



¡No temáis, es Navidad!

SUMARIO:

Día Marítimo Mundial	2
La Iglesia entre las Gentes del Mar	7
África, redes piratas	10
Mensaje de <i>Mission de la Mer</i> a la Comunidad Europea	12
Piratería	17
Las esposas de marinos se pronuncian	19



Pontificio Consejo para la Pastoral
de los Migrantes e Itinerantes
Palazzo S. Calisto - Ciudad del Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va
www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical
Councils ...

Hace dos mil años, Jesús nació en un humilde pesebre, mientras los ángeles proclamaban a los pastores: “No temáis, pues os anuncio una gran alegría, que lo será para todo el pueblo” (Lc 2, 10).

Como capellanes, agentes pastorales y voluntarios puede ser que estén ocupados con las visitas de barcos, con la distribución de los regalos de Navidad, por eso quizás experimenten cierta frustración en la asistencia a las tripulaciones abandonadas y en dificultad.

Como marinos o pescadores puede ser que esta Navidad sea la más feliz de su vida, la primera Navidad que, después de muchos años en el mar, pasan en su hogar, a lo mejor con un recién nacido o simplemente todos reunidos. Para otros, será una Navidad solitaria en un puerto extranjero o en alta mar, en la que recordarán a los seres queridos que se hallan lejos. Es posible que aun estando en casa con su familia, sientan tristeza a pesar de todo, porque en estos tiempos de crisis han perdido el trabajo y no tienen dinero para las celebraciones de costumbre.

Sin embargo, y a pesar de todo, el mensaje que anuncian los ángeles, se dirige también a nosotros hoy día: ¡no temáis! A pesar de todas las dificultades que experimentamos y que podrían hacernos sentir inseguros y asustados, el misterio de la Navidad que celebramos, renueva en nuestro corazón la convicción de que no estamos solos, en cualquier situación en la que nos encontremos, porque Dios está siempre con nosotros. Jesús el Señor, es nuestro compañero de viaje y comparte nuestro viaje por la vida a través de las alegrías, las dificultades y las pruebas.

Como capellanes, agentes pastorales y voluntarios, mientras proporcionan cuidado a la gente del mar, ¡están llamados a dar testimonio de una nueva visión del mundo! Si Dios está con nosotros, podemos trabajar juntos también para construir una nueva sociedad, en la que todos seamos realmente hermanos y hermanas, sin diferencias ni discriminaciones.

Como marinos y pescadores, mientras navegan de puerto en puerto, ¡están llamados a compartir este mensaje con todas las personas que encuentran! Si Dios está con nosotros, siempre tendremos esperanza, a pesar de los miedos y de las incertidumbres.

Es con alegría que les enviamos nuestro saludo en estas Navidades y les deseamos la bendición del Niño Jesús para ustedes, para sus familias y amigos.

¡Feliz Navidad y Próspero Año Nuevo!

✠ Antonio Maria Vegliò
Presidente

✠ Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario



DÍA MARÍTIMO MUNDIAL DE 2009

EL CAMBIO CLIMÁTICO: ¡UN DESAFÍO TAMBIÉN PARA LA OMI!

Existe un consenso general entre destacados expertos en meteorología de todo el mundo en que la temperatura de la superficie de la Tierra ha aumentado aproximadamente 0,6 °C en los últimos 100 años. Los órganos pertinentes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) estiman que la temperatura media de la superficie de la Tierra ha aumentado hasta 0,74 °C desde finales del siglo XIX y que, a menos que se adopten medidas al respecto, aumentará entre 1,8 °C y 4 °C antes del año 2100, un cambio que califican como "rápido y profundo".

... La abrumadora cantidad de pruebas científicas demuestra claramente que basta con que nos fijemos en los efectos de un siglo y medio de industrialización para hallar las principales razones de este alarmante fenómeno. La quema de cantidades cada vez mayores de combustibles fósiles, principalmente petróleo y carbón, la tala de bosques y la práctica generalizada de métodos de agricultura intensiva, junto con los procesos industriales, se han disparado en la era industrial y han contribuido a incrementar la cantidad de los denominados gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, especialmente de dióxido de carbono, metano y óxido nítrico.

... La respuesta del clima a los cambios externos no es inmediata, pero, después de 150 años de industrialización, el calentamiento mundial ha cobrado velocidad y seguirá afectando a los sistemas naturales de la Tierra durante siglos aun cuando se re-

dujeran las emisiones de GEI y dejaran de aumentar sus niveles atmosféricos. Por utilizar una analogía marítima, el cambio climático es como un petrolero gigante, en tanto que para pararlo o incluso para cambiar su rumbo no sólo se necesita una fuerza enorme, sino también un periodo de tiempo considerable, lo cual significa que el cambio climático ya es inevitable, como resultado de las emisiones de GEI pasadas y presentes.

... Las pruebas y los efectos del calentamiento mundial y del consiguiente cambio climático están bien documentados, y los datos son incuestionables. Ya estamos sintiendo algunos de estos efectos, mientras que otros están previstos; algunos ya son inevitables, pero otros podrían evitarse si ahora se adoptaran las pertinentes medidas, sin dilación y de forma concertada. El sector del transporte no constituye una excepción en esa vigilancia y esas presiones; y las preocupaciones relativas al medio ambiente encabezan ahora la agenda en todas sus ramas, incluido el transporte marítimo. No podemos eludir el hecho de que el mundo moderno ha llegado a depender totalmente de sistemas de transporte motorizado que en gran medida funcionan con combustibles fósiles... En términos de emisiones de CO₂ por tonelada de carga transportada una milla, se reconoce que el transporte marítimo es el medio de transporte comercial más eficaz. No obstante, la enorme escala del sector mundial del transporte marítimo, el cual es responsable del

DESCARGAS AL MAR, SE APRUEBA LA DIRECTIVA

El Consejo de Asuntos Exteriores de los 27 Países de la UE ha dado vía libre a la directiva que mejora la actual normativa en materia de contaminación procedente de buques; asimismo, se introducen sanciones penales para las descargas de sustancias contaminantes al mar. Los Estados miembros disponen de un año de tiempo para ajustarse a estas nuevas reglas, cuyo objetivo es el de mejorar la seguridad marítima e incrementar la protección del medio ambiente marino contra los grandes agentes contaminantes, por ejemplo los barcos. De hecho, según las nuevas normas, las descargas ilegales, aunque sean de poca envergadura, serán consideradas como delitos, es decir infracciones penales, si se cometen intencionalmente, por imprudencia o por grave negligencia. Las personas responsables de este tipo de descargas al mar quedarán, por lo tanto, sujetas a relativas sanciones, incluso penales. Y se perseguirán también análogas responsabilidades en el caso de personas jurídicas.

transporte de una abrumadora mayoría del comercio mundial, significa que produce alrededor del 3 % de las emisiones antropógenas mundiales de GEI.

...Por consiguiente, el reto de reducir las emisiones de carbono constituye, sin duda, una cuestión de vital importancia para el sector del transporte marítimo. En calidad de organismo normativo del sector, la OMI comparte esta preocupación y participa activamente en los esfuerzos para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. De hecho, la OMI ha adoptado el lema *"El cambio climático: ¡un desafío también para la OMI!"* para el Día Marítimo Mundial de este año, en reconocimiento de la atención que la Organización y la comunidad mundial están prestando a este tema en 2009.

Mientras la OMI trabaja en la elaboración de un régimen jurídico para el sector del transporte marítimo internacional, éste no ha tardado en comprender sus propias responsabilidades con respecto a las emisiones de GEI. En los últimos años no sólo ha contribuido al proceso técnico y reglamentario en la OMI, sino que también ha realizado sus propios avances técnicos y operacionales para ayudar a reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques.

Hay una relación directa entre las emisiones de carbono y el consumo eficiente de combustible. En otras palabras, cuanto menos combustible se queme, menor será el volumen de emisiones de carbono. En las últimas décadas, bajo la dirección de sus ingenieros navales, el sector del transporte marítimo ha creado sistemas de propulsión y proyectos de hélice más eficaces que han permitido reducir de forma considerable el consumo de combustible. La tecnología de los motores ha evolucionado hasta el punto de que los sistemas principales de propulsión de los buques consumen alrededor de un 10 % menos de combustible que los que se instalaron hace unos diez años, pero generan la misma potencia de salida. Los arquitectos navales también han contribuido; las mejoras significativas de la hidrodinámica y el proyecto del casco del buque han logrado reducir el consumo de combustible entre un 2 y un 4 %.

Teniendo en cuenta los esfuerzos continuos del sector para obtener resultados mejores, pueden preverse en el futuro mejoras adicionales del proyecto del casco, motor y hélice para lograr mayores reducciones del consumo de combustible, y tam-

bién quizás pueda utilizarse mejor el calor residual. No obstante, aunque se está trabajando en estas complejas cuestiones técnicas y es posible que algunas de estas mejoras se materialicen en los buques nuevos de corto a medio plazo, puede ser muy difícil aplicar estas tecnologías nuevas a los buques existentes. Por tanto, la solución para la flota existente podría estribar en mejorar la eficacia de aspectos determinados de su funcionamiento. Se trata de cuestiones complejas. El desplazamiento a velocidades inferiores, por ejemplo, podría ayudar a reducir las emisiones, pero también podría entrañar que se necesitaran más buques para transportar la misma cantidad de carga, sin mencionar que la navegación a velocidades inferiores también tendría repercusiones en las entregas oportunas de mercancías, dado que los destinatarios, que se han acostumbrado a entregas "puntuales" y calculan en consecuencia sus inventarios de materias primas, componentes y otros productos, quizás debieran realizar algunos ajustes a este respecto.

Por consiguiente, aunque cabe la posibilidad de reducir las emisiones de GEI por tonelada/milla de un modo medianamente significativo (quizás del 15 al 25 % en los próximos 5 a 15 años, como se indica anteriormente, con buques nuevos, más grandes y de bajo consumo de combustible, que finalmente reporten mejoras adicionales), sería casi imposible garantizar una reducción en términos absolutos en el sector del transporte marítimo, debido al aumen-

EMISIONES, LOS ESTADOS UNIDOS INTENSIFICAN LAS NORMAS

La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (Epa) ha anunciado una estrategia coordinada destinada a reducir las emisiones procedentes de los buques, estableciendo nuevas normas para los tipos de carburantes empleados y para la eficiencia de los motores. Las nuevas normas atañerán a las embarcaciones con bandera americana, pero están en conformidad con los estándares internacionales, cuyo objetivo es el de alcanzar nuevos acuerdos comunes que originen una importante reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico marítimo en todo el planeta.

