TIC engloban todo lo referente a pc's, telefonía móvil, banda ancha y otros dispositivos, así como el acceso a internet. Esta desigualdad se presenta por la discriminación que se realiza entre poblaciones basándose en el uso que sean capaces de darle, por el grado de alfabetización, carencias o problemas de accesibilidad tecnológica, por lo que la inversión a realizar para aportar todos los mecanismos necesarios no sería rentable para las distintas compañías de telecomunicaciones¹⁴⁵.

Todas aquellas poblaciones o grupos discriminados que deseen conseguir el acceso a las TIC deberán aportar una alta inversión para ello por lo que en muchos de esos casos se prescinde de la utilización de éstas.

Un aspecto importante a tener en cuenta en el concepto de la brecha digital es el relacionado al acceso de las tecnologías de la comunicación. Cada vez más hogares tienen acceso a internet como se puede ver en la evolución sufrida en España en los últimos 8 años:

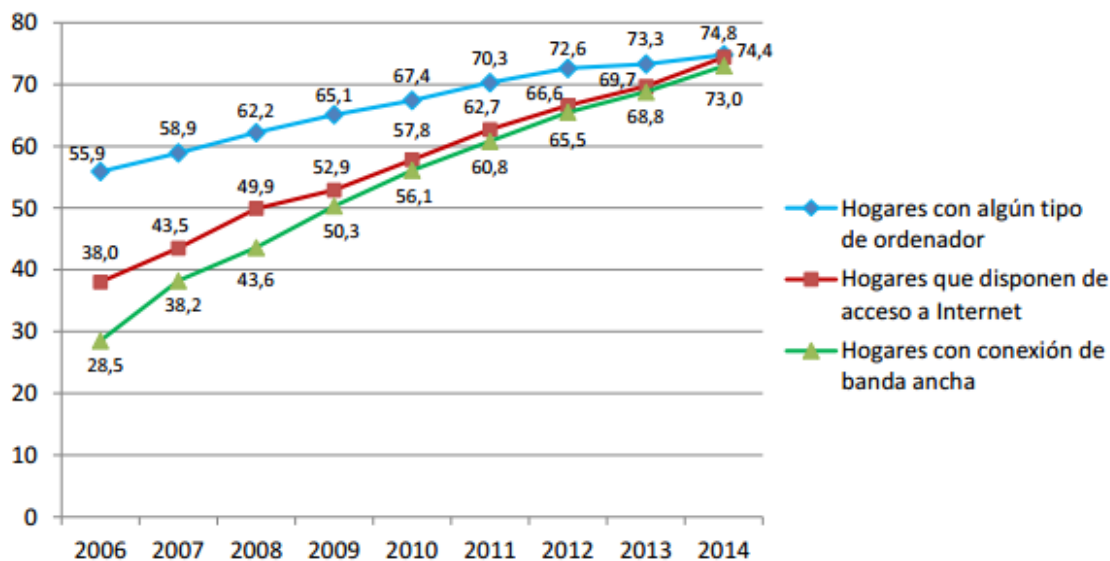


Ilustración 25 Evolución del equipamiento TIC en los hogares. Serie homogénea 2006-2014. Total nacional (% de hogares). Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Pero no es así en todos los países. Con lo que a fecha de 2003 alrededor de un 40% de la población de Estados Unidos y Canadá tenía acceso a internet, muy diferente a la realidad que se vivía en los países latinoamericanos y el Caribe en el que el acceso era del 2% y 3%

¹⁴⁵ La brecha digital: mitos y leyendas

respectivamente¹⁴⁶. Obviamente esos números han crecido al ritmo que ha crecido el uso de internet, pero se denota la diferencia entre los países llamados desarrollados y los que se encuentran en vía de desarrollo. La dificultades o no del acceso a internet dependen del índice de desarrollo humano¹⁴⁷

	Lista parcial de países	IDH (1)	EV	TA	TM	PIBpc	IEV	IESC	IPIB
Alto desarrollo humano									
1	Noruega	0.939	78.4	99.0	97	28,433	0.89	0.98	0.94
3	Canadá	0.936	78.7	99.0	97	26,251	0.89	0.98	0.93
4	Suecia	0.936	79.6	99.0	100	22,636	0.91	0.99	0.90
6	EUA	0.934	76.8	99.0	95	31,872	0.86	0.98	0.96
9	Japón	0.928	80.8	99.0	82	24,898	0.93	0.93	0.92
13	Francia	0.924	78.4	99.0	94	22,897	0.89	0.97	0.91
14	Reino Unido	0.923	77.5	99.0	100	22,093	0.87	0.99	0.90
17	Alemania	0.921	77.6	99.0	94	23,742	0.88	0.97	0.91
21	España	0.908	78.3	97.6	95	18,079	0.89	0.97	0.87
34	Argentina	0.842	73.2	96.7	83	12,277	0.80	0.92	0.80
39	Chile	0.825	75.2	95.6	78	8,652	0.84	0.90	0.74
41	Costa Rica	0.821	76.2	95.5	67	8,860	0.85	0.86	0.75
Desarrollo humano medio									
51	México	0.790	72.4	91.1	71	8,297	0.79	0.84	0.74
55	Rusia	0.775	66.1	99.0	78	7,473	0.69	0.92	0.72
61	Venezuela	0.765	72.7	92.3	65	5,495	0.79	0.83	0.67
62	Colombia	0.765	70.9	91.5	73	5,749	0.76	0.85	0.68
69	Brasil	0.750	67.5	84.9	80	7,037	0.71	0.83	0.71
73	Perú	0.743	68.5	89.6	80	4,622	0.72	0.86	0.64
84	Ecuador	0.726	69.8	91.0	77	2,994	0.75	0.86	0.57
87	China	0.718	70.2	83.5	73	3,617	0.75	0.80	0.60
102	Indonesia	0.677	65.8	86.3	65	2,857	0.68	0.79	0.56
104	Bolivia	0.648	62.0	85.0	70	2,355	0.62	0.80	0.53
105	Egipto	0.635	66.9	54.6	76	3,420	0.70	0.62	0.59
115	India	0.571	62.9	56.5	56	2,248	0.63	0.56	0.52
Desarrollo humano bajo									
127	Pakistán	0.498	59.6	45.0	40	1,834	0.58	0.43	0.49
134	Haití	0.467	52.4	48.8	52	1,464	0.46	0.50	0.45
136	Nigeria	0.455	51.5	62.6	45	853	0.44	0.57	0.36
158	Etiopía	0.321	44.1	37.4	27	628	0.32	0.34	0.31
Países en desarrollo		0.647	64.5	72.9	61	3,530	0.66	0.69	0.59
Países menos adelantados		0.442	51.7	51.6	38	1,170	0.45	0.47	0.41
Estados árabes		0.648	66.4	61.3	63	4,550	0.69	0.62	0.64
Asia Oriental y Pacífico		0.719	69.4	85.3	71	3,950	0.74	0.81	0.61
América Latina y Caribe		0.760	69.6	87.8	74	6,880	0.74	0.83	0.71
Asia Meridional		0.564	62.5	55.1	53	2,280	0.63	0.54	0.52
África subsahárea		0.467	48.8	59.6	42	1,640	0.40	0.54	0.47
Europa Oriental y la CEI		0.777	68.5	98.6	77	6,290	0.73	0.91	0.69
OCDE		0.900	76.6	97.5	87	22,020	0.86	0.94	0.90
Países OCDE alto ingreso		0.928	78.0	98.8	94	26,050	0.88	0.97	0.93
Alto desarrollo humano (48 p)		0.914	77.3	98.5	91	23,410	0.87	0.96	0.91
Desarrollo humano medio (78 p)		0.684	66.8	78.5	67	3,850	0.70	0.75	0.61
Desarrollo humano bajo (36 p)		0.442	52.6	48.9	38	1,200	0.46	0.45	0.41
Alto ingreso		0.926	78.0	98.6	93	25,860	0.88	0.97	0.93
Ingreso medio		0.740	69.5	85.7	74	5,310	0.74	0.82	0.66
Ingreso bajo		0.549	59.4	61.8	51	1,910	0.57	0.58	0.49
TOTAL MUNDIAL (162 países)		0.716	66.7	79.2	65	6,980	0.70	0.74	0.71

IDH= Valor de índice de desarrollo humano.
EV= Años de esperanza de vida al nacer.
TA= Tasa de alfabetización de adultos (% de 15 años de edad en adelante).
TM= Tasa de matriculación primaria, secundaria y educación preparatoria combinadas (UNESCO).
PIBpc = Producto Interno Bruto por Habitante en dólares.
IEV= Índice de esperanza de vida.
IESC= Índice de escolaridad.
IPIB = Índice del Producto Interno Bruto.

Fuente: UNITE e Informe sobre desarrollo humano 2001 ONU/PNUD

Tabla 3 Índice del desarrollo humano (IDH) 2001. Fuente: La brecha digital: mitos y leyendas

¹⁴⁶ La brecha digital: mitos y leyendas

¹⁴⁷ Se mide en función del entorno en el cual las personas puedan hacer plenamente realidad sus posibilidades y vivir en forma productiva y creadora de acuerdo con sus necesidades e intereses

Los criterios completos para medir la brecha digital se pueden ver en la siguiente tabla:

Criterio	Descripción
Número de usuarios de computadoras	¿Cuánta gente usa la tecnología en el país, región o localidad?
Infraestructura de comunicaciones	¿Qué redes de telecomunicaciones existen en el lugar? ¿Cuánta gente tiene acceso a PCs, teléfonos con acceso a internet y otros dispositivos portátiles? ¿Dónde están localizadas las PCs (casas, lugares de trabajo, centros de la comunidad...)?
Accesible en costo	¿Es la tecnología accesible en costo? ¿Para quién?
Entrenamiento	¿La gente sabe cómo utilizar la tecnología? ¿Es enseñada en escuelas? ¿Son accesibles en costo estos programas de entrenamiento?
Contenido relevante	¿Existe contenido en el idioma local y que cubra las necesidades e intereses inmediatos de la población?
Sector TIC	¿Qué tan grande es el sector local de las TIC y la integración de las TIC en las industrias locales en términos de trabajos y actividad económica?
Pobreza	¿Qué acciones existen para diseminar la utilización de las TIC en el analfabetismo, mortalidad infantil y calidad del agua?
Geografía, raza, edad, religión, género y debilidad física	¿Cómo el acceso y utilización de la tecnología es distribuida a través de líneas demográficas?

Tabla 4 Criterios utilizados para medir la brecha digital. Fuente: *La brecha digital: mitos y leyendas*

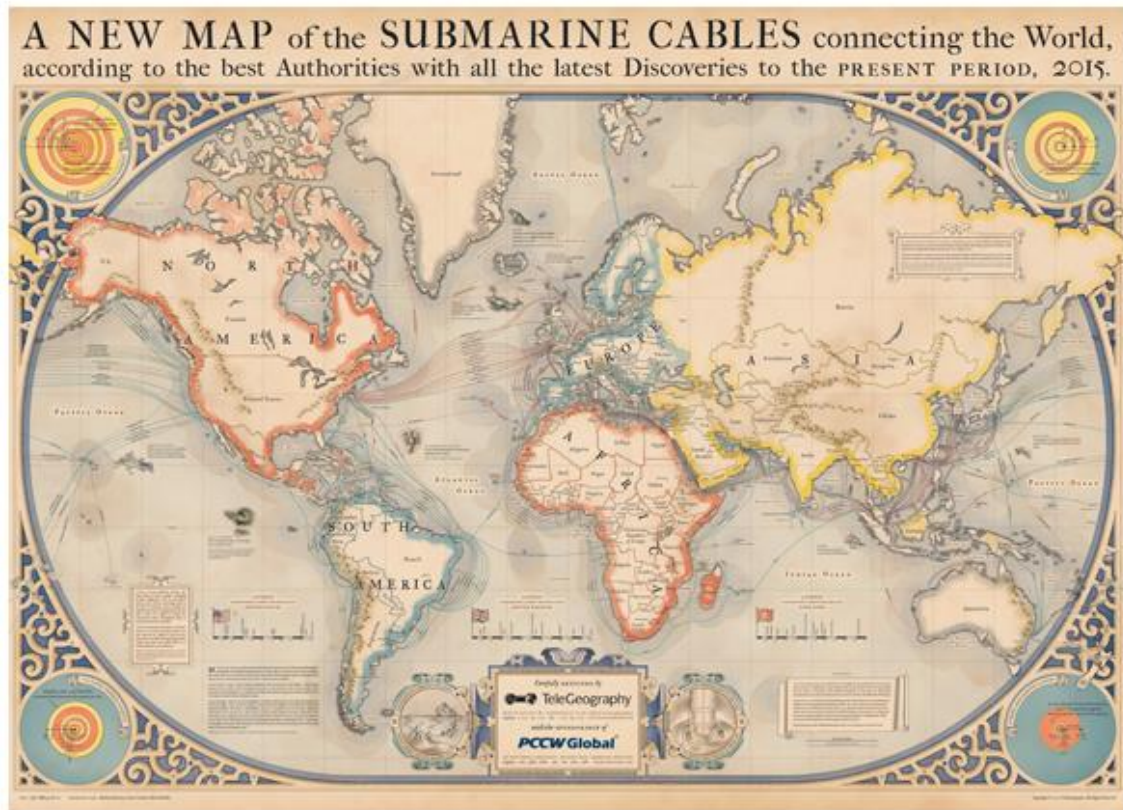
En el caso del mar no cumple con los criterios necesarios como para que se plantee la creación de las instalaciones necesarias ya que no compensaría a las compañías encargadas de llevar a cabo este trabajo el coste que conlleva. Por ello aquí la importancia del acceso a internet vía satélite.

La base de red mundial de telecomunicaciones es mediante cables de fibra óptica comportando un 90%, mientras que la red satelital apenas llega al 10%. A estas redes de cableado se las conoce como *'backbones'*¹⁴⁸ y se extienden tanto por los continentes como por el lecho oceánico¹⁴⁹.

¹⁴⁸ La palabra backbone se refiere a las principales conexiones troncales de Internet. Está compuesta de un gran número de routers comerciales, gubernamentales, universitarios y otros de gran capacidad interconectados que llevan los datos a través de países, continentes y océanos del mundo mediante cables de fibra óptica.

¹⁴⁹ Petróleo e Internet: La sangre y el Sistema nervioso del mundo globalizado, 2012

Submarine Cable Map 2015



Il·lustració 26 Cableado mundial de redes de fibra òptica. Fuente: www.telegeography.com

Todo este tendido de cables tiene unos puntos de concentración a partir de los cuales se amplifica y distribuye la señal al resto de redes terrestres¹⁵⁰. Estos puntos de concentración se encuentran organizados por regiones y son puntos de extrema vigilancia por lo que significaría un apagón de internet.

REGIÓN	ÁREA DE CONCENTRACIÓN
Europa	Londres
Norteamérica	Nueva York, Miami y Los Ángeles
Asia&Pacífico	Tokio (Japón), Pusan (Corea), Hong-Kong / Macao, Shangai (China), Taiwan.
Suramérica	Sao Paulo (Brasil)
África	Alejandría (Egipto)

Tabla 5 Puntos geográficos de concentración. Fuente: *Petróleo e Internet: La sangre y el Sistema nervioso del mundo globalizado, 2012*

¹⁵⁰ *Petróleo e Internet: La sangre y el Sistema nervioso del mundo globalizado, 2012*

En el mar no están preparadas las instalaciones necesarias para poder recibir la señal proveniente de estos puntos de concentración por lo que aparece la opción de la red satelital. Así, salen a escena compañías como INMARSAT las cuales cuentan con satélites comerciales para poder llegar a puntos del planeta donde no es posible mediante la red de cableado de fibra óptica.

Esta compañía ha sacado nuevos productos para la comunicación mar-tierra que ofrecen la posibilidad de una conexión a internet. Los servicios estrella para estos casos son el FleetBroadband y el XpressLink las características de los cuales se pueden consultar en el apartado de anexos de este proyecto o en la página web de la compañía¹⁵¹.

La utilización de estos servicios tiene un alto coste, además del coste inicial que representa la instalación de todo el equipamiento utilizado. Pero, si se enfoca desde cierto punto de vista, su instalación y utilización pueden significar un ahorro teniendo en cuenta ciertos factores como son: una mayor eficiencia en el buque, bienestar de la tripulación y comunicaciones de seguridad.

Desde el punto de vista de una mayor eficiencia en el buque, esto se debe a que con una mejor comunicación entre el barco, la compañía, el cliente y el puerto, pudiendo de esta manera plantear un calendario de salidas y llegadas mucho más exacto, la documentación de la tripulación como la de aduanas e informes reglamentarios pueden ser gestionados antes de la llegada a puerto mediante la utilización de internet. La utilización de este servicio también puede representar un ahorro en combustible ya que se puede acceder a la información meteorológica en tiempo real y a los gráficos ECDIS¹⁵² con lo que se posibilita la planificación del viaje siguiendo rutas más seguras las cuales no representen un retraso. Además, en el caso de retrasos en el puerto, pueden consultar online los horarios estimados, permitiendo una disminución en la velocidad y con ello un ahorro de combustible. Otro beneficio es en caso de averías, las cuales se pueden comunicar inmediatamente a tierra para poder ser tratadas. Además, con la opción del envío de archivos e imágenes, se les puede hacer llegar a los ingenieros una fotografía de la avería, que pueda ayudar a la solución que éstos puedan aportar.

A nivel de bienestar de la tripulación representa que el que ésta pueda acceder de forma privada a los servicios de internet, ayuda a que los marinos tengan una mejor concepción de su trabajo y

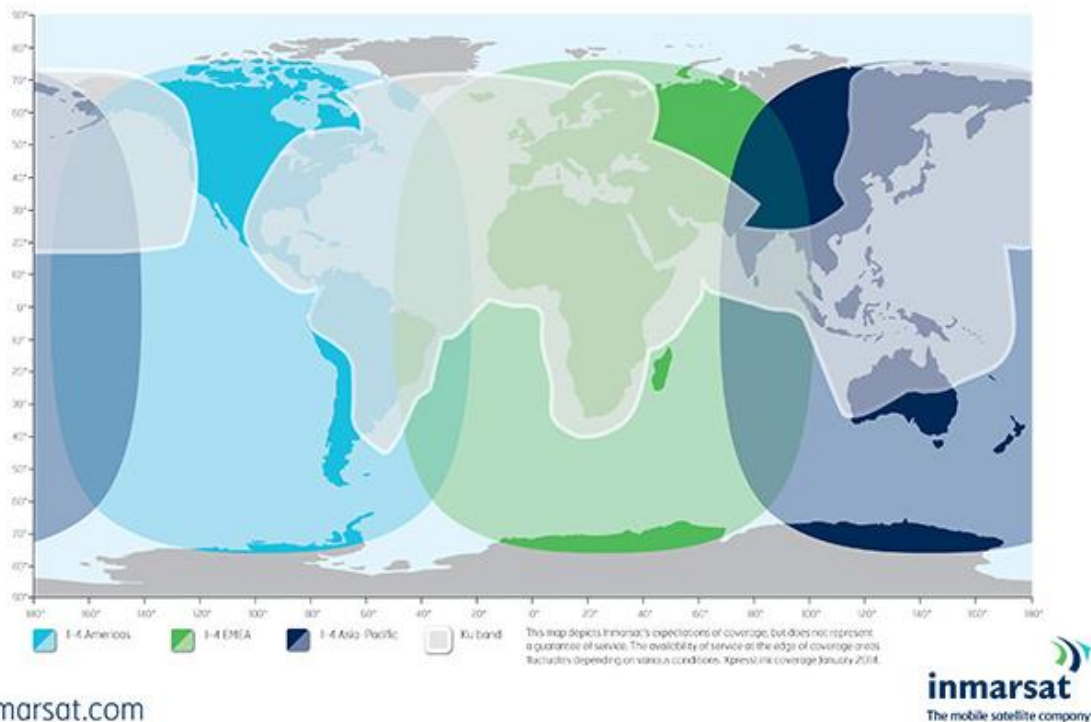
¹⁵¹ <http://www.inmarsat.com/>

¹⁵² El ECDIS está definido en la Resolución de la OMI A817/19 sección 2.1 y en el Glosario de Términos relativos al ECDIS (S-52 Apéndice 3), como "Un sistema de información para la navegación, aceptado como equivalente a la carta náutica actualizada, según los requerimientos de la regla V/20 de la Convención SOLAS de 1974. Este permite la visualización de la información seleccionada a partir de un Sistema de carta electrónica (SENC), y de información de posición a partir de ayudas a la navegación, pudiendo preparar el plan de navegación y su control. Si es necesario el sistema deberá permitir presentar la información suplementaria relativa a la navegación".

ayuda a mantenerlos a bordo. La comunicación con tierra por parte de la tripulación es un punto muy importante a tener en cuenta para su bienestar y salud mental.

Por otro lado, están las comunicaciones de seguridad. Este tipo de compañías incluye en sus productos un servicio de seguridad marítima ya que los satélites utilizados conforman el Sistema de Seguridad y Socorro Marítimo (SMSSM).

Estos paquetes ofrecen una cobertura que engloba gran parte del planeta, por lo que donde no llegan las instalaciones terrestres, sí lo hacen los satélites.



inmarsat.com

Ilustración 23 Cobertura mundial de los servicios de datos y telefonía satelital. Fuente: <http://www.inmarsat.com/>

	<p>ABOVE DECK</p> <p>VSBT antenna of approved make: VU band antenna upgradeable to KA-band Multi band LNB B W BLC 120 or 220 VAC User manual in English Weight approximately 140 kg</p>		<p>BELOW DECK</p> <p>15 U rack (H36*W24*XD24") containing: GS Unit Cisco router 2961/2911 Power switch FB 500 terminal (see below)</p>
	<p>ABOVE DECK</p> <p>FB 500 antenna of approved make: Compact antenna Weight: approximately 16 kg Diameter: 63 mm Height: 605 mm</p>		<p>BELOW DECK</p> <p>FB 500 terminal: Below-Deck-Unit: 2.5kg, 264 x 273 x 42mm IP Handset/Cradle (wired)</p>

Ilustración 24 Equipamiento para la instalación de la red satelital a bordo. Fuente: <http://www.inmarsat.com/>

4.4 Puntos de influencia negativos de las redes sociales

4.4.1 Incremento del aislamiento social

Superando el problema de la brecha digital en el mar, y al coste que supone la utilización de los sistemas satelitales, parece que la utilización de las redes sociales son un método más que beneficioso para mantener una frecuencia de contacto y que influyen positivamente en las relaciones de pareja y en las relaciones con los hijos. Sin embargo, como con todo, dependerá del uso que se le quiera dar. Por ello, también aparecen factores negativos en la utilización de estas redes.

Estudios llevados a cabo en el año 2006 indicaban que la sociedad americana actual, en general se relaciona en pequeños grupos de parientes y conocidos y de una manera menos amplia en redes de voluntariado o vecinal. Los autores de dicho estudio señalaban que el aumento y éxito de las nuevas tecnologías podía ser la causante de esta tendencia¹⁵³. Esta teoría acompañaría a la percepción que tiene la opinión pública española, la cual, mediante la investigación del CIS en su estudio *'Barómetro de junio 2012'*¹⁵⁴ el 81,1% de los españoles cree que la gente se aísla más con el uso de estas tecnologías, el 75,7% cree que la gente se vuelve más perezosa y el 66,1% piensa que es una forma de desaprovechar el tiempo. Estos porcentajes se han incrementado con respecto a la investigación llevada a cabo un año antes también por el CIS en su estudio *'Actitudes hacia las nuevas tecnologías de la información y la comunicación'*¹⁵⁵ donde los porcentajes eran 73,6%, 74,4% y 61,2% respectivamente. Aun así, estas creencias se han rebatido y se ha demostrado que el uso de las nuevas tecnologías ha ampliado las redes en las que se relacionan y se mueven los usuarios de redes sociales ya que potencian los niveles de conducta social y actividad social¹⁵⁶.

Así, se ha visto que son una ayuda en el aislamiento, por lo que si *'utilizamos redes sociales de manera saludable no tendrían por qué crear aislamiento social si no lo hay previamente'*¹⁵⁷. De esta manera teniendo en cuenta el fenómeno que se produce con la utilización de las redes sociales en el que los sentimientos rompen la barrera de internet llegando a las personas que están presentes en esa comunicación, dependiendo de qué tipo de sentimientos sean los que produzcan ese salto pueden llegar a influir de forma negativa. En el caso de la persona que se encuentre en aislamiento social previo puede contagiar al resto sentimientos negativos resultado del estado en el que se encuentra.

¹⁵³ Social Isolation and New Technology, 2009

¹⁵⁴ Centro de investigaciones sociológicas, 2012

¹⁵⁵ Centro de investigaciones sociológicas, 2011

¹⁵⁶ 4.2.1 Beneficios en el aislamiento social

¹⁵⁷ Las redes sociales cumplen necesidades psicológicas del ser humano

En el caso del marino mercante el principal problema es el aislamiento social que padece debido en parte a la pobre comunicación a bordo, la lejanía de la familia y los actuales patrones de su trabajo. Si en su intento de superar esta situación mediante las redes sociales se encuentra con personas que transmitan sus mismos sentimientos, el aislamiento social será mayor por el contagio que se produce entre todos los actores presentes en la comunicación. Además, teniendo en cuenta la teoría de los tres grados del profesor James H. Fowler ese aislamiento social puede llegar a los diferentes contactos sociales que tiene el marino, por lo que estos sentimientos resultado del aislamiento social podrían llegar a su familia, y ésta a la vez podría hacerlos llegar a sus contactos, por lo que la influencia tiene un gran alcance¹⁵⁸ y mucho más en el caso de las redes sociales tratadas (las virtuales) donde la divulgación es mucho más rápida y mayor.

Otro factor a tener en cuenta en el uso de las redes sociales es la adicción que estas pueden llegar a causar. Ésta se da por el uso compulsivo y repetitivo de medios tecnológicos para desarrollar las actividades comunes llegando a reemplazar actividades como la comunicación con la pareja, amigos, familia y el resto de la sociedad llevando a su usuario al aislamiento social¹⁵⁹. Existen precedente de hasta qué punto puede llegar este tipo de adicciones, como el aparecido en julio del 2007 en el USA TODAY en el que una pareja fue condenada por negligencia infantil. Su adicción a internet era tan severa que sus dos hijos de 22 y 11 meses se encontraban desnutridos y cerca de la muerte¹⁶⁰.

La adicción a las redes sociales y a las TIC en general, puede llegar a aislar a las personas del mundo ya que éstas le reportan un mundo idealizado, apartándolos de la realidad en la que viven. Además, les aporta la oportunidad de reinventarse, siendo en las redes la persona que realmente quieren ser y no las que son en realidad. Otro factor que provoca esta adicción es el chute de dopamina que se siente cuando una publicación propia es mayoritariamente aceptada y aplaudida por el resto de usuarios de la red social utilizada, como los clásico ‘Me gusta’ de Facebook. Las redes sociales dan notoriedad y popularidad produciéndose así el uso compulsivo de éstas como una droga. Se ha cuantificado en un 30% las personas adictas a las redes sociales reconociéndose enfermedades relacionadas a su adicción como el ‘*multiple profile disorder*’¹⁶¹, por lo que el manual de referencia a nivel de psiquiatría le dedica un apartado en el ‘*Diagnostic and Statistical Manual for Mental Disorders*’ definiendo los síntomas de esta adicción¹⁶²:

¹⁵⁸ Según la teoría de los 3 grados, dentro de una red de contactos los contagios pasan a las amistades del actor presente, y a su vez a las amistades de sus amistades, dando 3 saltos, 3 grados.

