

Apostolatus Maris

La Iglesia en el mundo marítimo

Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes



N. 85, 2004/IV



Albrecht Dürer — Virgen con Niño

En el interior....

Augurios de Navidad del Pontificio Consejo	Pag. 2
Nuevo centro para marinos en Rotterdam	3
Reflexiones	6
Jornada Mundial de la Pesca	11

AUGURIOS DE NAVIDAD DEL PONTIFICIO CONSEJO

Queridos Hermanos y Hermanas en Cristo:

Con ocasión de la Santa Navidad enviamos a todos vosotros los votos más cordiales e invocamos sobre el Apostolado del Mar y sobre vuestras familias, la bendición del Señor. En Navidad, que por tradición es el período de los encuentros familiares, recordamos de manera especial a los que están lejos de sus seres queridos, a todos los que están en el mar y se preparan a celebrar por cuenta propia el nacimiento del Salvador.

Durante este año, hemos seguido con gran interés las actividades del Apostolado del Mar en el mundo y queremos subrayar el dinamismo y el empeño de nuestra red internacional. Existen muchas y animadoras señales en todas las regiones y hemos sido testigos de numerosos esfuerzos y generosas iniciativas para poner en la práctica las recomendaciones del congreso Mundial de Río de Janeiro y para reforzar la eficacia de nuestro compromiso a favor de la gente del mar.

Hemos dado también algunos pasos positivos hacia adelante a fin de mejorar las condiciones de vida y de trabajo en la industria marítima y de la pesca, y ponemos mucha esperanza en las nuevas Convenciones y recomendaciones internacionales que se encuentran actualmente en fase de discusión en la OIT en Ginebra. Por otro lado, el nuevo código de seguridad marítima (ISPS - International Ship and Port Facility Security), que contiene nuevas medidas restrictivas referentes a los permisos en tierra para los marinos, causa mucha inquietud en quienes, como nosotros, están comprometidos en el ministerio marítimo, ya que en la práctica esto supondrá, para los marinos y los pescadores, prolongados períodos de aislamiento en los que efectivamente estarán alejados de sus familias, de sus amigos, de las comunidades portuarias y del acceso a los servicios sociales.

En este *Año de la Eucaristía*, el Santo Padre nos recuerda en su Carta Apostólica “*Mane Nobiscum Domine*”, del 7 de octubre de 2004, que, “en el *sacramento de la Eucaristía* el Salvador, encarnado en el seno de María hace veinte siglos, continúa ofreciéndose a la humanidad como fuente de vida divina” (N. 7). En Navidad, por tanto, cuando participaremos, física o espiritualmente, en la Misa de Medianoche y contemplaremos el misterio gozoso de la Encarnación de Jesús, el Hijo de Dios que viene al mundo, seremos confirmados en nuestra fe a fin de que en cada misa de una cierta manera estemos unidos a la Santa Familia de Belén y en comunión íntima con Jesucristo nuestro Señor realmente presente en la Eucaristía.

En vísperas del nuevo año, les invitamos a renovar el compromiso generoso de servicio a la gente del mar y a ponerla bajo la protección de María “Estrella del Mar”.

A todos les deseamos “Gozo y Paz” y una “Santa Navidad”.



Cardinal Stephen Fumio Hamao
Presidente

+Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario

NUEVO CENTRO PARA MARINOS EN ROTTERDAM



Situado en el hermoso parque “de Beer”, se encuentra ya en plena actividad el nuevo centro para los marinos, dirigido por una nueva Fundación, la “*Stichting International Seafarers Centre de Beer*”, que desde el 1º de noviembre de 2004 se ocupa de la gestión de los locales del antiguo centro.

Los agentes de pastoral y los voluntarios han trabajado con entusiasmo para preparar el edificio a su nueva misión

Luego de algunos días de intensa preparación para renovar y amoblar los locales, el nuevo centro ha abierto las puertas a los marinos, con el fin de ofrecerles un espacio de relax y de recreación que irá desarrollándose y mejorando en los próximos meses.

En la primera semana de actividad, más de cien marinos han visitado el centro, demostrando mucha animación por su apertura y han prometido regresar y difundir la buena noticia entre sus amigos y colegas.

Servicios disponibles

El nuevo centro se encuentra cerca del terminal Europort y goza del ambiente tranquilo y descansado del parque natural “de Beer”, un gran espacio verde compartido con el Hotel de Beer.

Los marinos tienen la posibilidad de aprovechar también las estructuras de nivel y estilo internacional que ofrece el hotel.

Las instalaciones deportivas cuentan con campos de football y de boleyball/basket, dos campos de tenis y una piscina cubierta situada en el hotel. En la parte interna del centro hay una grande pantalla y un karaoke, dos mesas

de billar, una mesa de ping-pong y un juego de flechas. También está funcionando un consultorio de uno de los médicos del puerto.

Asimismo, se han instalado seis cabinas telefónicas para los marinos. Los teléfonos han sido adaptados de modo que acepten tarjetas telefónicas de bajo costo, muy populares entre los marinos.

En las próximas semanas se abrirá un Internet café, lo cual aumentará las posibilidades de comunicación y formación.

El bar ofrece un surtido de bebidas no caras. En efecto, la nueva dirección ha decidido que los precios en la barra serán más bajos que en otras partes, incluso a los que se practicaban anteriormente. Los marinos han apreciado mucho este gesto pues son cada vez más conscientes de la necesidad de ahorrar. También hay una buena elección de souvenirs y de artículos de consumo corriente.

El centro está abierto los 7 días de la semana, desde las 18.00 hasta las 23.00. Durante las horas de cierre, los visitantes pueden acceder a los teléfonos y a los distribuidores de bebidas.

Gracias a meses de intensa preparación de parte de la nueva dirección, el centro lanzará pronto un programa de servicios sociales de fácil acceso para los marinos.

Dicho programa tendrá en consideración las necesidades de recreación, relax y divertimiento; tampoco faltará la atención pastoral, dando la posibilidad de contar con consejos espirituales y religiosos.

Asimismo habrá disponibilidad para actividades culturales, sociales y deportivas, cuidados médicos, información, medios de comunicación, traslado de dinero y otros servicios financieros, y la formación profesional.

Nueva dirección

La nueva dirección debe enfrentarse al gran reto de brindar un servicio mejor y más adecuado a los marinos que visitan y trabajan en el puerto más grande del mundo.

El “*Stichting International Seafarers Centre de Beer*” cuenta con un sistema directivo que, según su estilo, reconoce la necesidad de integrar a todos los partners que tienen a pecho el bienestar de los marinos. Tomando en consideración el contexto local y la normativa internacional, Stichting ha formado un Comité de Bienestar representativo para establecer los principios generales y las prioridades del centro.