Las emisiones derivadas de los grandes motores diesel de los buques (en particular de óxidos de nitrógeno y partículas finas) tienen enormes efectos sobre la calidad del aire de las grandes áreas entorno a los principales puertos y sobre la salud de las poblaciones que residen en ellas, también a kilómetros de distancia.

to previsto de la demanda de este transporte en todo el mundo como resultado del crecimiento de la población y la economía mundiales.

Por otra parte, las propias compañías navieras tienen un incentivo muy importante para reducir su consumo de combustible y sus emisiones de GEI. Los costes de los combustibles líquidos representan una parte significativa de los gastos operacionales de los buques, habiendo aumentado considerablemente en los últimos años.

Quienes sufrirán más el cambio climático serán los habitantes del mundo en desarrollo, los cuales tienen menos recursos para hacer frente a tormentas, inundaciones, sequías, brotes epidémicos y trastornos al suministro de alimentos y agua, pero tienen ansias de desarrollo económico, si bien es posible que hallen que este proceso, de por sí ya difícil, se ha visto incluso más dificultado por el cambio climático. Los países más pobres del mundo no han hecho prácticamente nada para causar el calentamiento mundial, si bien son los que más expuestos están a sus efectos.

Es indudable que el cambio climático afectará a todos. Nadie es inmune a él. De igual modo, no es realista atribuir la responsabilidad de hallar la solución a un país o grupo de países, una región

o un continente en particular. Este problema, quizás como nunca antes, concierne a todos, y hallar una solución satisfactoria al mismo no será fácil, si bien las consecuencias de no hacerlo serían demasiado nefastas ...

Todos somos responsables de adoptar medidas enérgicas, exhaustivas y coordinadas que no sólo acometan, aunque no sea de forma lineal, la recuperación del planeta, sino que también den comienzo a una nueva era de compromiso serio y responsable con la prevención de que una crisis como la que estimo experimentando empeore o se repita. Si se colabora teniendo presente la responsabilidad de las generaciones futuras, los acuerdos que se alcancen en Copenhague pueden tener un valor auténtico y duradero.



EL CONSEJO DE LA OMI HA DECIDIDO QUE EL 2010 SERÁ EL "AÑO DEL MARINO"

El Consejo de la Organización Marítima Internacional (IMO), durante su sesión número 102 celebrada en Londres (29 de junio - 3 de julio de 2009), ha acordado que el tema del próximo Día Mundial Marítimo será **"2010: Año del Marino"**, aprobando así una propuesta del Secretario General de la OMI el Sr. Efthimios E. Mitropoulos.

El tema – que se celebrará durante todo el año, también con un evento paralelo del Día Mundial Marítimo en Argentina – fue seleccionado para brindar la oportunidad a la OMI y a la comunidad marítima internacional de rendir homenaje a todos los marinos por su extraordinaria contribución a la sociedad y como reconocimiento de los riesgos a los que se enfrentan mientras llevan a cabo su trabajo, a menudo en un ambiente hostil. Al proponer dicho tema, el Secretario General Mitropoulos dijo que: "los extraordinarios riesgos a los que se enfrentan los 1.5 millones de marinos en el mundo – incluidos los ataques piratas, la detención injustificada y el abandono – combinados con la pronosticada e inminente escasez de oficiales de barcos, obliga cada vez más a emprender una acción inmediata y eficaz para evitar el empeoramiento de una situación en la que las embarcaciones no disponen de personal suficientemente cualificado".

El tema completa la actual campaña de la OMI "¡Embárcate!", destinada a atraer nuevos miembros a la industria del transporte marítimo; dicha campaña se inauguró en noviembre de 2008 y fue realizada en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo, la "Mesa Redonda" en la que participaban los organismos de la industria del transporte marítimo y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. Dicho tema está también en línea con el amplio estudio, iniciado en 2006, acerca del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) 1978 y su Código asociado, textos actualizados que deberán ser analizados por una Conferencia Diplomática prevista para mediados de 2010 en Manila, Filipinas. Las enmiendas propuestas para el Convenio STCW y para el Código, una vez adoptadas, proporcionarán las normas globales necesarias para la formación y la certificación de aquellos marinos que se embarcarán, hoy día y en el futuro, a bordo de embarcaciones tecnológicamente a la vanguardia.



DÍA MARÍTIMO INTERNACIONAL ISLAS SEYCHELLES

Desde hace cinco años el comité del Día Nacional Marítimo organiza la Celebración del Día Internacional Marítimo; dicho comité es un organismo compuesto por varios gobiernos y organizaciones no gubernamentales y otras partes implicadas en la industria marítima y pesquera, la escuela marítima y el A.M.- Seychelles.

Las actividades que se realizaron este año (21-27 de septiembre de 2009) tuvieron como eje central un taller sobre el cambio climático y su impacto sobre la industria pesquera y el medio ambiente, la limpieza de los arrecifes y del mar que rodea la isla de Sta. Ana y una misa especial en la Iglesia de San Andrés en Cascade. Un total de 60 marinos, pescadores, estudiantes de la escuela náutica y oficiales del Departamento de Medio Ambiente participaron en el taller de un día sobre “el cambio climático y su impacto sobre la industria pesquera”, organizado por el Comité del Día Marítimo Nacional, del que el A.M. es miembro fundador. El objetivo principal fue el de informar al sector pesquero y marítimo acerca de los peligros y los efectos del cambio climático sobre el medio ambiente y las consecuencias que esto conlleva de cara al comercio y a la ocupación en Seychelles; así mismo, se pretendía incrementar el nivel de concienciación entre los marinos del impacto que ejercen sobre el País el nivel del mar y el cambio climático, tanto a nivel económico como social. Una gran muchedumbre de cristianos y no cristianos participó activamente en la Misa celebrada en la Iglesia de San Andrés, en Cascade (San Andrés es el patrono de los pescadores y de los marinos en Islas Seychelles).

Para la celebración de la Santa Misa se eligió el tema de la OMI: “El cambio climático: ¡un desafío también para la OMI!”, así como una oración de acción de gracias por la liberación de los 10 marinos seychellenses capturados en Somalia por piratas somalíes y por los dos pescadores que se perdieron en alta mar en el mes de septiembre.

En su discurso de bienvenida, el Director Nacional del A.M., Alberto Napier, dijo:

“Nosotros, cristianos o no cristianos, ricos o pobres, negros o blancos, somos responsables del flagelo del cambio climático.

- utilizamos la playa para el ocio (un picnic) pero, en vez de llevarnos a casa nuestra basura, la dejamos tirada en la playa o la echamos al agua, contaminando así el océano y su medio ambiente. Las bolsas de plástico estrangulan las tortugas, matan a los peces pequeños, pájaros y otras especies.

- nuestros pescadores locales emplean redes pequeñas para capturar una variedad de pescado destinado a nuestro consumo, mientras que grandes barcos pesqueros capturan tiburones, les quitan las aletas y arrojan los restos al mar;

- los atuneros de la Unión Europea emplean también redes de pesca tupidas, que capturan diferentes tipos de pescado, por lo cual millones de tiburones, doradas, bonitos, etc.... son arrojados al mar. Estas prácticas contaminan el mar y destruyen muchas especies vivientes;

- los inversores extranjeros que, en nombre del desarrollo, llegan a nuestro País para invertir millones de dólares en una serie de proyectos relacionados con la industria del turismo, no respetan la ley nacional de protección del medio ambiente, como tampoco nuestras costas y contaminan el medio ambiente marino con aguas residuales y desagües que desembocan directamente al mar;

- nuestro gobierno y todos aquellos responsables de salvaguardar el desarrollo de nuestro País, que permanecen en silencio ante la falta de aplicación de la ley nacional establecida para proteger nuestro medio ambiente y los recursos marinos, son culpables y responsables de la catástrofe del cambio climático”.

El Director Nacional concluyó con esta oración: “Dios, Padre nuestro, perdónanos la injusticia que hemos cometido contra la naturaleza y contra ti”. A continuación, pidió a la congregación que rezara a Dios nuestro Padre, para que nos ayude a ser cada vez más conscientes del medio ambiente, a sentir mayor respeto por el mar y por todas las especies que Él nos ha donado.

El Padre Lafortune, sacerdote de la parroquia de San Andrés de Cascade dijo que: “Las Islas Seychelles reciben el apelativo de paraíso, dado que el mar es parte de la belleza de nuestras islas que dan la bienvenida a los turistas y a los marinos”. Continuó explicando que la sociedad debe afrontar con mayor seriedad la continua amenaza que los piratas somalíes representan para nuestras aguas territoriales, y pidió que se celebrara una reunión en la que se pudiera



reflexionar seriamente sobre la cuestión, ya que ésta implica nuestro territorio. Hizo un llamamiento a todos los pescadores para que acudan a la Iglesia y se unan a los demás fieles en la oración a Dios por su salud, para que les proteja durante sus navegaciones. Les pidió también que cambiaran de mentalidad, puesto que sólo buscan la ayuda de Dios cuando se encuentran en peligro.

La congregación escuchó entonces con gran atención el testimonio de dos marinos que habían sido secuestrados por piratas somalíes. *Serenity* es el nombre del yate que los piratas somalíes habían secuestrado en aguas territoriales de Seychelles, en febrero de 2009, mientras navegaba hacia Madagascar.

En marzo, otra embarcación, también de Islas Seychelles, *Indian Ocean Explorer*, fue secuestrada en aguas de Seychelles. En total, fueron diez los tripulantes secuestrados por los piratas somalíes, que exigieron el pago de un rescate por su liberación. El Sr. Francis Roucou, capitán del *Indian Ocean Explorers*, compartió su experiencia de 3 meses de cautiverio, describiendo cómo los piratas habían abordado su embarcación con fusiles AK47 y morteros, y habían obligado a los tripulantes a navegar hacia Somalia. Expresó su agradecimiento a todos los ciudadanos que les habían ayudado con sus oraciones, y animó a todos los pescadores a que no se olvidaran de Dios. El Sr. Gilbert Victor, capitán del *Serenity*, agradeció "en nombre de la tripulación a todos los seychellenses, organizaciones y Autoridades que contribuyeron a su liberación". Asimismo, dio las gracias a todos aquéllos que rezaron constantemente a Dios Todopoderoso para que pudieran regresar sanos y salvos. Un gran número de pescadores que residen en los Distritos de Cascade y Anse Aux Pins trajeron sus barcos de pesca para ser bendecidos.