¹⁵⁹ Centro Desintoxicación CCAdicciones. Adicción a las TIC

¹⁶⁰ USA TODAY, 2007

¹⁶¹ Trastorno debido al uso de las redes sociales que consiste en tener al menos un ‘alter ego’ que controla el comportamiento, estos ‘alter’ funcionan independientemente los unos de los otros

¹⁶² Ciudadanía digital y prevención del ciberacoso. Adicción a internet, 2014

1. Preocupación por internet y el juego online: pensar constantemente en lo que se hizo online o se va a hacer después.
2. Síntomas de dependencia (síndrome de abstinencia) cuando no hay Internet.
3. Aumento del umbral de tolerancia: tener que invertir más tiempo para conseguir la misma satisfacción.
4. Pérdida de otros intereses.
5. Intentos fallidos por controlar el uso.
6. Uso de internet para escapar de estados de ánimos tristes, ansiedad o inquietud.

Así, volviendo al caso del marino mercante, el abuso de estas redes podría llevarlo a un estado de aislamiento social mayor del que ya pueda estar padeciendo, por ello de la importancia de usarlas con coherencia y de una forma saludable, ya que de caso contrario su utilización será contraproducente, dándole sentido al dicho: ‘es peor el remedio que la enfermedad’.

Es por ello que hay campañas que se pueden encontrar por internet en las que se intenta informar y concienciar de los problemas que pueden causar las adicciones a las redes sociales y consejos para prevenirlas.

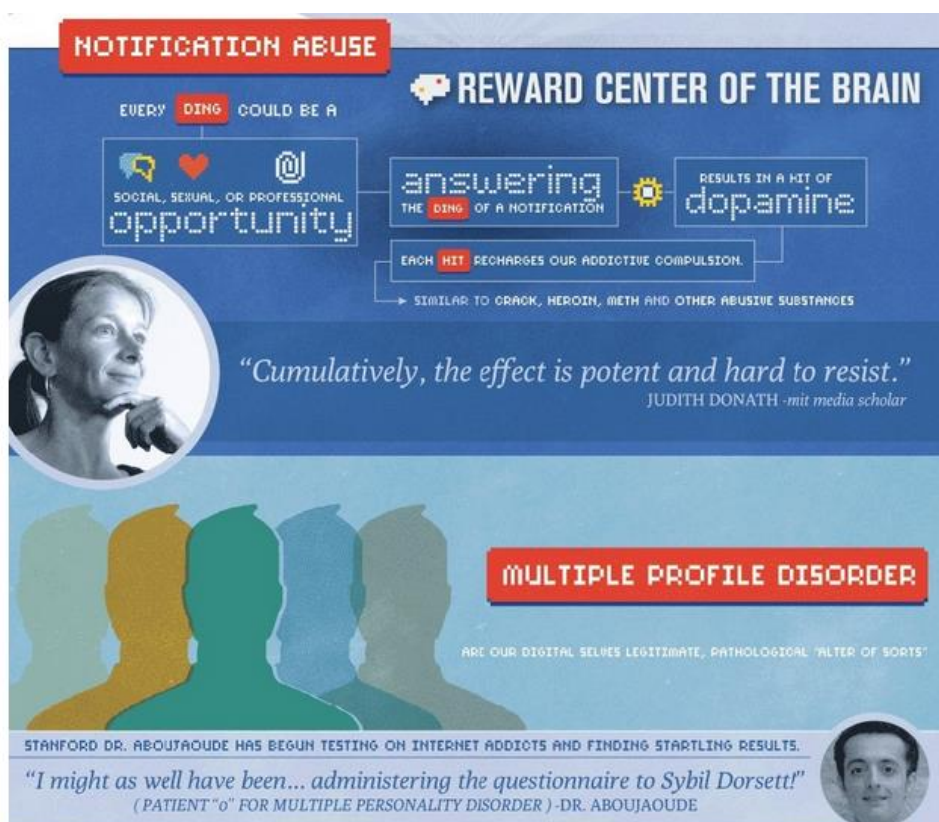


Ilustración 27 Concienciación de la adicción a las redes sociales. Fuente: <http://mashable.com/>

4.4.2 Problemas en las relaciones de pareja

Mediante la utilización de las redes sociales es más sencillo conocer a gente nueva, reencontrarse con amigos y/o amores del pasado. Ello ha repercutido en las relaciones de pareja.

Según datos mostrados por el CIS del 2012 el 56% de los españoles que se conectan con frecuencia a internet lo hacen varias veces al día. El 31,8% de los internautas lo hace mediante el móvil o tableta por la facilidad que dan estos aparatos de conectarse en cualquier parte, en casa, en el parque o el trabajo por citar algunos ejemplos. Y el 42,7% se conecta para acceder a redes sociales¹⁶³. El hecho de poder conectarse mediante la telefonía móvil con tanta frecuencia a redes sociales y desde cualquier sitio, da paso a que la desconfianza y los celos cobren fuerza en las relaciones de pareja. No es la propia utilización de estos medios lo que aumenta la desconfianza y lo celos ya que las redes sociales son simples herramientas que ofrece internet, pero el cómo se quieren utilizar es lo que da lugar a estos sentimientos.

Según datos el PEW del 2014 un alto porcentaje de las parejas americanas comparten contraseñas de cuentas¹⁶⁴.

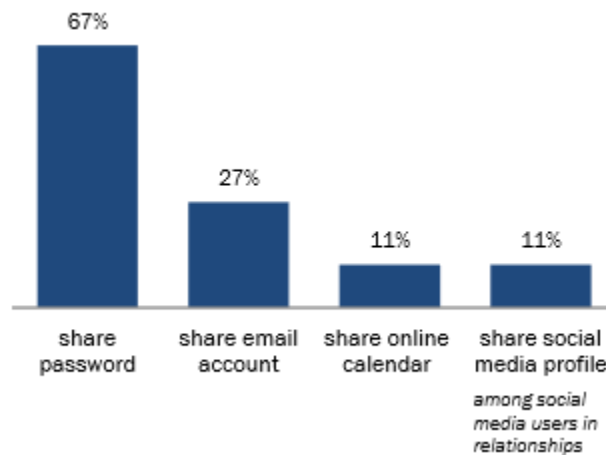


Ilustración 28 Porcentajes de parejas que comparten contraseñas por internet. Fuente: Couples, the internet and social media, 2014

¹⁶³ Centro de investigaciones sociológicas, 2012

¹⁶⁴ Couples, the internet, and Social Media, 2014

Con ello no es inusual encontrar a mujeres o maridos accediendo periódicamente a cuentas de su pareja para cotillear y leer mensajes que han recibido éstas, lo cual son muestras de indicios de búsqueda de señales de infidelidad.

El estar abierto a nuevas relaciones puede generar desconfianza y con ello llegan los celos, el límite de los cuales es la infinidad que representa la imaginación. Por ello, el acceder a las cuentas de la pareja, en las que queda todo registrado, puede llevar a equívocos, a malas interpretaciones sobre acciones llevadas a cabo en dichas redes apareciendo semillas de desconfianza en la relación. La confianza es vital en las relaciones y una vez que se ha sentido traicionada es muy difícil rehacerla.

El principal pilar de socialización y apoyo emocional que tiene el marino mercante es su pareja, por lo que en su caso, se podrían magnificar los posibles movimientos que su mujer pueda hacer por la red. Con ello, los niveles de estrés que tiene se pueden incrementar, entrando en terreno muy peligroso para su salud mental como se ha podido ver en las consecuencias del estrés en el punto ‘2.3.2 El estrés’.

Además de la gran posibilidad de antiguos y nuevos contactos que permite el uso de las redes sociales, otro factor que se suma al problema de la confianza en las parejas que usa estas redes, es el fenómeno llamado ‘sexting’.

El sexting

El sexting es la utilización de las redes sociales para compartir videos o fotografías personales con contenido sexual. Esta actividad se ha incrementado mediante la utilización de los smartphones. Según datos del 2014 ofrecidos por el PEW, en Estados Unidos un 9% de los usuarios de teléfonos de última generación ha enviado videos o fotografía con contenido sexual mediante las redes sociales mientras que el 20% afirma haberlas recibido¹⁶⁵.

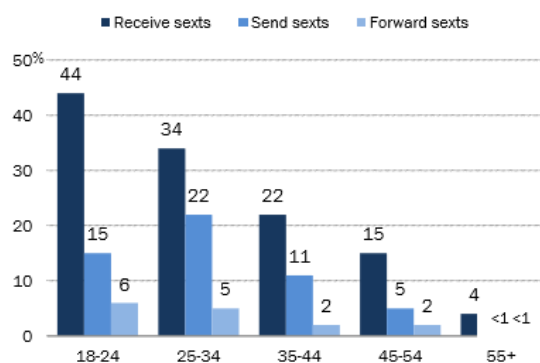


Ilustración 29 Porcentaje de sexting por franjas de edad. Fuente: Couples, the internet, and Social Media, 2014

¹⁶⁵ Couples, the internet, and Social Media, 2014

Esta actividad disminuye de forma progresiva cuanto mayor es la edad de la población que la realiza. Por lo que los adultos de entre 18 y 24 años son los que presentan los porcentajes de sexting más altos. Así, el 44% de éstos asegura haber recibido contenido sexual mediante redes sociales a su móvil mientras que el 15% ha enviado este tipo de contenido.

Por otro lado, el sexting no es una práctica exclusiva de los usuarios sin pareja, sino que personas en pareja y casadas también se incluyen dentro de esta práctica dónde las relaciones de pareja estables de menos de 10 años son las que presentan un porcentaje más alto de envío y recibimiento de videos o fotografías de contenido sexual presentando unos números más altos que las nuevas parejas o parejas no estables, las cuales presentan un 14% menos de recibimiento de este tipo de contenido y un 8% menos de envío.

	Single status		Online dating status		Relationship status		Length of relationship	
	Single, looking	Single, not looking	Uses online dating	Does not use online dating	In a relationship	Not in a relationship	In relationship 10 yrs or less	In relationship more than 10 yrs
Receive sexts	42	21	55	16	18	25	32	6
Send sexts	23	6	31	6	9	10	17	2
Forward sexts	10	2	9	2	2	4	4	1

Ilustración 30 Porcentaje de sexting por estado civil. Fuente: *Couples, the internet, and Social Media, 2014*

Así, el sexting es otro factor que influye en la desconfianza que pueden causar las redes sociales

Otros factores de riesgo en la relación

Otro de los factores que influyen de forma negativa en la relación por el uso de las nuevas tecnologías es que el 25% de las parejas se queja que se hace demasiado uso de ellas malgastando parte del tiempo que la pareja pasa junta, en el caso de las parejas menores de 30 años este porcentaje sube al 42%. Esto ha llevado a discusiones y tensiones en la pareja representando un 8% en las parejas mayores de 30 años y un 18% en la menores de 30 años¹⁶⁶.

Así, hay que marcarse límites en el uso de la redes sociales para evitar crisis de parejas y que no se vea trastocado el pilar básico que es la confianza, mucho más significativo en el caso del marino mercante, ya que su pareja es su mayor apoyo por lo que todo cobra unas magnitudes mayores que en el resto de personas que trabajen en tierra.

¹⁶⁶ *Couples, the internet, and Social Media, 2014*

4.4.3 Problemas en las relaciones familiares

Uno de los elementos más importantes en las relaciones de familia es una comunicación que posibilite decir las cosas de forma abierta y con confianza. Con la creciente utilización de las redes sociales aparecen casos de personas que le prestan más atención a éstas que a las relaciones con la propia familia. Esto se agrava con el creciente uso de los dispositivos móviles los cuales permiten acceder a internet desde cualquier lugar. Según datos recogidos en el último informe de *'La Sociedad de la Información en España 2014'* el 80% de los españoles accede a internet utilizando su Smartphone. Esta situación afecta en la comunicación con la familia, por la cual cosa en los hogares se han tenido que poner límites en la utilización de estos aparatos, como que éstos no puedan ser utilizados en zonas comunes, con el fin de mejorar la relación familiar.

*'Hay momentos en los que estamos conviviendo en familia y se rompe la comunicación verbal porque todos están revisando sus celulares'*¹⁶⁷.

En el caso del marino mercante que después de un largo tiempo embarcado vuelve a casa, encontrarse que los hijos o la propia pareja están más atentos al móvil que a él causará que se sienta más desplazado de la familia. Como se ha visto en el punto 3.2.1 el marino al ver como su casa funciona perfectamente sin su presencia puede llegar a sentirse redundante, y si su familia gasta parte del tiempo con las nuevas tecnologías y las redes sociales en lugar de dedicárselo a él, tendrá una mayor sensación de soledad y de no pertenecer a ese hogar.

Otras estrategias que se efectúan como prevención al uso abusivo de estos aparatos son¹⁶⁸:

1. Limitar el uso de aparatos y pactar el uso del ordenador
2. Fomentar la relación con otras personas
3. Potenciar aficiones tales como la lectura, el cine y otras actividades culturales
4. Estimular el deporte y las actividades en equipo
5. Desarrollar actividades grupales, como las vinculadas al voluntariado
6. Estimular la comunicación y el diálogo en la propia familia

Otro factor negativo en el entorno familiar en el caso de tener hijos, es que los padres pretendan formar parte de la red de contacto de éstos con el fin de tener un mayor control sobre ellos, que páginas visitan, qué publican, qué amistades tienen, ello es interpretado por los hijos como una incursión no deseada, ya que tienen diferenciado su espacio social de su espacio familiar¹⁶⁹. Con ello no es de extrañar que las solicitudes enviadas por los padres para formar parte de sus

¹⁶⁷ Influencia de las redes sociales en las relaciones familiares de jóvenes de 18 y 24 años que presentan adicción a las mismas, 2014

¹⁶⁸ Adicción a las nuevas tecnologías y a las redes sociales en jóvenes: un nuevo reto, 2010

¹⁶⁹ Uso de las TIC, Relaciones sociales y cambios en la socialización de las y los jóvenes, 2009

contactos, sean rechazadas, pudiendo generar desconfianzas y tensiones en la relación padre-hijo. En datos recogidos por el PEW el 61% de los adolescentes aseguran que el uso de internet con los padres no mejora la relación con éstos.

Does the Internet improve teens' relationships with their families?		
<i>The percentage of teens who answered...</i>	<i>...a lot or some</i>	<i>...only a little or not at all</i>
All teens	20%	79%
Younger (12-14): Boys	27%	72%
Girls	22%	77%
Older (15-17): Boys	21%	79%
Girls	13%	87%

Ilustración 31 Opinión de los adolescentes en la mejora que representa internet en la relación familiar. Fuente: Parents Online, 2002

Como se ha podido ver en el punto 3.2.2 los hijos del marino mercante tienen problemas para seguir las directrices que su padre les marque, ya que para ellos la autoridad en casa en la mayoría de los casos es su madre, ella es la que se ocupa de todo mientras el marino está fuera y la educación de los hijos también corre a su cargo. Así, la figura del padre pierde fuerza con lo que la relación padre-hijo no es sencilla.

Si en el intento de formar parte de la vida de los hijos, el marino recurre a las redes sociales y es rechazado, se sentirá menos parte de la vida de éstos, tomará el hecho en sí magnitudes más grandes que en las relaciones padre-hijo de personas que trabajen en tierra y tengan una relación más estrecha con sus hijos. Por lo que las redes sociales pueden ser una hoja de doble filo y se debe ser consciente de que según qué decisiones se tomen habrá unas consecuencias.

Desde el punto de vista de los hijos, el tener que tomar la decisión de rechazar o no la solicitud de amistad que sus padres les puedan enviar, por ejemplo, vía Facebook, les pone en una situación de presión, ya que por un lado la presencia de sus progenitores en la red de contactos con la que cuentan provocará que deban ir con más cuidado con las acciones que lleven en la red, privándoles de la libertad que a su vez las redes sociales proporcionan. Y por otro lado, el tener que rechazar la solicitud les pone en el dilema de qué consecuencias puede conllevar en la relación familiar¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Uso de las TIC, Relaciones sociales y cambios en la socialización de las y los jóvenes, 2009

4.5 Utilización de las redes sociales por parte de las parejas de los marinos mercantes

Que el marino mercante por la naturaleza de su oficio ha necesitado del apoyo de su familia para poder mantener un contacto con la vida en tierra y el necesario apoyo emocional es una realidad, pero para que su familia, y más concretamente, su mujer, pueda ofrecerle esta ayuda debe estar en las condiciones psicológicas para hacerlo ya que, como se ha podido ver en el punto 3.2.1 de este estudio, las mujeres de los marinos mercantes también sufren de aislamiento social, de soledad, de estigmatización por parte de las otras mujeres, y teniendo a su marido embarcado y conociendo las necesidades de éste en muchas ocasiones ellas se sienten que no tienen el apoyo necesario para poder llevar el especial tipo de vida que viven por las ausencias del marino. Es por ello que existen redes sociales especiales para las mujeres del marino mercante donde pueden encontrar a mujeres en su misma situación, que pueden comprenderlas, aconsejarlas y ofrecerles consuelo.

Las mujeres de los marinos mercantes que tienen hijos se mantienen ocupadas por el trabajo que les lleva el cuidado y educación de éstos, además suelen colaborar en actividades escolares. Por otro lado, las que no tienen hijos intentan ir a gimnasios o hacerse socias de otro tipo de clubs para poder socializarse y tener su tiempo ocupado. El que trabajen también las ayuda a no tener tanta sensación de soledad. El estar en tierra, les permite mantener sus amistades, tener la íntima amiga a la que contarle sus problemas y en la que encontrar apoyo en momentos donde puede necesitarlo. También pueden contar con su familia para lo que necesiten por lo que a priori tienen medios para poder hacer frente con las mejores garantías a la realidad que ellas viven.

Visto las opciones que tiene para poder llevar con las mejores garantías la realidad que ellas viven, hay que tener en cuenta otros factores. Cierto es que pueden contar con las amistades en caso de necesitarlas pero es más difícil que dichas amistades puedan empatizar con ellas en ciertos temas, ya que es complicado que puedan entender su tipo de vida, lo que puede hacer sentir a la mujer del marino incomprendida. En el caso de buscar apoyo en la familia, hay que saber que existen familias que no ven con buenos ojos que sus hijas se casen con marinos, se oponen a ello ya que la vida que les espera a éstas no es la deseada por ellos, por lo que parece de sentido buscar apoyo en la familia en estos casos¹⁷¹. Así, cobra fuerza la utilización de las redes sociales dedicadas a ellas, en la que puedan relacionarse con otras mujeres en situaciones similares. La utilización de estas redes sociales permite un empoderamiento de los miembros de las mismas¹⁷²:

1. Permiten a las personas con identidades marginadas a conocer y compartir experiencias, lo que les ayuda a reducir la sensación de aislamiento

¹⁷¹ On-line support and help for seafarers' partner. SYRC Column

¹⁷² Empowering or Disempowering? Online Support Among Seafarer-Partners, 2010

2. Facilitan el intercambio de información
3. Se comparten varios sentimientos y se proporcionan unos a otros el apoyo emocional necesario
4. La oportunidad de compartir información y sentimientos, la disponibilidad de apoyo emocional y el sentido de solidaridad que participan en grupos en línea ayudan a las personas a gestionar crisis y mejorar su bienestar
5. Motivación

Además, las redes sociales dedicadas a mujeres o los grupos dedicados a mujeres tienden más a dar apoyo social y emocional, siendo un lugar idóneo para los problemas que presentan las mujeres de los marinos mercantes. En el caso de las redes enfocadas a los hombres, éstos tienden más a proporcionar información objetiva del problema tratar¹⁷³.

De esta manera aparecen redes como la china *'Home of Chinese Seafarers'* o grupos en Facebook como el *'Esposas y novias de Marinos Mercantes'* donde las parejas y mujeres de marinos pueden encontrar el apoyo y comprensión de otras mujeres de marinos mercantes ya que las personas presentes en estas redes y grupos aportan desde la sinceridad:

*'La gente es muy sincera en este sitio web y los amigos en línea se están comunicando con el alma'*¹⁷⁴

Por otro lado, son lugares donde encontrar información básica como puede ser la forma en comunicarse con las navieras, o información sobre los puertos a hacia los que se dirige su marido, etc. Es una buena forma para que las recién llegadas puedan aprender de la experiencia de otras que llevan más tiempo llevando ese tipo de vida:

*'Podía hacer preguntas en este sitio web, por ejemplo, yo sabía muy poco sobre la ruta que el barco tomó. Mujeres de marinos más experimentadas podían darme respuestas, por ejemplo, cuanto tiempo tardaría él en regresar'*¹⁷⁵

Así este tipo de sitios webs son una gran ayuda tanto en el marino como en su mujer ya que para que el marino pueda ejercer su profesión es imprescindible que su familia esté bien, y por el lado de la mujer del marino, para poder llevar ese tipo de vida y poder apoyar a su marido necesita un estado de bienestar.

¹⁷³ Empowering or Disempowering? Online Support Among Seafarer-Partners, 2010

¹⁷⁴ Coping with Separation Chinese Seafarer-Partners in Cyberspace, 2007

¹⁷⁵ Empowering or Disempowering? Online Support Among Seafarer-Partners, 2010

4.6 El proyecto MonaLisa 2.0

El uso de las tecnologías de la información presenta un gran abanico de posibilidades, es por ello que en el mar también tienen su cabida y ya han aparecido diversos proyectos que trabajan con estas tecnologías. De esa manera encontramos el proyecto MonaLisa 2.0.

El proyecto MonaLisa 2.0 nace en 2013 con la idea de desarrollar un sistema integral de Gestión del Tráfico Marítimo (STM) a partir de su predecesor el MonaLisa. La intención del proyecto es la creación de una red a nivel europeo que permita una mayor seguridad, eficacia, rentabilidad y protección del medio ambiente en las Autopistas del Mar y la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) respetando las políticas de transporte marítimo comunitarias y aplicando el concepto de *'e-Maritime o Inteligencia en el Mar'*¹⁷⁶. El proyecto cuenta con un presupuesto de 24 millones de euros de los que la Comisión aporta un 50%. El ámbito geográfico de actuación cubre el mar Báltico, el mar del Norte y el Mediterráneo. Está liderado por la administración marítima sueca y la participación de 39 socios de 10 países europeos¹⁷⁷:

Participantes en Monalisa 2.0

En el proyecto participan administraciones, organismos e instituciones de 10 países europeos bajo la dirección de la Administración Marítima sueca, así como varias compañías multinacionales y nacionales del sector aeronáutico y marítimo:

Administraciones, Instituciones académicas y de Investigación y organismos públicos

Suecia: Administración Marítima, Servicio de Navegación Aérea, Instituto de Meteorología e Hidrología, World Maritime University, Viktoria Institute, Chalmers University of Technology.

España: Centro Jovellanos-Salvamento Marítimo (Sasemar), Autoridad Portuaria de Valencia, Fundación Valencia Port, Universidad Politécnica de Cataluña, Universidad Politécnica de Madrid.

Italia: Ministerio de Transporte, Autoridad Portuaria de Livorno, Venice Maritime School, Universidad de Génova.

Dinamarca: Autoridad Marítima, Instituto Meteorológico.

Noruega: Administración Marítima.

Finlandia: NOVA University of Applied Sciences.

Alemania: Instituto de Investigación Aeroespacial, Fraunhofer-Gesellschaft.

Grecia: Universidad Técnica Nacional de Atenas.

Algunas empresas participantes

Corporación Marítima, SSPA, Transas Marine, Marsec-XL, Grupo RINA Services, Rheinmetall, Martek Marine Ltd., Navicon, GateHouse, Industrias Ferri, Ergoproject, D Appolonia, Carnival Corporation, Carmenta Geospatial Innovations.

Ilustración 32 países participantes en el MonaLisa 2.0. Fuente: MonaLisa 2.0: a mitad de singladura, 2014

Para su desarrollo y la creación de esta gran red se han establecido cuatro grupos o actividades:

1. Operaciones y herramientas para la gestión del tráfico marítimo
2. Definición de las fases de estudio

¹⁷⁶ MonaLisa 2.0: a mitad de singladura, 2014

¹⁷⁷ Los países participantes lo hacen mediante administraciones, instituciones de investigación, universidades y empresas del sector marítimo y aéreo. En los socios españoles aparece la Universidad Politécnica de Catalunya

3. Seguridad marítima
4. Seguridad operacional

Mediante estas 4 actividades el MonaLisa 2.0 fortalecerá, garantizará y optimizará cada eslabón de la cadena de transporte tanto en el mar como en tierra y reducirá la carga administrativa del transporte marítimo. Al permitir que los sistemas existentes compartan sus datos el número de fuentes en el puente puede integrarse y reducirse simplificando de ese modo la perspectiva general. Para fijar un estándar mundial se ha cogido de referencia los avances en el sector aéreo y de esa manera minimizar las inversiones necesarias en todas las acciones que se lleven a cabo para promover la aplicación de nuevos servicios y formas de gestionar el tráfico marítimo.

La creación de una interfaz única en la que se comparta la información permite que todas las partes de la cadena del transporte marítimo pueden mejorar sus operaciones:

1. Los puertos tienen datos actualizados de los barcos y pueden trabajar en base a ellos
2. Cada capitán tienen información sobre la disponibilidad de atraque en puerto y puede optimizar su ruta conforme a esta disponibilidad
3. Las mercancías se transportan más rápidamente por la cadena de transporte
4. Hay reducción de las gestiones administrativas a bordo permitiendo una mejor navegación
5. Mediante la creación de una nueva tecnología enfocada a la seguridad marítima y basada en el SESAR aéreo se mejora la gestión del tráfico marítimo
6. Con una mayor seguridad proporcionada por la nueva herramienta tecnológica, el nuevo ICT se mejora la ayuda anticolidión dando al capitán información sobre los movimientos de los buques cercanos
7. La sugerencia de nuevas rutas más optimizadas y prácticas supone una reducción del tráfico
8. Con el uso de la tecnología de localización a bordo se guía a las tripulaciones para una mejor evacuación de una embarcación en caso de emergencia
9. Se mejora la alineación entre la seguridad terrestre y marítima para una mayor cooperación
10. Proporcionando rutas más optimizadas y prácticas y con la información de la disponibilidad de los puertos, repercute en el ahorro de combustible teniendo esto un gran impacto en el medio ambiente.
11. Con la información recogida de las mejores rutas a seguir se pueden programar rutas más ecológicas y evitar de esa manera las más sensibles

Para la consecución de todo ello el proyecto MonaLisa 2.0 imparte cursos que formen al personal.

Cogiendo datos de los resultados obtenidos en el estudio del MonaLisa durante el periodo 2010-2013 se pueden ver el reparto de los gastos en la navegación en las aguas del Báltico. El estudio se hizo sobre 1278 barcos las características de los cuales se presentan en las siguientes estadísticas:

	Mean	Median
Gross tonnage	12,925	4,231
Speed over ground, knots	10.1	10.1
Time sailed, hours	15.6	14.9
Distance sailed, km	294.4	246.3

GT, interval	Number of ships in the interval	Ship type	Number of ships
0-10,000	874	Cargo small	602
10,001-20,000	140	Bulk medium	128
20,001-30,000	115	Bulk large	117
30,001-40,000	34	RoRo	84
40,001-50,000	34	Container medium	11
50,001-60,000	31	Container large	15
60,001-70,000	22	Tanker small	135
70,001-80,000	8	Tanker medium	38
80,001-90,000	6	Tanker large	148
90,001-100,000	7	Total	1,278
100,001-180,000	7		

Ilustración 33 Características de los buques del estudio. Fuente: MonaLisa. Economic Impacts, 2014

Con ello, teniendo en cuenta los datos del estudio se determinó que los gastos relacionados con la navegación se pueden repartir como se muestra a continuación:

Ship type	Number of ships	Labour cost	Fuel cost	Capital cost	Emission costs main	TOTAL
Cargo, small	602	669.8	1,058.6	741.5	2,906.9	5,376.9
Bulk, medium	128	191.7	638.1	414.9	1,752.8	2,997.4
Bulk, large	117	231.0	770.7	538.9	2,128.0	3,668.5
RoRo	84	175.4	1,030.4	648.7	2,706.9	4,561.4
Container, medium	11	25.0	177.7	101.4	494.4	798.5
Container, large	15	18.7	501.9	280.0	1,371.4	2,172.1
Tanker, small	135	162.9	190.8	176.9	524.0	1,054.6
Tanker, medium	38	64.6	199.9	113.5	549.1	927.1
Tanker, large	148	311.1	1,676.5	1,069.3	4,657.3	7,714.1
Total	1,278	1,850.1	6,244.6	4,085.1	17,090.9	29,270.7

Ilustración 34 Gastos por día de navegación en la sociedad del tráfico para buques de carga en el Báltico. MonaLisa. Economic Impacts, 2014

Los resultados de la Ilustración 34 muestran que los gastos por día de navegación ascienden a los 29 millones de euros representando los costes por emisión un 60% de dichos gastos, lo que indica la importancia de la reducción de las emisiones desde un punto de vista económico. El

coste más importante para las navieras es el del combustible el cual varía dependiendo del momento de mercado por ello la importancia del ahorro de combustible.