La dirección se complace anunciar que forma parte de este Comité una significativa muestra de las comunidades que se ocupan del bienestar de los marinos. Todas las organizaciones marítimas religiosas locales e internacionales, católica y protestante, los sindicatos, el sector privado, las organizaciones como Stichting de Beer y Philippine Seafarers Assistance Programme han adherido al Comité para trabajar juntos en la misión común; otros partners se integrarán próximamente.

La apertura del nuevo centro ha suscitado nuevo interés entre los voluntarios de las comunidades locales cercanas al de Beer, que han declarado su disponibilidad para brindar ayuda. El 1º de noviembre ha tenido lugar en el centro la primera y muy fructuosa reunión de contacto y, además de los dos empleados a tiempo completo, el centro dispone ahora de numerosos voluntarios.



NOTICIAS DE MADAGASCAR

Félix RANDRIANASOAVINA*

El equipo del Apostolado del Mar ha vuelto a sus normales actividades en espera del retorno del Capellán, el P. Ochlak Marek, que se encuentra de vacaciones en Polonia hasta el 28 de octubre. El grupo debe buscar una nueva dinámica al trabajo luego la partida de Sor Odile Lucie Ropugnon Glasson después de 25 años de servicio, lo cual no dejará de tener consecuencias. En este caso, no será fácil sustituirla con una religiosa malgache.

La dimensión nacional en el Apostolado del Mar se basa sobre todo en el compromiso del clero local y, al mismo tiempo, en los recursos materiales y humanos disponibles. La voluntad de los laicos, como tales, así como su compromiso tienen particular necesidad de ser apoyados por el clero y la benévola consideración del Episcopado.

Ciertamente, existen prioridades en los varios campos de la evangelización como la catequesis, la preparación a los sacramentos y otros, pero esto no debe dejar de lado las expectativas de los ambientes marítimos con el fin de darles un rostro más humano a imagen de Dios, sobre todo para un país como Madagascar que es una de islas más grandes del mundo.

De ningún modo esto quiere decir que se ignora lo que se hace, sino que es necesario hacer algo más... En todas las diócesis del litoral, se afirma la voluntad, sostenida por promesas, de promover esta "pastoral del mundo marítimo", pero si vemos la realidad, ella representa sólo una mínima preocupación local.

En **Diego Suarez**, no obstante los esfuerzos realizados por el P. Gérard Caron, un capellán en vísperas de jubilarse, el porvenir se presenta bastante oscuro.

En **Nosy Bé**, diócesis de Am-

banja, también en el norte del país, el P. Pascal Bevanina ha sustituido al P. Athanaz Mazava. Aquí, por el contrario, la gente del mar es bien consciente del trabajo realizado por el Apostolado del Mar, sin embargo falta una coordinación local objetiva y animadora.

En **Majunga**, la Stella Maris se

partían de allí, cuando todavía era Director Nacional. Con este objetivo, una de las mejores condiciones sería contar con un capellán a tiempo completo. Además, la presencia de empleados con más de 10 años de trabajo, crea problemas para garantizar sus beneficios sociales por la falta desde un inicio de un organi-

* *El Sr. Félix Randrianasoavina es el Director Nacional del Apostolado del Mar en Madagascar*

ha renovado gracias a un financiamiento del ITF Seafarers' Trust. Oficialmente la reapertura se ha efectuado el 6 de marzo del 2004 bajo la presidencia de S.E. Mons. Joseph Randrianasolo, Obispo de la Diócesis, en presencia de las autoridades civiles y religiosas y del Coordinador Regional del A.M., Sr. Jean Vacher. Sin embargo, el edificio de varios pisos que sirve como oficina y como estructura de acogida, to-



davía requiere de muchos trabajos para arreglarlo y equiparlo. Se debería iniciar un estudio para la realización de dicho proyecto, pero la decisión final depende del I.T.F. Por otro lado, el centro de Majunga goza de financiaciones, también del I.T.F., para adquirir un vehículo y para realizar programas de formación en inglés e informática.

Actualmente, se debería explotar las potencialidades de Majunga ya que, en la época del P. Marcel Bataillard, todas las directivas nacionales

grama real del personal.

En **Morombe**, un puerto secundario situado en una zona muy interna en la parte occidental de Madagascar, la existencia del AM se debe a que el actual Obispo Promotor, S.E. Zygmunt Robaszkiewicz, es también el Obispo local. El capellán de Andavadoaka, el P. Stéphan Kissling, ha transcurrido más de cuarenta años al servicio de la gente del mar de esta localidad, pero sólo desde hace poco ha iniciado un vínculo real con el Apostolado del Mar.

Tuléar es un puerto en crecimiento. Las fibras ópticas para el N.T.I.C. pasarán por aquí tratándose del puerto malgache más cercano al África del Sur. En lo que respecta al Apostolado del Mar, el P. Vittorio Constanza ha partido definitivamente para la Isla Mauricio y ha sido sustituido por el P. Tonino Russo que después de apenas un año da la impresión de que también está por partir. Existe un equipo local, pero no hay una oficina de representación. Si no fuera por el empeño de los salesianos, el trabajo sería aún más difícil.

En **Fort-Dauphin**, el A.M. vive según los acontecimientos. El equipo local, que es animado por el P. Aziz Andriatsithoerina, a menudo se encuentra frente a casos de mari-

nos en dificultad o abandonados. La decena de relictos que yacen en la rada son el testimonio de experiencias desafortunadas. Está naciendo un nuevo puerto. Se encuentra en manos del I.T.F. la realización de un nuevo Seafarers' Centre y se espera que su construcción sea a corto plazo.

En fin, **Toamasina** (Tamatave) es el abanderado de los demás puertos. El equipo AM se reúne todos los días a las 8 de la mañana para una oración común mientras, todos los miércoles se celebra la Santa Misa precedida por un encuentro del Equipo Permanente. Existe un Comité de Coordinación que se encarga de la responsabilidad asociativa. Junto a los responsables portuarios, agentes económicos y usuarios del puerto, el A.M. ha constituido un Comité de Acogida del Puerto. Son muy activas las asociaciones y las organizaciones marineras, de la pesca y del comercio. También las visitas de partner extranjeros contribuyen a estimular esta dinámica.

El centro Stella Maris prosigue sus actividades cotidianas de acogida asegurando visitas y servicio de ómnibus al puerto con su propio equipo. Además, se están volviendo realidad varios proyectos que iniciara IOSEA y son financiados por el ITF-Seafarers' Trust: la expansión del Centro Stella Maris mediante la restauración, con el

abastecimiento de los muebles necesarios y de los respectivos equipos; el inicio de los cursos de inglés y de informática, la sensibilización de la gente del mar en torno al problema del HIV-AIDS; la realización de una farmacia común... Asimismo, se proporciona prioridad al sector de la pesca en lo que se refiere a medidas asociativas para apoyar el desarrollo.