BENEDICTO XVI RINDE HOMENAJE A MARÍA ESTRELLA DEL MAR

En María, que estaba y está totalmente unida al Hijo, a Cristo, los hombres han encontrado en las tinieblas y en los sufrimientos de este mundo el rostro de la Madre, que nos da valentía para seguir adelante. En la tradición occidental el nombre "María" se ha traducido como "Estrella del Mar". Así se expresa precisamente esta experiencia: ¡cuántas veces la historia en la que vivimos aparece como un mar oscuro que azota amenazadoramente con sus olas la barca de nuestra vida! A veces la noche parece impenetrable. Con frecuencia puede crearse la impresión de que sólo el mal tiene poder y Dios está infinitamente lejos. A menudo entrevemos sólo de lejos la gran Luz, Jesucristo, que ha vencido la muerte y el mal. Pero entonces contemplamos muy próxima la luz que se encendió cuando María dijo: "He aquí la sierva del Señor". Vemos la clara luz de la bondad que emana de ella. En la bondad con la que ella acogió y siempre sale de nuevo al encuentro de las grandes y pequeñas aspiraciones de muchos hombres, reconocemos de manera muy humana la bondad de Dios mismo. Con su bondad trae siempre de nuevo a Jesucristo, y así la gran Luz de Dios, al mundo. Él nos dio a su Madre como Madre nuestra, para que aprendamos de ella a pronunciar el "sí" que nos hace ser buenos. (Homilía para la Ordenación Episcopal de cinco sacerdotes, 12 de septiembre de 2009)



¡Qué inmensa alegría es tener por madre a María Inmaculada! Cada vez que experimentamos nuestra fragilidad y la sugestión del mal, podemos dirigirnos a ella, y nuestro corazón recibe luz y consuelo. Incluso en las pruebas de la vida, en las tempestades que hacen vacilar la fe y la esperanza, pensemos que somos sus hijos y que las raíces de nuestra existencia se hunden en la gracia infinita de Dios. La Iglesia misma, aunque está expuesta a las influencias negativas del mundo, encuentra siempre en ella la estrella para orientarse y seguir la ruta que le ha indicado Cristo. De hecho, María es la Madre de la Iglesia, como proclamaron solemnemente el Papa Pablo VI y el concilio Vaticano II. Por tanto, a la vez que damos gracias a Dios por este signo estupendo de su bondad, encomendemos a la Virgen Inmaculada a cada uno de nosotros, a nuestras familias y comunidades, a toda la Iglesia y al mundo entero. (*Angelus*, 8 de diciembre de 2009, Solemnidad de la Inmaculada Concepción)

“LA IGLESIA ENTRE LAS GENTES DEL MAR”

CARTA PASTORAL COLECTIVA

Propuesta de acompañamiento pastoral a las comunidades costeras del Pacífico costarricense (capítulo III)

ALGUNAS PAUTAS PARA UN ACTUAR EN COHERENCIA CON NUESTRA FE.

“Jesús salió de nuevo por la orilla del mar, toda la gente acudía a él, y él les enseñaba” (Mc 2,13).

Nos sentimos urgidos a dar pasos más decisivos para desarrollar una pastoral orientada hacia el mundo de la pesca que contribuya con todo su esfuerzo por construir un orden temporal más perfecto, devolviendo al trabajador de la pesca su dignidad, valorando su trabajo y propiciando el acceso a los bienes.

No podemos hacer caso omiso de las angustias en que están viviendo las gentes del mar. Queremos asumir desde la Iglesia esta tarea, que se debe realizar en equipo y no aisladamente, de manera coordinada con las instituciones gubernamentales y no gubernamentales (en redes interinstitucionales), con el espíritu social, ecuménico e integrador que indica claramente el documento de Aparecida (No. 384)

“Muchos pescadores no estamos conscientes del daño a la naturaleza... tiramos el trasmallo y destruimos la pesca del Golfo”, alegaban algunos participantes del **FORO de las gentes del mar** (encuentro con representantes de las comunidades pesqueras afectadas y algunas ONG’s ecologistas, 29 e 30 de noviembre de 2008)). Así como en primer lugar las tierras costeras les corresponden a los pobladores originales que históricamente han vivido de sus recursos, con mayor razón ellos serán los primeros responsables de cuidar y administrar, con criterio de mayordomos o guardianes, las riquezas marinas de la creación que nos ha sido confiada por Dios.

Es hora de mejorar las formas tradicionales de organización del sector pesquero, controlado por grandes productores y políticos; “Que se acabe la

rivalidad entre las organizaciones... Muchos se dejan llevar más por intereses personales... Los socios deben exigir cambio a los líderes ... no deben eternizarse en sus puestos”, fueron testimonios recogidos en el FORO por personas afectadas. Invitamos a las instituciones del Estado y ONG’s relacionadas con el sector pesquero a ir cultivando en las personas más jóvenes nuevos liderazgos, en los que se supere la politiquería, el individualismo y el machismo que mantienen con bajo perfil a sus organizaciones.

Son muchos los templos y movimientos proselitistas de las comunidades cristianas no católicas en la mayoría de poblaciones pesqueras del Pacífico, pero pocos sus esfuerzos para ayudar en la organización social y en su liberación integral. “Las igle-

Nosotros, pastores de las diócesis de Tillarán, Puntarenas y San Isidro, somos conscientes de que urge una solución de fondo que permita lograr armonía entre el ser humano y la naturaleza, de tal forma que la normativa de desarrollo apunte a la sustentabilidad. Una visión integral y real de la situación de la zona costera es imprescindible, porque los efectos – actuales y potenciales – de las actividades que allí se realizan ponen en serio peligro la estabilidad de los ecosistemas y de las fragilizadas culturas humanas asociados a la zona costera. (2 de Agosto de 2009, día de la Virgen de los Ángeles)

Quien esté interesado en recibir el texto completo de este documento puede dirigirse al P. Gustavo Meneses padretavo@hotmail.com

sias deberían ayudarnos en la búsqueda de un proyecto común. Debemos aliarnos espiritualmente, dialogar, dejar de pelear entre nosotros mismos...”, reconocen los participantes del FORO. Nos comprometemos humildemente a sentarnos en una misma mesa junto a líderes religiosos de diferentes credos, para proponer alternativas comunes de vida y esperanza, a fin de que el Evangelio que todos anunciamos sea en verdad “buena noticia” para las gentes del mar.

El turismo marino comunitario sigue siendo una alternativa válida para las comunidades costeras que han visto cómo la pesca ha decaído drásticamente. Esta alternativa al turismo excluyente, que no crea encadenamiento social, será válido siempre y cuando se realice de forma que fortalezca las vi-

siones locales de desarrollo de las comunidades pesqueras. Instamos para invertir en estas comunidades mayores recursos que favorezcan nuevas opciones laborales en un modelo de turismo solidario y responsable, desde la gestión local y con el apoyo estatal. Por eso abogamos por un turismo más comunitario, responsable y solidario que beneficie a las gentes de las comunidades, y empresarios conscientes de su responsabilidad social hacia las comunidades que impactan.

“La inseguridad en el mar ya no es amenaza, es una realidad... Nos duele que muchos humildes pescadores ahora andan armados... Algunos hemos sido asaltados mientras laboramos en nuestras pangas. Necesitamos saber cómo presentar las denuncias respectivas y que las autoridades tomen cartas en el asunto”, manifestaban con preocupación varios pescadores en el FORO. Instamos al Ministerio de Seguridad a voltear sus ojos hacia el mar y crear con pescadores experimentados una “policía comunitaria marina” con suficiente capacitación y los necesarios recursos para enfrentar la delincuencia aguas adentro, vigilando también otro tipos de delitos en la zona costera.

Hacemos un vehemente llamado a nuestras autoridades gubernamentales para que ofrezcan respuestas claras y acciones concretas contra el aumento de los delincuentes costeros, los “piratas” y los malhechores “de cuello blanco” que incitan a la población costera para involucrarse en el narcotráfico y otros negocios ilícitos; y contra los que continúan asaltando, acosando, desapareciendo y asesinando pescadores en aguas costarricenses. Son varios ya los casos no resueltos que han quedado en la impunidad legal.

Pedimos un trato más integral y humano a las noticias que se refieran a las gentes del mar para que no continúe la campaña de culpabilización por las malas acciones de algunos pocos, así como que los destigmaticen de aquellos calificativos que les han ido denigrando en los últimos años. Es sabido que las circunstancias de pobreza y desplazamiento tienden a empujar a algunos hacia la delincuencia, el alcoholismo y el narcotráfico, pero no es justo descalificar todo un sector laboral por unas pocas accio-



nes indebidas de algunos de sus peores representantes.

Instamos a revisar muy atentamente a quiénes se otorgan las concesiones y a dar preferencia a organizaciones comunales de conocida trayectoria, a sindicatos identificados con la comunidad, organizaciones estudiantiles, cooperativas, etc., tal como lo manda la ley.

Los pescadores son conscientes de la necesidad que conllevan los períodos de veda, aún sabiendo que renuncian a un derecho fundamental de su identidad cultural. La responsabilidad del Estado hacia las gentes del mar que detienen su actividad productiva, debe manifestarse a través de una retribución que realmente satisfaga las necesidades familiares, y no de la limitada oferta que se les brinda habitualmente.

Las y los pescadores artesanales desean seguir realizando esta actividad a pesar de algunas prácticas inadecuadas o antiecológicas que deben superar. A través de su profesión han adquirido un conocimiento asociado al uso de los recursos marinos que se transmite de generación en generación hasta conformar la “cultura de la gente del mar”. Estas familias de pescadores artesanales deben reconocerse además como un actor estratégico para la seguridad alimentaria del país, tan importante como cualquier otro sector productivo nacional. Debemos reconocer el derecho de acceso a los recursos costeros por las comunidades locales, adoptar medidas a favor de los pobres y lograr un uso de recursos balanceado.

Se debe elaborar una estrategia para el sector pesquero artesanal que reúna a las instituciones de desarrollo y conservación, de manera que su abordaje sea integral y procure la satisfacción de las necesidades sociales, económicas y culturales de este sector. Omitir la responsabilidad gubernamental con las graves consecuencias ecológicas propiciadas por los monocultivos daría al traste con la implementación de una estrategia eficaz.

Pedimos escuelas en el territorio costero donde se atienda a las hijas e hijos de la gente del mar, realizando un esfuerzo especial tanto por adaptar su currículo a la realidad costera, como por nombrar personal docente sensible a las problemáticas de la gente del mar. Es importante que este personal tengan la capacidad de comprender y así mejorar aque-

Los aspectos negativos de la mentalidad propia de la cultura costera, que se van adquiriendo desde la infancia, fomentando por el contrario, la responsabilidad, el gozo y la dignidad de esta población socialmente estigmatizada.