Así, una mejora en las rutas propiciada por la información recogida mediante el proyecto MonaLisa 2.0 significaría una reducción en estos costes como se puede observar en la estimación realizada en el estudio:

Reduction in sailed distance	Annual saving euros main	Annual saving euros low	Annual saving euros high
0.1 %	10.2	7.1	16.1
0.5 %	51.2	35.6	80.4
1 %	102.4	71.2	160.8
2 %	204.9	14.3	321.6
5 %	512.2	35.6	803.9

Ilustración 35 Ahorros anuales para la sociedad en euros en la reducción en las distancias recorridas, diferentes alternativas. MonaLisa. Economic Impacts, 2014

Con ello, en el caso de reducir la distancia de navegación en un 1% supone una ganancia de 102 millones de euros por año. Las ganancias en la división entre los costes para las compañías de transporte y las emisiones constituyen un 58%.

En cuanto al ahorro por la mejor organización y ajuste entre el barco y el puerto. En la siguiente tabla se puede observar los gastos medios de combustible y emisiones en función del tipo de buque:

Category	Fuel cost per km	Emission cost per km (main alternative)	Speed Km/h	Fuel and emission costs per hour
Cargo, small	6.3	17.3	19	448
Cargo, medium	20.1	54.6	24	1,793
Cargo, large	23.0	63.2	29	2,500
Tanker, small	6.3	17.3	22	519
Tanker, medium	17.4	22.8	24	965
Tanker, large	38.3	50.8	24	2,138

Ilustración 36 Gasto de combustible y emisiones en euros por hora. MonaLisa. Economic Impacts, 2014

Así, en la siguiente tabla se puede observar el ahorro que supone una mejor comunicación entre el buque y el puerto mediante el acceso a los datos actualizados de la situación de unos y otros:

	Time prior to arrival information is provided		
Reduction in fuel consumption	1 hour	4 hours	12 hours
10 %	1.3	5.3	14.8
30 %	4.0	16.0	44.4
50 %	6.7	26.7	74.1

Il·lustració 37 Ahorro pero año en millones de euros por el ajuste de llegadas en la región del Báltico. MonaLisa. Economic Impacts, 2014

Así, el acceso a las nuevas tecnologías de la información y la creación del proyecto MonaLisa 2.0 proporcionan una mejor gestión del tráfico marítimo representando un ahorro en los costes de navegación, una mayor seguridad y optimización de los recursos y un menor impacto medioambiental.

4.7 Utilización de redes sociales en el Navio Escola Sagres

El NRP Sagres o NE Sagres también conocido como Sagres III, es el principal buque escuela de la Marina Portuguesa. Es también el navío de esta Marina más famoso internacionalmente. Tiene como misión básica permitir el adiestramiento y el contacto con la vida en la mar a los alumnos de la Escuela Naval, futuros oficiales de la Marina Portuguesa. Como misión complementaria, el NRP Sagres es usado en la representación nacional e internacional de la Marina y de Portugal.

El Sagres actual es el tercer navío con este nombre en desempeñar funciones de instrucción náutica en la Marina Portuguesa. Fue construido en los astilleros Blom & Voss de Hamburgo (Alemania) en 1937, como buque escuela de la Kriegsmarine, siendo bautizado como Albert Leo Schlageter, siendo gemelos de los buques Gorch Fock que da nombre a su clase, del ex-Horst Wessel (actual USCGC Eagle), y del Mircea, buque escuela de la marina rumana.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, el navío fue capturado por las fuerzas de los Estados Unidos, siendo vendido a la Marina de Brasil en 1948 por un valor simbólico de \$5000 dólares. En Brasil fue bautizado como Guanabara, sirviendo como buque escuela hasta 1961, fecha en que fue adquirido por Portugal para ser usado en sustitución del entonces NRP Sagres II (ex Rickmer Rickmers). El buque recibió el mismo nombre de su antecesor, entrando al servicio de la Marina Portuguesa el 8 de febrero de 1962¹⁷⁸.

A veces, el NRP Sagres (III) es erróneamente llamado Sagres II ya que este es el tercer buque escuela con el mismo nombre. En realidad, el primero fue una corbeta de madera, construida en 1858 en Inglaterra. Fondeada en el río Duero, sirvió como buque escuela para alumnos marineros, entre 1882 y 1898.



Ilustración 38 Navio Escola Sagres

¹⁷⁸ Información sobre el buque consultable en <http://sagres.marinha.pt/>

Con bandera portuguesa el buque ha tenido los siguientes capitanes siendo el actual el comandante Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro:

Capitanes del Sagres

1. Cap.-Ten. Henrique Afonso da Silva Horta (08FEV62)
 2. Cap.-Frag. Daniel Farrajota Rocheta (29SET65)
 3. Cap.-Frag. José Fernando Ferreira da Costa (03OUT69)
 4. Cap.-Frag. Eurico Serradas Duarte (14NOV73)
 5. Cap.-Frag. José Fernando Ferreira da Costa (28MAI74)
 6. Cap.-Mar-e-Guerra Fernando Miranda Gomes (05MAI75)
 7. Cap.-Frag. José Fernandes Martins e Silva (15NOV76)
 8. Cap.-Frag. Engrácio Lopes Cavalheiro (21JAN80)
 9. Cap.-Frag. António Luciano Homem de Gouveia (17DEZ82)
 10. Cap.-Frag. José Manuel Castanho Paes (14ABR86)
 11. Cap.-Mar-e-Guerra José Manuel Malhão Pereira (06OUT89)
 12. Cap.-Frag. José Armando Rodrigues Leite (22JAN93)
 13. Cap.-Frag. Duarte José Cruz de Castro Centeno (10OUT95)
 14. Cap.-Frag. António Maya Dias Pinheiro (07OUT98)
 15. Cap.-Frag. António Carlos Vieira Rocha Carrilho (04SET01)
 16. Cap.-Frag. José Luís Pimentel Antunes do Vale Matos (25OUT05)
 17. Cap.-Frag. Luís Pedro Pinto Proença Mendes (06NOV07)
 18. Cap.-Frag. Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro (16MAI11)
-

Para el caso de estudio que ocupa en el proyecto se ha hablado con el Comandante Luís Pedro Pinto Proença Mendes el cual en el año 2010 realizó una misión que duró once meses y medio alrededor del mundo con el Sagres. En dicha misión contó con una tripulación de 200 marinos. Esta fue una misión especialmente dura para las familias de los presente a bordo ya que las familias no podían visitarlos o recibirlos en los puertos y *'si la familia no está motivada y contenta, tu vida a bordo no es la misma'*¹⁷⁹. El viaje estuvo patrocinado por diversas empresas e instituciones y la televisión pública portuguesa (RTP) solicitó a la marina que el Comandante tuviera una página en la red social Facebook que permitiera ir contando la historia del viaje. Mediante las crónicas que hacía y publicaba en esta red social mantenía informadas a las familias, patrocinadores e interesados sobre lo que acontecía en la misión. Mediante estas publicaciones el comandante pudo verificar enseguida como los hijos, las madres, las mujeres etc., comentaban y mostraban el orgullo por tener a su familiar a bordo del buque. Gracias a ello, gracias a las crónicas del comandante y a las respuestas de las familias se pudo mantener motivada a la tripulación durante la travesía alrededor del mundo que hizo con el Sagres.

¹⁷⁹ Palabras del Comandante Luís Pedro Pinto Proença Mendes

Las crónicas, al ser alto el coste del acceso a internet se publicaban en la red interna del Sagres y después los comentarios que realizaban las familias, de esa manera los marinos podrían acceder a esa información.

La experiencia fue muy buena y el Comandante recomienda el acceso a las redes sociales durante la navegación por lo que representan en la motivación de la tripulación y al contacto más cercano a la familia:

‘Las crónicas me daban mucho trabajo pero han compensado todo’¹⁸⁰.

Por otro lado, durante esa misión Facebook lo utilizó de forma pública, mientras que para los contactos privados utilizó el mail o Skype.

¹⁸⁰ Palabras del Comandante Luís Pedro Pinto Proença Mendes



5. EXPOSICIÓN DEL ESTUDIO SOCIOLÓGICO LLEVADO A CABO

El estudio se basa en las respuestas aportadas por los marineros al cuestionario confeccionado con el fin de conocer la afectación de las redes sociales en la vida de la gente de mar, en especial la relación con su familia. Los cuestionarios fueron contestados por los marinos que se acercaban al Stella Maris. También, se hicieron llegar por email y redes sociales a barcos y gente de la mar no embarcada. La elección de un cuestionario para la obtención de los resultados fue por el hecho que permiten recopilar información de grupos grandes de personas en un período de tiempo relativamente pequeño. Además, las personas pueden tener miedo a responder a las preguntas con sinceridad mediante una entrevista, mientras que la confidencialidad del cuestionario les permite contestar sin temor a repercusiones. Este trabajo de campo ha tenido una duración de tres meses los cuales están comprendidos entre noviembre de 2014 y febrero de 2015 y se ha contado con la participación de 25 marinos.

Las preguntas que se intentan responder en este proyecto son las que siguen:

Si utilizan los marinos redes sociales y con qué frecuencia lo hacen. Las redes sociales ofrecen una gran ventaja de comunicación y herramientas para que ésta sea mucho más cómoda, económica e interactiva pero es posible que haya marinos que aun utilicen medios más tradicionales como el teléfono, el fax o la carta para contactar con los suyos dejando de lado el uso de tecnología más avanzada. Con el estudio podremos ver como se reparte en porcentajes quienes usan redes sociales y quienes prefieren no recurrir a ellas para contactar con tierra y la familia.

Que redes sociales utilizan. Con ello se podrá ver cuáles son las más populares entre el gremio y se podrá analizar el porqué de esta elección. Existen diferentes redes sociales, y éstas tienen diferentes enfoques ya que algunas como Facebook están más dedicadas a publicar fotos, ideas o pensamientos, compartir información con los contactos de los que se dispone mediante el muro. Ciertamente también permite tener conversaciones privadas con quien se desee pero quizá otras redes como Skype permiten un mejor escenario para ello ya que está más enfocada a ese tipo de utilización. Así, mediante las respuestas de las personas que han cumplimentado el cuestionario se podrá analizar el objetivo de la utilización de las redes sociales por parte del marino.

Cómo han afectado en el trabajo del marino. En este punto se trata de ver si son una ayuda durante sus campañas, si les ayuda a estar más centrados en su trabajo. Las redes sociales permiten una cercanía entre las personas por lo que en el caso del marino si siente que su familia está cerca, que está más presente en la vida de ésta puede afectar de forma positiva en su vida a bordo. Por lo contrario, el estar más informado de lo que pasa en casa quizá le hace tener más

quebraderos de cabeza lo que aumentaría su grado de estrés y afectaría en este caso de forma negativa en el papel que tiene que desempeñar a bordo, por ello es interesante conocer sus opiniones en este punto.

Si le permiten tutelar a los hijos o si los roles siguen cambiando al no estar en casa. El estar lejos obliga a que los roles en la familia cambien y la educación de los hijos es un punto caliente en este tipo de familias, ya que la madre es la que se encarga de todo mientras el marino está fuera y en muchos casos también cuando éste vuelve a casa. Mediante las redes sociales el marino puede tener la oportunidad de estar más presente en la rutina del hogar y hacer más fuerte su figura delante de los hijos para que estos se tomen más en serio las decisiones que el padre tome en cuanto a la educación de éstos. Por otro lado, si el marino no quiere tener preocupaciones a bordo quizá prefiera mantenerse al margen y seguir dejando que sea la madre quien se ocupe de los hijos e incluso a su vuelta para no desestabilizar la disciplina que se esté siguiendo. Así, mediante el cuestionario también se podrá medir el grado de implicación del marino y si los roles están cambiando gracias al uso de las redes sociales.

Saber cómo ha cambiado las redes sociales la concepción del marino hacia la familia y la añoranza al hogar. Si las redes sociales están permitiendo una mayor cercanía entre el marino y su familia el sentimiento de añoranza, aun existiendo, puede ser menor, más llevadero, repercutiendo esto en una reducción del estrés. El estar informado de cuanto pasa en casa permite sentirse parte de ella incluso estando lejos.

Con las respuestas obtenidas a estas hipótesis se podrá valorar si gracias al uso de las redes sociales ha provocado que el marino experimente una mejora en su bienestar a bordo, si le permite un mejor desempeño de sus funciones en el barco, si se siente más cerca de su familia, si se siente importante en la misma, como han cambiado los roles gracias a su utilización y si la adaptación al hogar es más liviana.

Si las redes sociales son capaces de mejorar la relación del marino con la familia, será un gran avance en el gremio, ya que como se ha comentado en el punto 3 del proyecto la familia es el motivo principal por el que los marinos dejan el oficio. Si se experimenta una mejora en esta relación del marino con la familia, ello también significará una mejora en la relación laboral-familiar acercando los dos mundos y permitiendo una coexistencia, una gestión más sencilla para el marino de estos dos ámbitos en los que vive, tierra y mar, trabajo y familia.

5.1 Resultado de los datos sociodemográficos obtenidos.

Seguidamente se muestran los resultados de dicho trabajo de campo. El primer apartado del cuestionario es el correspondiente a las preguntas sociodemográficas que engloba los resultados de edad de los encuestados, género y estado civil.

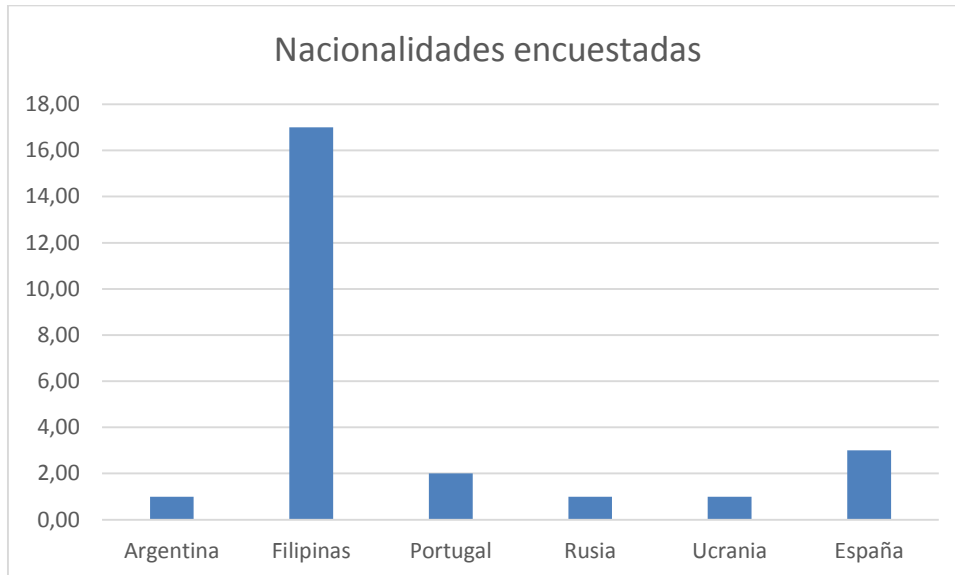


Tabla 6 Nacionalidades encuestadas. Fuente propia

En la figura podemos observar las diversas nacionalidades encuestadas. El mayor porcentaje de los encuestados es de nacionalidad filipina. Ello demuestra la realidad actual. En el mundo Filipinas aporta el 28% de los marinos. Este país lleva a cabo una política muy fuerte para monopolizar los rangos más bajos dentro del buque y teniendo en cuenta que por su carácter de más obediencia les permite a los oficiales ejercer su mando, es habitual encontrar a marinos de esta nacionalidad a bordo de multitud de barcos. Los países de la OECD en este estudio representan el 20% sin contar Rusia, la cual es candidata de adhesión a esta organización. Por otro lado, encontramos también a Argentina y Ucrania, lo que enriquece la muestra ampliando los puntos de vista al contar con varias culturas distintas. Como se ha visto en el punto 2.2.2 mediante el estudio llevado a cabo por Geert Hofstede las culturas se diferencian por las dimensiones: distancia al poder, individualismo, masculinidad, aversión a la incertidumbre, orientación a largo plazo, indulgencia. Así, las opiniones dependiendo de las culturas son distintas y es de un gran aporte el poder contar con distintos modos de ver las cosas dependiendo del país y cultura de origen para que los resultados sean lo más objetivos y representativos posible.

En siguiente gráfico vemos las franjas de edades de los encuestados y el género de los mismos

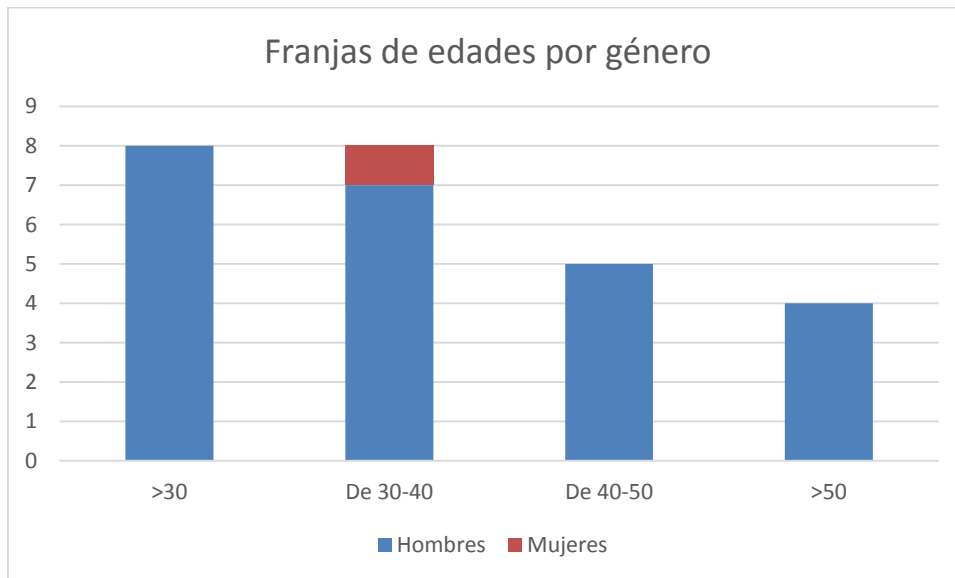


Tabla 7 Franjas de edades por género. Fuente propia

En la gráfica los hombres aparecen en color azul y las mujeres en rojo repartidos por franjas de edad. Como se puede ver de los 25 individuos encuestados solo hay una mujer la cual además está a bordo de un crucero. Como se pudo ver en el punto 2.4 del proyecto el mundo de la mar es tradicionalmente un mundo de hombres, por lo que es más difícil encontrar a bordo el género femenino, por ello de la poca participación de mujeres en el cuestionario. Por otro lado, las mujeres como profesionales del mar suelen tener más presencia en ferris o cruceros es por ello que el individuo de género femenino presente en esta muestra representa esa realidad ya que trabaja a bordo de un crucero y en el sector de servicios, está en fonda. En cuanto a la repartición por franja de edades está mucho más repartido existiendo un pequeño repunte en la franja de menos de 30 años para la nacionalidad filipina ya que el 47% de estos marinos, y el 32% del total, los encontramos en esta franja de edad. Un motivo que pueda explicar el porqué de la juventud de estos marinos es que en Filipinas el oficio del marino está muy cotizado y bien visto, es más sencillo que haya chicos jóvenes que quieran enrolarse en un barco. En cuanto a los países del OECD en el que se tendrá en cuenta a Rusia por su condición de futuro miembro, vemos que las edades son más altas, apareciendo n=2 en la franja de 30 a 40 años de edad, el resto está por encima de los 40 años con n=1 por encima de los 50. Hay que tener en cuenta que en estos casos son oficiales por lo que parece coherente que las edades sean más altas.

El principal de los objetivos del estudio es el núcleo familiar: mujer, marido e hijos, por lo que una de las preguntas obligadas para conocer si se trata de una familia organizada con lo socialmente aceptado, era el estado civil de los encuestados y si tenían hijos. Veamos los resultados.

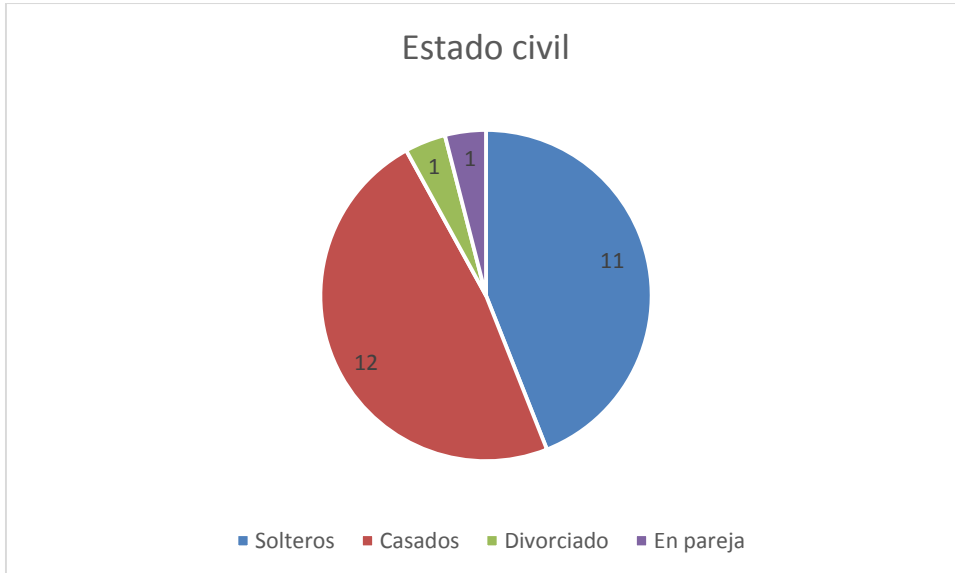


Tabla 8 Estado Civil. Fuente propia

De los individuos encuestados el porcentaje de solteros y casados es prácticamente idéntico, representando estos dos apartados los mayoritarios en la muestra. Se hace notorio que en pareja sólo haya aparecido un caso (n=1) aunque teniendo en cuenta que la mayoría de los representados se encuentra en la franja de menos de 30 años puede resultar coherente. Si como se comentaba, son chicos jóvenes con ganas de aventuras y conocer mundo lo normal es que no les apetezca tener a alguien que los ate a tierra, de esa manera pueden disfrutar de las experiencias que el oficio de marino mercante les puede proporcionar sin sufrir de la manera que lo pueden hacer los marinos con familia. Por otro lado hay que tener en cuenta dos casos especiales (n=2) entre los solteros ya que son padres solteros por lo que en estos casos la experiencia a bordo será muy distinta para ellos.

Así, encontramos el siguiente reparto entre los encuestados que son padres y los que aún no han experimentado la paternidad representando los primeros un 48% de la muestra, entre los cuales n=2 son padres solteros como se ha comentado. Y los segundos representan un 52%

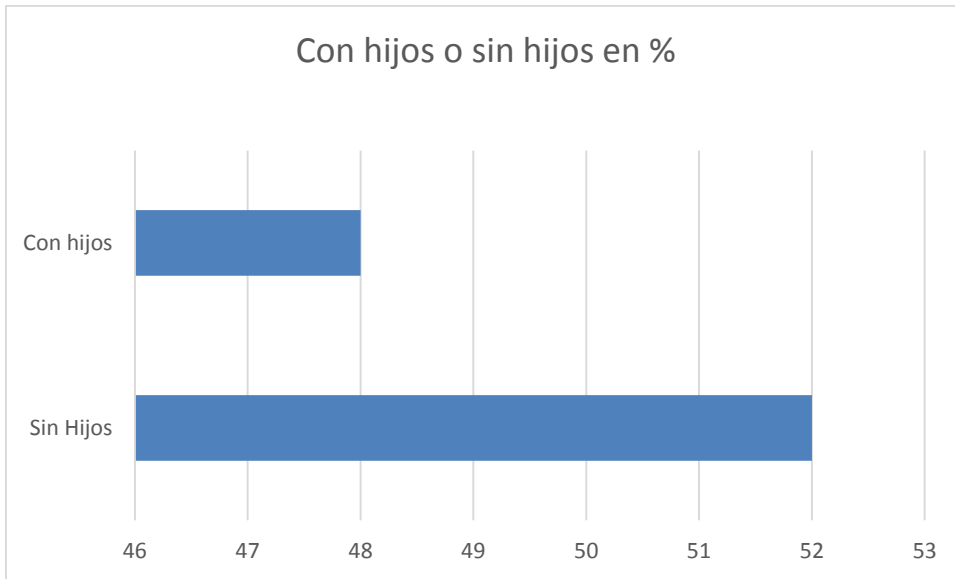


Tabla 9 con hijos o sin hijos en %. Fuente propia

Con el propósito de poder establecer diferencias y analizar en profundidad los resultados obtenidos respecto a la disponibilidad de recursos y el acceso a las redes sociales, veamos cómo se distribuye la muestra en función de si están navegando actualmente, de su rol a bordo, años de experiencia como profesional en la mar, duración de sus campañas, en qué tipo de buques navegan y tripulación de sus barcos.

De los encuestados su gran mayoría estaban navegando actualmente, excepto 5 personas que se acercaba al Stella Maris por el hecho de socializar con gente del gremio, el resto lo hacía por las facilidades que ofrece el apostolado. Así, el 80% de los individuos estaba embarcado en el momento de la encuesta y se encontraban de paso en el puerto de Barcelona.

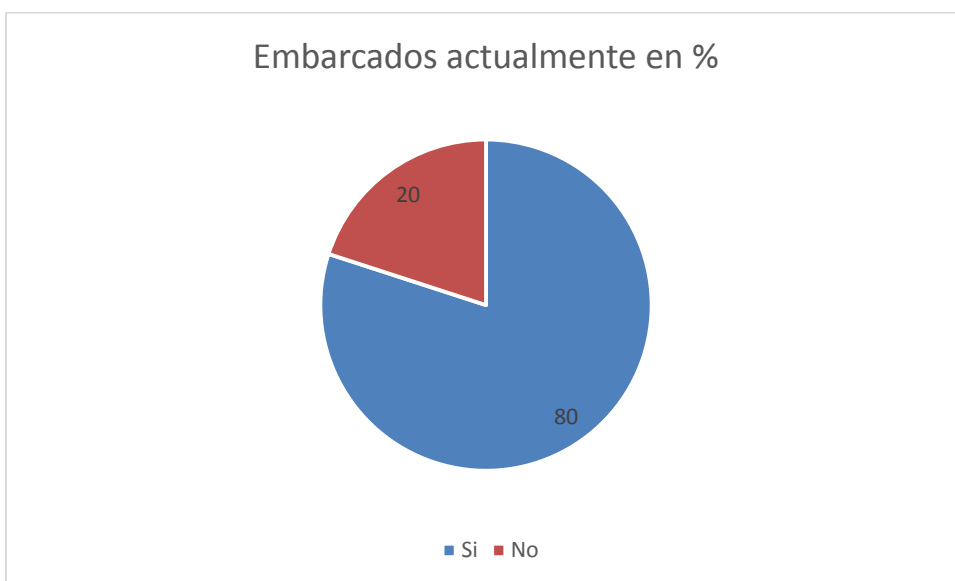


Tabla 10 Embarcados actualmente en %. Fuente propia

En la siguiente figura podemos observar los roles de los encuestados. Teniendo en cuenta los departamentos del buque (puente, cámara de máquinas y fonda) los resultados están bastante repartidos.