A nivel de Coordinadora nacional, ha pasado exactamente un año desde el inicio de las actividades. Su primer compromiso el año pasado se ha referido ante todo a la celebración del 30º aniversario de la fundación del Apostolado del Mar en Madagascar. El éxito total del acontecimiento impulsará también la actividad. Para este segundo año, la realización de los proyectos presentados al ITF-Seafarers' Trust ha requerido mucho tiempo, sobre todo para elaborar los documentos. Después del encuentro de las Seychelles de mayo 2004, la propuesta de desbloquear los fondos es extremadamente vital para los que allí trabajan desde hace cuatro años.

Para concluir, quisiéramos subrayar el aspecto financiero en términos de apoyo al funcionamiento del Apostolado del Mar:

- El ITF-Seafarers' Trust, en el cuadro del Programa Regional IOSEA (*Indian Ocean and*

South-East Africa) que iniciara el ICSW (*International Collective on Seafarers' Welfare*), financia proyectos específicos que buscan mejorar las infraestructuras y promueve las capacidades humanas, en particular en Toamasina y Majunga. Hasta ahora no se ha asignado ninguna subvención, y es bastante difícil viajar sin disponer de fondos para coordinar.

- El CCFD - Francia (*Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement*) ha concedido también este año una ayuda financiera para reforzar la estructura nacional y, en gran parte, para sostener el Apostolado del Mar de Toamasina.

No es una sorpresa saber que tanto el cargo del Director nacional, así como los respectivos gastos, no son remunerados. Sin embargo, la voluntad de actuar y proseguir adelante es muy preciosa ya que permite proteger y promover nuestra experiencia.



IMO to host diplomatic debate to step up anti-terrorist action

A diplomatic conference to strengthen and modernise action to be taken against pirates and terrorists is to be held at the IMO next year, writes Michael Grey. With a timetable agreed at last week's Legal Committee, the special conference, to be held next October, will adopt amendments to the 1988 Suppression of Unlawful Acts Convention, that deals with the seizure of ships by force, acts of violence against persons on board ships and the placing of devices aboard a ship to destroy or damage it.

The conference will take into account the upsurge in terrorism and incorporate provisions for boarding suspect ships and the arrest and extradition of terrorists. Other items considered at the meeting included a draft convention on wreck removal, places of refuge and measures to protect those aboard ship against crimes.

A joint initiative with the International Labour Organisation on the fair treatment for seafarers involved in maritime accidents will progress with the formation of a special working group that will hold its first meeting in January. It aims to produce international guidelines that prevent seafarers being detained by coastal states and other authorities after accidents. The committee was unable to resolve the issue of compulsory pilotage in straits used for international navigation, such as the Torres Strait, where proposals by Australia and Papua New Guinea would make pilotage mandatory on safety and environmental grounds.

... REFLEXIONES ...

El mundo como una casa. Es un título perfecto para definir el mundo marítimo desde siempre globalizado y atormentado en los sentimientos familiares. Lo afirma el Padre **Giacomo Martino**, Director Nacional del Apostolado del Mar de Italia, en el artículo *El puerto y la ciudad como una casa: de la evanescencia a la acogida*, publicado por Migrantes n. 5/2004, y del que a continuación damos a conocer un resumen.

La segunda reflexión (*La realidad marítima en el contexto de la globalización*) es de Sor **Maruja S. Padre Juan**, MSCS, que tiene en cuenta los años transcurridos por ella en el A.M., primero en Filipinas, donde ha nacido, y luego en México. Maruja trata de dar un aporte a los esfuerzos para comprender y proporcionar una respuesta a los retos que la globalización plantea en el ámbito de la industria marítima.

El mundo como una casa

Una característica del mundo moderno es la soledad. Podemos decir que es también uno de los elementos de la vida en el mar. Por consiguiente, el ministerio marítimo está muy marcado por la preocupación de la hospitalidad y por la acogida, en nombre de la comunidad cristiana local. Las visitas de a bordo son una expresión de esta hospitalidad, que exige el abandono de las propias costumbres para recibir con toda cordialidad a las tripulaciones que llegan.

La virtud de la hospitalidad es una connotación esencial de la pastoral marítima porque, no obstante nuestra pretensión de apertura en la sociedad actual, todavía rechazamos, como individuos o comunidad, la aceptación del extranjero y en particular a algunas categorías de ellos. Los marinos siempre han sido marginados como grupo profesional, cualquiera sea su origen nacional o cultural.

Todavía debemos emplear buena parte de nuestras energías para educar y hacer que los fieles de las iglesias locales reserven una acogida más inmediata a los mari-

nos que llegan de visita y a considerarlos como individuos normales, con un trabajo de responsabilidad, que a menudo los separa de su propia familia y comunidad eclesial.

Un modo concreto de hospitalidad practicada en numerosos puertos es el llamado "Proyecto de acogida familiar". Este plan comporta la participación de familias seleccionadas que de vez en cuando reciben en su casa a marinos que hacen escala ofreciéndoles, por ejemplo, una comida en familia, una visita turística en automóvil, una invitación a una parrillada familiar o parroquial, etc.

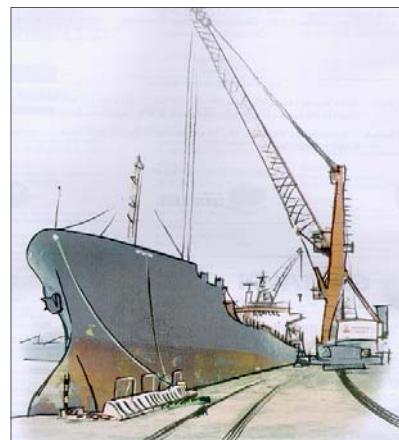
Ciertamente la idea tiene sus límites y en general se puede practicar sólo los fines de semana; pero aún así, las posibilidades que se presentan son inmensas. No en todos los puertos hay centros de acogida. Se trata de un apostolado basado en la familia, que implica a personas que, por ejemplo, de ningún modo tendrían una ocasión para participar en una velada social en un Centro.

Tiempo atrás, este último aspecto cubría un amplio espacio en el programa de hospitalidad del puerto, pero no sabemos por qué

razón, ahora está disminuyendo. Además de ser la expresión palpable de la acogida al marino de parte de la sociedad local, ofrecía una ocasión única para crear contactos personales y, por tanto, ejercer una influencia cristiana...