Motivamos y apoyamos los esfuerzos de los pescadores artesanales y deportivos para que se unan y tomen medidas concretas para el mejoramiento costero, y que con la participación de organizaciones ecologistas y universidades, establezcan prioridades para la protección de los mares y las pesquerías en sus zonas de influencia, de modo que combatan la sobreexplotación y el uso de artes de pesca prohibidos y se sientan todos guardianes de la vida marina.

En la Iglesia nos comprometemos acompañar, desde la Pastoral Social, las propuestas aquí sugeridas, por medio de un equipo de discípulos y misioneros involucrados en la pastoral del mar de las tres diócesis y participando de las redes interinstitucionales en favor de las gentes del mar, en las que sobresalga el aporte de las universidades, ONG's e instituciones del Estado, con miras a un mejor abordaje y coordinación en la zona costera.

Mons. Guillermo Loría Garita
Obispo de San Isidro del General

Mons. Oscar Fernández Guillén
Obispo de Puntarenas

Mons. Victorino Girardi Stelling
Obispo de Tilarán-Liberia

ORACIÓN A LA VIRGEN DEL MAR

*Virgen María del mar, Madre de Cristo y madre de las gentes del mar,
mientras paseamos por nuestras costas
tu bella imagen agitada por las olas,
ponemos delante de ti la cultura común de nuestros territorios costeros,
ricos en tradiciones bañadas de fe a la orilla de sus aguas.*

*Por senderos dibujados con radiante luz celestial nos llegó mar adentro
la predicación del Evangelio de tu Hijo Jesucristo,
quien con su palabra poderosa mandó callar la furia de sus olas
y traer paz a los pescadores que sentían sus vidas amenazadas.*

*Ante tu consoladora imagen venimos hoy,
regando a tus pies una pesca inmensa de sueños y esperanzas,
para que intercedas por nosotros ante tu Hijo, el pescador de Galilea,
y su palabra de vida fortalezca nuestras anclas débiles.*

*María del mar, nueva EVA, vida dulzura y esperanza nuestra,
vuelve a nosotros el favor misericordioso de tu Hijo,
apóstol infatigable de pescadores, sobre nuestras familias,
sobre nuestros territorios costeros,
sobre las embarcaciones que nos facilitan el sustento diario.*

*Protege compasiva nuestra niñez y juventud,
para que no se dejen seducir de la tentación de lo fácil.*

*Te encomendamos nuestras mujeres del mar,
no pocas veces disminuidas y heridas en su dignidad,
para que sean estrellas resplandecientes cuando la luz disminuya.*

*Y a quienes han encallecido sus manos
con la dureza del admirable trabajo de la pesca,
concédeles la sabiduría propia de sus muchos años,
y que en el Dulce Nombre de Jesús
podamos sentarnos juntos, en la misma barca que nos guiará mar adentro,
tomados de la mano con gentes de la ciudad y de las montañas,
atracando en nuevos puertos de justicia, solidaridad y paz,
anticipo de nuestro común arribo al puerto de la vida sin fin. Amen.*

África, redes pirata



Los más hábiles pescadores del África Occidental viven sobre una lengua de arena disputada por las olas del Atlántico y el plácido estuario del río Senegal, el Langue de Barbarie. Un pequeño puente conecta las calles silenciosas y las ruinosas residencias coloniales de Saint-Louis (ya capital del África Occidental francesa) a los callejones y a las barracas de Guet-Ndar, el barrio de los pescadores... Es en la ribera del río donde se desarrolla la actividad comercial: cada día centenares de piraguas descargan quintales de pescado, que se reparten entre las rústicas instalaciones para la desecación, diseminadas a lo largo de la ribera y los camiones que esperan en la callejuela asfaltada más arriba. Prensado en sacos de yuta, el pescado seco viajará lentamente hacia los mercados que se encuentran en el interior de África. En cambio, las especies de mayor calidad, conservadas en cestas repletas de hielo, emprenderán un viaje con rumbo a los ricos mercados europeos y orientales...

Empobrecidas por décadas de superexplotación llevada a cabo por los pesqueros industriales extranjeros, las aguas de Saint-Louis ya no pueden ni abaste

cer a la pesca artesanal local. Así pues, muchos pescadores de Guet-Ndar, por no volver con las redes vacías, se ven obligados a faenar en aguas territoriales mauritanas, donde la explotación de los recursos ícticos es menor... Para reclutar a los fenomenales pescadores de Saint-Louis no llegan solamente desde Mauritania. Hay quien hace muchos más kilómetros. En los callejones de Guet-Ndar, entre las gentes de color ébano envueltos en conjuntos de colores brillantes o con monos plastificados, podemos cruzarnos con los ojos oblicuos de los intermediarios coreanos...

Para cada misión los coreanos contratan unas 40 ó 50 piraguas, completas de tripulación, con un total de más de 200 pescadores. En el vientre oscuro de los enormes pesqueros coreanos se depositan las pequeñas embarcaciones senegalesas, mientras que los hombres son alojados en una serie de minúsculas celdillas construidas

La Nueva Ley de Pesca y Acuicultura en Brasil

La nueva Ley de Pesca y Acuicultura aprobada en Brasil, en junio de 2009, tiene importantes consecuencias para las mujeres. Un aspecto fundamental de la nueva ley es la ampliación del término "trabajador de la pesca", puesto que incluye a aquéllos que llevan a cabo actividades auxiliares que hasta ahora carecían de reconocimiento legal. Asimismo, con esta ampliación del término "trabajador de la pesca", Brasil ha dado otro importante paso hacia adelante. Las mujeres que trabajan en actividades pesqueras, como recolectoras, ya habían alcanzado un reconocimiento formal con la aprobación de la Constitución Federal de Brasil de 1988, y el establecimiento de la Ley de Protección Social de 1991, que proporcionaba a los trabajadores rurales la misma clase de protección social otorgada a los trabajadores urbanos. Fue de especial interés para las mujeres rurales el reconocimiento de su condición, como trabajadoras, sin tener en cuenta su estado civil.

La nueva ley adopta una panorámica más amplia de la pesca y de los actores sociales que intervienen en el sector. Garantiza el reconocimiento de los que participan en las actividades relacionadas con la pesca, tanto en la producción o reparación de redes y equipos, y en la transformación artesanal de los productos pesqueros.

Se espera que dicha ley proporcione a los trabajadores que realizan actividades relacionadas con la pesca, mujeres en su gran mayoría, el acceso a gozar de sus derechos de bienestar social, principalmente a la jubilación, a la cobertura en caso de accidente y enfermedad, y a las indemnizaciones por maternidad. Es más, dondequiera que se establezcan períodos anuales de veda, se beneficiarán del seguro — normalmente una cuota de cuatro meses y que comporta el pago del salario mínimo durante los meses de veda, aproximadamente de uno US\$ 218 mensuales. Gracias a estos derechos, recibirán el pleno reconocimiento de agentes económicos, que soportan, al igual que los hombres pescadores, la escasez de ingresos durante el período de veda de pesca. Dada la alta presencia de mujeres en las actividades anteriores y posteriores a la cosecha, se espera que su incorporación oficial al sector aumente la participación de las mujeres en las organizaciones de pesca artesanal.

aposta sobre el puente del barco. Durante meses, estos nichos estrechos tan bajos que sólo se puede acceder a ellos gateando, serán el refugio nocturno de los pescadores senegaleses.

Los *bateaux ramasseurs*, son llamados así porque "recogen", es decir hacen acopio de piraguas, se dirigen hacia aguas menos controladas del África Occidental: Guinea Conakry, Liberia, Sierra Leona, Angola, Gabón. Las piraguas son liberadas en alta mar, cada una con a bordo 5 ó 6 pescadores armados de sedal, que durante todo el día dan la caza a las especies de mayor calidad. Los propietarios del barco suministran sedales y anzuelos, y un cuenco de arroz al amanecer y al atardecer. Al final del día los senegaleses entregan a los coreanos todo lo que han pescado, y éstos les pagan un sueldo establecido antes de salir de Saint-Louis. Sin embargo, a menudo no se respetan dichos acuerdos y puede ocurrir que abandonen a los pescadores, a bordo de sus piraguas, a cientos de millas lejos de sus casas...

Para incrementar las ganancias, muchas embarcaciones extranjeras pescan sin licencia. Los Países costeros no suelen disponer de medios adecuados para vigilar sus aguas territoriales, y por lo tanto los pesqueros piratas pueden actuar sin ser molestados. La pesca ilegal se basa en una "estrategia de la confusión". Los armadores que carecen de licencias, para evitar ser reconocidos, ocultan la identidad de sus pesqueros. Los barcos ondean una "bandera de conveniencia" que se puede adquirir con suma facilidad (también a través de Internet) en los registros de países como Panamá, Belice, Honduras. Cambian continuamente la bandera y el nombre del barco, y esta técnica se conoce como *flag hopping*. Además de esconderse detrás de un nombre falso, aquellos que pescan ilegalmente se afanan por hacer todo lo posible para que sea difícil seguirle la pista a su producto. El pescado capturado por embarcaciones que carecen de licencia se embala en cajas etiquetadas con los datos de otros pesqueros en regla, que pertenecen al mismo armador. O bien se utiliza la práctica del *trans-shipping*: se transborda el pescado en alta mar a otras embarcaciones, mezclándose así en las celdas frigoríficas de los cargueros con destino a Canarias. El *trans-shipping* es también un sistema común entre los pesqueros que poseen una licencia regular: de hecho, transbordando lejos de los puertos africanos pueden eludir los "molestos" controles de la marina local, comerciando también sin problemas aquel pescado que no cumple con los límites cuantitativos y cualitativos previstos por los acuerdos de la licencia.

... El pescado es capturado con métodos prohibidos debido a su impacto destructivo sobre el medio ambiente, métodos como el del arrastre o de las redes demasiado tupidas. O bien, pescado en aguas reservadas a los pescadores artesanales o en zonas protegi-

Para responder a una creciente demanda, las flotas de barcos pesqueros europeos y asiáticos orientan la proa hacia las aguas del África Occidental, en donde, sin demasiados controles, pueden pescar ilegalmente. Satisfacer nuestros paladares tiene sin embargo un coste altísimo para las economías y los ecosistemas africanos.

das, como las áreas de reproducción y los parques naturales... Para los ecosistemas y las economías africanas, los estragos provocados por la pesca ilegal son dramáticos. Según estimaciones de la FAO (la agencia de la ONU que se ocupa de la pesca y de la agricultura), el 80% de los recursos ícticos mundiales se encuentran en peligro de extinción, superexplotación o en declino. El "Fishery committee for the eastern central Atlantic" (comité de la FAO encargado de valorar el estado de los recursos ícticos en la costa occidental de África) denuncia que calamares, jibias, doradas, gambas rojas y algunos tipos de cangrejo se encontrarían en vías de extinción...

