

Apostolatus Maris

La Iglesia en el Mundo Marítimo



Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes

N. 94, 2007/I



Dad respuesta a todo el que os pida razón de vuestra esperanza

(cf. 1 P 3,15)

Dentro ...

- Mensaje del Arzobispo Agostino Marchetto para la Santa Pascua
- Nuestro XXII Congreso Mundial
- El Apostolado del Mar en Tanzania
- Cambio al timón en Hong Kong

Página	2
3	
8	
10	

«¿Por qué buscáis entre los muertos al que está vivo?»

Queridos Hermanos y Hermanas del Apostolado del Mar,

Después de la larga marcha de 40 días “en el desierto”, donde hemos buscado al Señor y caminado en su compañía, podemos ahora expresar nuestra alegría y cantar nuestro “Aleluya”. Puesto que la noche de Pascua es la noche que nos libra del pecado y de todas las esclavitudes. Jesús, mediante su resurrección, viene a donarnos la vida en abundancia y a responder a nuestra esperanza de libertad. De ahora en adelante, ni el mal ni la muerte tendrán poder sobre nosotros. La noche de Pascua es, en verdad, el centro de la Liturgia Cristiana, y la fiesta pascual es el acontecimiento fundador de nuestra religión. San Pablo no tiene ninguna duda acerca de cual es el centro de nuestra Fe: “Y si no resucitó Cristo, vacía es nuestra predicación, vacía también vuestra fe” (*1 Co. 15, 14*).

Durante estos días santos que han precedido la Pascua nos ha sido revelado Dios, que ha elegido un camino de humildad y de dolor para vencer el mal y la muerte, aún cuando contaba con legiones “de ángeles a su disposición”. Ha aceptado ser el Servidor que padece para revelarnos el plan de salvación. Viene para donar su respuesta a un mundo que ha perdido muchas de sus seguridades y vive asolado por las guerras y los conflictos de toda clase, dominado por la ambición, la fuerza del poder, el mal moral, la carrera al poder y al placer. Asimismo, experimentamos a menudo nuestra impotencia a la hora de cambiar las cosas o influir positivamente sobre los acontecimientos. Dios, en la pasión, la muerte y la resurrección de su Hijo viene a decírnos que no quiere imponer su plan de salvación con la fuerza o con el poder, sino que toma la condición de siervo. Jesús viene para manifestar a los hombres la omnipotencia del amor, viene para revelarnos que es a través del amor que podemos cambiar el mundo y vencer el mal. Nos invita, pues, a seguir su escuela (cfr. *Mt. 11, 29*).

Para tantas personas aplastadas por la vida y tentadas por la desesperanza, el acontecimiento de la Resurrección es portador de una noticia extraordinaria, que Jesús ha vencido la muerte y que el mal, el sufrimiento e incluso la muerte no se quedarán con la última palabra. En los sufrimientos y desalientos esta buena noticia constituye, para toda la humanidad, un inmenso depósito de esperanza. No tenemos derecho a retenerla para nosotros mismos, y por eso antes de su Ascensión, el Señor Resucitado ordenó a sus discípulos que proclamaran la Buena Noticia de su resurrección a todas las naciones.

En el Apostolado del Mar, nuestra misión es la de proclamar a todo el mundo marítimo que “*Jesús ha resucitado!*”, y que la resurrección no es un acontecimiento del pasado. Hoy día sigue siendo portadora de salvación y de esperanza para todos aquellos que están en las tinieblas, para todos los que viven en la desesperanza. Más que nunca el mundo del mar necesita testigos lúcidos, convencidos, valientes y humildes. Del resto, esta obligación de ser testigos de la esperanza a través de la proclamación de la Palabra, la Liturgia y la Diaconía será el tema de nuestro Congreso Mundial que se celebrará en Polonia, en el mes de junio.