Las diócesis y las parroquias "marineras" están llamadas, pues, a un "compromiso pastoral ordinario" en favor de la gente del mar. Si la afirmación y el desarrollo de esta idea se convertirá en convicción y cultura, podrá lograr resultados positivos a favor de los marinos y representar una posible salida de la situación de marginación estructural en la que se encuentra limitada la vida de los trabajadores del mar. De hecho, por un lado, ella da a los trabajadores del mar raíces fuertes y expresiones considerables en tierra y, por el otro, responsabiliza a estas últimas a ser trait-d'union entre el que consuma establemente en el mar gran parte de su vida y las comunidades de tierra.

Al parecer ya son maduros los tiempos para que la obra de los precursores individuales y carismáticos culmine en una responsabilización de la Iglesia a favor de la gente de mar. En este sentido es fundamental el papel de las comunidades marineras, diócesis y parroquias, que tienen la vocación de ser comunidades puente o comunidades de frontera entre el pueblo del mar y el pueblo de tierra, al ser



partícipes de ambas realidades. La pastoral extraordinaria a favor de la gente del mar se transformará así en pastoral ordinaria, uno de los sectores en los que generalmente se manifiesta el compromiso de la comunidad, lo cual hoy no podemos dar por descontado.

Concretamente se trata de unir o, mejor, especializar a una comunidad parroquial para que desarrolle el ministerio de acogida a la gente de mar de modo permanente en nombre y compromiso de toda la comunidad diocesana. Si es verdad, como debería ser, que la pastoral marítima forma parte de la pastoral ordinaria, al menos en las diócesis de mar, también es verdad que desde hace más de 30 años en los planos pastorales diocesanos no aparece ni siquiera una mención, un recuerdo, una indicación en torno a esta acogida realmente necesaria.

Al menos 2 millones de marinos tocan costas italianas y casi todos son extranjeros de lengua, cultura y raza diferentes. Hombres y mujeres que quisieran ser visitados (a menudo no pueden desender del barco por restricciones de seguridad) y acogidos aunque fuese por cinco minutos. Una enorme comunidad cristiana (más del 80%) que pide la consolación de un momento de oración y de un pastor que recoja su nostalgia de la familia y de los amigos.

La realidad marítima en el contexto de la globalización

La intensa actividad económica actual suprime toda frontera geográfica o ideológica. Abre la economía a todo el mundo y lo transforma en un único gran mercado. Como consecuencia, dentro de esta economía intensa y globalizada, el transporte de las mercaderías ocupa un puesto central y, por tanto, la solicitud de alquiler aumenta en proporción al volumen de los intercambios, de las importaciones y de las exportaciones, y a la expansión de la sociedad de consumos.

La industria del transporte marítimo tradicional ha tenido que organizarse y modernizarse para adaptarse a los cambios inherentes a la natu-

raleza, los objetivos y la rapidez del fenómeno. De modo que los barcos se han vuelto más grandes y se han automatizado, los puertos se han modernizado y se han actualizado los sistemas de carga y descarga, también se han adecuado los procedimientos administrativos, etc. Esto se ve claramente en los puertos de Asia, África, Europa y de las Américas. El objetivo es transportar con mayor velocidad las mercaderías y con menor costo, lo cual significa mayores ganancias y por tanto mayor dinero y más capital.

El costo en términos humanos

Esta revolución del mercado marítimo tiene un costo en términos humanos. La automación cada vez más adelantada de los barcos comporta una reducción del personal – se hace economía pero los que pagan son los trabajadores del mar. Reducir el personal significa períodos de trabajo más largos y menores oportunidades de contactos humanos a bordo. De este modo aumenta el aislamiento, el stress y la tensión. La automación permite realizar maniobras de carga y descarga en menor tiempo, pero de este modo se priva al marino del tiempo importante para el intercambio y para recargarse antes de retomar el mar durante semanas e incluso meses en espera de la próxima escala.



Una tripulación mentalmente explotada, estresada y cansada tiene como resultado una menor eficiencia que puede poner en riesgo la seguridad en el mar y también puede constituir una amenaza al bienestar de la tripulación y limitar mucho sus posibilidades de promoción y desarrollo.

La internacionalización de las tripulaciones es el resultado de una estrategia que tiende a reducir los costos. Consiste en asumir mano de obra barata proveniente de los países en vías de desarrollo, con todos los riesgos que ello comporta en términos de discriminación en los salarios

y en el trato. Al estar marginados porque no son protegidos adecuadamente por las leyes internacionales, la vida para los marinos en el mar puede llegar a la violencia física y sexual, a los despidos sin causa justa, a la insuficiente alimentación y a alojamientos por debajo de las normas. En casos extremos, esto termina en muertes por causas desconocidas. La complejidad del engranaje internacional que gobierna la vida y las condiciones de trabajo de los marinos es tal que los hace vulnerables a todo tipo de práctica deshonesta: la falta de pago de los salarios, el retraso en el pago de las remesas a las familias, el abandono en puertos extranjeros, las presiones para firmar documentos que les priva de sus derechos y de las compensaciones. La necesidad de mano de obra ha dado lugar a una tremenda competición en los países en vías de desarrollo mediante la creación de escuelas marítimas de bajo nivel que exigen costos enormes, mientras los servicios y las estructuras que ofrecen están por debajo de la ley. En la mayoría de los casos, los gobiernos cierran los ojos debido a las ventajas que derivan a su favor, y de este modo ponen en peligro el porvenir de los aspirantes marinos, cuyos sueños desvanecen pronto ya que no están bien preparados para desarrollar las tareas para las que han sido asumidos. Por tanto se les condena a desarrollar trabajos menos pagados, expuestos al ridículo y a la desconfianza de los co-legas y superiores.

Nuestra lista se ampliaría si quisieramos enumerar todo lo que afecta a la vida de los marinos en el contexto de la globalización. Lo dicho anteriormente demuestra que los provechos de un mercado marítimo globalizado se nutre con los sacrificios y, a veces, incluso con la muerte de los que dependen de su trabajo en los océanos para sobrevivir. Todo este amplio conjunto de injusticias y de ausencia de solidaridad constituye una negación flagrante de los valores evangélicos.

La defensa de los derechos humanos fundamentales

Sin discriminación alguna en lo que se refiere al color de la piel, las opiniones políticas o la religión, poco a poco hemos creado programas de ayuda para los marinos con el fin de dar una respuesta a sus múltiples ne-

cesidades y encontrar una solución a este tipo de situaciones. Cuando damos una respuesta a sus necesidades básicas proporcionándoles alimento si tienen hambre, ropa para abrigarse si tienen frío, acogiéndolos si tienen necesidad de alojamiento, visitándoles en el hospital si están enfermos, nosotros participamos en la defensa de sus derechos humanos fundamentales y defendemos su derecho a la vida. Cuando realizamos una visita a bordo de los barcos, cuando escuchamos a un marino psicológicamente turbado por un largo viaje, cuando les hablamos de los peligros y de las causas del SIDA, contribuimos a su derecho a la salud y al bienestar. Los libritos de oraciones y de reflexión que les ofrecemos cuando visitan nuestros centros, nuestros esfuerzos para acompañarles en los museos u organizar actividades recreativas durante los permisos en tierra, todo contribuye a su derecho a la educación.