A los daños medioambientales es necesario añadir aquellos económicos: considerando toda la región del África subsahariana, Greenpeace estima que la pesca pirata reste a las cajas africanas unos mil millones de dólares al año. Entre los Países más afectados se encuentran Guinea Conakry que, según los cálculos del "Departement for international development" del gobierno británico, perdería unos 110 millones de dólares cada año y Sierra Leona, en la que el promedio oscilaría alrededor de los 30 millones de dólares. Un escenario todavía más grave si se considera que el Atlántico proporciona trabajo a la mayor parte de la población costera y que, en la alimentación de estos Países, el pescado es una de las principales fuentes de proteínas.

... Motor de la pesca pirata es la demanda de los mercados de destino, que pagan precios diez veces superiores a los practicados en los mercados africanos. Europa, cuyas aguas rinden apenas el 40% del consumo interior, es el mayor importador a nivel mundial. Según las previsiones de la Comisión europea, cada año llegaría a los mercados internos pescado pirata cuyo valor asciende a 1,1 mil millones de euros.

... Depredados de sus recursos ícticos, las flotas de pescadores artesanales del África Occidental viven una crisis que, año tras año, se vuelve cada vez más profunda. La población costera, al límite de la supervivencia, se ve obligada a unirse a las hordas de desesperados que asedian la "Fortaleza Europa". Las piraguas, que ya no son capaces de garantizar la sustentación de las familias, se transforman en el frágil medio con el que desafiar al Atlántico. Rengueando durante días sobre las mismas rutas que los pesqueros piratas, los más hábiles pescadores del África Occidental se ven obligados a seguir el espejismo del bienestar europeo.

Adriano Marzi, *Popoli*, Octubre 2009, n. 10

MENSAJE DE LA «MISSION DE LA MER» DE FRANCIA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS MARÍTIMOS Y PESCA DE LA COMUNIDAD EUROPEA

La “Mission de la Mer” auspicia una pesca responsable, sostenible y administrada a nivel regional, en el respeto de los pescadores y de los recursos haliéuticos.

1-Valores que se deben tener en primer plano en nombre del “elemento humano”

Desde hace más de 50 años la “Mission de la Mer” está comprometida con las comunidades de pescadores, fiel a los valores del Evangelio y a las aspiraciones de los pescadores y de sus familias, en conexión con los organismos marítimos.

Reconoce que se necesita reestructurar la política comunitaria teniendo en cuenta bases diferentes.

Nosotros no tenemos barcos, ni cuotas de pesca o parte del mercado que defender, sino sólo el “elemento humano”, los valores inspirados por el Cristianismo y por el Evangelio, en particular la participación con el Creado, la solidaridad y el respeto que se debe a todos los pescadores de la Comunidad Europea y de todo el mundo. Estos valores son corroídos poco a poco, por un lado por el dominio del provecho inmediato y, por el otro, debido a una governance marcada por la falta de adecuación entre los que detienen los poderes de decisión y las aspiraciones de las comunidades de pescadores.

La “Mission de la Mer” ha respondido a la consultación efectuada por la Comunidad Europea acerca de la política común de pesca. Presentamos algunos extractos.



2-Dar la palabra a los pescadores. La “Mission de la Mer” **aprueba la iniciativa** de favorecer una mejor participación de los pescadores, sobre todo porque ellos dan testimonio de su escasa confianza en las estructuras, cualesquiera que sean. Hasta ahora el político, el comerciante, el hombre de ciencia y la industria han tenido la palabra mientras que los pescadores, en particular los más jóvenes, se han quedado “sin voz” en Europa.

No somos credulones: la palabra se concede a los pescadores después que han sido “echados por la borda”, después de haberlos paralizado en el “corsé europeo”, amordazados con restricciones administrativas, aplastados por un “mercado globalizado” que no pone atención alguna en el fruto de su duro trabajo. Se les echa la culpa de todos los males y se les trata abiertamente como “cazadores furtivos del mar”, o como “asesinos del mar”...

La palabra pescador es importante. El pescador debe tomar la palabra a nivel local, regional, nacional y europeo. **La palabra de los pescadores artesanales**, de sus esposas y de las familias de los trabajadores marítimos, de las asociaciones de apoyo, no es la de la pesca industrial, ni de la acuicultura. Esta palabra debe ser diferente, se debe oír y debe ser escuchada.

3-Partir de la realidad, salir de la confusión, generar confianza a través de un conocimiento común para todos: el conocimiento haliéutico es la llave de ingreso en la PCP (política común de la pesca) futura. En aplicación a la norma RMD (Rendimiento Máximo Durable) algunos informes científicos anuncian que el 80% de los stock de pescado del planeta están en peligro. Esto no corresponde a la observación de los pescadores que encontramos. Ya no nos comprendemos, ya no se habla la misma lengua. **La “Mission de la Mer” considera importante tratar este punto con gran atención.** Debemos saber si existe realmente una rarefacción e individualizar sus causas lo más preciso posible. Es necesario salir de los acostumbrados enfrentamientos entre pescadores y hombres de ciencia, favoreciendo así una tarea común.

Se acusa a los pescadores de practicar la sobrepesca. Se atribuye a toda la comunidad de los pescadores la res-

ponsabilidad de la “caída de los stock”, sin precisar qué tipo y qué industria de la pesca practican la sobrepesca. De esto se deduce que es necesario *“destruir las embarcaciones”*. La lógica es la siguiente: reduzcamos las capacidades de pesca y los recursos se reconstituirán. Estos planes han vaciado los puertos, han mandado a tierra a los pescadores y han destruido el precioso conocimiento de los artesanos del mar.

Al mismo tiempo, **no se habla lo suficiente** del cambio del clima, del calentamiento y de la “tropicalización” de las aguas del Golfo de Vizcaya, del cambio de las corrientes marinas con las modificaciones de la Corriente del Golfo, etc. Se trata de factores reales que modifican los ecosistemas marinos. Nosotros esperamos que el **Summit de Copenhagen** hará relucir los ataques al ambiente y pondrá a todos los ámbitos de la sociedad en la capacidad de corregir sus comportamientos. **Los pescadores son los primeros que han querido conocer el estado real del océano.**

4-Buscar un esfuerzo de pesca más sostenible. La “Mission de la Mer” propone partir de las prácticas de pesca, para poner en evidencia lo que camina y lo que no procede en la justa dirección.

Prácticas loables: los pescadores recogen el pescado en el fondo del océano. Han adquirido una conciencia ecológica gracias a las nuevas generaciones que desean ganarse de vivir de manera digna trabajando correctamente y con miras al porvenir. Muchos pescadores artesanales trabajan así, prácticamente sin botar nada al mar. Numerosas comunidades han optado por la calidad más que por la cantidad. Los pescadores han entendido que es necesario unir los esfuerzos en vez de estar en competencia. Hay mucho que hacer a favor de una política real de venta del pescado salvaje del mar.

Prácticas éticamente inaceptables: todos los pescadores son depredadores y todas las técnicas de pesca son saqueadoras. Pero hay que reconocer que hay modos de pescar responsables y otros que no lo son. En las varias redes, en particular en las de arrastre, se logra pescado noble de gran valor comercial mientras que se arroja al mar gran cantidad de pescados muertos porque se ha alcanzado la cuota o el pescado capturado no es del peso establecido. Pero al mismo tiempo, existe un mercado abastecido por compañías extracomunitarias, y nadie se preocupa del tamaño ni de la proveniencia del pescado. Hay también toneladas de pescado que parten regularmente con el precio de extracción. Muchas de estas prácticas, como los descartes, están cubiertas por las leyes europeas, pero es necesario reconocer que son inaceptables desde el punto de vista ético y provocan la destrucción de una fuente sana para la alimentación como son las proteínas del mar. Esto lleva a que una parte de los ambientalistas cada vez más escuchados y mediatizados **desacrediten a los pescadores.**



Pescar de manera diferente. Todos saben que los recursos del planeta son limitados. Por esto, cada uno según su puesto, debe ir adelante dentro de estos límites. En la actualidad los pescadores tienen la capacidad de comprender esta conversión necesaria.

Preguntémonos: ¿Qué se debe hacer a fin de que el pescador viva decentemente de su pescado sin que por esto tenga que “vaciar” el mar? Este trabajo debe ser retribuido y sostenido por una buena comercialización que permita vivir a la tripulación y que la barca sea rentable.

No es normal que los pescadores sean los que se benefician menos del valor añadido. Todos los actores del network de la pesca tienen una renta garantizada, salvo los pescadores. Es necesario también un esfuerzo para limitar la pesca a un nivel que no comprometa la reproducción del pescado. **La cuestión es que el océano ya no se considere como una “mina inacabable” sino que se encuentre el justo equilibrio.**

5-Una revisión valiente del esfuerzo de la pesca: SI a una gestión mejorada de las cuotas.

Para la “Mission de la Mer” es necesario tomar en serio la pérdida de miles de toneladas de alimentos echados por la borda o retirados de nuestros mercados y encontrar una alternativa para poner fin progresivamente a este estado real de cosas. Reconocemos que el régimen de las cuotas puede ser dañino así como a veces se aplica, pero muchos pescadores se consideran satisfechos. Suprimir las cuotas quiere decir poner fin a la “estabilidad relativa” entre todos los Estados Miembros. Esto pondría en peligro la pesca artesanal que, de ser así, perdería sus “derechos de captura”. El sistema del “biological unemployment”, que depende de las cuotas, no se aplica a todos los Países de la Comunidad pero permite que los pescadores acojan una reglamentación del esfuerzo de pesca.

La “Mission de la Mer” no es favorable a las CIT (cuotas individuales transferibles), o a los derechos de pesca individuales transferibles.

La “Mission de la Mer” rechaza que este bien común, es decir el recurso de la pesca, sea sometido a la lógica

de la propiedad privada y a las leyes del mercado. Veamos lo que sucede en tierra: la acumulación de la riqueza de parte de los más ricos y la falta de transmisión a las generaciones futuras. La “Mission de la Mer” cree en los valores profundos de los pescadores artesanales: compartir el pescado, solidaridad, justa repartición del esfuerzo de pesca, mutualización de los esfuerzos y de los bienes mediante la acción de las cooperativas, transmisión de las competencias, de los barcos y de los lugares de pesca a las generaciones futuras. La “Mission de la Mer” está preocupada ante el crecimiento del individualismo y de la pérdida del “espíritu colectivo” que ha hecho tanto bien a los pescadores.

6-La “Mission de la Mer” está a favor de formas de gestión más coherentes y comparte determinados objetivos del Libro Verde.