Los oficiales representan un 28% mientras que los marineros representan un 64% del total de los presente en la muestra. De los oficiales aproximadamente el 60% son de países del OECD mientras que el 40% son de Filipinas. Desde otro punto de vista, vemos que de los marinos filipinos el 17% son oficiales mientras que el 76% son marineros, donde n=1 es un valor perdido. Es muy común encontrar a bordo que la mayoría de los marineros sean de Filipinas como ya se ha comentado en el punto 2.2.2 del proyecto, mientras que los oficiales sean de países con economías más fuertes por ello la gran diferencia existente en el reparto entre marineros y oficiales de esta nacionalidad.

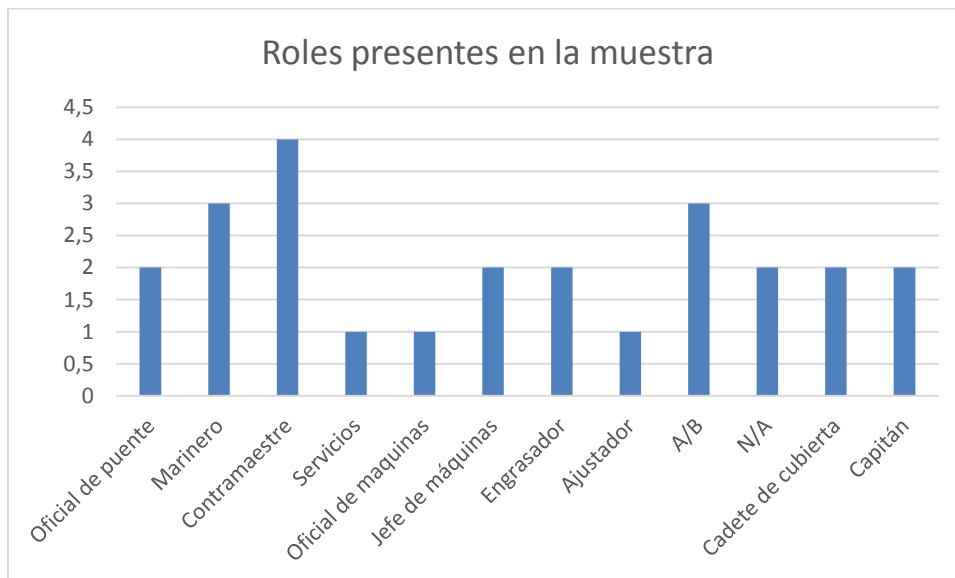


Tabla 11 Roles presentes en la muestra. Fuente propia

La mayoría de los encuestados lleva más de 5 años navegando con lo que cuentan con una dilatada carrera profesional representando éstos un 56% de la muestra. Por debajo de 5 años se encuentra el 36% de los individuos. Por otro lado n=2 son valores perdidos. De los que cuentan con una carrera de más de 10 años de experiencia el 62,5% son oficiales por el 37,5% de marineros. En cuanto a los presentes en la franja de menos de 2 años de experiencia en la mar, estos son el 16% del total y todos son hombres jóvenes de menos de 30 años de edad entre los que encontramos n=1 que es padre pero su estado civil es soltero.



Tabla 12 Años de experiencia en la mar. Fuente propia

En cuanto a la duración de las campañas, vemos como para el 84% sus campañas están por debajo del año. Según se podía ver en el punto 3 del proyecto la media de meses de embarque para los marinos filipinos es de 9 meses mientras que para los marinos europeos este tiempo de embarque suele ser de 4 meses por lo que es coherente que la mayoría de los individuos se encuentren por debajo de los 12 meses de embarque. En la franja de más de 12 meses encontramos 2 marineros filipinos

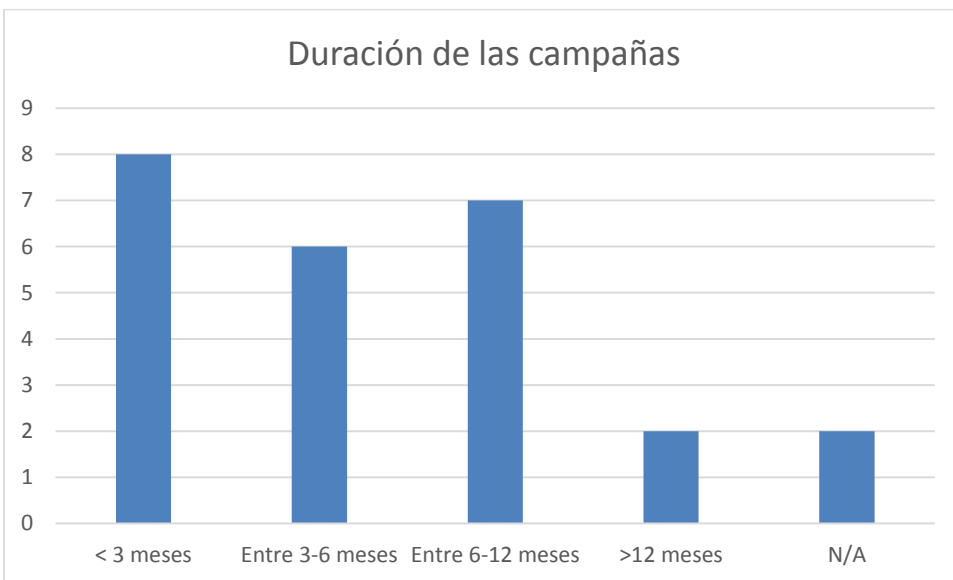


Tabla 13 Duración de las campañas. Fuente propia

En cuanto al tipo de buques, vemos diversos tipos de buques mercantes siendo los portacontenedores y los bulkcarriers los que encontramos con más frecuencia. En cuanto al número de tripulantes la gran mayoría se encuentra en la franja de entre 10-30 tripulantes representando un 86,96% de la muestra de estudio, siendo el crucero y el buque escola militar los navíos que cuentan con mayor número de tripulación,.

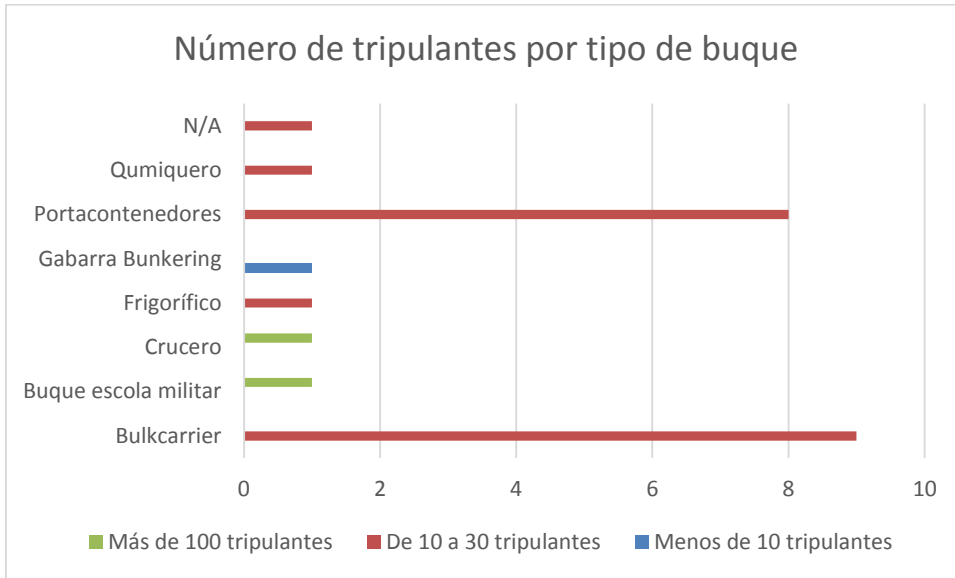


Tabla 14 Número de tripulantes por tipo de buque. Fuente propia

En cuanto a las culturas a bordo, vemos que hay una gran repartición entre los encuestados:



Tabla 15 Número de culturas a bordo. Fuente propia

La diversidad cultural predomina a bordo de los buques representando un 56.52% de la muestra de estudio apareciendo n=2 en que coexisten 6 o más culturas. Este es el caso del crucero, ya que como se comentaba anteriormente, debido a la gran cantidad de servicios y necesidades que

aparecen en este tipo de embarcaciones es lógico que aparezcan tripulantes de distintas culturas además de ser buques que cuentan con tripulaciones de más de 100 personas. Por otro lado, el buque escola militar también cuenta con una tripulación de más de 100 tripulantes pero en este caso a bordo aparece una única cultura, la portuguesa en este caso, algo coherente teniendo en cuenta que su misión es la de formar a los militares portugueses del sector naval.

En cuanto a la franja más dotada de la muestra, es la correspondiente a una sola cultura a bordo, teniendo en cuenta el número de tripulantes se hace lógico pensar que estos sean de la misma procedencia, por otra parte, las navieras suelen contratar a tripulaciones de la misma nacionalidad y éstos a su vez pueden contratar a subalternos de otras nacionalidades, por lo que en la mayoría de buques de estas características en los que el número de tripulantes no supera los 30, todos ellos suelen ser de la misma nacionalidad. Mencionar que de los 3 oficiales con nacionalidad filipina, el 67% trabaja en barcos con una sola cultura presente a bordo.

5.2 Resultado del estudio de la utilización de las redes sociales a bordo.

En este punto se pretende ver el si la utilización de las redes sociales ha irrumpido en el mundo de la mar y en ese caso la popularidad que tienen entre los tripulantes.

Tradicionalmente la forma de comunicación del marino ha sido mediante teléfono o carta, suponiendo el día de correo una fiesta por las ansias de tener noticias de la vida que ha dejado atrás, aunque por otro lado ese día de fiesta podía acabar siendo un día triste en el caso de los marinos que finalmente no recibían correspondencia, y ese sentimiento de tristeza podía crecer al ver como el resto de sus colegas si habían recibido ya que da una sensación de exclusión, de no sentirse uno más. Esto lo recogía Beobide, J. La soledad en la Gente de Mar en la ponencia correspondiente a las VII Jornadas del Hombre de Mar, celebradas en Barcelona del 2 al 5 de Noviembre de 1993.

En cuanto a la utilización del teléfono, el coste de las llamadas telefónicas a bordo mediante satélite no permite en la mayoría de los casos que las llamadas sean muy frecuentes ni extensas, basándose las conversaciones en temas claves como la salud, el estado general y el cariño¹⁸¹, intentando concentrar el máximo de información relevante en el mínimo tiempo posible.

Por otro lado, como se ha podido ver en el punto 4 del proyecto las redes sociales han irrumpido en multitud de campos y son uno de los principales métodos de comunicación escogido entre las personas por la cantidad de ventajas que representan. Como son capaces de acercar a las personas estando muy lejos y dejando que los sentimientos se contagien entre los actores presentes en esa comunicación. Así, mediante este punto analizando los resultados obtenidos en los cuestionarios se podrá ver cómo han sido acogidas entre los hombres y mujeres de mar estas nuevas tecnologías como método de comunicación. Tenemos precedentes como de su utilización en el mar como es el caso de las mujeres y parejas de los marinos, que mediante estas redes buscan y encuentran apoyo por otras parejas de marinos. De esta manera, contactando con personas que están en su mismo entorno, y con problemas parecidos se sienten más comprendidas, menos solas y bien aconsejadas. Además, como se comentaba en el punto 4.5 del proyecto, las recién llegadas a este mundo pueden encontrar mucha información de las más experimentadas por medios de las redes sociales dedicadas a las parejas del marino mercante. Un precedente más de utilización de redes sociales en la mar, es la experiencia del Buque Escola Sagres que se ha podido ver en el punto 4.7 y como gracias al uso de éstas el comandante del buque consiguió mantener motivada a su tripulación y a su vez a los familiares de los tripulantes mediante las crónicas del viaje con la utilización de la red social Facebook.

¹⁸¹ El buque mercante un estudio sociológico. Capítulo 4.

Así, los precedentes son positivos cosa que sugiere que los marinos utilizan también estas redes. Veámoslo en los resultados obtenidos.

Utilización de redes sociales

<i>Etiqueta de Valor</i>	<i>Valor</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Porcentaje Válido</i>	<i>Porcentaje Acumulado</i>
Sí	1	18	72.00	72.00	72.00
No	2	5	20.00	20.00	92.00
	9999	2	8.00	8.00	100.00
<i>Total</i>		25	100.0	100.0	

Utilización de redes sociales

<i>N</i>	<i>Válido</i>	25
	<i>Perdidos</i>	0
<i>Media</i>		801.04
<i>Desv Std</i>		2768.26
<i>Mínimo</i>		1.00
<i>Máximo</i>		9999.00

Tabla 16 Utilización de redes sociales. Fuente propia

El 72% de los encuestados utiliza redes sociales por lo que la irrupción de éstas ha sido bien acogida entre las personas del gremio. Usarlas es sencillo y se puede acceder a ellas desde un simple teléfono móvil con acceso a internet. De todas formas, los apostolados del mar se encuentran equipados con conexión a internet y ordenadores a la disposición de los marinos que se acerquen a estos centros, por lo que la utilización de las redes sociales, basándonos en los resultados de la muestra, es muy popular como medio de comunicación. De los individuos de la muestra que no utilizan usualmente redes sociales (n=5) se puede observar que el 60% de estos tiene más de 40 años de edad por lo que pueden ser más reacios a las nuevas tecnologías. Por otro lado, de estos individuos que respondieron ‘no’ a esta pregunta el 80% son marineros, y teniendo en cuenta que los oficiales son los que suelen acceder mayoritariamente a internet mediante los equipos que están presente a bordo, sugiere que quizá estos marinos no necesiten el uso de redes sociales ya que el acceso que pueden tener ellas es más limitado, por lo que prefieren seguir con métodos más tradicionales. Cabe decir, que aun no siendo éstos consumidores habituales de estas redes, no quiere decir que no las utilicen o hayan utilizado esporádicamente. Por otro lado encontramos n=2 que no han respondido a la pregunta y se consideran como casos perdidos en la muestra.

En cuanto a la pregunta referente a las redes sociales que utilizan los marinos. Esta es una pregunta de varias respuestas posibles, por lo que se analizará tomando como referencia total n=41, que corresponde al número de opciones totales marcadas por los individuos presentes en la muestra. De las 25 personas que cumplimentaron el cuestionario n=4 no respondió a la pregunta, en este caso se debe a que no son usuarios de redes sociales, no las utilizan. Así, para

una mejor interpretación de los resultados obtenidos en esta pregunta se deben tener en cuenta estas consideraciones.

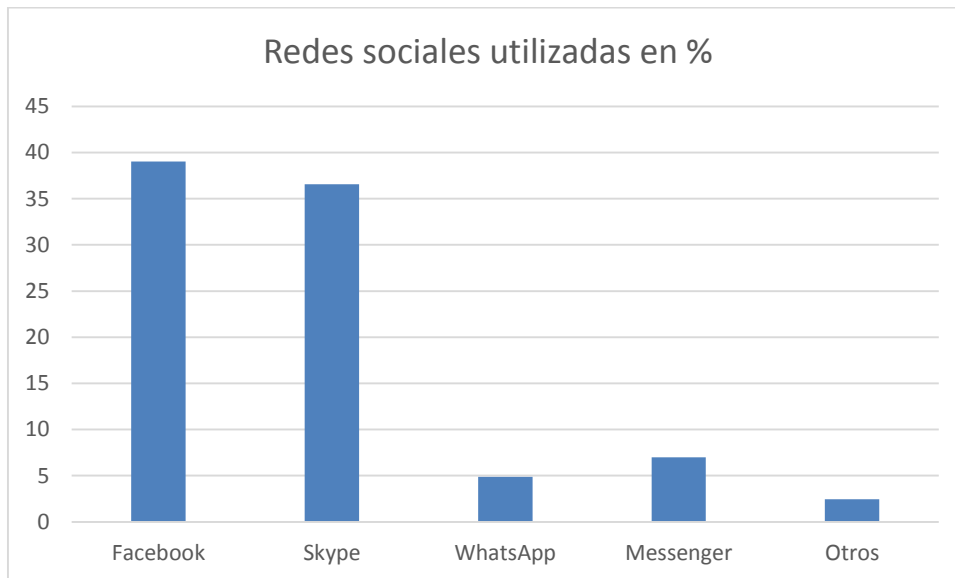


Tabla 17 Redes sociales utilizadas en %. Fuente propia

Las redes sociales más populares son Facebook y Skype representando el 75,6% de la muestra recogida. Estos números son coherentes con la realidad actual, ya que cómo se puede observar en la Ilustración 14 Facebook es la red social con más adeptos, tendencia que sigue entre la gente de mar. En cuanto a Skype, los últimos datos recogidos durante el 2014, ha llegado en la actualidad a los 300 millones de usuarios por lo que siguiendo la Ilustración 14 se colocaría como la tercera más utilizada en el mundo. Se debe tener en cuenta en el caso de Skype, que tras su adquisición de Messenger, todos los usuarios de ésta última van migrándose a Skype. Así, con el análisis de las repuestas recogidas, en el mundo de la mar la tendencia en cuanto a las redes sociales más utilizadas, es la misma que se observa desde un punto de vista general y menos especializado. Ambas permiten video llamadas por lo que son un buen método para contactar con la familia y amigos permitiendo ver a esas personas mientras se tienen una conversación. De esta manera es posible ver los cambios que están habiendo en su vida cotidiana y sentirse más participe de todo lo que está ocurriendo alrededor de esta. Por otro lado, Facebook, mediante la creación de grupos a los que cualquier persona puede afiliarse, permite estar informado de todo aquello en lo que uno esté interesado, es por ello que la gran mayoría de los individuos de la muestra utiliza esta red social, ya que están al día de sucesos en su país ya que la prensa internacional quizá no profundiza en la información de la forma en que ellos necesitan. El conocer los resultados deportivos también es uno de los temas más recurrente en la

utilización de estas redes. Por ello, comunicación, información y ocio son los principales motivos para su uso.

WhatsApp es una aplicación que actualmente cuenta con millones de usuarios ya que se puede chatear con quien se quiera de forma gratuita si se dispone de una conexión a internet, por lo que es de las más utilizadas a nivel mundial, sin embargo, en los resultados de la encuesta solo encontramos dos casos en los que se utiliza esta aplicación (n=2). Los dos únicos individuos que dicen utilizar WhatsApp son el de un hombre de nacionalidad española y la mujer argentina la cual está afincada también es España, por lo que la cultura del país de procedencia también es un punto de influencia en la elección de la red social. Con todo ello, la tendencia, según datos de mercado, va a cambiar a nivel global, ya que el crecimiento de las redes sociales está experimentando una desaceleración siendo las aplicaciones, como WhatsApp, que permiten mensajes instantáneos las que están sufriendo el crecimiento más notorio a nivel mundial según datos del informe de Telefónica ‘La sociedad de la Información en España 2014’.

Otras redes sociales, como Messenger, ya se encuentran en desuso por lo que no son representativas aun encontrándose datos en la muestra. Como se ha comentado, ésta está prácticamente extinta, y todos los usuarios están migrándose a Skype, siendo ésta última la última evolución de Messenger.

Frecuencia de uso

Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
A diario	1	3	12.00	13.04	13.04
2 o 3 veces a la semana	2	2	8.00	8.70	21.74
1 vez a la semana	3	2	8.00	8.70	30.43
Cada 2 semanas	4	8	32.00	34.78	65.22
Nunca	5	8	32.00	34.78	100.00
	9999	2	8.00	Perdidos	
	Total	25	100.0	100.0	

Frecuencia de uso

N	Válido	23
	Perdidos	2
Media		3.70
Desv Std		1.40
Mínimo		1.00
Máximo		5.00

Tabla 18 Frecuencia de uso. Fuente propia

En la tabla 17, se ve la frecuencia con la que utilizan las redes sociales durante sus campañas. Como se comentaba, por el problema existente en la conexión a internet en alta mar y de la disposición del material necesario, la gran mayoría de los encuestados no utiliza las redes frecuentemente durante el embarque por lo que en el caso de hacerlo suele ser 1 vez cada dos semanas, dependiendo de la ruta ya que en rutas largas y profundas difícilmente podrán hacerlo, o nunca representando un 64% del total de la muestra. Además, hay que tener en cuenta que en

caso de disponer de las instalaciones necesarias para evitar la brecha digital, el rango del marino también se debe considerar, ya que normalmente son los oficiales los que tienen acceso a estos equipos. En el caso del individuo que se conecta diariamente es debido a que trabaja en una gabarra de bunkering abasteciendo de petróleo a los buques que lo soliciten, por lo que se encuentra a rango de tierra y con ello con cobertura mediante el teléfono móvil y puede utilizar estos servicios de internet con esa frecuencia. En cuanto a los dos marinos filipinos que también han respondido 'a diario' en esta pregunta, es debido a que hacen 'Short Sea Shipping'.

En cuanto al uso de otros métodos de comunicación, de nuevo es una pregunta con varias respuestas seleccionables para cada individuo, no es de única respuestas, por lo que para su análisis, de nuevo se ha hecho el sumatorio total de todas las opciones seleccionadas con lo cual se cuenta con $n=37$. Por otro lado, aparece $n=1$ como dato perdido que no se tienen en cuenta para la interpretación de los resultados en esta pregunta. Así, tomando estas consideraciones el resultado es el que se muestra a continuación.

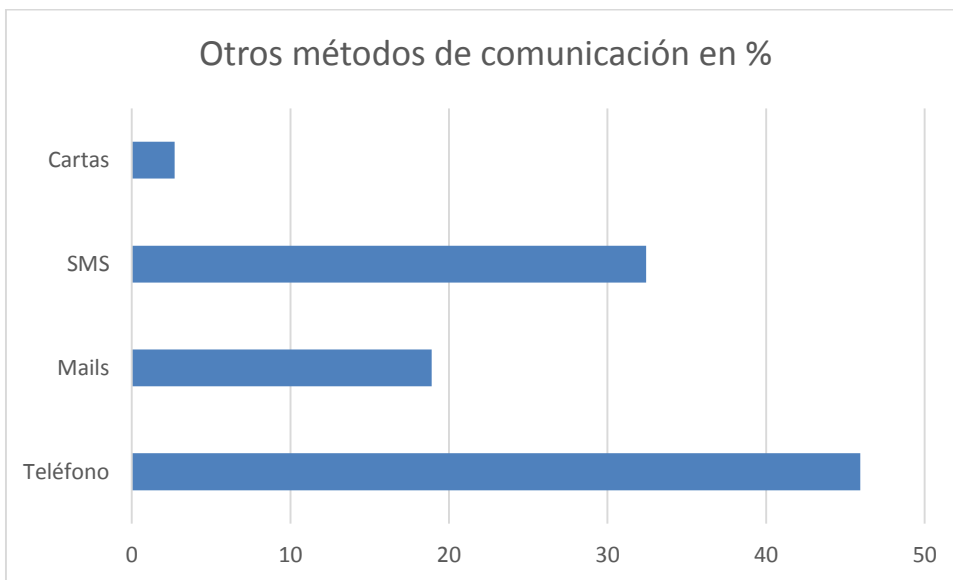


Tabla 19 Otros métodos de comunicación en %. Fuente Propia

La gran mayoría sigue utilizando el teléfono, más hoy día que las tarifas son más asequibles y las promociones de las operadoras permiten unos mejores contratos y precios en las llamadas. Además, con los teléfonos móviles no es necesario bajar del buque para ir al puerto y encontrar un punto donde poder utilizar el teléfono.

Se hace notorio que la carta se ha prácticamente extinguido como método de comunicación con la familia y amigos, siendo esta sustituida por los emails o mensajes de texto. El teléfono móvil se ha convertido en una pieza fundamental en nuestras vidas en las vidas de los marinos también, por ello la utilización de SMS es frecuente, además, para utilizar este tipo de mensajes cortos no es necesario un teléfono móvil de última generación o 'smartphone'.

El único que sigue utilizando la carta como método de comunicación es de un contramaestre de nacionalidad española que debido a su edad y su poca implicación en las nuevas tecnologías además de ser un marino a la antigua, prefiere este medio para saber de los suyos. Este es un caso atípico pero se tuvo la oportunidad de conocer su historia, por lo que después de escucharla se entiende el porqué de ser aun reacio a los nuevos avances. El encuestado es el marinero de la época en que se pasaba la vida embarcado y que cuando se encontraba en tierra lo hacía hasta gastarse todo el dinero que llevaba encima, una vez evaporado éste recorría el puerto buscando un barco en el que poder trabajar y de nuevo a la mar. En su caso concreto, no tenía mujer pero sí hijos, ya se sabe ‘un amor en cada puerto’ según comentó, por lo que la relación con éstos era escasa, aun así intentaba sacar tiempo para escribirles y saber de ellos, aunque no recibiera nunca respuesta a esas cartas. A día de hoy, dice seguir con esta práctica. En el resto de individuos de la muestra, ninguno de ellos indica la carta como medio de comunicación.

Así, teniendo en cuenta los resultados obtenidos, los métodos de comunicación tradicional mencionados al principio del apartado han corrido suertes distintas con el avance del tiempo y las tecnologías. El teléfono se sigue utilizando y en cambio la carta ha sido sustituida por otros medios más modernos. El día de fiesta que representaba el recibir correo a bordo, el sentimiento de añoranza al leer las cartas en la intimidad del camarote, el imaginarse la realidad expuesta en los folios e incluso el analizar la letra de esas cartas para intentar adivinar el estado de ánimo o emoción con el que se escribieron, ha desaparecido. En la actualidad otros medios menos románticos tienen más aceptación para la comunicación ya que son muchos más cómodos, no es necesario una vez llegados a puerto buscar donde poder echar esas cartas ni ir a mirar a la cartera del consignatario si hay correspondencia para ellos. En el caso del email entrando en la cuenta de correo personal es suficiente. Con los SMS al no tener que depender de la conexión a internet, es más inmediato, por el contrario, los mensajes son más cortos ya que no permite textos largo, además, el email, si se dispone de un ordenador portátil, permite el ejercicio de antaño en el que el marino se pasaba sus travesías escribiendo cartas cosa que le permitía seguir conectado a su vida en tierra, pensando en sus seres querido. Con el email y el equipo necesario se puede seguir haciendo, ya que todo lo que se pueda escribir en un simple documento Word se puede plasmar en el email una vez se obtenga conexión a internet con dos simples acciones ‘ctrl + C’ y ‘ctrl + V’.

5.3 Influencia de las redes sociales en la vida familiar del marino.

5.3.1 Influencia de las redes sociales en la comunicación con la familia

Para determinar que formas de uso le daban a las redes sociales con la familia, se les hizo la pregunta a los individuos de la muestra. De nuevo es una pregunta con más de una respuesta seleccionable por individuo, pudiendo estos escoger más de una opción. Para analizar el resultado se ha hecho un sumatorio total de todas las opciones marcadas con los que aparecen $n=34$. Cabe decir, que hay $n=4$ abstenciones a esta pregunta equivalente a los marinos que no utilizan redes sociales de forma frecuente. Así, teniendo en cuenta estas consideraciones la distribución es la que se muestra a continuación.