Sin embargo, el contexto de las relaciones y de la situación actual en el mundo marítimo exige que nuestro compromiso se refiere también a los del trabajo y de la política. Esto es muy necesario visto que nos encontramos ante un fenómeno que tiende a disminuir la dignidad de los trabajadores y rechaza reconocer su aporte y el puesto legítimo que le corresponde en la vida económica. Nuestra solidaridad en su lucha por la justicia y por sus derechos (políticos y económicos) implica asimismo solidaridad en la búsqueda sincera para la humanización de las estructuras. Lo debemos a nosotros mismos, porque somos creados a imagen de Dios (*Gn* 1,26-28). Nosotros no somos esclavos sino padrones de la tierra; ofender esta imagen quiere decir ofender al Señor nuestro creador.

Nuestro acercamiento pastoral y práctico

Para alcanzar esta finalidad debemos afrontar las estructuras y las relaciones que reducen a los trabajadores del mar a nivel de mercadería y de instrumentos sometidos a las leyes del mercado del trabajo. Nuestros esfuerzos deben tender a transformar dichas estructuras a fin de que estén al servicio de la comunidad humana y del bien común.

Para continuar con las pautas de esta reflexión, recurramos a la Encíclica de Juan Pablo II *«Laborem Exercens»* que nos ofrece una buena inspiración. a) Exalta el trabajo como

“una de las características que distinguen el hombre del resto de las criaturas... Sólo el hombre es capaz y sólo el hombre lo realiza, y al mismo tiempo llena con el trabajo su existencia terrena. De este modo el trabajo tiene de suyo un particular signo del hombre y de la humanidad, el signo de una persona que actúa en una comunidad de personas” (n.1). b) Asimismo, el Papa subraya que “la actividad humana, así como procede del hombre, así también se ordena al hombre. Pues éste, con su acción, no sólo transforma las cosas y la sociedad, sino que se perfecciona a sí mismo... Por tanto, ésta es la norma de la actividad humana que, de acuerdo con los designios y la voluntad divinas, sea conforme al auténtico bien del género humano y permita al hombre, como individuo y miembro de la sociedad, cultivar y realizar íntegramente su plena vocación” (n. 26).

La conclusión es de naturaleza ética, es decir, que el trabajo es para el hombre y no el hombre para el trabajo. “Las fuentes de la dignidad del trabajo las debemos buscar no en su dimensión objetiva sino sobre todo en su dimensión subjetiva....la finalidad del trabajo, de cualquier trabajo realizado por el hombre – aunque fuera el trabajo ‘más corriente’, más monótono en la escala de modo común de valorar, e incluso el que más margina – permanece siempre el hombre mismo” (n. 6).

Es responsabilidad nuestra realizar iniciativas que tiendan a transformar el modo de pensar, juzgar y de actuar en las esferas sociales, política y económica del mundo marítimo, a nivel nacional e internacional. Esto es fundamental si buscamos soluciones adecuadas a los problemas de injusticia y de falta del respeto de los derechos del hombre tratando de hacer más humana la vida de los hombres del mar.

Acción y formación política y legal

Una de las iniciativas consiste en asegurarse que nuestra acción política y legal esté acompañada por una formación que vaya al corazón del problema. Esto es importante si queremos transformar el modo de actuar, de cambiar los corazones y las convicciones profundas no sólo a nivel teórico o académico sino también de la vida de todos los días: en casa, en la oficina, en la escuela, en el

trabajo en los puertos o a bordo de los barcos, en la iglesia y en las instancias gubernamentales, etc. El objetivo es detener la pérdida de valores, causada por el fenómeno social, político y económico que nos impone como valores fundamentales el dinero, la producción, el poder, el consumo y la competición. Recordamos que allí donde se juzga a una persona según su riqueza, su influencia y capacidad de producir y consumir, el pragmatismo toma la delantera comportando una erosión de los valores, la corrupción y la impunidad de los crímenes y vicios contra la sociedad.

Imitemos el compromiso y el ejemplo de Jesús

La lucha por los derechos del hombre forma parte de nuestra batalla cotidiana para mantener viva la Buena Nueva de la manifestación del poder de Dios en Jesús: “El Espíritu del Señor sobre mí, porque me ha ungido. Me ha enviado a anunciar a los pobres la Buena Nueva, a proclamar la liberación a los cautivos y la vista a los ciegos, para dar la libertad a los oprimidos, y proclamar un año de gracia del Señor” (*Lc* 4,18-19).

Hoy nuestro ministerio nos llama y nos invita a llevar la buena nueva de este mundo nuevo, no obstante la resistencia de las fuerzas de opresión dentro y fuera, a fin de que su Reino de justicia, de paz y de perdón ya desde ahora sea una realidad para la gente de mar. Jesús nos dice lo que



este llamado y esta misión implican: «Mirad que yo os envío como ovejas en medio de lobos. Sed, pues, prudentes como las serpientes, y sencillos como las palomas» (*Mt* 10,16). Y, al mismo tiempo os recuerda que: «Si permanecéis en mí, y mis palabras permanecen en vosotros, pedid lo que queráis y lo conseguiréis. La gloria de mi padre está en que deis mucho fruto y así seréis mis discípulos» (*Jn* 15, 7-8).

¡LOS MARINOS CROATAS SON LOS QUE MÁS UTILIZAN LOS SMS!



Una encuesta del ICSW analiza los sistemas de comunicación de los marinos

Esta noticia aparentemente curiosa es una de las muchísimas informaciones que ha proporcionado una investigación sobre los sistemas de comunicación y sobre el empleo de internet por los marinos de todo el mundo, efectuada por el CSW (International Committee on Seafarers' Welfare) en el verano último y de la que anticipamos algunos de sus resultados.

Esta asociación, que es una de más activas a nivel mundial en la asistencia a los trabajadores del mar ha distribuido a gran número de centros para marinos un cuestionario que, a través de una serie de preguntas precisas, ha permitido conocer en forma más directa cuales son los sistemas de comunicación preferidos por quienes debido al trabajo deben transcurrir largos períodos de tiempo en los barcos o en países diferentes del propio. Veamos algunos de los datos sobresalientes del estudio que se ha conducido en los meses de julio y agosto 2004. Los cuestionarios recogidos han sido 682 y representan a 54 países, en su mayoría a los marinos provenientes de Filipinas 31,5% (¿podíamos dudar?), India 10%, Rusia 5%, Rumania 5%, Polonia y Dinamarca 4% y de otras partes.