- Reforzar la pesca sostenible, abandonar la pesca intensiva. – Un mercado preferencial administrado de manera sostenible. – Un acercamiento eco-sistémico de la gestión del ambiente marítimo. – Una poderosa sinergia entre los diferentes sectores de actividad marítima (productores, acuicultores, transformadores), así como también entre los actores (hombres de ciencia, políticos, ONGs) a nivel europeo, regional, nacional, local... – Sistema decisonal lo más cercano posible a las comunidades de pescadores. – Interesar a las comunidades de pescadores en la investigación científica y a los hombres de ciencia a la opinión de los pescadores. – Controlar la información, reconquistar la confianza de los medios de comunicación, ganar en credibilidad, no permitir que se diga cualquier cosa, y favorecer la comunicación.

A estos objetivos hay que añadir los de los pescadores de otros países, en particular aquellos en vías de desarrollo. No se debe saquear todo sólo porque se paga; hay que frenar la corrupción de las clases dirigentes, controlar adonde va a terminar el dinero de las licencias, favorecer el desarrollo de la pesca artesanal.

Conclusión: ¡Osamos creer en un porvenir solidario!

Se acaba de instituir el cuadro de trabajo: las Grandes Regiones Marítimas. La “Mission de la Mer” trabaja en la red europea del Apostolado del Mar. Con el objetivo de acompañar a las comunidades de pescadores, ella está lista para brindar su propio aporte a los varios CCR (Comité de Consulta Regional), en particular al del Sur que une la punta de Finistère (Bretaña) con el Sur de España y de Portugal.

Cualquiera que sea nuestra fe, nuestra implicación en el mundo marítimo y nuestro grado de adhesión en la construcción europea, a todos nos corresponde continuar a **“buscar, uniéndonos, caminos de justicia y de dignidad”**, caminos que no conduzcan a la muerte lenta de la pesca artesanal sino a su supervivencia. Por tanto, es necesario devolver a los pescadores su orgullo perdido y revitalizar sus energías. La “Mission de la Mer” cree en la fuerza de los jóvenes, de las esposas de los marítimos, de los patronos y de los que hoy arriesgan su vida en el mar. Es con ellos que lograremos actuar un cambio saludable.

La Rochelle, 19 de noviembre de 2009

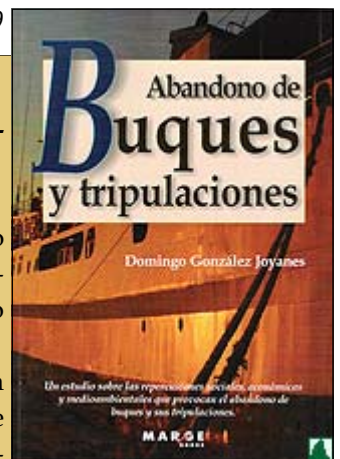
ABANDONO DE BUQUES Y TRIPULACIONES, de Domingo Gonzalez Joyanes Un estudio sobre las repercusiones sociales, económicas y medioambientales que provocan el abandono de buques y sus tripulaciones.

Abandono de buques y tripulaciones, obra dirigida por Domingo González Joyanes, es un nuevo título de la colección “Biblioteca de Logística” publicado por Marge Books con la colaboración del Centro de los Derechos del Marino y la Delegación Diocesana del Apostolado del Mar, Stella Maris.

El abandono de buques de bandera de conveniencia y sus tripulaciones en los puertos es un grave problema de grandes repercusiones sociales, económicas y medioambientales. Este libro aborda todos los aspectos que se suscitan ante el abandono de un buque y su tripulación, incluyendo su problemática procesal con la aportación de casos concretos y un estudio de todos los agentes involucrados.

El autor desarrolla este estudio desde una vertiente práctica, con su experiencia como director del Centro de los Derechos del Marino del Apostolado del Mar, como miembro de la Organización Internacional del Trabajo y en la elaboración de convenios sobre el mundo del mar.

Esta edición ofrece a los profesionales del sector marítimo y portuario un referente para hacer frente a este tipo de situaciones y contribuir a su prevención. Es también un estudio de suma utilidad para los profesionales del derecho y para las autoridades y los organismos públicos y privados que deben hacer frente y gestionar esta problemática.





ICMA

INTERNATIONAL CHRISTIAN MARITIME ASSOCIATION



La ICMA fue fundada el 29 de agosto de 1969. La ocasión fue la Consulta Internacional sobre el Servicio a los Marineros celebrada en Rotterdam. Más de 100 delegados de 52 organizaciones benéficas cristianas, representando a los 44 centros de marinos en 66 países, asistieron junto con representantes de agencias seculares, incluyendo a la Organización Internacional del Trabajo.

La celebración ecuménica de inauguración fue presidida por el Reverendo Jan Willem Schokking, uno de los capellanes de puerto de Rotterdam. Citando la Primera Epístola a los Corintios (13, 13), sentó las bases para el encuentro, recordando a los delegados que el amor es la mayor virtud.

A continuación, el Dr. Emile Dieth del Consejo Internacional de Agencias de Marineros (posteriormente Asociación Norteamericana para el Ministerio Marítimo) y uno de los fautores del evento, se dirigió a los participantes. Estableció como desafío para los delegados, el estudio de las necesidades de los marinos, para luego idear estrategias cuyo objetivo fuera el de una adecuada acción destinada a satisfacer dichas necesidades. Era necesario contemplar ambas tareas a la luz de las promesas de Dios, que se encuentran en la Epístola a los Romanos (8, 28-39).

La consulta culminó con una declaración de "Conclusiones y Resoluciones" que fue aprobada por unanimidad. Se nombró un Comité de Trabajo cuyo objetivo era el de aplicar tales resoluciones. Una de estas resoluciones era la constitución de una

asociación internacional de las organizaciones benéficas cristianas, que debía ser tanto consultiva como representativa.

El Comité de Trabajo estaba compuesto por los representantes de las siguientes organizaciones: Apostolado

del Mar; Sociedad de Marineros Británicos (posteriormente Sociedad de Marineros); Misión para Marineros Holandeses; Misión para Marineros Alemanes; Consejo Internacional de Agencias de Marineros (posteriormente Asociación Norteamericana para el Ministerio Marítimo); Misión para el Marino (posteriormente Misión para Marineros); Misión para Marineros Nórdicos; Consejo Mundial de Iglesias.

El 29 de agosto de 1969, el Comité de Trabajo escogió el título "Asociación Marítimo Cristiana Internacional". Fue así como nació una de las organizaciones de mayor éxito del moderno movimiento ecuménico y una importante voz en el sector de la protección social de los marinos a nivel internacional. El Comité de Trabajo procedió entonces a organizar la primera conferencia de la ICMA, que se celebraría en 1972, en la que se presentó un anteproyecto de constitución.

Porque tengo la certeza de que ni la muerte ni la vida, ni los ángeles ni los principados, ni lo presente ni lo futuro, ni los poderes espirituales, ni lo alto ni lo profundo, ni ninguna otra criatura podrá separarnos jamás del amor de Dios, manifestado en Cristo Jesús, nuestro Señor. (Rom 8, 38-9)

El Arzobispo Antonio Maria Vegliò, Presidente del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, envió la siguiente carta de felicitación al Reverendo Hennie La Grange:

Estimado Reverendo La Grange,

Con motivo del 40 aniversario de su fundación deseo felicitar a la Asociación Marítimo Cristiana Internacional (ICMA) por el gran servicio prestado a la cooperación ecuménica y al ministerio.

Era difícil, hace cuarenta años, encontrar signos de ecumenismo entre nuestra Iglesia, otras Iglesias y las Comunidades Eclesiales. La fundación de la ICMA, como una asociación cristiana de organizaciones benéficas, sin fines de lucro, fue un inicio pequeño y humilde. Todas estas organizaciones estaban relacionadas con Comunidades cristianas reconocidas por el Consejo Mundial de Iglesias o por el Vaticano, y estaban comprometidas con la promoción del bienestar de los marinos y de sus familias, independientemente de su credo, color, nacionalidad u opinión política.

Hoy día podemos afirmar con seguridad que no existen muchas organizaciones similares a la ICMA, si es que las hay, en el ministerio cristiano, con su misma amplitud y alcance a nivel de cooperación ecuménica a la hora de asistir a la gente del mar.

El Apostolado del Mar (A.M.), en calidad de miembro fundador de la ICMA, considera importante para el ministerio marítimo la cooperación ecuménica, respetando siempre la disciplina eclesial, la teología y la tradición de cada uno. Hoy más que nunca estamos llamados a trabajar juntos en la industria marítima para que sea profética y, al mismo tiempo, estamos llamados a cooperar con otras agencias marítimas de bienestar, para ofrecer protección contra las injusticias y la explotación de marinos, pescadores y de sus familias.

Viajar juntos durante estos últimos cuarenta años no ha sido fácil en algunas ocasiones, pero ha sido un importante testimonio de las palabras de Cristo: "En esto conocerán todos que sois discípulos míos: si os tenéis amor los unos a los otros" (Juan 13, 35).

Asegurándole mi apoyo y mis oraciones para la labor ecuménica de la ICMA, le deseo que la ICMA siga durante muchos más años llevando a bordo de embarcaciones, en cualquier puerto del mundo, la Buena Nueva de Jesucristo.

Sinceramente,

+ Antonio Maria Vegliò
Presidente

La Organización de las Naciones Unidas menciona la resolución de la ICMA sobre la piratería

El Secretario General de las Naciones Unidas ha mencionado la resolución de la ICMA sobre la piratería en un informe presentado a la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas.

El Presidente de la ICMA, Douglas B. Stevenson, se dirigió a la Reunión de los Estados Partes en la Convención sobre el Derecho del Mar, el pasado mes de junio, en la Oficina central de la ONU en Nueva York. Douglas Stevenson llamó la atención sobre la necesidad de atender a los marinos afectados por la piratería. Durante su discurso destacó la resolución de la ICMA, y entregó copias a los delegados y a la Secretaría de la ONU.

La ICMA ha sabido desde entonces que dicha resolución sobre la piratería ha sido destacada por el Secretario General de la ONU en su informe presentado a Asamblea General de la ONU. El párrafo 125 del informe A/64/66/Add. 1 afirma que:

«La Asociación Marítima Cristiana Internacional ha aprobado una resolución por la que insta a los Estados y los órganos internacionales, incluida la OIT y la OMI, a que colaboren entre sí para establecer un centro de recursos para propietarios de buques, marinos y pescadores sobre la disponibilidad de servicios de asesoramiento especializado, atención médica, y otros servicios apropiados para las víctimas de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados en el mar».