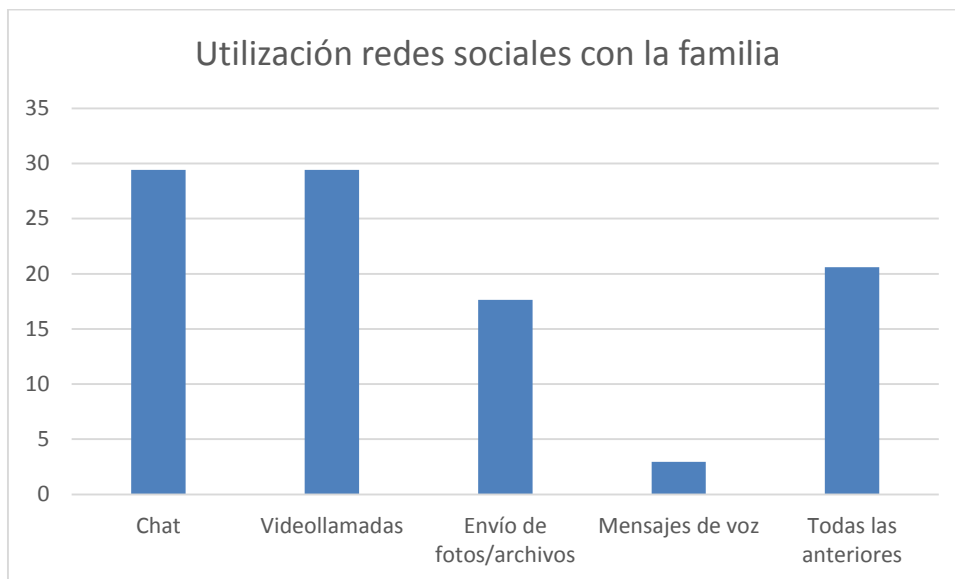


Tabla 20 Utilización redes sociales con la familia. Fuente propia

Las video llamadas y los chats son lo más utilizado para contactar con la familia representando éstos un 58,8% de la muestra, porcentaje al que hay que tener en cuenta el 20,6% que representa la franja en la que se podían seleccionar todas las opciones disponibles en la pregunta. Mediante el chat se puede tener una conversación dinámica e interactiva con la otra persona de una forma cómoda y relajada, y en el que pueden participar más de una persona, como es el caso de los chats grupales. La video llamada, en cambio, permite ver y hablar con los seres queridos en tiempo real, se puede opinar acerca de lo que está pasando en ese momento en el otro lado de la pantalla del ordenador, se puede ver a la mujer, a los hijos, conseguir estar más cerca de esa realidad que está al otro lado. Es más, gracias al vínculo que se crea entre los presente en esa conversación, se puede producir la magia de las redes sociales en las que se siente que la persona con la que se mantiene la conversación está en la misma habitación. Esto disipa la sensación de soledad, en ese momento se está en compañía, en compañía de la familia y/o amigos, se está en casa. El envío de fotografías y archivos también tiene un porcentaje representativo en la muestra

con un 17,6% a los que hay que tener en cuenta una vez más el 20,6% de los presentes en la opción ‘Todas las anteriores’. Es una buena forma de hacerle llegar fotografías de los hijos al marino, con las que puede decorar su camarote y tener presente de una forma más visual a la gente que tiene en tierra. En casos en los que el marino está embarcado por un periodo grande de tiempo como es el de los marinos chinos, el recibir fotografías de los hijos, sobre todo si estos son pequeños, le permite ver los cambios que éstos van sufriendo debido al crecimiento, con lo que al llegar a casa el impacto no es tan grande.

En cuanto a los mensajes de voz, ‘las voces enlatadas’. Años atrás se podía recibir a bordo casetes con grabaciones de las voces de las familias, dejando mensajes a los marinos. En principio parece una buena idea pero al final siempre ha dejado en el marino un sensación de soledad mayor después de escucharlos¹⁸² con lo que no parece la mejor opción de utilización por el sentimiento que transmite.

Más sensación de cercanía a la familia por las redes sociales

Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Sí, pero hacen que la añore aún más	1	10	40.00	43.48	43.48
Sí, porque me mantiene conectado a mi vida de tierra	2	11	44.00	47.83	91.30
No, solo suponen una mera distracción	3	2	8.00	8.70	100.00
	9999	2	8.00	Perdidos	
Total		25	100.0	100.0	

Más sensación de cercanía a la familia por las redes sociales

N	Válido	23
	Perdidos	2
Media		1.65
Desv Std		.65
Mínimo		1.00
Máximo		3.00

Tabla 21 Mayor sensación de cercanía a la familia por las redes sociales. Fuente propia

Según la Tabla 20 el 91,3% de los individuos presentes en la muestra, algunos de los cuales no son usuarios frecuentes de redes sociales, opina que gracias al uso de las redes sociales la sensación de cercanía a la familia es mayor. Pero esto tiene dos vertientes, por un lado el 43,48% dice que le produce más añoranza, ya que han pasado ese rato juntos, sintiéndose probablemente por unos instantes a su lado, pero al acabar la comunicación el efecto rebote puede ser mayor, ya que se muestra la cruda realidad de que la familia no está ahí. La segunda vertiente es la que representan el 47,83% de los presentes en la muestras, lo que aseguran que gracias al uso de las redes sociales como medio de comunicación les permite seguir conectados a su vida de tierra, sentirse más presentes en esa vida que han dejado al embarcar. Por otro lado, también existe un pequeño porcentaje, el 8,70% que no han experimentado una mejoría en cuanto a la sensación de cercanía a la familia y que as redes sociales son solo un mero

¹⁸² El buque mercante: un análisis sociológico. Capítulo 4

entretenimiento, algo que también es un punto positivo en la vida a bordo del marino ya que el ocio y es fundamental para su salud mental y su bienestar en el buque.

Por su parte, gracias a las redes sociales, las familias de los marinos también pueden contactar de una forma más frecuente con éstos por la facilidad y comodidad que representa su utilización.

5.3.2 Influencia de las redes sociales en los roles y tomas de decisiones

Es interesante saber si con el uso de las redes sociales la figura del marino se hace más fuerte en casa estando él embarcado si se contacta con él para las tomas de decisiones y como cambian los roles en la estructura tan particular en este tipo de familias. Para ello, la primera pregunta a realizar es si ha aumentado la frecuencia con la que la familia contacta con el marino. Los resultados son los que siguen.

La familia contacta con más frecuencia con el marino por las redes para toma de decisiones

Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Sí	1	16	64.00	76.19	76.19
No	2	5	20.00	23.81	100.00
	9999	4	16.00	Perdidos	
Total		25	100.0	100.0	

La familia contacta con más frecuencia con el marino por las redes para toma de decisiones

N	Válido	21
	Perdidos	4
Media		1.24
Desv Std		.44
Mínimo		1.00
Máximo		2.00

Tabla 22 Más frecuencia de contacto de la familia para la toma de decisiones familiares. Fuente propia

De una forma mayoritaria con un 76,19%, los individuos de la muestra aseguran que por el uso de estas redes su familia contacta con más frecuencia para tratar temas relacionados con el hogar y la familia por un 23,81% que dice que no se ha sufrido ningún cambio considerable en este punto por la utilización de las nuevas tecnologías.

Es importante que la familia contacte con el marino para las decisiones, en principio parece un aspecto positivo ya que se siente el marino de esa forma más importante dentro del núcleo familiar como se demuestra en la Tabla 21 con un 80,95% . Pero no todos tienen la misma concepción de lo que representa y un pequeño porcentaje, 9,52%, le angustia el tener que tomar parte de esas decisiones ya que prefiere estar concentrado en su trabajo mientras está embarcado. Así, puede suponer para estos individuos, n=2, un aumento del estrés en el buque. Por otro lado, encontramos n=1 que experimenta una combinación de las dos opciones mencionadas, ya que por una parte se siente más importante en el núcleo familiar pero por otro

lado también le distrae de su cometido en el barco provocándole quebraderos de cabeza que podría evitar si no existiese esta frecuencia de contacto.

En cuanto a la tutela de los hijos mientras está a bordo, la distribución es la que sigue.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Tiene Hijos * Tutela de los hijos	17	68.0%	8	32.0%	25	100.0%

Tiene Hijos * Tutela de los hijos [recuento, fila %, columna %, total %].

Tiene Hijos	Tutela de los hijos			Total
	Cónyuge	Familiar	Familiar cónyuge	
Sí	8.00	3.00	.00	11.00
	72.73%	27.27%	.00%	100.00%
	100.00%	37.50%	.00%	64.71%
	47.06%	17.65%	.00%	64.71%
No	.00	5.00	1.00	6.00
	.00%	83.33%	16.67%	100.00%
	.00%	62.50%	100.00%	35.29%
	.00%	29.41%	5.88%	35.29%
Total	8.00	8.00	1.00	17.00
	47.06%	47.06%	5.88%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	47.06%	47.06%	5.88%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	8.79	2	.012
Razón de Semejanza	11.49	2	.003
Asociación Lineal-by-Lineal	8.11	1	.004
N de casos válidos	17		

Tabla 23 Tutela de los hijos mientras está embarcado. Fuente propia

Se observa como el 72,73% de los individuos que son padres dicen que su cónyuge es quien se ocupa de la educación y el cuidado de los hijos. Son ellas quienes se ocupan de todo mientras está el marido a bordo para que éste no tenga que preocuparse por su ausencia dando más significado al concepto explicado en el punto 3.1.1 de este proyecto ‘*A good seafarers’ wife*’. De los individuos con hijos mencionar que n=1 no ha respondido a la pregunta por lo que se contabiliza dentro de los casos perdidos (n=8). Del 27,27% restante, un familiar del marino es quien se ocupa del cuidado de éstos. De éstos últimos (n=3) 2/3 partes son de origen filipino, donde por cultura es más usual que se dé que quien se ocupe de las cosas en casa sea un familiar del marino. Por otro lado, encontramos n=6 que no son padres pero han respondido a la pregunta. Esto se interpreta desde el punto de vista de quien se ha encarga del cuidado de hermanos, se ha dado respuesta a la pregunta tomando otras referencias por lo que se incluirá estos casos dentro del porcentaje de casos perdidos ascendiendo éstos a n=14 los cuales se refieren todos a los individuos que no tienen hijos excepto 1 de ellos como ya se ha

mencionado. Se puede contrastar estos datos comparando los resultados con los que se muestran en la Tabla 8.

Así llegamos a la toma de decisiones relacionadas con la educación de los hijos mientras está embarcado mediante las redes sociales.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Tiene Hijos * Toma decisiones tutela hijos durante los embarques	19	76.0%	6	24.0%	25	100.0%

Tiene Hijos * Toma decisiones tutela hijos durante los embarques [recuento, fila %, columna %, total %].

Tiene Hijos	Toma decisiones tutela hijos durante los embarques			Total
	Sí, ya que mediante videollamadas podemos intervenir todos	Sí, pero sólo si son importantes	No, la persona en tierra toma esas decisiones	
Sí	6.00	6.00	.00	12.00
	50.00%	50.00%	.00%	100.00%
	75.00%	60.00%	.00%	63.16%
	31.58%	31.58%	.00%	63.16%
No	2.00	4.00	1.00	7.00
	28.57%	57.14%	14.29%	100.00%
	25.00%	40.00%	100.00%	36.84%
	10.53%	21.05%	5.26%	36.84%
Total	8.00	10.00	1.00	19.00
	42.11%	52.63%	5.26%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	42.11%	52.63%	5.26%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	2.24	2	.326
Razón de Semejanza	2.55	2	.279
Asociación Lineal-by-Lineal	1.58	1	.209
N de casos válidos	19		

Tabla 24 Toma de decisiones respecto a la educación de los hijos mientras está a bordo. Fuente propia

El 100% de los individuos presentes en la muestra que son padres afirman que su familia se pone en contacto con ellos para la toma de decisiones relacionada con la educación de sus hijos, donde la mitad de ellos destaca que las video llamadas son una herramienta eficaz para que todos los miembros de la familia puedan intervenir permitiendo ello la posibilidad de reunión y discusión de los temas a tratar. La otra mitad de los marinos que son padres dicen que sólo se ponen en contacto con ellos en el caso de ser un tema importante como puede ser problemas en la escuela, pero para otros de menor importancia son las madres las que se siguen ocupando de esa toma de decisiones ya que de esa manera perturban menos la vida del marino a bordo sin cargarlo con esas responsabilidades. Teniendo en cuenta estos resultados se destaca como los marinos están más presentes en la vida de sus parejas e hijos gracias al uso de las redes sociales y como su familia recurre con más frecuencia a él para tratar los asuntos importantes. En cuanto a los individuos que no tienen hijos y han respondido a la pregunta, de nuevo ha sido tomando

como referencia otros miembros de su familia, pero en este punto se quería ver la importancia que le da la familia a que el marino opine mientras está a bordo sobre temas relacionados con los hijos, por lo que los casos de marinos sin hijos que han contestado a la pregunta se tratarán como casos perdidos representando éstos n=13, correspondiendo al número de marinos de la muestra que no son padre.

5.3.3 Influencia de las redes sociales en la vuelta a casa del marino

En el punto 3.2. del proyecto se ha tratado la vuelta a casa del marino y los problemas que aparecen tanto para la adaptación de éste de nuevo al hogar como la adaptación de la familia a tenerlo de nuevo a casa, por ello es importante ver cómo han podido influenciar las redes sociales en el momento del regreso. Así, la primera pregunta a responder, desde el punto de vista del marino, es saber si al marino le sigue constando adaptarse a su vuelta a casa. Los resultados se pueden ver a continuación.

Adaptación al hogar					
Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Sí, ya que al no estar presente en el día a día me hace sentir desubicado	1	5	20.00	22.73	22.73
Sí, pero el contacto frecuente con redes sociales me ayuda a reubicarme ya que esto informado de lo que pasa en casa	2	7	28.00	31.82	54.55
Sí, siempre	3	1	4.00	4.55	59.09
No, el uso de redes sociales me permite conocer el estado de las cosas en casa es como si no me hubiera marchado	4	5	20.00	22.73	81.82
No	5	4	16.00	18.18	100.00
	9999	3	12.00	Perdidos	
	Total	25	100.0	100.0	

Adaptación al hogar		
N	Válido	22
	Perdidos	3
Media		2.82
Desv Std		1.50
Mínimo		1.00
Máximo		5.00

Tabla 25 Adaptación al hogar del marino. Fuente propia

El 59,09% siguen encontrando dificultades en su adaptación a casa después de los meses de embarque. Como se comentaba en el punto 3.2 debe acostumbrarse a la rutina que se sigue en casa, el espacio geográfico en el que se mueve también es distinto teniendo mucha más libertad y margen de movimientos, los horarios en tierra cambian. Ello provoca una desubicación, sentirse desorientado, por ello existe un proceso de readaptación. Este proceso se puede acortar teniendo información suficiente del estado de las cosas en casa de manera que ya no sorprenda encontrarse según qué situaciones o medidas adoptadas por la familia ya que el marino es consciente de ellas. De esa manera el 31,82% de los individuos que respondieron a esta pregunta afirman que gracias a las redes sociales su proceso de adaptación es más sencillo y liviano al estar informado de todo cuanto pasa en casa. Por otro lado, un 22,73% dice no tener problemas de adaptación gracias al uso de estas redes ya que tienen la sensación de no haberse marchado nunca al estar al corriente de todo lo relacionado al hogar y la familia. Así, se encuentra que un 54,55% de los individuos que respondieron a esta pregunta encuentran una

mejora en su vuelta al hogar el poder contar con las redes sociales por las oportunidades que les ofrecen de implicación en el hogar y la familia, acortando los tiempo de adaptación y reduciendo los momentos de shock por grandes cambios en el hogar y los hijos. En el punto 3.3 del proyecto se indica que las dos primeras semanas del regreso a casa se consideran como perdidas ya que tanto el marino como su familia intentan ajustarse a la nueva realidad que se les presenta con lo que no se disfruta como se debiera de esos primeros 15 días. Teniendo en cuenta los resultados de la nuestra parece que gracias a las redes sociales esos días de ajustes se reducirían y se podrían invertir de una forma mucho más productiva. Por otro lado, un 18,18% considera que no les es complicado nunca su adaptación a casa siendo n=4 los casos aparecidos. De estos, la mitad son oficiales europeos que no pasan más de 6 meses en el mar, con lo que el tiempo de embarque también juega en su favor en su vuelta al hogar. En cuanto a la otra mitad son hombres jóvenes, solteros y sin hijos, además de ser de origen filipino. Así, su vuelta a casa es un mero trámite para ellos, ya que lo más probable es que se hayan enrolado en el barco en busca de aventuras y conocer mundo, por lo que durante sus vacaciones descansarán para volver a bordo y seguir con el planteamiento de vida con el que habían decidido embarcarse.

En cuanto a casos en los que su adaptación se siempre complicada, aparece n=1. Es el caso de un marinero filipino, de más de 50 años de esas, casado y con hijos pero que cuenta con pocos años de experiencia en el oficio, entre 2 y 5 años. Con la edad las personas tienden a ser más reacias a los cambios, por lo que en su caso es lógico pensar que le cueste adaptarse al hogar después de los meses de embarque y viceversa, su adaptación a buque después del tiempo en tierra se adivina también complicada. Aun así, este es un caso especial debido a las características que presenta el individuo en cuestión.

Tiempo que pasa para desear volver a embarcar

Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Pasadas unas semanas	2	1	4.00	4.00	4.00
Pasado el primer mes	3	23	92.00	92.00	96.00
Nunca	4	1	4.00	4.00	100.00
<i>Total</i>		25	100.0	100.0	

Tiempo que pasa para desear volver a embarcar

<i>N</i>	<i>Válido</i>	25
	<i>Perdidos</i>	0
<i>Media</i>		3.00
<i>Desv Std</i>		.29
<i>Mínimo</i>		2.00
<i>Máximo</i>		4.00

Tabla 26 Tiempo que pasa para desear volver a embarcar. Fuente propia

En cuanto al tiempo pasado en casa tras el que quieren volver a embarcar, de forma mayoritaria los marino indican que es después del primer mes con un 92%. En esta ocasión cuando se formuló la pregunta las opciones seleccionables no recogían todas las opciones, siendo la

opción ‘Pasado el primer mes’ la que representaba un espacio de tiempo más largo. Hay que tener en cuenta los tiempos de adaptación y los de preparación para la vuelta al buque por lo que lo más probable es que a la práctica los marinos tengan la necesidad de volver a bordo pasado más del primer mes, teniendo en cuenta periodos de permisos por vacaciones cercanos a los 4 meses. Aparecen n=2 que no han seleccionado a opción del primer mes siendo ellos totalmente contrarios. Por una parte aparece un caso que refiere volver a embarcar después de estar unas semanas en casa, algo que parece poco tiempo. Este es un caso especial, ya que se trata de un marino de más de 50 años acostumbrado a un tipo de vida poco convencional pero que años atrás era más común entre los marinos. Ese tipo de vida era la de gastarse el dinero cobrado por sus servicios en el buque y una vez se encontraba sin dinero recorrer el puerto para volver a embarcar en cualquier buque lo necesitara sus servicios. Así, al no tener un punto fijo al que llamar hogar no puede tener un sentimiento muy desarrollado de pertenencia al mismo, con lo cual se va a sentir mucho más cómodo a bordo que en tierra, pero como se comenta este es un caso especial. Por otro lado, aparece un marino, casado y con hijos que asegura no querer volver a embarcar nunca, prefiere estar en casa con la familia. En este caso el individuo trabaja en una gabarra de bunkering y sus embarques son de 24 horas, por lo que su realidad es muy distinta a la de marinos que se embarcan por periodos largos de tiempo.

En cuanto a uno de los problemas principales del marino al llegar a casa, como se explicaba en el punto 3.2.1 es el sentimiento de redundancia que tiene el marino al volver a casa. Se les hizo esta pregunta para ver si esta realidad ha cambiado con los resultados que siguen.

Frecuencia sentirse redundante

Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Siempre que estoy en casa después de una campaña	1	7	28.00	43.75	43.75
Cuando se toman decisiones en casa y no cuentan con mi opinión	2	4	16.00	25.00	68.75
Cuando veo que los niños acuden a su madre antes que a mi para contarle sus cosas	3	1	4.00	6.25	75.00
Cuando está la familia hablando de algo y al entrar yo a la habitación se hace el silencio	4	4	16.00	25.00	100.00
	9999	9	36.00	Perdidos	
	Total	25	100.0	100.0	

Frecuencia sentirse redundante

N	Válido	16
	Perdidos	9
Media		2.13
Desv Std		1.26
Mínimo		1.00
Máximo		4.00

Tabla 27 Sentimiento de redundancia con la familia. Fuente propia

En esta pregunta se presentan muchas abstenciones, el 36% del total. Es posible que la pregunta no se haya entendido por parte de los individuos de la muestra, aunque por otro lado es lógico pensar que, aun siendo anónima, cueste dar respuesta a ella por el significado de la misma. Por otro lado, en el momento de formularla se tomó como referencia que este sentimiento de redundancia aparece siempre en el marino mercante por lo que no aparece la opción ‘Nunca’. Así, teniendo en cuenta estas consideraciones se puede observar que la mayoría de los marinos

que respondieron a la pregunta 43,75% dicen sentirse apartados, que sobran en casa siempre que vuelven a casa después de un embarque. En la siguiente tabla se puede observar estos sentimientos de redundancia en función del tiempo de embarque.

Meses duración embarques * Frecuencia sentirse redundante [recuento, fila %, columna %, total %].

Meses duración embarques	Frecuencia sentirse redundante				Total
	Siempre que estoy en casa después de una campaña	Cuando se toman decisiones en casa y no cuentan con mi opinión	Cuando veo que los niños acuden a su madre antes que a mi para contarle sus cosas	Cuando está la familia hablando de algo y al entrar yo a la habitación se hace el silencio	
Menos de 3 meses	4,00	2,00	,00	1,00	7,00
	57,14%	28,57%	,00%	14,29%	100,00%
	57,14%	50,00%	,00%	33,33%	46,67%
	26,67%	13,33%	,00%	6,67%	46,67%
De 3 a 6 meses	1,00	,00	,00	,00	1,00
	100,00%	,00%	,00%	,00%	100,00%
	14,29%	,00%	,00%	,00%	6,67%
	6,67%	,00%	,00%	,00%	6,67%
De 6 a 12 meses	2,00	2,00	1,00	,00	5,00
	40,00%	40,00%	20,00%	,00%	100,00%
	28,57%	50,00%	100,00%	,00%	33,33%
	13,33%	13,33%	6,67%	,00%	33,33%
Más de 12 meses	,00	,00	,00	2,00	2,00
	,00%	,00%	,00%	100,00%	100,00%
	,00%	,00%	,00%	66,67%	13,33%
	,00%	,00%	,00%	13,33%	13,33%
Total	7,00	4,00	1,00	3,00	15,00
	46,67%	26,67%	6,67%	20,00%	100,00%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	46,67%	26,67%	6,67%	20,00%	100,00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	12.61	9	.181
Razón de Semejanza	12.39	9	.192
Asociación Lineal-by-Lineal	2.87	1	.090
N de casos válidos	15		

Tabla 28 Redundancia en casa en función del tiempo de embarque. Fuente propia

Se hace notorio como la mayoría de casos se encuentra en la franja de menos de 3 meses de duración de las campañas apareciendo n=7 individuos que experimentan esta sensación en casa. Así, visto desde el punto de vista de los meses de embarque, se observa que el 57,14% de los individuos que se encuentran dentro de la franja de menos de 3 meses de embarque se sienten fuera de lugar, desubicados cuando vuelven de sus campañas, por su lado, de los marinos que se pasan más de 12 meses embarcados(n=2) les ocurre lo mismo, siendo quizá más entendible en su caso ya que se pasan mucho tiempo fuera de casa, y aun teniendo la ayuda de las redes sociales, es complicada su adaptación al hogar.

Así, si se toma como referencia que los individuos que no han contestado a la pregunta es por el hecho que no se sienten redundantes en casa, vemos como el 64% experimentan esta sensación mientras que el 36% restante no tiene dificultades de este tipo cuando está con su familia de los cuales la gran mayoría son oficiales y de origen europeo, teniendo en cuenta es éstos tienen mejores condiciones en cuanto a periodos de vacaciones además de hacer valer en muchas ocasiones su rango también en el núcleo familiar como se puede ver en el punto 3.2.2 del proyecto. De los marinos que si sienten esa sensación de sobrar en casa el 57,14% se encuentra en la franja de menos de 3 meses de embarque y donde la mayoría experimentan este problema siempre que vuelven al hogar por lo que sigue siendo uno de los principales problemas en estas familias.

Otro punto importante de la vuelta del marino a casa es la educación de los hijos, ver como se reparte estas responsabilidades entre él y su cónyuge. Siguiendo a Craig J.Forsyth y Robert Gramling como se explica en el punto 3.2.1 aparecen nuevos roles en cuanto a quien toma las decisiones en casa y la educación de los hijos, clasificándose estos roles en los que siguen:

1. Autoridad familiar alternante entre el marido y la esposa.
2. Autoridad conflictiva. La esposa ejerce la autoridad mientras el padre está fuera pero no hay acuerdo cuando él vuelve a casa en quien tiene que llevar esa responsabilidad.
3. Autoridad sustitutiva. La autoridad del marido la ejerce un pariente.
4. Autoridad contingente. No hay traspaso de autoridad, la ejerce la esposa de forma extraordinaria pero el esposo sigue siendo la autoridad máxima.
5. Autoridad transferida. La esposa asume todo los roles.

En la siguiente tabla se puede observar actualmente, según los resultados de la muestra, como se reparten estos roles.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Tiene Hijos * Tutela de los hijos estando el marino en casa	16	64.0%	9	36.0%	25	100.0%

Tiene Hijos * Tutela de los hijos estando el marino en casa [recuento, fila %, columna %, total %].

Tiene Hijos	Tutela de los hijos estando el marino en casa				Total
	Mi cónyuge	Mi cónyuge pero yo tengo la última palabra	Ambos	Otros	
Sí	1.00	1.00	8.00	1.00	11.00
	9.09%	9.09%	72.73%	9.09%	100.00%
	100.00%	100.00%	80.00%	25.00%	68.75%
	6.25%	6.25%	50.00%	6.25%	68.75%
No	.00	.00	2.00	3.00	5.00
	.00%	.00%	40.00%	60.00%	100.00%
	.00%	.00%	20.00%	75.00%	31.25%
	.00%	.00%	12.50%	18.75%	31.25%
Total	1.00	1.00	10.00	4.00	16.00
	6.25%	6.25%	62.50%	25.00%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	6.25%	6.25%	62.50%	25.00%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	5.06	3	.167
Razón de Semejanza	5.37	3	.147
Asociación Lineal-by-Lineal	2.83	1	.093
N de casos válidos	16		

Tabla 29 Tutela de los hijos al volver a casa. Fuente propia

Se observa que des los individuos que son padre(n=12) hay una abstención por lo que los resultados se analizarán sobre n=11. En cuanto a los individuos que no tienen hijos y han respondido a la pregunta tomando como referencias a otros familiares, de nuevo se los tratará como casos perdidos, siendo éstos n=14. Así, de los marinos que tienen hijos el 72,73% dice que la educación de éstos es compartida con su cónyuge. Aparece un caso en que ni el marino ni su cónyuge se ocupa de la educación de los hijos, sino un familiar de él. Este es el caso de un marino filipino de menos de 30 años que es padre soltero por lo que su familia es quien se ocupa de su hijo. Por otro lado, aparece n=1 que respondió que su cónyuge es quien se ocupa de la educación de los hijos aun estando el marino en casa. También aparece un caso el cual indica que su cónyuge es quien lleva la educación de los hijos pero él es quien tiene la última palabra. Con estas respuestas se puede interpretar los roles que existen en los hogares pero antes se necesita analizar si hay discusiones en casa para tener toda la información.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Tiene Hijos * Discusiones por la tutela de los hijos	17	68.0%	8	32.0%	25	100.0%

Tiene Hijos * Discusiones por la tutela de los hijos [recuento, fila %, columna %, total %].