El 38% de los marinos declaran tener acceso a internet a bordo de sus barcos, aunque muchos admiten que se trata de una posibilidad dada sólo al comandante o que de todos modos es controlada. En absoluto el sistema más utilizado para comunicar sigue siendo el teléfono fijo en los puertos (73%) al menos cuando es posible; seguido por el sistema e-mail (71%), por el celular (64%) y por los famosos SMS (57%), en último lugar las comunicaciones vía satélite desde el barco (45%). El ICSW ha ofrecido así un aporte muy útil para comprender una realidad de vida bastante diferente de la nuestra.

Detrás de estas cifras y números debemos leer y comprender una situación muy compleja que se refiere a los 1,2 millones de personas que trabajan en el transporte marítimo: una difundida dificultad para acceder a las telecomunicaciones.

Se acabaron los tiempos de las largas cartas escritas en los momentos de pausa a bordo de los barcos (y de las dificultades de encontrar estampillas en tierra), nos encontramos frente a nuevos problemas y necesidades. En la actualidad Internet ofrece la posibilidad de que los trabajadores del mar se sientan menos solos y estén informados de la vida de casa (en el otro lado del mundo), tengan acceso a noticias y no sean considerados los ¡“tontos de la aldea global”!

Al mismo tiempo, este fantástico instrumento debe ser accesible. En la actualidad, en muchos países los costos telefónicos son muy elevados, las compañías telefónicas que producen las tarjetas internacionales (usadas por todos los migrantes) a menudo no ofrecen un servicio de acuerdo con el precio y, no último, el acceso a la red en muchos países está prohibido por razones de carácter político (Bielorusia, China, Irán, Corea del Norte y otros). Si se hace la previsión de que en los próximos años el desarrollo tecnológico llevará a una reducción de los costos, es de esperar también que una mayor sensibilidad hacia el derecho a la libertad de comunicación facilite más la vida de todos los que para hablar con su mujer o sus hijos deben levantar el fono y cruzar los dedos.

(MIGRANTI-press, año XXVI, n. 43, 23-29.10.04)

Finalmente se realizan inspecciones para verificar las condiciones de los marinos

El Mémorandum de París sobre el control de parte del Estado de atraque de los barcos que llegan a sus puertos, en el último trimestre 2004 ha lanzando una campaña de inspecciones para verificar las condiciones de vida de las tripulaciones a bordo de los barcos inspeccionados. Esto quiere decir que cada barco inspeccionado en el ámbito del MOU, en estos últimos tres meses, deberá probar, gracias a una «check list» de 12 puntos, que las condiciones de alojamiento, alimentación y trabajo de los marinos son conformes a las normas de las convenciones de UIL. Las sanciones en caso de comprobada deficiencia irán del llamado de atención al capitán hasta la detención del barco y su inscripción en la “lista negra”. El análisis de 4000 inspecciones efectuadas en todos los puertos se hará a comienzos del 2005. La campaña ha sido acogida con satisfacción tanto por el ITF como por la International Shipping Federation (Armadores), que se alegran al ver que de este modo se combate la competencia desleal de los armadores que no se adecúan a las normas de UIL. La Gran Bretaña espera efectuar 450 inspecciones durante esta campaña.

« France Ports Accueil »



UN PORVENIR TODAVÍA OSCURO

En Isla Mauricio los pescadores se reúnen para analizar la situación

La gente del mar, en particular los pescadores de los bancos de peces, piensan que no tendrán un futuro si no cambian sus condiciones de trabajo. Se han reunido en el Centro “Misereor” cerca de quince días atrás para verificar la situación real con representantes del Ministerio de Pesca, de la estación metereológica, del centro de Investigación y Formación hindú-oceánico (CEDREFI), de la Asociación Esposas de los Marininos y del Apostolado del Mar.

Durante el encuentro, reunidos en varios grupos de trabajo, los pescadores han examinado su situación y han presentado algunas propuestas con el fin de no trabajar más *kouma esklav modern* (como esclavos modernos). Su portavoz Gérard Édouard ha sido categórico: las condiciones de trabajo de la gente de mar deben cambiar. *Nou bizin ena mem droi ki lezot travayer* (tenemos necesidad de los mismos derechos de los demás trabajadores). Asimismo, él considera que los pescadores de los bancos realmente no tienen la oportunidad de expresar sus preocupaciones por temor de ser despedidos.

Luego de los últimos acontecimientos (despidos, derechos no respetados, personas desaparecidas en el mar, etc.), la gente de mar se ha reunido para verificar la situación y discutir sobre su futuro que se presenta oscuro. Al respecto, gracias a este encuentro positivo, pronto se someterán algunas propuestas a las autoridades competentes..

Se ha creado un *Monitoring Committee* formado por gente de mar, funcionarios del Ministerio de Pesca, de representantes de las compañías pesqueras, del sindicato de los pescadores y del Ministerio de la Salud. Actualmente se están estudiando propuestas. Para los pescadores, se trata ante todo de cambiar la naturaleza de su contrato que debería uniformarse entre las diferentes compañías.

Asimismo, se han propuesto nuevas tarifas de pago del pescado. Entre otros, se espera que durante el período invernal en el que generalmente hay menos peces, se conceda un subsidio a los pescadores. Durante el encuentro se ha mencionado también el problema de los chalecos salvavida que son inadecuados para el tipo de trabajo desarrollado. Cada pescador pide que se le conceda una copia del boletín meteo por la mañana muy temprano para poder evaluar las condiciones climáticas antes de zarpar. Para mayor seguridad en el mar, auspician contar también con piraguas con motores en buen estado, una radio, cohetes de señales, lámparas de bolsillo, y un equipo de primeros auxilios.

Los pescadores están convencidos de que la escuela de formación que el Ministerio de Pesca está haciendo construir actualmente en Pointe-aux-Sables, mejorará la técnica de pesca y les dará mayor seguridad en el mar.

Tal como están las cosas, según Auréla Édouard, vice-presidente de la Asociación Esposas de los Marininos, la gente de mar no ve un porvenir brillante. Todas las instancias que se ocupan de la pesca en Mauricio deberían trabajar juntas y encontrar una solución común para resolver el problema de los pescadores. Según ella, las autoridades deben tomar conciencia del hecho que detrás de cada pescador hay una familia y que es muy difícil para un pescador cambiar de trabajo y aprender otro oficio.

Durante el encuentro, las mujeres han expresado su sufrimiento y el de sus familias. Ellas han querido estar presentes para conocer mejor los derechos de sus propios esposos.