IMO GIVES SWIFT SUPPORT TO ANTI-PIRACY RESOLUTION



The 26th session of the International Maritime Organization (IMO) assembly has adopted on December 2 a resolution on piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, which, was taken on November 30 by the United Nations Security Council (through resolution 1897 (2009), among other things, it condemns and deplors all acts of piracy and armed robbery against ships, irrespective of where such acts have occurred or may occur.

The new resolution welcomes the decision, to renew, for a period of 12 months, its previous authorizations for states and regional organizations cooperating with the Somalia Transitional Federal Government (TFG) to enter Somalia's territorial waters and use all necessary means to fight piracy and armed robbery at sea off the Somali coast, provided advance notification was given by the TFG to the United Nations Secretary-General.

The IMO Assembly resolution (A.1026(26)) supports the Security Council resolution by appealing to all parties that may be able to assist, to take action (within the provisions of international law) to ensure that all acts or attempted acts of piracy and armed robbery against ships are stopped and any plans for committing such acts are curtailed; and that hijacked ships and any persons on board are immediately and unconditionally released and that no harm is caused to them. The assembly also adopted the revised Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, updating the Code of Practice adopted by resolution A.922(22) in 2001.

GRAN NEGOCIO DE LOS «MERCENARIOS»

Si los piratas logran dinero gracias al Occidente, en Occidente hay quienes logran dinero gracias a los piratas: son las compañías privadas de seguridad, bajo cuya protección a menudo los armadores confían sus barcos. Ocurre en todos los mares. Especialmente en el Golfo de Adén, transitan cada año 20 mil petroleras y barcos mercantes de diferente tipo, con un promedio de 80 a 100 barcos en un solo día: para los bucaneros modernos esto constituye un paraíso de tentaciones; y allí, cuando la ley no logra imponerse con las fragatas de cada uno de los estados o de la UE, llegan precisamente los *contractor*, como los denominan en América, los mercenarios de los océanos. Se trata de ex militares (sobre todo británicos, americanos, israelíes) bien armados, bien adestrados y, sobre todo, bien pagados: a veces son grupos ligeros formados por pocos hombres, destacados en los barcos y mezclados con la tripulación; y, otras, son verdaderas y reales mini-armadas, dotadas incluso de helicópteros ligeros y también de lanchas muy veloces. Desde la base de la Quinta flota americana en Bahrein, se anima abiertamente a los armadores para que soliciten los servicios de estos privados. Los *contractor* más famosos pertenecen a tres agencias: la americana Blackwater Worldwide, que ya está bajo encuesta en Irak por las presuntas muertes de civiles; la británica Aegis, que desde hace años evalúa para Lloyds de Londres «los factores de riesgo en las zonas del mundo, para fines de seguros de guerra»; y la HollowPoint Protective Services, con sede en Mississipi, que se enaltece por «haber recibido una de las dos únicas licencias otorgadas por Yemen para la protección marítima». Y es que ella ofrece «8 equipos de protección en el Golfo de Adén», o «4 bases estratégicas adelantadas en la misma región».

Los *contractor* cuestan patrimonios, aunque los armadores están muy atentos para que no escape ninguna noticia de cifras sobre este particular: pero el que gasta más para protegerse mejor, confía que luego ahorrará en las pólizas de seguros, y naturalmente cuenta con que el barco no será secuestrado. Así se ha comportado el armador de «Melody»: en el mes de abril pasado, el barco crucero italiano con 1000 pasajeros y 500 hombres de tripulación a bordo, fue asaltado en el Océano Índico y atacado con ráfagas de proyectiles; pero precisamente cuando el asalto estaba por realizarse, alguien respondió al fuego con armas automáticas y con violentos chorros de hidrantes. Se trataba de algunos *contractor* israelíes escondidos a bordo desde la partida del crucero y que no era posible distinguirlos de los demás trabajadores marítimos. «Melody» se salvó, los piratas renunciaron al asalto. Es probable que hayan logrado en sus intentos alguna hora u otro día más tarde.

Corriere della Sera, 15.10.2009

UN CRUCERO A BORDO DE CARGUEROS

Hacia los mares del Sur, o bien por los fiordos noruegos, o más aún hacia Extremo Oriente, en una cabina doble y a la mesa con la tripulación y un menú fijo.

(Repubblica.it, extractos, 14 de julio de 2009)

No son pocos los que eligen viajar a bordo de un barco para establecer un contacto con el concepto de navegación. La forma más concreta para hacerlo es la de embarcarse a bordo de un carguero, en donde las mercancías son la prioridad del capitán y de la tripulación. Y siempre en torno a las mercancías se concibe la estructura del barco, los horarios y la ruta. Naturalmente no todos los cargueros aceptan pasajeros: pero este tipo de crucero se está afianzando cada vez más, en estos últimos treinta años, entre las numerosas personas que eligen hacer un turismo consciente y responsable.

Entre las compañías líderes en este sector se encuentra la italiana Grimaldi, que ofrece hospitalidad a bordo de sus barcos con rumbo a Grecia, Turquía y Medio Oriente, y también al Norte de Europa, Sur América y África Occidental.

A bordo de estos barcos se come con todos los demás, generalmente bastante pronto: si perdéis el desayuno tendréis que esperar hasta el almuerzo, pero hacia mediodía aquellos que son marinos suelen estar bastante hambrientos. Y no se producen indecisiones a la hora de elegir, puesto que no hay donde elegir: el menú del día lo decide el cocinero y si hay algo que no os gusta, paciencia.

Salde Hamburgo la línea directa hacia Sur América [tocando] Tillbury (G.B), Amberes, Le Havre, Bilbao, Casablanca, Dakar, Conakry, Freetown; luego el Atlántico: Salvador de Bahía, Vitoria, Río de Janeiro, Zarate en Argentina, Buenos Aires, Montevideo, por lo tan-

to también Brasil y Dakar y [después de dos meses] Europa. El precio es de 2.500 euros en cabina doble, aproximadamente la mitad si el viaje es de sola ida.

Si el viaje a bordo de un carguero nos seduce, podríamos decidimos por algún destino aún más exótico, por ejemplo, las Antillas [en donde] los viajes de los barcos son frecuentes y testados, visto que tienen que garantizar el intercambio de mercancías con territorios lejanos, pero que desde un punto de vista administrativo son europeos. Es el caso de la Cgm francesa, que viaja hacia las Antillas francesas, a Fort-de-France, capital de Martinica, o Pointe-à-Pitre en Guadalupe... Sale de Le Havre y [cuesta] unos mil euros.

El Freighter Cruises, que después de un alto en Malta atraviesa el canal de Suez hasta llegar a Dubai; a continuación, derechos a Chiwan, cerca de Hong Kong, a Corea, a diferentes puertos de China entre los cuales se encuentran Xingang y Hong Kong, y también Singapur, Malasia, y después se regresa a casa. Se necesitan aproximadamente unos setenta días y un centenar de euros al día.

Para gastar menos, es posible viajar con compañías del Este de Europa, por ejemplo con la polaca Pzm, que es una de las mayores compañías de navegación del mundo y no pide más de 20 euros al día por embarcarse a bordo de uno de sus muchos cargueros que se dirigen al Norte de Europa, Mediterráneo, África o América.

Aquéllos que lo han hecho, aconsejan este tipo de viajes, no sólo por sus precios, sino también



por la atmósfera, al menos hasta hace poco, realmente "marinera": lo cuenta el francés Hugo Verlomme, en su Guía de viajes a bordo de cargueros que, actualizada en 2000, sigue siendo aún hoy día un texto de referencia para quienes desean probar esta emoción: «Un viaje por mar es un viaje fuera del tiempo. En tierra firme las personas se quejan siempre de que no disponen de tiempo. En el mar perdemos nuestros puntos de referencia [...] Nos embarga una especie de plenitud que está en contraste con lo que normalmente sucede en tierra».

En Europa hay un itinerario espectacular entre los fiordos noruegos cuya duración es de 12 días, y que ha conseguido atraer a muchísimos turistas, hecho que ha convencido a la Hurtigruten a programar casi una salida al día desde Bergen. El viaje cuesta unos 1.400 euros, pero también existen, a menor precio, itinerarios más breves, de cinco o siete días.

Pero es oportuno concluir bien esta rápida excursión dirigiéndonos a un lugar cálido, eligiendo una de las propuestas más sugestivas entre las muchas que ofrecen al turista las compañías que transportan mercancías por mar. El barco postal Aranui presta servicio solo en Tahití y sale de Papeete: 15 días a bordo de un barco que conecta las Marche y las Tuamotu con el resto del mundo, rodeados de la tierra, los mares y de los personajes retratados por Gauguin.

LAS ESPOSAS DE MARINOS SE PRONUNCIAN

Reclaman la igualdad con las familias de tierra en su vida familiar y social

(Boga, 2009, n. 17, extractos)

¿CÓMO SE DESARROLLA LA VIDA FAMILIAR Y SOCIAL?

MARÍA: En la vida familiar y social, nosotras parecemos de otra dimensión, pues tenemos que decidir y actuar solas en lo bueno y en lo malo: enfermedades, estudios, permisos de salida de tus hijos... involucrarte con otras familias cuando hay fiestas ...

CONCHITA: Creo que existen dos vidas familiares y sociales distintas, una extraordinaria cuando él está y otra más difícil, cuando tu marido no está. Algunas veces resulta complicado saber cuál es tu verdadera vida. En el caso de la mujer de un marino, recae todo el peso encima de ella. Sus aciertos no son aplaudidos por nadie: "era lo que tenía que hacer", sin embargo sus equivocaciones siempre son recriminadas: "yo no lo hubiera hecho así".

En cuanto a la vida social, he de decir que vivo rodeada de gente "de tierra" y las amigas que tengo no saben qué es la soledad y la responsabilidad que esto requiere; no tienen ni idea de lo que es vivir sin tener una pareja, amigo, confidente, alguien que con una

El interés que ha despertado en las esposas de pescadores el tema de la igualdad, ha sido motivo para abrir un diálogo y manifestar sus opiniones. Se adoptó como base un cuestionario que pudiese describir sus sentimientos y la valoración de la situación de igualdad en las referencias de su vida familiar.

sola mirada haga que la lucha diaria valga la pena.

MODESTA: Se desarrolla sin la presencia del padre y no es nada fácil, ni para los hijos, que le echan de menos y llegan a sentirse un poco diferentes a los otros niños porque las notas del colegio las firma siempre mamá, porque mamá siempre habla con los tutores y profesores. Cuando van creciendo solemos "atar" muy corto a nuestros hijos porque estamos solas y ellos vuelven a sentirse diferentes porque la madre dice: "papá está en la mar y si pasa algo la única responsable soy yo y no quiero reproches cuando venga tu padre".