Tiene Hijos	Discusiones por la tutela de los hijos		Total
	Sí	No	
Sí	8.00	3.00	11.00
	72.73%	27.27%	100.00%
	72.73%	50.00%	64.71%
	47.06%	17.65%	64.71%
No	3.00	3.00	6.00
	50.00%	50.00%	100.00%
	27.27%	50.00%	35.29%
	17.65%	17.65%	35.29%
Total	11.00	6.00	17.00
	64.71%	35.29%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%
	64.71%	35.29%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)	Sig. Exact. (2-tailed)	Sig. Exact. (1-tailed)
Chi-cuadrado de Pearson	.88	1	.349		
Razón de Semejanza	.87	1	.352		
Prueba exacta de Fisher				.600	.339
Corrección de continuidad	.16	1	.685		
Asociación Lineal-by-Lineal	.83	1	.363		
N de casos válidos	17				

Tabla 30 Discusiones por la educación de los hijos. Fuente propia

Según este resultado el 72,73% de los marinos que tiene hijos, encontrando una excepción que no ha respondido, dice que discute por la educación de los hijos. De estos n=5 tanto su cónyuge como él llevan la educación de los hijos. Así, de los que respondieron que ambos se ocupan de la educación de los hijos n=5 aseguran que discuten mientras que n=3 dicen que no.

Así, interpretando estos datos e intentado clasificar los roles según el sistema de Craig J.Forsyth y Robert Gramling nos encontramos con la siguiente clasificación:

1. Autoridad familiar alternante entre el marido y esposa representa un 27,27% de los casos de la muestra.
2. Autoridad conflictiva representa un 45,45% de los casos de la muestra.
3. Autoridad sustitutiva representa el 9% de los casos de la muestra.
4. Autoridad contingente representa el 9% de los casos de la muestra.
5. Autoridad transferida representa el 9% de los casos de la muestra.

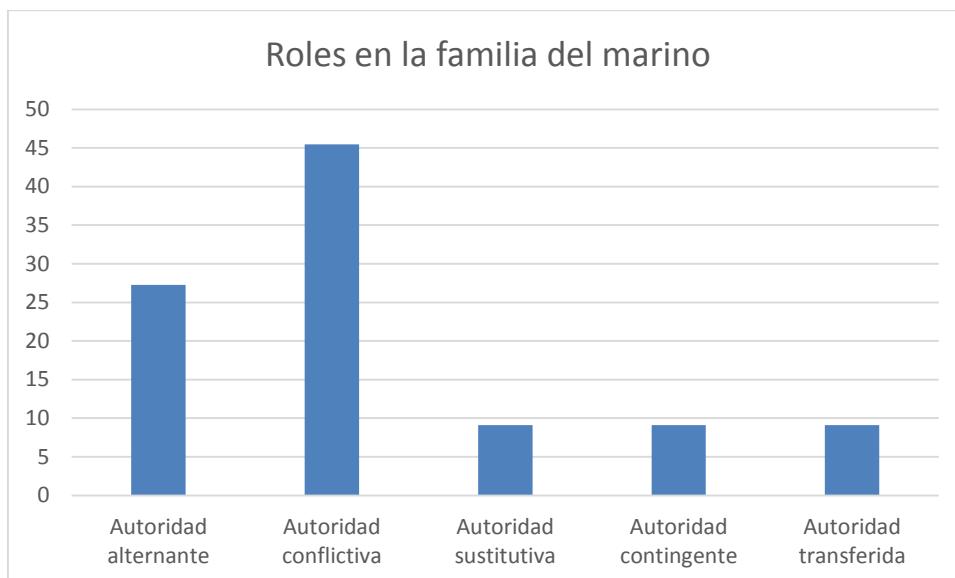


Tabla 31 Roles en la familia del marino. Fuente propia

Craig J. Forsyth y Robert Gramling realizaron el estudio durante 7 años correspondientes en el 1981 y el 1987 a 141 familias de marinos donde los resultados más destacados fueron la autoridad sustitutiva con un 44% de los casos y la autoridad conflictiva con un 23,4% de los casos¹⁸³. Comparándolos con los resultados de la muestra de estudio en este proyecto vemos que la autoridad conflictiva a aumenta pasando del 23,4% al 45,45% obtenido, mientras que la autoridad sustitutiva ha sufrido una reducción considerable pasando del 44% al 9%. La que ha cobrado fuerza es la autoridad alternante, gracias a la reducción en los tiempos de navegación y las mejoras en las condiciones de los permisos de vacaciones parecen haber tenido un impacto positivo en las familias en cuanto a poder organizarse en el reparto de responsabilidades y educación de los hijos.

¹⁸³ El buque mercante: un análisis sociológico. Capítulo 4

5.4 Embarques con la familia

Como se pudo ver en el punto 3.4 del proyecto la presencia de la familia a bordo representa una mejora en la vida del marino y su familia, ya que por una parte él tienen a su cónyuge cerca y puede enseñarle su mundo a bordo y por la otra su cónyuge puede llegar a entender de mejor manera lo que representa la vida del marino mercante. Así, se les preguntó a los marinos presentes en la muestra si habían embarcado alguna vez con la familia. La distribución de las respuestas a esta pregunta es la que sigue.

Embarcado con la familia					
Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Sí	1	6	24.00	25.00	25.00
No	2	18	72.00	75.00	100.00
	9999	1	4.00	Perdidos	
Total		25	100.0	100.0	

Embarcado con la familia		
<i>N</i>	<i>Válido</i>	24
	<i>Perdidos</i>	1
<i>Media</i>		1.75
<i>Desv Std</i>		.44
<i>Mínimo</i>		1.00
<i>Máximo</i>		2.00

Tabla 32 Si alguna vez han embarcado con la familia. Fuente propia

El porcentaje es bajo, ya que solo el 24% de los individuos dice haber embarcado con la familia, de los cuales la gran mayoría son oficiales exceptuando el caso de la mujer argentina que trabaja en servicios en un crucero y las compañías de este tipo de buques pueden ser más flexibles a la hora de dejar que embarquen familiares de trabajadores. En el caso de los barcos mercantes es más complicado que los marineros puedan subir a bordo a su familia siendo esto algo más señalado para los oficiales.

En cuanto al momento de embarque con la familia, donde encontramos $n=1$ casos perdidos, se observa como el 80% de los marinos que han tenido la oportunidad de subir con la familia a bordo lo han hecho tanto con el buque en puerto como durante la travesía. Este es un dato a tener en cuenta ya que en el caso de los marinos chinos como se explicaba en el punto 3.4 del proyecto, sólo tienen permitido que la familia suba a bordo estando en puerto. El 20% restante ($n=1$) ha tenido a la familia a bordo durante la travesía dejando los momentos de puerto para estar centrado en el trabajo de carga y descarga que como ya se ha comentado provoca una gran fatiga y estrés por la carga de trabajo que se tiene en esta maniobra.

En la siguiente tabla se puede observar la distribución del momento en el que el marino ha tenido a la familia, cuando hablamos de familia nos referimos a cónyuge ya que las navieras prohíben la subida a bordo de los hijos, en el buque.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Embarcado con la familia * Momento embarque familia	5	20.0%	20	80.0%	25	100.0%

Embarcado con la familia * Momento embarque familia [recuento, fila %, columna %, total %].

Embarcado con la familia	Momento embarque familia		Total
	Durante la travesía	En ambas ocasiones	
Sí	1.00	4.00	5.00
	20.00%	80.00%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%
	20.00%	80.00%	100.00%
Total	1.00	4.00	5.00
	20.00%	80.00%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%
	20.00%	80.00%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
N de casos válidos	5		

Tabla 33 Momento de embarque de la familia del marino mercante. Fuente propia

Como se avanzaba, el tener a la familia a bordo contrae puntos muy positivos para el marino, los cuales se recogen en las respuestas a la pregunta que se les hizo en el cuestionario sobre que supone para ellos la presencia de la familia en el buque. Seguido se pueden ver los resultados.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Embarcado con la familia * Sensaciones por la presencia de la familia a bordo	6	24.0%	19	76.0%	25	100.0%

Embarcado con la familia * Sensaciones por la presencia de la familia a bordo [recuento, fila %, columna %, total %].

Embarcado con la familia	Sensaciones por la presencia de la familia a bordo			Total
	Un desahogo por el echo de tenerlos cerca	Romper la rutina a bordo ya que cambian los temas de conversación y el comportamiento de la tripulación	Una sensación agri dulce, ya que por un lado los tengo cerca y cambian mi concepción de la vida a bordo pero por otro lado al saber que es una situación extraordinaria me crea melancolia	
Sí	3.00	2.00	1.00	6.00
	50.00%	33.33%	16.67%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	50.00%	33.33%	16.67%	100.00%
Total	3.00	2.00	1.00	6.00
	50.00%	33.33%	16.67%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	50.00%	33.33%	16.67%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
N de casos válidos	6		

Tabla 34 Sensaciones por la presencia de la familia a bordo. Fuente propia

Así, el 50% de los marinos que respondieron esta pregunta dicen sentirse más desahogados por de tener cerca a la familia. No tener que estar pensando en su mujer mientras está embarcado porque la tienen consigo es un gran apoyo para el marino. Con ella, como se comentaba en el punto 3.1.1, al lado el marino encuentra cariño, soporte emocional ya que los marinos entre sí no suelen explicarse sus problemas y un alivio al no tener que preocuparse por ella sin estar en sus manos la aplicación de soluciones a posibles problemas que ésta se pueda encontrar. Teniéndola al lado sus grados de estrés se rebajan ya que es una preocupación menos para él.

Por otro lado encontramos que para un 33,33% de los marinos el contar con su cónyuge a bordo representa un cambio en su rutina y en la rutina en el barco, ya que la presencia de la mujer a bordo provoca un cambio en el comportamiento de los tripulantes. Además, como se vio en el punto 2.4 el que haya una mujer a bordo incide en que en los temas de conversación se hable más de los sentimientos, tipo de conversación con el que género masculino no se siente muy cómodo y mucho menos si se comenta entre marinos del mismo género.

También hay un 16,67% que dice que le crea una gran satisfacción y aporte el tener a su cónyuge a bordo, pero el ser consciente de que es una situación extraordinaria y que la mayoría de embarques los hará sin contar con la presencia de ésta, crea una sensación de melancolía, por lo que tenerla a bordo es un sentimiento agrisado.

Sea como sea, aun experimentándose melancolía en la minoría de los casos, el tener a la mujer a bordo en general es un aspecto positivo para el marino y que le puede ayudar a realizar de una mejor manera su cometido a bordo, ya que al no estar preocupado por su cónyuge de la manera en que puede estarlo cuando ésta está lejos, le permite estar más centrado, puede estar más concentrado en sus funciones, su estrés no es el mismo y su bienestar a bordo también sufre una mejoría.

5.5 Intención de abandonar el oficio de marino mercante

Como se hacía referencia en el punto 3.1.2, el tener a la familia lejos y que no pueda haber una alta frecuencia de comunicación con ésta es uno de los puntos más determinantes para que el marino se planteé el abandonar su oficio y buscar trabajo en tierra. Cierto es que existen beneficios siendo marino mercante como el sueldo, el cual es uno de los problemas por el que los marinos no cambian de trabajo ya que en tierra los sueldos son muy distintos, pero, como decía en el comandante Proença en el punto 4.7 del proyecto *'si la familia no está motivada y contenta, tu vida a bordo no es la misma'*. Así, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los marinos presentes en la muestra utilizan redes sociales, que las comunicaciones son más sencillas y existen mejores tarifas y forma de comunicación, además que las condiciones del oficio van mejorando a lo largo de los años, veamos cual es el porcentaje de marinos que aun piensan en abandonar el oficio.

Pensado en dejar el oficio

Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Sí	1	9	36.00	40.91	40.91
No	2	13	52.00	59.09	100.00
	9999	3	12.00	Perdidos	
Total		25	100.0	100.0	

Pensado en dejar el oficio

<i>N</i>	<i>Válido</i>	22
	<i>Perdidos</i>	3
<i>Media</i>		1.59
<i>Desv Std</i>		.50
<i>Mínimo</i>		1.00
<i>Máximo</i>		2.00

Tabla 35 Pensado alguna vez en dejar el oficio de marino mercante. Fuente propia

Sin tener en cuenta los casos perdidos (n=3) se observa como el 59,09% de los marinos no piensa en dejar su oficio por el 36% que dice haberlo pensado alguna vez. Hay que tener en cuenta que en esta decisión también influirá la experiencia de años en la mar y el tiempo que duren las campañas del marino, además de si está casado y tiene hijos.

Así, no será igual para un padre de familia casado, que lleve muchos años en el mar y que sus campañas sean de larga duración, como para el marino joven sin cargas en tierra ni lazos tan fuertes que puedan atarlo a tierra que su pretensión sea la de hacer carrera en el mar conocer mundo y vivir nuevas experiencias. Estas son realidades muy distintas que se deben analizar dentro de esta cuestión.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Pensado en dejar el oficio * Años de Navegación	22	88.0%	3	12.0%	25	100.0%

Pensado en dejar el oficio * Años de Navegación [recuento, fila %, columna %, total %].

Pensado en dejar el oficio	Años de Navegación					Total
	Menos de 2 años	De 2 a 5 años	De 5 a 10 años	Más de 10 años	9999	
Sí	3.00	.00	2.00	4.00	.00	9.00
	33.33%	.00%	22.22%	44.44%	.00%	100.00%
	75.00%	.00%	40.00%	50.00%	.00%	40.91%
	13.64%	.00%	9.09%	18.18%	.00%	40.91%
No	1.00	4.00	3.00	4.00	1.00	13.00
	7.69%	30.77%	23.08%	30.77%	7.69%	100.00%
	25.00%	100.00%	60.00%	50.00%	100.00%	59.09%
	4.55%	18.18%	13.64%	18.18%	4.55%	59.09%
Total	4.00	4.00	5.00	8.00	1.00	22.00
	18.18%	18.18%	22.73%	36.36%	4.55%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	18.18%	18.18%	22.73%	36.36%	4.55%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	5.66	4	.226
Razón de Semejanza	7.45	4	.114
Asociación Lineal-by-Lineal	.69	1	.405
N de casos válidos	22		

Tabla 36 Pensado en abandonar el oficio en función a los años de experiencia. Fuente propia

Así, desde el punto de vista de los años que el marino lleva navegando se observa que la muestra está muy repartida. Es fácil pensar que los profesionales de la mar que llevan más años en el oficio sean los que hayan pensado más en abandonarlo, más teniendo en cuenta que éstos han tenido que vivir en distintas épocas de la evolución del sector. De los marinos que han pensado en abandonar el mundo de la mar el 44,44% lleva más de 10 años de experiencia, sin embargo se encuentra también un alto porcentaje de marinos que han tenido el mismo pensamiento pero llevan menos de 2 años de experiencia en la mar representando esto el 33,33%. En cuanto a los que no ha pensado dejar el oficio, de éstos encontramos que está mucho más repartido encontrando dos picos en las franjas de 2 a 5 años de experiencia y la de más de 10 años de experiencia con un 30,77% cada una.

Así, por los años de experiencia en la mar es complicado sacar una conclusión convincente, por lo que se debe analizar desde otros puntos de vista.

La siguiente tabla se muestra la distribución por tiempo de duración de las campañas del marino mercante.

Según se muestra en la tabla el deseo de abandonar el oficio de marino mercante es inversamente proporcional al tiempo que duran sus campañas a bordo, siendo los marinos que se encuentran por debajo de los 6 meses de embarque los que representan una frecuencia más alta en la muestra con un 77,77% del total de individuos que han indicado que sí han pensado en abandonar el oficio de marino.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Pensado en dejar el oficio * Meses duración embarques	22	88.0%	3	12.0%	25	100.0%

Pensado en dejar el oficio * Meses duración embarques [recuento, fila %, columna %, total %].

Pensado en dejar el oficio	Meses duración embarques				Total
	Menos de 3 meses	De 3 a 6 meses	De 6 a 12 meses	Más de 12 meses	
Sí	3.00	4.00	1.00	1.00	9.00
	33.33%	44.44%	11.11%	11.11%	100.00%
	37.50%	66.67%	16.67%	50.00%	40.91%
	13.64%	18.18%	4.55%	4.55%	40.91%
No	5.00	2.00	5.00	1.00	13.00
	38.46%	15.38%	38.46%	7.69%	100.00%
	62.50%	33.33%	83.33%	50.00%	59.09%
	22.73%	9.09%	22.73%	4.55%	59.09%
Total	8.00	6.00	6.00	2.00	22.00
	36.36%	27.27%	27.27%	9.09%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	36.36%	27.27%	27.27%	9.09%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	3.21	3	.360
Razón de Semejanza	3.36	3	.339
Asociación Lineal-by-Lineal	.12	1	.728
N de casos válidos	22		

Tabla 37 Pensado en abandonar el oficio en función a los meses de embarque. Fuente propia

Hay que tener en cuenta que de los n=7 individuos que se sus embarques duran menos de 6 meses y han dicho que sí han pensado en dejar el oficio el 57% es padre con lo que es lógico que hayan pensado en dejar el barco. Así, el siguiente punto a analizar es cómo influye el tener hijos a la decisión de dejar la profesión.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Pensado en dejar el oficio * Tiene Hijos	22	88.0%	3	12.0%	25	100.0%

Pensado en dejar el oficio * Tiene Hijos [recuento, fila %, columna %, total %].

Pensado en dejar el oficio	Tiene Hijos		Total
	Sí	No	
Sí	4.00	5.00	9.00
	44.44%	55.56%	100.00%
	36.36%	45.45%	40.91%
	18.18%	22.73%	40.91%
No	7.00	6.00	13.00
	53.85%	46.15%	100.00%
	63.64%	54.55%	59.09%
	31.82%	27.27%	59.09%
Total	11.00	11.00	22.00
	50.00%	50.00%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%
	50.00%	50.00%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)	Sig. Exact. (2-tailed)	Sig. Exact. (1-tailed)
Chi-cuadrado de Pearson	.19	1	.665		
Razón de Semejanza	.19	1	.664		
Prueba exacta de Fisher				.693	.500
Corrección de continuidad	.00	1	1.000		
Asociación Lineal-by-Lineal	.18	1	.672		
N de casos válidos	22				

Tabla 38 Pensado en dejar el oficio en función de tener hijos. Fuente propia

Como se observa en la tabla no es un factor determinante siendo prácticamente los mismos casos encontrados entre los que han pensado en abandonar el oficio y son padres($n=4$), y los que lo han pensado y no tienen hijos($n=5$). En cuanto a los que no han pensado en abandonar el oficio también está muy repartido siendo los tienen hijos $n=7$. Este último caso es posible que el padre sea el sustento principal o único sustento económico de la familia por lo que es más complicado para estos marinos el abandonar el oficio, ya que probablemente están enrolados en el buque por y para su familia, con lo que el abandonar la profesión sea un pensamiento que no se pueden permitir si quieren darle todo lo posible a sus familias para que estas gocen de una mejor calidad de vida. Así, la mayoría de los padres de familia no han pensado en abandonar la profesión.

En cuanto al estado civil del marino se puede observar en la siguiente tabla la distribución.

Resumen.

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Pensado en dejar el oficio * Estado Civil	22	88.0%	3	12.0%	25	100.0%

Pensado en dejar el oficio * Estado Civil [recuento, fila %, columna %, total %].

Pensado en dejar el oficio	Estado Civil				Total
	Casado	Divorciado	En pareja	Soltero	
Sí	3.00	.00	.00	6.00	9.00
	33.33%	.00%	.00%	66.67%	100.00%
	27.27%	.00%	.00%	66.67%	40.91%
No	8.00	1.00	1.00	3.00	13.00
	61.54%	7.69%	7.69%	23.08%	100.00%
	72.73%	100.00%	100.00%	33.33%	59.09%
Total	36.36%	4.55%	4.55%	13.64%	59.09%
	11.00	1.00	1.00	9.00	22.00
	50.00%	4.55%	4.55%	40.91%	100.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	50.00%	4.55%	4.55%	40.91%	100.00%

Pruebas Chi-cuadrado.

Estadístico	Valor	df	Sig. Asint. (2-colas)
Chi-cuadrado de Pearson	4.70	3	.195
Razón de Semejanza	5.42	3	.144
Asociación Lineal-by-Lineal	2.87	1	.090
N de casos válidos	22		

En este caso vemos que la mayoría de los casos que no han pensado en dejar la profesión se encuentran casados, corroborando la interpretación anterior con los padres de familia. En los casos que el marino tiene cargas familiares no se permite el lujo de pensar en abandonar el oficio para poder dar a su familia la mayor calidad de vida posible. Además, con las actuales mejores en la comunicación y permisos de vacaciones la coexistencia entre el trabajo y la familia parece haber mejorado acercando un poco más estos dos mundos.

5.6 Influencia de las redes sociales y nuevas tecnología en la mejora de comunicación y bienestar del marino

Más feliz gracias a las redes sociales

<i>Etiqueta de Valor</i>	<i>Valor</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Porcentaje Válido</i>	<i>Porcentaje Acumulado</i>
Sí, totalmente de acuerdo	1	17	68.00	77.27	77.27
A veces sí a veces no	2	2	8.00	9.09	86.36
No influye	3	1	4.00	4.55	90.91
Ns/Nc	5	2	8.00	9.09	100.00
	9999	3	12.00	Perdidos	
<i>Total</i>		25	100.0	100.0	

Más feliz gracias a las redes sociales

<i>N</i>	<i>Válido</i>	22
	<i>Perdidos</i>	3
<i>Media</i>		1.55
<i>Desv Std</i>		1.22
<i>Mínimo</i>		1.00
<i>Máximo</i>		5.00

Tabla 39 Aumento de bienestar por parte del marino mercante gracias al uso de redes sociales. Fuente propia

Como se observa, la gran mayoría de los marinos presente en la muestra consideran sentirse más felices gracias al uso de las redes sociales. Cosa que ha podido influir, como se ha visto en la Tabla 34, en que el 59,09% de los marinos no haya pensado nunca en dejar su oficio. Las facilidades de comunicación, la oportunidad de una mayor frecuencia de contacto, la sencillez de su uso, las distintas herramientas y aplicaciones que ofrecen, la mejora en una comunicación más interactiva, el fenómeno que se produce en las redes sociales en que los sentimientos saltan la barrera de internet y llegan a los actores presentes en la comunicación dañan la sensación de estar al lado los unos de los otros en la misma habitación, y en otros casos el ocio y el acceso a la información que ofrecen, son argumentos más que suficientes como para que el uso de estas redes por parte del marino mercante haya mejorado la vida de este, su bienestar y su relación familiar.

Por otro lado, es cierto que pueden provocar melancolía y más sensación de soledad en algunos casos por el intercambio de sentimientos de este tipo, pero en su gran mayoría, como demuestran los resultados a ésta cuestión, las redes sociales son un gran aliado para el marino mercante y la familia de éste.

5.7 Dureza de estar embarcado según el género del profesional del mar

Finalmente se les preguntó a los marinos presentes en la muestra que opinión tenían acerca de para quien es más duro el estar embarcado, para hombres o para mujeres. A continuación se puede ver la distribución de las respuestas dadas a esta cuestión.

Más duro estar embarcado para mujeres o para hombres					
Etiqueta de Valor	Valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Las mujeres	1	3	12.00	14.29	14.29
Los hombres	2	2	8.00	9.52	23.81
Mujeres y hombres por igual	3	16	64.00	76.19	100.00
	9999	4	16.00	Perdidos	
Total		25	100.0	100.0	

Más duro estar embarcado para mujeres o para hombres		
N	Válido	21
	Perdidos	4
Media		2.62
Desv Std		.74
Mínimo		1.00
Máximo		3.00

Tabla 40 Dureza de embarque según género. Fuente propia

Se observa que hay $n=4$ casos perdidos que no se tendrán en cuenta en el análisis de la cuestión. Así, teniendo ello en cuenta vemos que el 76,19% de los marinos piensa que el estar embarcado es igual de duro tanto para hombres como para mujeres, no se hace ningún tipo de diferenciación por género. Un 14,29% piensa que es más duro para las mujeres y el 9,53% restante cree que para los hombres es más duro.

Se pidió que se justificara las respuestas dadas. En los casos en que los marinos escogieron que tanto para hombres como para mujeres el estar embarcado es igual de duro, lo justificaron diciendo que tanto unos como otros tienen el mismo problema a estar a bordo, sufren la dureza del trabajo y por otro lado tienen a su familia lejos.

En cuanto a los que marcaron a la mujer como la que le es más duro estar embarcado hay distintos puntos de vista:

1. Por un lado decían que la mujer tiene más sentido del hogar que el hombre por lo que sufre mucho más que el hombre el estar en el buque, lejos de casa y de la familia. Para cualquiera es duro estar lejos de los seres queridos pero en especial para ellas.
2. Otro punto que indicaron es que la mar es un mundo de hombres, y la mayoría de los tripulantes de los barcos son de ese género, repercutiendo en la integración de la mujer a bordo.
3. Si la mujer es madre le costará mucho más que al hombre ya que es un hecho natural que a las mujeres les cueste mucho más alejarse de los hijos.

En cuanto a los que opinaron que para los hombres es más duro el estar embarcado sobre todo lo basaban en el aspecto físico. Según estos marinos los hombres al ser más fuertes físicamente se les encarga también trabajos más duros y físicos a bordo, siendo más difícil para ellos la realidad que se encuentran en el buque. Basándolo en un aspecto puro de trabajo sin tener en cuenta los sentimientos de soledad y aislamiento por estar lejos de la familia.

Destacar el comentario de un chico joven filipino, que opina que es igual de duro para hombres y mujeres y lo justifica de la siguiente manera:

*‘Como la mayoría de los barcos la tripulación es de género masculino es difícil para la mujer adaptarse a cualquier aspecto a bordo emocionalmente, físicamente y mentalmente. En cuanto al hombre es más fuerte y tienen una alta resistencia en términos de trabajo, en la naturaleza el hombre no necesita tener tantos cuidados para mantener la salud y en aspectos mentales es también más fuerte que la mujer. Los hombres son más fiable en la toma de decisiones cuando el tiempo lo requiere, ellos no confían solamente en las emociones como la mayoría de las mujeres. Son más capaces de mantener un equilibrio entre su mente y sus emociones’.*¹⁸⁴

Según su opinión parece que las mujeres tienen complicaciones en la integración a bordo debido a que las tripulaciones son mayoritariamente de género masculino y que los hombres tienen más complicaciones a bordo a nivel de carga de trabajo físico y toma de decisiones. Es una opinión algo ambigua pero interesante de ver, ya que lo enfoca desde un punto que el hombre es superior a la mujer físicamente y en capacidad de controlar las emociones, en cambio ellas son más delicadas y con problemas de adaptación. Hay que tener en cuenta que el individuo en cuestión es de origen filipino, una cultura donde el hombre tienen mucho poder en comparación a la mujer.

Aún con ello, y sin importar la cultura ni país de origen, la mayoría de los marinos presentes en la muestra opinan que el trabajo del marino mercante es igual de duro tanto para hombres como para mujeres.

¹⁸⁴ Palabras de marino filipino presente en la muestra.



6. CONCLUSIONES

El objetivo de este estudio ha sido desde un principio intentar ofrecer una idea más clara de la dureza del trabajo del marino mercante desde el punto de vista del aislamiento social y como la irrupción de las redes sociales ha ayudado en este aspecto a mejorar la vida de éste a bordo y, especialmente, como ha mejorado la relación familiar de la gente de mar. Este es un tema clave en la vida del marino mercante para poder desempeñar su oficio eficazmente además de ser el factor diferencial en la decisión de abandonar o no el buque definitivamente.