(La Vie Catholique, n° 35, 27 agosto-2 setiembre de 2004)



Vendée Globe

La vuelta al mundo solo

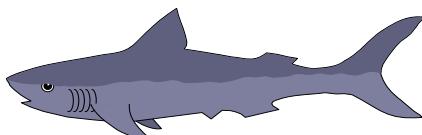
Los veinte competidores del “Vendée Globe” han dejado las Sables-d’Olonne el domingo 7 de noviembre, para dar la vuelta al mundo en solo que durará cerca de noventa días. De hecho, la llegada está prevista después de aproximadamente 3 meses de mar y 43,000 km. recorridos a través de los océanos Atlántico, Índico y Pacífico, doblando los Cabos de Buena Esperanza (Sudáfrica), Leeuwin (Polo Sur) y Horn (América del Sur).

Gracias al GPS (sistema de navegación satelital), estos navegantes y deportivos de elevado nivel podrán conocer su posición en todo momento. El satélite les permite comunicar también con tierra y obtener datos meteo muy fiables que serán muy útiles para una navegación más segura. Se trata de una regata que tiene grandes riesgos en condiciones extremas. Los competidores transcorrerán la Navidad y el Año Nuevo en los fríos vientos del sur del Atlántico, una zona temida por todos los marininos. Toman parte en la competición trece franceses, tres ingleses, un suizo, un austriaco, un australiano y un americano. El record de 93 días, 3 horas, 57 minutos y 32 segundos, pertenece a Michel Desjoyeaux, vencedor de la última edición 2000-2001.

Todas las informaciones se encuentran en www.vendeeglobe.org

INDIA- Jornada Mundial de la Pesca

WORLD FISHERIES DAY



SET MY PEOPLE FREE

INTRODUCCIÓN

En el mundo de la pesca, especialmente en aquel de los pescadores de la costa y artesanales y en el sector de los pescadores tradicionales, el sentido de desaliento e incertidumbre en torno a la situación actual y sobre las futuras estaciones de pesca, nunca ha sido tan fuerte desde la llegada de la globalización. Los efectos devastantes de la economía de mercado, con la liberalización y la privatización, han dejado al “pequeño” pescador en una especie de “impasse”. Mientras los barcos de pesca industriales obtienen resultados de grande provecho, las comunidades de pequeños pescadores son afectados gravemente.

Las consecuencias sobre la vida de los pescadores y de sus familias son realmente graves. En efecto, la explotación de los recursos en el sector de la pesca de parte de las compañías pesqueras industriales es muy generalizado; saquean los océanos privando así a las pequeñas comunidades locales de pescadores de los medios para subsistir. Sabemos que un barco de pesca industrial captura en 24 horas lo que pueden pescar en un año mil canoas llamadas “Kattu Maram” en la India del Sur, se trata de balsas hechas con troncos. Se necesitan iniciativas y mucha imaginación para sobrevivir y asegurar que la próxima campaña de pesca será buena.

Algunas dificultades importantes que deben afrontar los pequeños pescadores de Asia del Sur son las siguientes:

- Las desastrosas consecuencias de la acuicultura en las aldeas de pescadores.
- La creación de fábricas contaminantes a lo largo de ríos y costas.
- La expropiación de tierras comunitarias con el pretexto del eco-turismo.

PESCADORES PRISIONEROS

Todos saben que debido a las tensiones políticas existentes entre las potencias regionales de **Asia del Sur**, son numerosas las repercusiones en el plano económico para los pescadores artesanales. ¿Estamos en una zona de guerra? Esta es la interrogante que a menudo se plantean los marinos cuando penetran en las aguas de esta zona. Los barcos de pesca están siempre en alerta cuando deben seguir los peces que no conocen fronteras. La orden de la guardia costera de “seguir y capturar” es demasiado negativa, cuando más bien debería manifestar comprensión. La orden de “**controlar y proteger**” lamentablemente se interpreta como “**¡poner trampas y capturar!**”.

- Entre **India** y **Pakistán**, se realizan continuos intercambios entre pescadores prisioneros. La batalla prosigue. ¡En los registros debe figurar cierto número de detenciones! Su definición de terrorista, incluso si uno posee un cuchillo para limpiar el pescado, se podría aplicar a cualquiera, ¡incluso a vosotros y a mí!
- Numerosos barcos pequeños de **Sri Lanka** se encuentran embargados en el puerto de Cochin en la isla de Willingdon, a la merced de las olas.
- Frente a Kolkata, los guardacostas indios responsables del control de esta región de pesca (Sunderbans) de la Bahía de Bengala, consideran a los pobrecitos que pescan en esas aguas como «infiltrados» provenientes de Bangladesh. En esta región se ha capturado incluso a pescadores indios migrantes.

Para nosotros no puede haber otra solución sino la de hacer todo lo que está a nuestro alcance para liberar a nuestra gente.

(Continúa a la pag. 12)

RETOS EN ASIA DEL SUR

Para nosotros de Asia del Sur, los retos provienen de la situación explosiva en la que vivimos. Los últimos cincuenta años han sido de grandes cambios: la división entre **India** y **Pakistán**, la creación de **Bangladesh**, los conflictos en **Sri Lanka**. Continuamente tenemos problemas ligados a la situación de los pescadores que por error penetran en las aguas extranjeras, son capturados y nosotros tratamos de hacer todo lo posible para obtener su liberación. La pobreza y la miseria son compañeras constantes de los que con fatiga se ganan la vida empleando **métodos tradicionales de pesca**.

LLAMADO

Hacemos un llamamiento a todos los gobiernos de Asia del Sur, a fin de que consideren con carácter de urgencia los siguientes problemas y alivien el peso de la comunidad de los pescadores:

1. Reconocimiento de parte de los Estados del **derecho de las comunidades de pescadores** sobre sus tradicionales territorios de pesca en las zonas costeras, bajo su respectiva jurisdicción.
2. Poner en marcha de modo urgente una política de **zonas comunes de pesca** en las aguas limítrofes de modo que se evite los conflictos y se permita que los guardacostas desarrollos su trabajo con mayor humanidad.
3. Incluso ante la eventualidad de una captura, asegurarse que se respete el límite legal de un **máximo de 30 días de detención** y que los casos sean tratados con humanidad y comprensión. Después de todo, se trata de pescadores cuyas familias dependen de ellos.
4. Proteger las comunidades de pescadores, los recursos aliéuticos y marinos, sobre todo en la zona costera, los manglares y las aguas poco profundas, de las amenazas provenientes de tierra, del mar o del espacio aéreo. Esto incluye **los movimientos turísticos**, la contaminación (incluido el empleo del mar para eliminar desechos tóxicos), la acuicultura industrial contaminante, el agotamiento de los bancos de peces y el uso de métodos de pesca “devastantes”.
5. Asegurar la disponibilidad a largo plazo, a nivel local y mundial, de esta fuente de alimentación para la humanidad **protegiendo los stock** de peces para las generaciones futuras.
6. Asegurarse que los Estados y las multinacionales respeten los reglamentos internacionales y oponerse a todo acuerdo comercial que ponga **en peligro la supervivencia de las comunidades tradicionales de pesca**.