La Pascua es el tiempo de volver a empezar y de retomar el camino, y por mi parte, deseo comunicarles que el Papa Benedicto XVI ha prorrogado mi mandato como Secretario del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, cuyo Apostolado del Mar es un sector, para un nuevo quinquenio. Agradeciendo al Santo Padre su nuevo signo de confianza, me encomiendo también a sus oraciones.

Que las campanas de Pascua que «se han ido tres días a Roma», según la leyenda que querría así explicar su silencio a lo largo del «*sacrum triduum*», os traigan una nueva esperanza y mucha alegría. Rezamos especialmente en estos tiempos de fiesta por los marinos, los pescadores y sus familias, por aquellos que están lejos, expuestos a todos los peligros, por aquellos que son víctimas de la explotación, con el fin de que gracias a la misericordia de Dios y nuestra solidaridad no zozobren nunca en la duda y en la desesperación.

Pongámonos pues rápidamente a la obra sin “*buscar entre los muertos al que está vivo*” (*Lc. 24, 5*).

+Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario del Pontificio Consejo
para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes

XXII CONGRESO MUNDIAL DEL APOSTOLADO DEL MAR

Gdynia, Polonia, 24- 29 de junio de 2007

*En solidaridad con la Gente del Mar, testigos de esperanza
por la Palabra de Dios, la Liturgia y la Diaconía*

Programa provisional

DOMINGO 24 DE JUNIO DE 2007

Reunión de los Obispos Promotores, de los Coordinadores Regionales y de los Directores Nacionales sobre el papel del Obispo Promotor para fortalecer la cooperación del A.M. con la Iglesia local (Director Nacional, Capellanes, voluntarios y parroquianos) y el A.M. como parte esencial de la Iglesia local: oportunidades y desafíos.

09,00 Introducción y bienvenida por S.E. Mons. AGOSTINO MARCHETTO, Secretario del Pontificio Consejo

09,30 Presentación (basada en las respuestas al cuestionario), por un panel integrado por el P. GIACOMO MARTINO (A.M. Italia), S.E. Mons. JOSHUA MAR IGNATIOS (A.M. India) y P. RAYMOND DESROCHERS (A.M. Japón): problemas y necesidades del A.M. nacional y local. Discusión general

10,45 Pausa café

11,15 Mesa redonda: **El papel del Obispo Promotor:** S.E. Mons. TOM BURNS (A.M. GB), S.E. Mons. TADEUSZ GOCŁOWSKI (A.M. Polonia), P. SAMUEL FONSECA (A.M. Brasil). Discusión general

13,00 Almuerzo

Apertura formal del Congreso

16,00 Concelebración Eucarística en la Iglesia *Stella Maris*, presidida por S.E. Mons. AGOSTINO MARCHETTO

17,00 Procesión hacia el Auditorio con la Banda de los marinos (habrá un medio de transporte a disposición de todos aquellos participantes con problemas motorios)

18,00 Saludos y bienvenida

Cena oficial

LUNES 25 DE JUNIO DE 2007

08,45 **Oración de la mañana y bendición** presidida por S.E. Mons. AGOSTINO MARCHETTO

09,00 **Presentación del tema del Congreso** por S.E. Mons. AGOSTINO MARCHETTO

10,00 Pausa café

10,30 **Situación actual del mundo marítimo y perspectivas futuras** por el Sr. DAVID COCKROFT (Secretario General de ITF)

11,15 Preguntas y discusión

12,00 Concelebración eucarística, presidida por S.E. Mons. JÓZEF KOWALCZYK, Nuncio Apostólico en Polonia

13,00 Almuerzo

15,00 **El A.M. testigo de esperanza, caridad y solidaridad a la luz de la Encíclica “*Deus caritas est*” del Papa Benedicto XVI** por P. JOHN CHALMERS (A.M. Australia)

15,45 Pausa café

16,00 **Discurso** de S.E. el Cardenal RENATO RAFFAELE MARTINO, Presidente del Pontificio Consejo

16,15 **El estado del A.M. en el mundo.** Presentación en Power Point por Mons. JACQUES HAREL (del cuestionario y los Informes de los Coordinadores Regionales), comentada posteriormente por los Coordinadores Regionales