La naturaleza del oficio del marino y los patrones de trabajo sumado a que por cultura la gente de mar no es dada a demostraciones de sentimientos ni búsqueda de apoyo emocional, son motivos de sobra para que exista un aislamiento a bordo. Los principales factores son la tripulación a la que hay que integrarse de la mejor forma posible, el endogrupo presente en el buque, y tener la habilidad para hacerlo en múltiples ocasiones ya que actualmente es fácil que el marino tenga que embarcar a distintos buques con distintas tripulaciones.

La aparición de la multiculturalidad en los buques, aun no siendo un fenómeno nuevo sí que es un factor más a tener en cuenta en el aislamiento a bordo, ya que las distintas lenguas, religiones, formas de ver y entender las cosas y los distintos hábitos influyen en la integración de las personas que forman la tripulación.

Debido a la dureza del trabajo y a la reducción de las tripulaciones actuales, los marinos tienen altos niveles de estrés y fatiga, por lo que el incremento del cansancio y los síntomas propios del estrés y de la fatiga extrema (o surmenage) como la depresión provocan un aumento de horas pasadas por los marinos en la soledad de sus compartimentos propiciando y afectando al aislamiento social a bordo. En casos más extremos, los niveles de estrés y fatiga pueden llevar al suicidio, siendo la profesión del marino mercante una de las que muestra tasas más altas en este apartado.

La comunicación con tierra es fundamental para el marino para que éste pueda mantener su vínculo con su vida de tierra y los que allí deja. El teléfono es el medio más utilizado siempre que el buque se encuentre en puerto o a rango de tierra que le permita su utilización. En rutas profundas la única forma de comunicarse mediante el teléfono es vía satélite, siendo una forma de comunicación muy costosa, de ahí de la importancia de una mejora en las subvenciones por parte de las navieras para su utilización. La comunicación es clave para el bienestar del marino a bordo.

El género del marino también es otro factor a tener en cuenta en los problemas de integración en el endogrupo que forma la tripulación. Siendo el mundo de la mar un mundo de hombres

provoca que pueda haber un rechazo por parte de los colegas de profesión hacia profesionales del mar del género femenino. Rumores y temas de conversación en los que la mujer se pueda sentir desplazada fomentan que estas marinas pasen mucho del tiempo de embarque en sus camarotes. Además, suelen cerrar con llave sus compartimentos mientras duermen por los antecedentes existentes de acosos sexuales.

El bienestar en el buque y el cuidado de la salud mental del marino son fundamentales para que éste permanezca a bordo y tenga una carrera larga dentro del oficio. En este caso la familia es el punto que marca las diferencias y juega un papel protagonista en este bienestar.

La relación familiar del marino mercante vive una realidad muy distinta a la tradicional debido a las ausencias intermitentes de éste. Ello provoca constantes reajustes tanto para el marino como para el resto de la familia mientras se encuentra embarcado y también al volver al hogar.

Los roles cambian y la mujer del marino es la que se encarga de todo mientras éste está ausente de forma que no tenga por qué estar preocupado por los temas del hogar y el cuidado y educación de los hijos, cobrando fuerza la expresión inglesa *'A good seafarers' wife'*. Su esposa, además, de llevar todos los temas relacionados con el hogar y los hijos es capaz de dar el apoyo emocional necesario a su marido y de saber que explicarle y qué no mientras él está a bordo para evitarle preocupaciones innecesarias.

Es muy importante para el marino que su familia se sienta bien: *'si la familia no está motivada y contenta, tu vida a bordo no es la misma'*¹⁸⁵. Que el bienestar de la familia esté en un estado óptimo permite al marino rebajar sus niveles estrés, altos ya debido al trabajo, y repercutiendo en que no tenga que plantearse abandonar el oficio.

Por su parte, las esposas de los marinos para llevar de la mejor forma posible la ausencia de sus maridos tienen sus métodos para evitar la sensación de soledad. Acudir a clubes deportivos para poder socializar o trabajar son dos factores de gran ayuda para tener una mayor actividad social. En el caso de ser madres el cuidado y educación de los hijos las mantienen ocupadas además suelen ser parte del voluntariado en la participación de obras o eventos que las escuelas puedan organizar. La familia de estas mujeres también tiene un papel importante como forma de apoyo ya que en muchos casos las amistades no empatizan con la realidad que la mujer del marino mercante vive, sintiéndose ésta incomprendida y no encontrando la comprensión necesaria.

¹⁸⁵ Ver punto 4.7 del proyecto

A la vuelta a casa del marino, la sensación de encontrarse desubicado es frecuente ya que tiene que acostumbrarse a otro espacio físico. Además, debe integrarse de nuevo a la vida en familia y a la rutina que allí existe por lo que en muchos casos aparece el sentimiento de redundancia al ver que la familia sigue funcionando sin él.

El reparto de responsabilidades es otro problema a su vuelta ya que en su ausencia su esposa es quien se ha ocupado de todo y ya tiene una organización del hogar y una planificación adoptada. Así, si el marino quiere tomar las riendas del hogar o perturbar la disciplina implantada por su mujer esto puede ser motivo de disputas. En este punto la cultura de procedencia y el rango del marino influirán en los problemas relacionados con los roles en casa.

El momento de mayor estrés tanto para el marino como para su familia son las transiciones barco-casa casa-barco ya que representan momentos de reorganización y planificación. El régimen de embarques-vacaciones influirá en gran medida en estas transiciones ya que la duración de estos intervalos marcará la frecuencia de los mismos y el tiempo del que se dispone para ellos.

En caso de ser padre, su ausencia durante los periodos de embarque también tiene una influencia en los hijos ya que es necesaria la presencia de las dos figuras, tanto paterna como materna, para aportar una disciplina, una educación y unos valores. Ello es uno de los motivos que marcan los índices de fracaso escolar de los hijos de los marinos y sus carencias en algunos puntos de la conducta social. *‘Suerte tiene el marino al que los hijos le salen estudiosos, porque de lo contrario está apañado...’*¹⁸⁶

El poder embarcar con la familia, en este caso con la esposa ya que las navieras no permiten el embarque con los hijos, es visto como un punto positivo tanto por el marino como por su cónyuge ya que de esa manera pueden compartir una experiencia única. Además, él al tener a su esposa cerca no tiene por qué preocuparse de cómo estará y por otro lado encontrará el apoyo emocional a bordo. Por el lado de la esposa, esta puede llegar a comprender mucho mejor la realidad que vive su esposo a bordo además de coincidir, aunque solamente sea durante el tiempo de parada en puerto del buque, con otras esposas de marinos con las que empatizará más que con otras mujeres cuyos maridos no se dediquen al mundo de la mar.

Teniendo en cuenta esta realidad a la que se enfrenta el marino mercante y su familia es importante ver como las redes sociales pueden influir en la vida del uno y los otros y en la relación entre ellos. Estas redes permiten el acercamiento entre las personas por muy lejos que éstas se encuentren siendo una gran herramienta de comunicación.

¹⁸⁶ Ver punto 3.1.2 del proyecto

Con la utilización de las redes sociales los sentimientos saltan la frontera de internet llegando a los actores presentes en la comunicación por ello son una gran ayuda frente al aislamiento social y la soledad ya que permiten a las personas sentirse realmente acompañadas.

Su grado de influencia y la facilidad de su utilización y divulgación de la información a través de ella, ha provocado que se expandan a un gran número de ámbitos, llegando también al mundo de la mar y del marino mercante el cual puede obtener numerosos beneficios con la utilización de estas redes.

Mediante las redes sociales, puede encontrar beneficios frente al aislamiento social dentro de la soledad de su oficio, contactando con cualquier persona del mundo, incluso sin conocerla, y encontrar el apoyo emocional que a bordo no va a buscar, pero que tan necesario es.

En cuanto a la tripulación, mediante redes sociales se puede contactar con los colegas de profesión cuando estos no están embarcados, pudiendo cuidar la relación de amistad siendo más liviana la integración a bordo una vez se producen los reencuentros de unos y otros en el buque. Por otro lado, en la posibilidad que al marino lo cambien de barco, el poder contactar por las redes con los marinos de la nueva tripulación a la que se destine también puede ayudar en su integración en el nuevo buque, además de darse a conocer.

En la sociedad multicultural también representan una mejora, ya que en la búsqueda de distintos puntos vista lleva a muchos usuarios de redes sociales a contactar con culturas diferentes a las suyas, lo que permite un acercamiento entre las culturas y una batalla ganada a los prejuicios.

La gran cantidad de contactos que se puede conseguir mediante las redes sociales afecta de forma positiva en el bienestar de los usuarios de las mismas, ya que cuantos más contactos más felices son las personas por la transmisión de sentimientos mediante éstas, donde los de felicidad son mayores que los de tristeza. Además encontrando apoyo emocional en las redes, reduce los grados de estrés de sus usuarios, siendo una gran opción para el marino mercante el cual opera en un ambiente con numerosos estresores.

En cuanto a la familia, le permite una mayor frecuencia de comunicación, un mayor acercamiento, pudiendo estar presente en la vida de la esposa y los hijos, haciendo más fuerte su figura dentro del núcleo familiar, y pudiendo implicarse en problemas que puedan aparecer en el hogar y proponer soluciones.

El acceso a la información mediante internet y las redes sociales supone el encuentro de estímulos por parte del marino, permitiéndole mantener en forma su cerebro, y de esa manera poder tomar mejores decisiones en problemas que puedan aparecer a bordo, o en problemas en los que su familia lo pueda implicar estando él fuera del hogar.

Existen precedentes en la mar que demuestran la influencia positiva de las redes sociales a bordo como el encontrado en el Buque Navio Escola Sagres que durante su travesía alrededor del mundo en 2012 contó con la utilización de las redes propiciando una mayor motivación de la tripulación y sus familiares, ya que el comandante mantenía informada a las familias mediante Facebook y hacía llegar los mensajes de orgullo y ánimos de los familiares a los marinos.

Para las parejas de los marinos mercantes también son una gran herramienta de comunicación y mejora en su bienestar, ya que con ellas pueden contactar con otras mujeres en su misma situación encontrando de esa manera consuelo, apoyo, comprensión y consejo.

Aún con todo lo visto, las redes sociales tienen una influencia positiva, pero si se hace un mal uso de ellas tienen también su aporte negativo. Un abuso de las redes sociales aumenta el aislamiento social en personas que ya lo experimentaban ya que solo viven en una sola realidad, la virtual.

En las relaciones de pareja puede haber un incremento en la desconfianza por el miedo a la infidelidad mediante el uso de la red y las facilidades que está ofrece. Los riesgos del 'sexting', aumenta los niveles de estrés en las parejas.

En las relaciones familiares un mal uso también afecta de forma negativa en la relación de sus miembros, por lo que muchas familias han adoptado medidas para la limitación de las redes sociales en espacios comunes en casa, motivando ello a una mayor comunicación en los momentos de las reuniones de los miembros familiares, ya que de otra forma se le hace más caso al teléfono móvil que a las personas que están presentes en la misma habitación.

A bordo del buque en rutas profundas aparece el problema de la brecha digital ya que en el mar no se encuentran las instalaciones necesarias para tener una conexión a internet. Por ello, empresas como Inmarsat mediante satélites comerciales, ofrecen este servicio de transferencia de datos permitiendo una conexión a internet en el buque. Su utilización supone un alto coste económico pero tiene un impacto positivo en cuanto a bienestar de la tripulación, consulta y reparación de averías gracias a poder enviar y recibir instrucciones e imágenes del problema existente para una mejor resolución del problema, mejor comunicación con la naviera, conocer los estados en los puertos para organizar la llegada y contar con una red de salvamento marítimo. Estos últimos puntos son coincidentes en el proyecto Monalisa 2.0 el cual es una gran red a nivel europeo que permite una mejor comunicación mediante las nuevas tecnologías en las aguas del Báltico, Mediterráneo y el mar del Norte, con lo que se mejora en la seguridad en las navegaciones, en las logísticas en entrada y salidas de los puertos y en la maniobra de carga y descarga, supone una reducción en las cargas administrativas, además de tener un impacto

medioambiental importante por la reducción en el consumo de combustible al poder planificar de una mejor forma la entrada a puerto y seguir rutas optimizadas.

El trabajo de campo llevado a cabo sumado a la información obtenida hasta este punto hace que se obtengan las siguientes conclusiones:

Las redes sociales han llegado al mundo de la mar y al marino mercante propiciando una mejora en la vida de este, y en especial en la de su relación familiar. La gran mayoría de los marinos las utilizan, siendo Facebook y Skype las más populares ya que permiten chat y videollamadas siendo estas las formas más utilizadas por el marino para su conexión con la familia. La frecuencia de utilización de las redes dependerá de las rutas del buque pero generalmente estas se utilizan cada 15 días, coincidiendo con las llegadas a puerto. Con su utilización el marino ha conseguido una mayor sensación de acercamiento a su familia y su vida de tierra ya que le han permitido estar más presentes en su vida familiar y en la toma de decisiones por la facilidad de contacto que le supone a la familia el comunicarse con el marino mediante las redes sociales mientras este está fuera de casa. Gracias al poder estar más presente en su vida familiar, aun encontrando problemas de adaptación al volver al hogar, esta adaptación se hace más sencilla ya que tiene mucha más información del estado de las cosas en casa con lo que le requiere menos tiempo amoldarse. Aun así sigue existiendo un sentimiento de redundancia por parte del marino en casa por lo que sigue apareciendo conflicto en la toma de decisiones en el hogar y la educación de los hijos siendo la autoridad conflictiva la que prevalece sobre las otras. Algo que sí ha cambiado es el deseo de abandonar el oficio. El marino de una forma mayoritaria no se plantea abandonar el buque y al parecer las redes sociales han tenido su influencia en esta decisión, ya que el marino en líneas generales está más feliz a bordo gracias al uso de las redes sociales y a las mejoras que estas aportan en su estabilidad entre su oficio y su familia.

A nivel global, se puede decir que el trabajo del marino mercante y la realidad que lo rodea sigue siendo dura, además que en el núcleo familiar siguen apareciendo conflictos que en la familia tradicional no aparecen, pero con las mejoras que se van aportando en los patrones del oficio y la irrupción de las redes sociales, su bienestar cada vez es mayor y la coexistencia entre su vida a bordo y su vida en tierra es más llevadera, esos dos mundos cada día están más cerca y las nuevas tecnologías son unas de las responsables de que así sea.

Así, la respuesta a la pregunta que se hacía al comienzo del proyecto “¿Son capaces las redes sociales de estrechar los lazos y acercar los dos mundos del marino mercante, su realidad de la mar y su realidad en tierra?” es sin duda afirmativa.



BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Rodríguez, E., & Said Hung, E. (2010). *Identidad y subjetividad en las redes sociales virtuales: caso de Facebook*. Barranquilla: Univ.del Norte.
- Alderton, T., Bloor, M., Kahveci, E., Lane, T., Sampson, H., Thomas, M., . . . Zhao, M. (2004). *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*. Ginebra: ILO.
- Allen, K., & Rainie, L. (2002). *Parents Online*. Washington: Pew Research Center.
- Alonso, M. S., Aub, E., & Baranda, M. (1998). *Palabras del exilio de los que volvieron/4*. México: SEP.
- Amante, M. S. (2003). *Philippine Global Seafarers: A Profile*. Cardiff: SIRC.
- Andersson, P., & Ivehammar, P. (2014). *Cost-Benefit Analysis of Implementing Dynamic Route Planning at Sea*. Linköping: Linköping University .
- Appiah, K. A. (2007). *La ética de la identidad*. Buenos Aires: Katz.
- Bailey, N., Ellis, N., & Sampson, H. (2008). *Training and Technology Onboard Ship: How seafarers learned to use the shipboard Automatic Identification System (AIS)*. Cardiff: SIRC.
- Balanza Galindo, S., & Burgos Ojeda, A. (1998). *Causas de desembarco por enfermedad de marinos mercantes transeúntes en el puerto de Cartagena*. Tenerife, Cartajena.
- Barry, B. (1998). *Social Exclusion, Social Isolation and the Distribution of Income*. Londres: CASE.
- Belcher, P., Sampson, H., Thomas, M., Veiga, J., & Zhao, M. (2003). *Women Seafarer. Global employment policies and practices*. Ginebra: ILO.
- Bernal, A., & Rivas, S. (2012). *Un análisis de la realidad española a partir de la Encuesta "La familia, recurso de la sociedad", 2011*. España.
- Bernete, F. (2009). *Usos de las TIC, relaciones sociales y cambios en la socialización de las y los jóvenes*. UCM.
- Bligoo. (s.f.). *CRECER SIN PADRE-(para Ligia -a pedido)*. Obtenido de Bligoo: http://lainfanciaysuderechos.bligoo.com/content/view/478428/CRECER-SIN-PADRE-para-Ligia-a-pedido.html#.VR7I-_msUic
- Boletín Oficial del Estado. (2006). *CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006*. España: BOE.
- Borràs Salla, M. (2012). *Organización del tiempo laboral y personal a bordo de los buques mercantes*. Barcelona: FNB.
- Breiger, R. L. (2004). *Social Network Analysis in Decision Making: a literature review*. Tucson: Univ. Arizona.

- Castells, M. (1996). *Castells Manuel La era de la informació. Economía, sociedad y cultura. Vol. 1.* México.
- Castillo V., M. I. (1986). *Adolescencia y Exilio*. Obtenido de Centro de estudios Miguel Enriquez: http://www.archivochile.com/Mov_sociales/exilio_cl/MSexiliocl0006.pdf
- Conesctada.es, C. (08 de 10 de 2014). *Adicción a Internet*. Obtenido de Ciudadania Conesctada.es: <https://adiccioninternet.wordpress.com/tag/estadisticas/>
- Davies, A., & Parfett, M. (2000). *Seafarers and tje internet E-mail and seafarers' welfare*. Cardiff: SIRC.
- de Haro, J. J. (2010). *Redes Sociales en Educación*. Obtenido de <http://www.cepazahar.org/>: http://www.cepazahar.org/recursos/pluginfile.php/6425/mod_resource/content/0/redes_sociales_educacion.pdf
- de la Campa Portela, R., Louzán Lago, F., & Fernández Hermida, S. (2007). *Incorporación de la mujer a la Marina Mercante. El caso de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU, 1979-1989*. Santander: SEECMAR.
- de Pablo Coello, J. (2008). *LLas redes sociales trastocan los modelos de los medios de comunicación tradicionales*. Tenerife: Universidad de la Laguna.
- Delgado Ortega, O. (2012). *Análisis DAFO del Liderazgo ejercido en la actualidad por Oficiales de la Marina Mercante Españoles y Portugueses*. Barcelona: UPC.
- Delgado Ortega, O. (2012). *Correlating students performance with social networks use in teaching*.
- Echeburua, E., & de Corral, P. (2010). *Adicción a las nuevas tecnologías a las redes sociales en jóvenes: un nuevo reto*. San Sebastián: Univ. País Vasco.
- Ellis, N., Sampson, H., Acejos, I., Tang, L., & Zhao, Z. (2012). *Seafarer Accommodation on Contemporary Cargo Ships*. Cardiff: SIRC.
- Ferguson, S., Lamond, N., & Dawson, D. (2005). *Great Barrier Reef Coastal Pilots Fatigue Stud*. Australia: AMSA.
- Fernández Enguita, M. (2001). *LA EDUCACIÓN INTERCULTURAL EN LA SOCIEDAD MULTICULTURAL*. Madrid.
- Fernández González, A. (2013). *El Factor Humano*. Santander: Unviversidad de Cantabria.
- Fernández Jiménez, M. (1998). *EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EMPRESAS DE TRANSPORTE*. Barcelona: Jefatura Provincial de Correos y Telégrafos de Barcelona .
- Fernández Muñoz, L. (2009). *EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. APLICACIÓN AL MEDITERRÁNEO OCCIDENTA*. Motril: XXVII Semana de Estudios del Mar.

- Flandrin, J. (1979). *ORÍGENES DE LA FAMILIA MODERNA*.
- Flores Vivar, J. M. (2009). *Nuevos modelos de comunicación, perfiles y tendencias en las redes sociales*. España.
- Fomento, M. d. (2015). *Regimen especial de los trabajadores del mar*. Ministerio de Fomento.
- Galam, R. G. (2011). *NAVIGATING LIVES: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen's Wives*. Cardiff: SIRC.
- González Colás, A. (2011). *La importancia del ocio en la marina mercante: su relación con el alcoholismo, la drogadicción y el suicidio a bordo*. Barcelona: FNB.
- Gould, E. A. (2010). *Towards a total occupation: A study of UK merchant navy officer cadetship*. Cardiff: SIRC.
- Gras Serra, J. (2012). *Efecto de los viajes por mar y las guardias de noche sobre el rendimiento psicofísico de los oficiales de la marina mercante*. Barcelona: UPC.
- Hampton N., K., Sessions Goulet, L., Rainie, L., & Purcell, K. (2011). *Social networking sites and our lives*. Washington: Pew Research Center.
- Hampton, K. N., Sessions, L. F., Her, E. J., & Rainie, L. (2009). *Social Isolation and New Technology*. Washington: Pew Research Center.
- Hdalgo Botero, C. (2008). *Cuando papá no está: La ausencia del padre como un factor generador de violencia*. Colombia: Psicoanálisis XX.
- Hubinger, L., Parker, A., & Clavarino, A. (2002). *THE INTERMITTENT HUSBAND*. IOF.
- Ibáñez Fernández, I., & Díaz Tajada, E. (2010). *Incorporación de la mujer a la Marina Mercante. El caso de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU, 1979-1989*. Portugalete: Univ. del País Vasco.
- ILO. (2001). *The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry*. Ginebra: ILO.
- Inmarsat. (2015). *Crew Welfare*. Obtenido de Inmarsat:
<http://www.inmarsat.com/maritime/merchant/?proposition=Crew+welfare>
- Izacara Palacios, S. P. (2008). *La situación sociolaboral de los migrantes internacionales en la agricultura: irregularidad laboral y aislamiento social*. Tamaulipas: Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Johan, A., Arve, K., Herlov-Nielsen, H., Irgens, A., & Dahl, E. (2007). *SEAFARERS' WIVES AND INTERMITTENT HUSBANDS SOCIAL AND PSYCHOLOGICAL IMPACT OF A SUBGROUP OF NORWEGIAN SEAFARERS' WORK SCHEDULE ON THEIR FAMILIES*. Oslo: Internat.Marit.Health.

- Kesing-Rempel, U., & Knoop, A. (1996). *Lo propio y lo ajeno: Interculturalidad y sociedad multicultural*. México: Plaza y Valdés S.A.
- La influencia de las redes sociales en el aprendizaje colaborativo*. (2010). Obtenido de <http://upcommons.upc.edu/>:
<http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/11859/1/p67.pdf>
- Lenhart, A., & Duggan, M. (2014). *Couples, the Internet, and Social Media*. Washington: Pew Research Center.
- (s.f.). *Linköping*.
- Ljung, M., & Widell, G. (2014). *Seafarers' working career in a life cycle perspective - driving forces and turning points*. Cardiff: SIRC.
- Low, A. (2006). *SEAFARERS AND PASSENGERS WHO DISAPPEAR WITHOUT A TRACE FROM ABOARD SHIPS*. Hamburgo: Institute of Occupational Health.
- Marsh, V. (24 de 11 de 2006). *El aislamiento social disminuye la capacidad cerebral*. Obtenido de Tendencias21: http://www.tendencias21.net/El-aislamiento-social-disminuye-la-capacidad-cerebral_a1248.html
- Martínez de Osés, F. (2006). *Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante*. Barcelona: UPC.
- Martínez Pérez, A. (2010). *EL SÍNDROME DE BURNOUT. EVOLUCIÓN CONCEPTUAL Y ESTADO ACTUAL DE LA CUESTIÓN*. La Roja: Vital Academia.
- Moncada, A. (1985). *El aburrimiento en la escuela*. Esplugues de Llobregat: Plaza & Janés.
- Morales, H. L. (1997). *La cultura marítima de la gente de mar*. La Serena: Apostolatus Maris.
- Núñez-Gómez, P., García-Guardia, M., & Hermida-Ayala, L. (2012). *Tendencia de las relaciones sociales e interpersonales de los nativos digitales y jóvenes en la web 2.0*. Tenerife: La latina.
- OECD. (2013). *OECD Communications Outlook 2013*. OECD.
- OMI. (2002). *Directrices sobre la fatiga*. Londres: OMI.
- Parker, A., Clavarino, A., & Hubinger, L. (1998). *The impact of Great Barrier Reef Pilotage work on wives and families*. Canberra.
- Perales, M. R. (2012). *Consecuencias psicosociales de la lógica del poder en el buque mercante*. Barcelona: FNB.
- Pérez de Pablos, S. (2015). Siete razones por las que se debe encender el móvil en clase. *El País*.
- Petrescu, L. (1980). *El surmenage: ensayo sobre la fatiga mental física y sus causas*. Barcelona: Herder.

- Rayo Ascoli, A. (2014). *INFLUENCIA DEL USO DE LAS REDES SOCIALES EN LAS RELACIONES FAMILIARES DE JÓVENES DE 18 Y 24 AÑOS QUE PRESENTAN ADICCIÓN A LAS MISMAS*. Guatemala de la Asunción: Universidad Rafael Landívar.
- Rodríguez-Martos y Dauer, R. (1996). *El buque mercante. Un análisis sociológico*. Barcelona: Univ. Politèc. de Catalunya.
- Sampson, H., & Tang, L. (2011). *New Shipboard Technology and Training Provision for Seafarers*. Cardiff: SIRC.
- Sekimizu, K. (2010). *Guía STCW para la gente de mar*. Manila: ITF.
- Serrano Santoyo, A., & Martínez Martínez, E. (2003). *La brecha digital: mitos realidadfes*. Baja California: Universidad Autónoma de Baja California.
- Serrano, M. (2014). *Mona Lisa 2.0: a mitad de singladura*. Barcelona: Ministerio de Fomento. Obtenido de http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C5BBA7CC-0073-449B-AF26-00F5A1DF7C02/128566/Di24_31.pdf
- SIRC. (2007). *SIRC Symposium Proceedings*. Cardiff: SIRC.
- Tang, L. (2007). *Coping with Separation. Chinese Seafarer-Partners in Cyberspace*. Cardiff: Cardiff University.
- Tang, L. (2009). *Empowering or Disempowering? Online Support Among Seafarer-Partners*. Cardiff: SIRC.
- TB Iversen, R. (2012). *The Mental Health of Seafarers*. Melbourne: Via Medica.
- Terrón, A. (s.f.). *Las redes sociales cumplen necesidades psicológicas del ser humano*. Obtenido de Amaya Terrón psicología: <http://www.psicologiaamayaterron.com/wp-content/uploads/NP-Las-redes-sociales.pdf>
- Thomas, M. (2003). *Lost at Sea and Lost at Home: the Predicament of Seafaring Families*. Cardiff: SIRC.
- Today, U. (14 de 07 de 2007). Couple accused of starving children while on the Internet. *USA Today*.
- Valdaliso, J. M. (2001). *Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Velasco, H. M. (2010). *Lecturas de Antropología Social Y Cultural. la Cultura Y Las Culturas*. UNED: Madrid.
- Verza, F., & Wagner, A. (2010). *Uso del teléfono móvil, uventud y familia: Un panorama de la realidad brasileña*. Madrid: Colegio oficial de psicólogos.
- Villamarín Cid, F., & Limonero García, J. (s.f.). *Motivació*. Barcelona.