TODOS ESTAMOS LLAMADOS A BRINDAR AYUDA

Durante la Jornada Mundial de la Pesca, celebrada el 21 de noviembre 2004, fuerte ha sido el llamamiento para dar a los pescadores y a estas comunidades, especialmente a los que son pobres, la aseguración de nuestra solidaridad y de nuestra amistad en su lucha.

- La **SOLIDARIDAD** se funda en la convicción de la *dignidad de la persona humana* incluso cuando se encuentra en la cárcel.
- La **SOLIDARIDAD** es una *ética de relaciones*, y no de jerarquía o de deber; proviene de la convicción de que nuestros destinos están ligados unos a otros. En la región de Asia del Sur los pescadores gozan de buenas relaciones entre sí.
- La **SOLIDARIDAD** *defiende los derechos del hombre* porque reconoce que son intrínsecos a la naturaleza humana y al derecho de cada prisionero de ser liberado.

P. Xavier Pinto, C.Ss.R.
Director Nacional AM-India
Coordinador Regional Asia del Sur

Navires de la honte: Es una película canadiense que narra la historia de algunos marinos (esclavos del siglo XX) contratados con sueldos de hambre en Filipinas, India, China y Ucrania, en barcos con banderas de conveniencia.

Será presentado en el “*Three Continents Film Festival*” en Johannesburg, en Cape Town y en el “*Vancouver International Film Festival*”.

SAN NICOLÁS

¡¡de patrón de los marinos a ... Papa Noel!!

San Nicolás nació en Patara (en la actual Turquía) de una rica familia. Fue obispo de Myra en el siglo IV y allí fue sepultado.

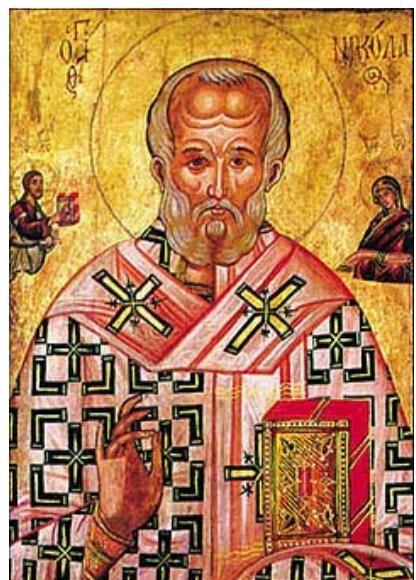
En el 1087 sus restos y su presunto tesoro fueron sustraídos por caballeros cruzados italianos. Los restos fueron colocados en Bari y desde ese momento San Nicolás se convirtió en su santo protector. De él habla Dante en el Purgatorio (XX-31-33).

La leyenda más antigua sobre San Nicolás sufrió luego algunas correcciones para adaptarla a los niños y narraba que un hombre noble venido a menos, encontrándose ya en precarias condiciones económicas, decidió hacer prostituir a sus tres hijas porque, además, no tenía ni siquiera el dinero para una eventual dote matri-

monial. Al saber esto, Nicolás prometió ayudar a todos: durante dos noches seguidas lanzó una bolsa de monedas de oro dentro de la casa de las jóvenes. Al tercer día encontró las ventanas cerradas y entonces hizo entrar la bolsa descolgándola por la chimenea. En torno a la chimenea estaban unas medias que se llenaron de monedas de otro.

Según la fantasía popular S. Nicolás se convirtió en “portador de dones” en la noche del 6 de diciembre (S. Nicolás) y posteriormente en la noche de Navidad.

El culto a San Nicolás, que se difundió en el norte de Europa, fue llevado por los emigrantes holandeses a América. En holandés el santo era llamado Sinter Klass pero en



Según la leyenda, durante su permanencia en Bari salvó la vida a algunos marinos, por lo que se le venera como patrón de los marinos. San Nicolás protegió también a los pescadores y en Europa central a los barqueros, también es custodio de los puentes y protector contra los aluviones.



El Sector de
Pastoral Marítima
del Pontificio Consejo
envía a todos los miembros
del Apostolado del Mar
su mejores augurios, a fin de que
la próxima Navidad
sea momento de esperanza,
buenos propósitos y reflexión.

AM World Directory

GERMANY

(new address)

BREMEN

Speicher XI—Abteilung 7

28217 Bremen

Phone: +49-421-394789

Fax +49-421-3989718

StellaMaris.Bremen@t-online.de



NEW DEVELOPMENTS IN GERMANY

Hamburg

The Stella Maris in Hamburg is now run by a private hotel company, the “St. Raphaels Hotel”, which agreed to keep seven beds on one floor for active seafarers for a low price. The new management maintains with the receptionist in charge the seamen’s club at its traditional place for all seafarers’ in the Stella Maris. Two volunteers publish every two weeks a newspaper in German for seafarers all over the world, by e-mail.

Bremen

While maintaining the service for seafarers in Bremen, the two ship visitors (Mr. Franz Wellerding and Mr Newton Gunarathne) opened up a new club in Brake and are currently trying to establish another one in Nordenham. All this activities are possible due to an excellent cooperation of the AOS team with the (evangelic) German Seamen’s Mission and the ITF.



Primera reedición del **Rosario de los Emigrantes e Itinerantes**, publicado por el Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes. El libro de bolsillo esta disponible en seis lenguas: alemán, español, francés, inglés, italiano y portugués.

Como ya fue comunicado en el Boletín n. 54 (p. 9), nuestro Dicasterio, como conclusión del Año del Rosario y en el ámbito de su compromiso pastoral al servicio de todas las personas en movimiento, preparó un texto especial para el rezo del Rosario, confiando que pueda servir de apoyo y de estímulo para la práctica de esta oración.

En el *Rosario de los Emigrantes e Itinerantes*, las intenciones, correspondientes a los misterios, están dedicadas a los emigrantes, refugiados, estudiantes extranjeros, nómadas, circenses y feriantes, al mundo del mar, de la aviación civil, del turismo, de las peregrinaciones y de la carretera.

Cada misterio está ilustrado con un texto bíblico pertinente y, para la reflexión, se presenta un pasaje de un documento del magisterio que se refiere a las personas mencionadas (pp. 32, €2).

**Pontificio Consejo para la Pastoral
de los Migrantes e Itinerantes**

Palazzo San Calisto - Ciudad del Vaticano

Tel. +39-06-6988 7131

Fax +39-06-6988 7111

e-mail: office@migrants.va

www.vatican.va/Curia Romana/Pontificios Consejos ...