ELISA: Siempre en soledad. La referencia de otras parejas no sirve. La mujer del marino piensa y decide sola. Socialmente, si tienes suerte y contactas con mujeres que viven tu misma situación, entonces llevas una vida social medianamente "normal", de lo contrario tu vida se limita al hogar, al trabajo... Al no estar tu

marido ya no eres invitada; acudes a lo estrictamente familiar, p.e. los actos propios de niños.

¿QUÉ VALORES Y ATRIBUCIONES PROPIAS HABRÁ QUE DESARROLLAR?

ELISA: Valentía para dar a luz sin su presencia y criar a los hijos pensando que tu marido está en la mar y tienes que actuar sola. Coraje ante la enfermedad, el fallecimiento de seres queridos, educar a tus hijos, cuidar de tus mayores. Aplomo es necesario porque, pase lo que pase, no se puede perder la calma. Estás sola en el hogar, tienes que transmitir confianza, estabilidad, disimular o empequeñecer los problemas. Hacer comprender a tus hijos que su padre tiene un oficio o trabajo diferente al de otros padres que trabajan en tierra, y eso no es fácil, ni para el padre, ni para ellos, ni para nadie. La madre es el puente entre los hijos y el padre.

CONCHITA: Todos y cada uno de los valores que en una familia de "tierra" asumen los dos miembros de la pareja, absolutamente todos, pero englobados en una persona que es la mujer: las enfermedades, problemas económicos, problemas de los hijos, gestiones de todo tipo, de donde se derivara todas las atribuciones: mujer-economista, mujer-médico, mujer-madre, mujer-padre, etc., excepto la más importante: mujer-esposa.

MARÍA: Los valores siempre altos. Valentía para enfrentarte a profesores, médicos, decisiones familiares, financieras, económicas, burocráticas. También necesitas coraje y valor porque algunas veces te sientes rechazada, o no invitada a ceremonias y eventos familiares.

MODESTA: Yo creo que el primer valor que hemos de tener es cuando decidimos casarnos con un marinero, porque tendríamos que pensar que vamos a estar siempre solas para todo: educación de los hijos, enfermedades, tomar sola decisiones acertadas o equivocadas.

La economía en estos hogares tampoco es fácil de llevar, porque hace muy pocos años que liquidan por marea. Antes el marido salía para la mar en campañas de 6 ó 7 meses y la empresa te enviaba un anticipo a los 35 días de salir el barco y luego cada mes, y a las 15 ó 20 días de estar en tierra liquidaban la marea.

¿ES BIEN ACOGIDA, RESPETADA Y VALORADA LA FUNCIÓN DE ESPOSA DE MARINO?

CONCHITA: Nuestras funciones no son valoradas; ¿razones?, los hijos lo ven como algo rutinario de tal manera que mamá está allí para cualquier cosa y eso es

para ellos el día a día desde que nacen, y les parece que la madre-padre es lo más normal del mundo. ¿Nuestros maridos? el mío siempre me dice que soy como la máquina de su barco, si se para el barco se va a pique. De lo que ellos no se dan cuenta, es de que no somos máquinas; nosotras también lloramos, reímos, pero sí, creo que ellos nos valorara, aunque a veces les cueste aceptarlo.

MARÍA: No, ni mucho menos. Cuando te enfrentas y luchas te llaman "marimandona" y luego dicen: "su marido es un santo, ellas son más brujas, sólo les falta la escoba" y eso de siempre estáis de luna de miel; pero no saben que parimos solas y que ellos se pierden la primera sonrisa de sus hijos, el primer cliente, la primera palabra, cuando empiezan a leer...

MODESTA: Creo que nuestra función no es valorada



por nuestros maridos, porque ellos tienen una vida muy dura encerrados en un barco con habitáculos pequeños sin ninguna comodidad, trabajando 16 ó 18 horas cada día y piensan que llevar la casa, la economía, la educación de los hijos, es estar tirada todo el día en el sofá mirando la TV. Y las mujeres, que sus maridos trabajan en tierra, tampoco valoran nuestra función porque dicen que, después de cada campaña, estamos de luna de miel, porque no saben qué es la soledad las que de noche estiran su brazo y encuentran al lado a su marido. Y siempre hay quien piense que nuestros maridos ganan un dineral y que nos permitimos lujos, que ellas no se permiten, cuando el mayor lujo es compartir las vivencias de cada día.

¿CÓMO AFECTA EL TEMA DE LA IGUALDAD, A NIVEL MUJER-HOMBRE Y A NIVEL FAMILIAR?

CONCHITA: Igualdad, ¿qué significa?, ¿que se supone que queremos decir o pedir cuando gritamos ¡igualdad? Cuando nuestros maridos se van a la mar, nos dejan en casa con toda la responsabilidad que esto conlleva, dejándonos plenos poderes para dirigir nuestra vida, la de nuestros hijos y la de ellos

mismos. ¿Igualdad? Nosotras sabemos que no es esto lo que tenemos que pedir, puesto que la hemos tenido siempre; somos y hemos sido TODO en la familia y fuera de ella, asumiendo los problemas que el día a día va presentando, como mujeres que somos y como hombres cuando hace falta. ¿Cabe ya más igualdad? Que no nos hablen de feminismo a nosotras, que llevamos el peso de todo, porque contestaré: "la igualdad que yo quiero es la de mujer-mujer (mujer-esposa de marino, mujer-esposa de tierra), familia de mar-familia de tierra".

MARÍA: Nosotras las mujeres de marinos somos iguales, pues no dejan de estar encima de las olas 4, 6, 7, 8 meses y más. También reconocemos que ellos nos valoran porque saben que aunque no están en casa la familia marcha bien.

MODESTA: Me parece que la mujer con los mismos estudios que el hombre y la misma capacidad en el puesto de trabajo, tenga el mismo sueldo y no se le discrimine. Creo pero que a nivel familiar la mujer ha perdido porque el trabajo fuera de casa le obliga a dejar a los hijos con otras personas y no se educan igual. Para tener yo igualdad con mi marido, tendría que embarcar y la mar me da mucho miedo, y mi marido para las tareas de la casa es torpe porque siempre estuvo embarcado.

LA AUTOESTIMA COMO MUJER DE MARINO, ¿ES ALTA, BAJA O REGULAR?

CONCHITA: La autoestima considero que, en este caso, es un concepto bastante abstracto. Digamos que me valoro mucho como persona-madre-esposa, pero los varapalos que surgen en el día a día, hacen que algunas veces cuestione mis capacidades. Procuero, sin embargo, que mis remos en esta vida sean siempre dos: el amor y el humor.

ELISA: Mi autoestima es normal.

MARÍA: Nuestra autoestima es bastante alta, pues siempre hay situaciones difíciles y tienes que ser coherente contigo misma, pues los hijos si ven que vacilas, malo. La sexualidad, cuando mi marido embarca, pasa a segundo término, pues tienes otras prioridades: los hijos, la casa, la familia, el trabajo y otras muchas cosas.

MODESTA: Nuestra autoestima es alta porque la necesitamos para poder afrontar cada día los problemas que se nos presentan, p.e. animar a nuestros hijos en los estudios y no dejarlos decaer y lo mismo en las dificultades de la vida. También es alta por tener que enfrentarnos con los empresarios cuando pasaban 40 días y no nos daban el anticipo del primer mes, cuando íbamos con los hijos al médico y no estábamos de alta en la S.S., tuvimos que denunciar el fraude de las cotizaciones y ahora con el marido jubilado seguimos con la autoestima muy alta para demostrarles que, si supimos llevar la casa solas durante 35 años, también ahora la sabemos llevar.

EL PREMIO ESTRELLA DEL MAR

Durante el encuentro del Consejo de Administración del A.M.-EE.UU, celebrado en la sesión in-
vernal de 2008, el consejo decidió conceder su más alta condecoración a nuestro buen amigo,
Mons. Jacques Harel. Durante el Encuentro anual celebrado en Nueva Orleans, comunicábamos a
los participantes que Mons. Jacques sería el destinatario del premio, y les invitábamos a que gra-
baran un video mensaje que acompañaría dicho galardón.

Mons. Jacques Harel recibe el *Premio Estrella del Mar* del A.M.-EE.UU. El Texto del Premio:

Nosotros, el Apostolado del Mar de los Estados Unidos de América, otorgamos nuestra más alta condecoración, el Premio Estrella del Mar, a Mons. Jacques Harel, como expresión de nuestro profundo respeto, honor y amor.

Con este premio, reconocemos sus décadas de servicio a la Gente del Mar, al Apostolado del Mar, y a todo el ministerio cristiano para marinos. Su incansable compromiso ha aliviado la vida del marino común, ha confortado las almas de aquéllos que han quedado atrás, y ha establecido un mayor diálogo y armonía entre los ministros marítimos de todas las denominaciones cristianas. Desde el Apostolado del Mar de los Estados Unidos de América le deseamos que se le bendiga con muchos años de buena salud, mientras siga sirviendo a sus hermanos y hermanas en Isla Mauricio. Qué Dios le acompañe y que la paz del Señor esté siempre con usted.

La respuesta de Mons. Jacques:

Mis estimados Amigos del A.M.-EE.UU.

Hoy he recibido por correo el bello premio que ustedes me han otorgado: el *Premio Estrella del Mar*. Estoy profundamente emocionado por esta prueba de estima y afecto, y deseo agradecerse desde lo más profundo de mi corazón.

Durante todos estos años en los que hemos trabajado y colaborado juntos, su amistad y su apoyo han sido muy importantes para mí. Yo también he sentido admiración y aprecio por su compromiso y su profesionalidad destinados a conseguir la protección social de los marinos.

En estos últimos diez años, a pesar de la aparición de nuevas amenazas, creo sinceramente que hemos contribuido, aunque de forma modesta, a que la profesión del marino sea mejor y más segura. A través de nuestra diaria y humilde presencia en los puertos y en nuestros centros, hemos dado testimonio de que Jesús, a través de su Iglesia, se preocupa por los marinos y sus familias.

Espero sinceramente que volvamos a encontrarnos. Ustedes estarán siempre en mis oraciones. Espero un día darles la bienvenida en Isla Mauricio, donde actualmente atiendo a una parroquia costera que cuenta con muchas familias de pescadores y otras actividades.

Que Nuestra Señora Estrella del Mar continúe a guiarnos en nuestro viaje y nos lleve al puerto seguro que nuestro Señor Jesús ha preparado para nosotros.

Reciban mi más caluroso y afectuoso saludo,

Jacques Harel