- Wainerman, C. H., & Geldstein, R. (1994). *Viviendo en familia: ayer y hoy*. Buenos Aires: Wainerman.
- Wainerman, C., & Geldstein, R. (2005). *VIVIENDO EN FAMILIA: AYER Y HOY*. Buenos Aires: Publicaciones Weinerman.
- Young, K., & Flügel, J. (1967). *Psicología de las actitudes*. Buenos Aires: Paidós.
- Zamora, M. (2006). *Redes Sociales en Internet*. Obtenido de <http://www.maestrosdelweb.com>: <http://www.maestrosdelweb.com/editorial/redessociales/>





ANEXOS

I. Modelo de encuesta

CUESTIONARIO

El objetivo de este cuestionario es recoger información para un estudio universitario. Es totalmente anónimo y las respuestas entregadas sólo se utilizarán como datos para llevar a cabo el proyecto, todo ello llevado desde la mayor discreción posible. Muchas gracias por su colaboración

1. Nacionalidad:.....

2. ¿Qué edad tiene?

Menos de 30 años

De 30 a 40 años

De 40 a 50 años

Más de 50 años

3. Sexo: Hombre Mujer

4. ¿Está navegando actualmente? Sí No

(En caso de no estar navegando):

4.a. ¿Cuánto tiempo hace que navegó por última vez?

5. ¿Cuál es su estado civil?

Casado

Divorciado

En pareja

Soltero

Otros

6. ¿Tiene hijos? Sí No

7. ¿Cuántos años hace que navega?

Menos de 2 años

De 2 a 5 años



De 5 a 10 años

Más de 10 años

8. ¿Cuál es el número de tripulantes a bordo?

Menos de 10 tripulantes

De 10 a 30 tripulantes

De 30 a 50 tripulantes

Más de 100 tripulantes

9. ¿Cuánto suelen durar sus embarques?

Menos de 3 meses

De 3 a 6 meses

De 6 a 12 meses

Más de 12 meses

10. ¿En qué tipo de barco trabaja?.....

11. ¿Cuántas culturas diferentes conviven a bordo?

1

2-3

4-5

6 o más

12. ¿Cuál es su rango dentro del barco?.....

13. ¿Suele utilizar redes sociales para comunicarse con su familia durante sus campañas?

Sí No

14. ¿Qué redes sociales suele utilizar para comunicarse con los suyos?

Facebook

Skype

WhatsApp



- Messenger
- Otros (especifique cual).....

15. ¿Por qué utiliza esta red social en concreto?

16. ¿Con qué frecuencia hace uso de las redes sociales en sus campañas?

- A diario
- 2 o 3 veces a la semana
- 1 vez a la semana
- Cada 2 semanas
- Nunca

17. ¿En caso de no utilizar redes sociales como se comunica con la familia?

- Teléfono
- Mails
- SMS
- Cartas
- Otros(especifíquelo).....

18. ¿Qué uso le da a las redes sociales que utiliza con su familia?

- Chat
- Videollamadas
- Envío de fotos y/u otros archivos
- Mensajes de voz
- Todas las anteriores

19. ¿Le dan las redes sociales más sensación de cercanía a la familia?

- Sí, pero hacen que la añore aún más
- Sí, porque me mantienen conectado a mi vida de tierra
- No, solo suponen una mera distracción

20. ¿Su familia contacta con usted con más frecuencia gracias a las redes sociales para que participe en la toma de decisiones? Sí No

21. ¿Qué supone para usted esa toma de decisiones?

- Me siento más importante dentro del núcleo familiar
- Un quebradero de cabeza ya que prefiero estar centrado en el trabajo
- Una combinación de las dos anteriores
- Otras(explíquelo brevemente)

22. ¿Cuándo usted está embarcado quién se ocupa de la educación de los hijos?

- Mi cónyuge
- Un familiar
- Un familiar de mi cónyuge

23. ¿Durante sus travesías interviene en decisiones referentes a los hijos?

- Sí, ya que mediante videollamadas podemos intervenir todos juntos
- Sí, pero sólo si son importantes
- No, la persona de tierra toma esas decisiones

24. ¿Le cuesta adaptarse a la vida de familia después del tiempo pasado fuera de casa?

- Sí, ya que al no estar presente en el día a día me hace sentir desubicado
- Sí, pero el contacto frecuente con redes sociales me ayuda a reubicarme ya que estoy informado de lo que pasa en casa
- Sí, siempre
- No, el uso de redes sociales me permite conocer el estado de las cosas en casa y es como si no me hubiese marchado
- No

25. ¿Después de pasado cuánto tiempo en casa desea volver a embarcar?

- Pasados unos días
- Pasadas unas semanas
- Pasado el primer mes
- Nunca

26. ¿Con qué frecuencia tiene la sensación de sobrar en casa?

- Siempre que estoy en casa después de una campaña
- Cuando se toman decisiones en casa y no cuentan con mi opinión
- Cuando veo que los niños acuden a su madre antes que a mí para contarle sus cosas
- Cuando está la familia hablando de algo y al entrar yo a la habitación se hace el silencio

27. ¿Cuándo está en casa quién se ocupa de la tutela de los niños?

- Mi cónyuge
- Mi cónyuge pero yo tengo la última palabra
- Yo
- Ambos
- Otros

28. ¿Suelen discutir en casa por diferencias en la forma de educar a los hijos?**29. ¿Ha embarcado con la familia alguna vez?**

- Sí No



(En caso afirmativo):

29.a. Cuándo su familia ha embarcado lo ha hecho....

- Mientras el barco ha estado en puerto
- Durante la travesía
- En ambas ocasiones

29.b. ¿Qué supone para usted la presencia de la familia a bordo?

- Un desahogo por el hecho de tenerlos cerca
- Romper la rutina a bordo ya que cambian los temas de conversación y el comportamiento de la tripulación
- Una sensación agrídulce, ya que por un lado los tengo cerca y cambian mi concepción de la vida a bordo pero por otro lado al saber que es una situación extraordinaria me crea melancolía

30. ¿Ha pensado alguna vez en dejar su trabajo para pasar más tiempo con los suyos?

- Sí No

31. ¿Considera que, gracias a la mayor facilidad para comunicarse con tierra que proporcionan las nuevas tecnologías y las redes sociales, se siente más feliz durante el tiempo que está embarcado?

- Sí, totalmente de acuerdo
- A veces sí, a veces no (especifique en qué casos sí y cuando no)
- No influye
- No, todo lo contrario
- Ns/hc

31. Considera que el hecho de estar embarcado y tener lejos a los seres queridos es más duro para...

- Las mujeres
- Los hombres



Mujeres y hombres por igual

Justifique su respuesta.....

Muchas gracias!!!

II. Cableado submarino y compañías encargadas

Undersea Cables Profiled	Carriers Profiled
ACS Alaska-Oregon Network (AKORN)	012 Smile
Aden-Djibouti	AAPT
Adria-1	AccessKenya
Africa Coast to Europe (ACE)	ACT
ALASIA	Advanced Data Networks System Ltd. (ADNSL)
Alaska United East	Afghan Telecom
Alaska United Southeast	airtel
Alaska United West	Akton Communications
ALBA-1	Alestra
Aletar	Algar Telecom
Alonso de Ojeda	Algerie Telecom
ALPAL-2	Allied Fiber
America Movil Submarine Cable System-1 (AMX-1)	Allstream
American Samoa-Hawaii (ASH)	Alpheus
Americas-I North	Angola Telecom
Americas-II	Antel Uruguay
Antillas 1	Apollo
APCN-2	Arteria Network
Aphrodite 2	AT&T
Apollo	Atlantic Metro Communications
APX-East	ATM S.A.
APX-West	Aurora
ARCOS	Avelacom
Arctic Fibre	Axtel
Ariel	Azertelecom
Asia Africa Europe-1 (AAE-1)	Baltcom Fiber
Asia Pacific Gateway (APG)	Baltic Optical Network (BON)
Asia Submarine-cable Express (ASE)/Cahaya Malaysia	Bandwidth and Cloud Services (BCS)
Asia-America Gateway (AAG) Cable System	Batelco
Atlantic Crossing-1 (AC-1)	Bayan Telecommunications
Atlantis-2	Beeline Business
Atlas Offshore	Bell Canada
Australia-Japan Cable (AJC)	Beltelecom
Australia-Papua New Guinea-2 (APNG-2)	Benin Telecoms
Australia-Singapore Cable (ASC)	Bestel
Bahamas 2	Bezeq International
Bahamas Domestic Submarine Network (BDSNi)	Bharat Sanchar Nigam Ltd. (BSNL)
Bahamas Internet Cable System (BICS)	BICS
Balalink	BiZNET
Baltica	Bluebird Network

BARSAV	Botswana Fibre Networks (BoFiNet)
Batam Dumai Melaka (BDM) Cable System	Broadband Infracore
Batam-Rengit Cable System (BRCS)	Broadnet
Bay of Bengal Gateway (BBG)	BSO Network Solutions
BCF-1	BT Global Services
BCS East	Bulgartel
BCS East-West Interlink	Burundi Backbone System
BCS North - Phase 1	C4L
BCS North - Phase 2	Cable & Wireless Communications (CWC)
BERYTAR	Camtel
Bharat Lanka Cable System	CANTV
Bicentenario	CD Telematika
Botnia	Central African Backbone
Brazil-Europe	CenturyLink
CADMOS	CEZ ICT
Canada-United States 1 (CANUS 1)	China Telecom Group
Canalink	China Unicom
CANTAT-3	Chunghwa Telecom
Caribbean-Bermuda U.S. (CBUS)	Clouditalia
Caucasus Cable System	CNT
Cayman-Jamaica Fiber System	Cogent Communications
Ceiba-1	Colt
CeltixConnect	Columbus Networks
Challenger Bermuda-1 (CB-1)	Combridge
China-U.S. Cable Network (CHUS)	Communications Authority of Thailand (CAT)
CIOS	Cote d'Ivoire Telecom (CIT)
Circe North	Cypress Telecom (CypressTel)
Circe South	Cytaglobal
Colombia-Florida Subsea Fiber (CFX-1)	Dakota Carrier Network
Columbus-II b	Dalkom
Columbus-III	DAMAMAX
Comoros Domestic Cable System	Dark Fibre Africa
Concerto	DataGroup
Corfu-Bar	Delta Telecom
Danica North	Deutsche Telekom
DANICE	Dial Telecom
Denmark-Norway 5	Dialog Axiata PLC
Denmark-Norway 6	Direct One
Denmark-Poland 2	Djibouti Telecom
Denmark-Sweden 15	du
Denmark-Sweden 16	DukeNet Communications
Denmark-Sweden 17	EarthLink Carrier
Denmark-Sweden 18	Easynet
Dhiraagu Cable Network	edpnet
Dhiraagu-SLT Submarine Cable Network	Eircom
Didon	Eletronet
Dumai-Melaka Cable System	Elion
EAC-C2C	Elisa International
East-West	Embratel

Eastern Africa Submarine System (EASSy)	Entel
Eastern Caribbean Fiber System (ECFS)	Enventis
ECLink	envia TEL
Elektra-GlobalConnect 1 (GC1)	ESB Telecoms
Emerald Bridge Fibres	Ethio Telecom
Emerald Express	Etisalat
ESAT-1	euNetworks
ESAT-2	Eurofiber
Estepona-Tetouan	Europe-Persia Express Gateway (EPEG)
EUROPA	Eurotranstelecom
Europe India Gateway (EIG)	EVN
FARICE-1	Exatel
FastnetConnect	Fatbeam
Fehmarn Bält	Fiberail
Fiber Optic Gulf (FOG)	FiberLight
Fibralink	FiberRing
Finland Estonia Connection (FEC)	FibreCo
Finland-Estonia 2 (EESF-2)	Fibrecomm Network
Finland-Estonia 3 (EESF-3)	Fibreloc
FLAG Atlantic-1 (FA-1)	Fibrespeed
FLAG Europe-Asia (FEA)	Fiji International Telecommunications Limited (FINTEL)
FLAG FALCON	FirstLight
FLAG North Asia Loop/REACH North Asia Loop	FPL FiberNet
Flores-Corvo Cable System	Frontier Optical Networks (FON)
Gemini Bermuda	Gabon Telecom
Geo-Eirgrid	Gas Authority of India Ltd. (GAIL)
Georgia-Russia	GasLINE
Germany-Denmark 2	GCCIA
Germany-Denmark 3	Geo Networks
Germany-Netherlands	Gilat Satcom
GLO-1	Globacom
Global Caribbean Network (GCN)	Global Cloud Xchange
GlobalConnect 2 (GC2)	Global Communication Net
GlobalConnect 3 (GC3)	GlobalConnect
GlobalConnect-KPN	Globe Telecom
GlobeNet	Great Lakes Comnet
GlobeNet Segment 5 (Bermuda-U.S.)	GTS Central Europe
GO-1 Mediterranean Cable System	Gulf Bridge International
Gondwana-1	Hatif
Greece-Western Europe Network (GWEN)	HAWE Telekom
Greenland Connect	Hibernia Networks
Guam Okinawa Kyushu Incheon (GOKI)	Hutchison Global Communications
Guernsey-Jersey-4	Hydro One Telecom
Gulf Bridge International Cable System (GBICS)/Middle East North Africa (MENA) Cable System	ICE
HANNIBAL System	Independent Fiber Networks

HANTRU1 Cable System	Indiana Fiber Network
Hawaiki Cable	INS
Hawk	Integra
Hibernia Atlantic	Integrated Telecom Company
Hibernia Express	Internexa
High-capacity Undersea Guernsey Optical-fibre (HUGO)	Interoute
Hokkaido-Sakhalin Cable System (HSCS)	ION
Honotua	IP-Only
i2i Cable Network (i2icn)	Iraq Telecommunications and Post Company
IMEWE	iRis Networks
INGRID	JADI
Interchange Cable Network 1 (ICN1)	Jamii Telecommunications (JTL)
IP-Only Denmark-Sweden	JasTel Network
Italy-Albania	K-Powernet
Italy-Croatia	Kalaam Telecom
Italy-Greece 1	Kazakhtelecom
Italy-Libya	KDDI
Italy-Malta	KPN International
Italy-Monaco	KT
JAKABARE	Lattelecom
Janna	Lazus
Japan-U.S. Cable Network (JUS)	Level 3
Jerry Newton	LG Uplus
Jonah	Liberty Global Wholesale
KAFOS	Lighttower
Kattegat 1	LinkBermuda
Kattegat 2	LinxTelecom
Kodiak Kenai Fiber Link (KKFL)	Liquid Telecom
Korea-Japan Cable Network (KJCN)	Lumos Networks
Kuwait-Iran	Magyar Telekom
Latvia-Sweden 1 (LV-SE 1)	Mahanagar Telephone Nigam Limited (MTNL)
Lev Submarine System	Main One
LFON (Libyan Fiber Optic Network)	Malawi Telecom
Libreville-Port Gentil Cable	Marcatel
Loukkos	Maroc Telecom
Lower Indian Ocean Network (LION)	Matrix Networks
Lower Indian Ocean Network 2 (LION2)	Mauritel
Main One	Mauritius Telecom
Malaysia-Cambodia-Thailand (MCT) Cable	MBO Corporation
Matrix Cable System	MegaFon
Maya-1	Metrored
Med Cable Network	Mid-Atlantic Broadband Communities Corporation
MedNautilus Submarine System	Middle East North Africa (MENA)
Melita 1	Middle East-Europe Terrestrial System (MEETS)
Mid-Atlantic Crossing (MAC)	Mobily
Middle East North Africa (MENA) Cable System/Gulf	Moldtelecom

Bridge International	
Moratelindo International Cable System-1 (MIC-1)	MTS
NorSea Com	Multi-Links
NorthStar	Multinet Pakistan
OMRAN/EPEG Cable System	Nawras
Oran-Valencia (ORVAL)	Neo
Pacific Caribbean Cable System (PCCS)	Neotel
Pacific Crossing-1 (PC-1)	Neterra
Pan American (PAN-AM)	Netia
Pan European Crossing (UK-Belgium)	Neutrona Networks
Pan European Crossing (UK-Ireland)	New World Telecom
Pan-American Crossing (PAC)	Newroz Telecom
Pangea Baltic Ring	Nextgen Group
PCCS/Alonso de Ojeda II	Nianet
Pencan-8	Noel Communications
Perseid	Novocom
PGASCOM	NTT Communications
Picot-1	Nuba Invest
PIPE Pacific Cable-1 (PPC-1)	OBB Telekom Service
Pishgaman Oman Iran (POI) Network	Oi
Polaris	Omantel
POSEIDON	Onatel Burkina Faso
Qatar-UAE Submarine Cable System	Oni Telecom
Quellon-Puerto Chacabuco	Ono Communications
Russia-Japan Cable Network (RJCN)	Ooredoo
Russian Optical Trans-Arctic Cable System (ROTACS)	Orange
SAFE	Orange Jordan
Saint Maarten Puerto Rico Network One (SMPR-1)	Orange Kenya
Samoa-American Samoa (SAS)	Orange Polska
SAT-3/WASC	Orbitel
Saudi Arabia-Sudan-1 (SAS-1)	OTEGLOBE
Saudi Arabia-Sudan-2 (SAS-2)	Pacific Crossing
Scandinavian Ring North	Pacnet
Scandinavian Ring South	Pakistan Telecommunications Company Limited (PTCL)
Seabras-1	PalmettoNet
SEACOM/Tata TGN-Eurasia	Paltel
SeaMeWe-3	PCCW Global
SeaMeWe-4	Peninsula Fiber Network
SeaMeWe-5	PGASCOM
Seychelles to East Africa System (SEAS)	Phase3 Telecom
SHEFA-2	Pinpoint
Silphium	PIPE Networks
Sirius	Pishgaman Kavir Asia
Solas	PLDT
Solomons Oceanic Cable Network	Portugal Telecom
South America Pacific Link (SAPL)	PowerTel Communications
South America-1 (SAm-1)	Prime Telecom
South American Crossing (SAC)/Latin American Nautilus (LAN)	PrimeTel
South Atlantic Cable System (SACS)	PT Indosat
Southeast Asia Japan Cable (SJC)	RailTel

Southern Cross Cable Network (SCCN)	Railway Telecom
St. Thomas-St. Croix System	Rascom
Suriname-Guyana Submarine Cable System (SG-SCS)	REDCA
Svalbard Undersea Cable System	Regional Cable Network (RCN)
Sweden-Estonia (EE-S 1)	Relined
Sweden-Finland 4 (SFS-4)	Retelit
Sweden-Finland 6	RETN
Sweden-Finland Link (SFL)	Rogers Communications
TAGIDE 2	Roke Telkom
Taino-Carib	RomTelecom
Taiwan Strait Express-1 (TSE)-1	Rostelecom
Tamares North	Safaricom
Tangerine	Saudi Telecom
Tasman Global Access (TGA) Cable	SDN Communications
Tasman-2	Sea Fibre Networks
TAT-14	SEACOM
Tata TGN-Atlantic	SEAS-NVE
Tata TGN-Gulf	SFR
Tata TGN-Intra Asia (TGN-IA)	Shaw Business
Tata TGN-Pacific	Sho-Me Technologies
Tata TGN-Tata Indicom	Silica Networks
Tata TGN-Western Europe	SingTel
TE North/TGN-Eurasia/SEACOM/Alexandros	SingTel Optus
Telstra Endeavour	Six Telecoms
Thailand-Indonesia-Singapore (TIS)	SK Broadband
The East African Marine System (TEAMS)	Slovak Telekom
Tonga Cable	SoftBank Telecom
Trans-Pacific Express (TPE) Cable System	Sonatel
Transworld (TW1)	Sonitel
Trapani-Kelibia	Sotelma
Trident Subsea Cable	Southern Cross Cable Network
Tripoli-Benghazi	Southern Light
TT-1	Southern Telecom
Turcyos-1	Spread Networks
Turcyos-2	Sprint
UAE-Iran	SSE Telecoms
UGARIT	StarHub
UK-Channel Islands-7	Stelkom
UK-Channel Islands-8	Suburban Telecom
UK-France 3	Sudan Telecom Company
UK-Netherlands 14	Suddenlink Carrier
Ulysses	Sunrise
Unity/EAC-Pacific	Superonline
Vodafone Malta-Sicily Cable System (VMSCS)	Surf Telecoms
WARF Submarine Cable	Swisscom
West African Cable System (WACS)	Syringa Networks
Xiamen-Kinmen Undersea Cable	Tamares Telecom
Yellow	Tanzania Telecommunication Company Ltd (TTCL)
	Tata Communications
	TDC

	TEISA
	Telconet
	Telecom Argentina
	Telecom Cambodia
	Telecom Egypt
	Telecom Italia Sparkle
	Telecom Malagasy (Telma)
	Telecom Namibia
	Telecom New Zealand
	Telecommunication Infrastructure Company of Iran
	Telecomunicacoes de Mocambique (TDM)
	Telefonica
	Telekom Austria
	Telekom Malaysia
	Telekom Slovenije
	Telenor Global Services
	TeliaSonera
	Telkom Indonesia
	Telkom South Africa
	Telmex
	TelOne
	Telstra Global
	TELUS
	TEO LT
	Texas Lone Star Network
	TIM (Intelig Telecom)
	TIME dotCom
	Togo Telecom
	TOT
	Trans-Asia-Europe (TAE)
	TransIndonesia
	Transtelco
	Transtelecom
	Transworld
	True International Gateway
	TTK
	Tunisie Telecom
	Turk Telekom
	Turk Telekom International
	tw telecom
	Uganda Telecom
	Ukrtelecom
	United Fiber & Data
	US Signal
	ValleyNet
	Vattenfall Europe Netcom
	Verizon
	Versatel
	Viatel

	Vietnam Telecom International (VTI)
	Viettel
	Virgin Media Business
	Vision Net
	VIVACOM
	Vivodi
	Vodafone
	Vodafone Ghana Wholesale
	Vtesse Networks
	WIN
	Wind Hellas
	Windstream
	WIOCC
	WIS Telecom
	XO Communications
	Zambia Telecommunications (Zamtel)
	Zayo Group
	Zesco

III. Productos para la transferencia de datos de INMARSAT

XpressLink		← Back	
Features	Solutions	Terminals	Coverage
<p>XpressLink integrates the industry leading FleetBroadband service with our VSAT service to give you a solution with increased performance and flexibility – and unlimited data.</p> <p>You can enjoy seamless global coverage and reliable FleetBroadband connectivity, as well as always-on data speeds of up to 768Kbps and a Committed Information Rate (CIR) of 192Kbps.</p>			
High-speed broadband	Access always-available IP data at up to 768kbps, with a committed information rate (CIR) of 192kbps. In 2014 XpressLink customers will receive double-bandwidth speeds when Global Xpress becomes available, with rates of up to 50Mbps.		
Voice services	Make crystal-clear phone calls to terrestrial and mobile networks as well as other satellite terminals. Voicemail and other enhanced call management options are available, including caller identification, caller barring and call forwarding.		
Integrated solution	Xpresslink is a fully-integrated Ku-band and L-band solution with VSAT and FleetBroadband terminals (FB500 or FB250)*. It offers unlimited data for a fixed monthly fee, which includes FleetBroadband data usage.		
Fully-redundant service	With VSAT and FleetBroadband terminals operating on separate networks, XpressLink is a fully-redundant and resilient service.		
Global Xpress® pathway	Offers an easy upgrade path to Global Xpress when the service becomes available in 2014. The package includes a free VSAT terminal upgrade from Ku-band to Ka-band and double the bandwidth speeds at the same fixed price on Global Xpress.		
Seamless mobility	Includes an intelligent below-deck control system, the XpressLink G5 unit, that automatically manages switching between Ku-band and L-band and selects the optimum available Ku-band coverage area. In addition, the system manages and deploys updates to installed satellite equipment.		
Invoice management	XpressLink includes a secure customer portal that allows ship management to track invoices for voice usage and compare invoices across vessels in the fleet.		
Vessel tracker	Keep track of vessels at all times through a vessel tracker interface, using Google Earth maps. The vessel tracker provides real-time access to information on vessel locations anywhere in the world. It helps reduce manual reporting and inaccuracies and increases efficiency.		

<p>Crew calling</p>	<p>Available as a post-paid or pre-paid service. With pre-paid, crew can make low-cost calls using calling cards or codes ordered and allocated through a secure customer portal.</p>
<p>Global support</p>	<p>In addition to 24/7 global support, a maintenance network is located in key ports around the world. Request maintenance and product upgrades easily by submitting request forms via a secure customer portal onboard or ashore.</p>
<p>General applications</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antivirus • Bandwidth reports • Black/white listing • Category and application filtering • Crew services • Data history reporting • Firewall • Invoice management • Maintenance and product upgrades orders • Order management • Threat management • Vessel tracker • Web reputation
<p>Note:</p>	<p>* Monthly rental of the VSAT terminal included in the XpressLink package. Option to utilise previously purchased FleetBroadband terminals available, subject to approval.</p>



FleetBroadband 150	FleetBroadband 250	FleetBroadband 500
Find out more >	Find out more >	Find out more >
<p>< 150kbps Always-on IP data</p> <p>Affordable global voice and data</p> <p>Up to 3 extra phone lines</p> <p>Group 3 fax</p> <p>For small to medium-size vessels</p>	<p>< 284kbps Always-on IP data</p> <p>< 128kbps Guaranteed Steaming IP</p> <p>Up to 9 extra phone lines</p> <p>Group 3 and 4 fax</p> <p>GSM calls using pre-paid SIM</p>	<p>< 432kbps Always-on IP data</p> <p>< 235kbps Guaranteed Steaming IP</p> <p>Up to 9 extra phone lines</p> <p>Group 3 and 4 fax</p> <p>GSM calls using pre-paid SIM</p>
<p>Antennas from:</p> <p>H 22.1cm x D 29.1cm, 2.5kg</p>	<p>Antennas from:</p> <p>H 27.56cm x D 32.92cm, 3.9kg</p>	<p>Antennas from:</p> <p>H 64.3cm x D 65.3cm, 18kg</p>

FleetBroadband features	
Global coverage	FleetBroadband is accessible globally, except in the extreme polar regions
SMS	Send and receive SMS text messages to and from other FleetBroadband terminals and land-based cellular networks through your PC.
Enhanced voice services	Voicemail and other enhanced call management options are available, including caller identification, caller barring and call forwarding.
General applications	<ul style="list-style-type: none"> • ECDIS • FTP • GPS location data look-up-and-send • IP SCADA • ISDN • SMS • Crew Welfare – Chat • Crew welfare prepaid / postpaid • Database synchronisation • Email • File transfer • Handheld support • Hotspots • Internet access • Intranet access • Multi-voice • Notice To Mariners • Remote access • Remote monitoring and maintenance • Safety 505 • Safety red button • Secure VPN access • Shore-to-ship connectivity • Store and forward video • Surveillance • Telemetry

	<ul style="list-style-type: none"> • Telephony VoIP • Telephony circuit • Time-critical data transfer • Vessel routing • Video conferencing • Weather updates
<p>Bespoke applications</p>	<ul style="list-style-type: none"> • GSM pico cell • IT security • POS / ATM access onboard • X-Stream live video • Anti-piracy / citadel deployment • Asset tracking • Banking / online shopping • Cargo management • Crew management • E-logs • Encryption • Fish catching applications • Geospatial intelligence • Government / regulatory / control • Intranet and secure integration • Live broadcast • Live (high-data-rate) onboard-to-shore telemetry (text streaming) • Maritime / Port Regulations • Multi-WAN support and integration • Online collaboration
	<ul style="list-style-type: none"> • Optimised social solutions • Personnel security • Planned / predictive maintenance • Remote access / control / management / support • Remote manned video • Remote / security video surveillance • Remote telemechanical engineering • Remote unmanned video • Research and operations onboard • Situational awareness • Telemedicine • Telemetry – SCADA • Tele-training / certification • Traditional Fax over IP • Voyage management • Walkie-talkie (ROIP) VHF/UHF radio integration • Weather forecasts