18,00 Fin de la sesión

19,00 Cena

Breve programa musical

MARTES 26 DE JUNIO DE 2007

08,45 Oraciones de la mañana animadas por los Delegados ecuménicos

09,00 **La esperanza inspira y mueva toda la acción pastoral del A.M.**, por S.E. Mons. PIERRE MOLÈRES (“Mission de la Mer” Francia)

09,45 **Presentación del “AOS International Website”** por Mons. JACQUES HAREL y el Com. CHRIS YORK (A.M. GB)

10,15 Pausa café

10,45 **Testigos de esperanza en ámbito ecuménico e interreligioso** por Mons. FELIX MACHADO, Sub-Secretario del P.C. para el Dialogo Interreligioso (Santa Sede)

11,30 Discusión
12,00 Concelebración eucarística
13,00 Almuerzo
15,00 Mesa redonda: **ICMA/ ITF-ST/ICSW/**: excelentes asociados para nuestra pastoral por el Dr. JURGEN KANZ (Secretario General de ICMA), el Sr. TOM HOLMER (Administrator de ITF-ST) y el Sr. ANDREW ELLIOTT (Administrator de ICSW)
15,45 Discusión
16,15 Pausa café
16,30 **Talleres**
18,00 Fin de la sesión
19,00 Cena

MIÉRCOLES 27 DE JUNIO DE 2007

08,30 Concelebración eucarística
09,30 **La Liturgia nutre la esperanza de las comunidades de marinos y pescadores** por S.E. Mons. RENÉ M. EHOZOU (A.M. Benin)
10,15 Discusión
10,30 Pausa café
10,50 Mesa redonda: **El Diácono: ordenado para proclamar la Palabra, la Liturgia e la Caridad** por el Diácono RICARDO RODRIGUEZ (A.M. España), el Diácono JEAN-PHILIPPE y MARIE AGNÈS RIGAUD (“Mission de la Mer” Francia) y el Diácono ALBERT DACANAY (A.M. Canada)
11,30 Discusión
12,00 Almuerzo
14,00 **Talleres**
15,30 Salida en autocar hacia Gdansk para una visita guiada a la ciudad

JUEVES 28 DE JUNIO DE 2007

08,45 Oraciones de la mañana
09,00 **Exposición: 1) Presencia del A.M. en el sector de la pesca** por P. BRUNO CICERI (A.M. Taiwán); **2) Sostenibilidad de las comunidades de pescadores: perspectiva de las esposas de los pescadores** por la Sra. CRISTINA DE CASTRO (A.M. España)
10,00 Discusión
10,15 Pausa café
10,45 **Al servicio del mundo marítimo: signos de esperanza: Manual del A.M.** por Mons. JACQUES HAREL; **ILO 186** por el Dr. DOUGLAS STEVENSON, Director del “Center for Seafarers’ Rights” de New York
11,30 Discusión
12,00 Concelebración eucarística
13,00 Almuerzo
15,00 Mesa redonda: **La pastoral de los barcos de cruceros a la luz del tema del Congreso** por Mons. JOHN ARMITAGE (A.M. GB), P. LUCA CENTURIONI (A.M. Italia), P. SINCLAIR OUBRE (A.M. EE.UU.)
16,00 Discusión
16,15 Pausa café
16,30 **Talleres**
18,00 Fin de la sesión
19,00 Cena

Después de la cena: **Reuniones Regionales y designación de candidatos para Coordinadores Regionales**

VIERNES 29 DE JUNIO DE 2007: FESTIVIDAD DE LOS SANTOS PEDRO Y PABLO

08,30 Oraciones de la mañana
08,45 Preside la sesión: S.E. Mons. AGOSTINO MARCHETTO
◊ Presentación del documento final
◊ Mensaje al mundo marítimo
◊ Comunicado de prensa/conferencia de prensa
10,30 Salida para el “Festival del Mar” y concelebración eucarística presidida por S.E. Mons. TADEUSZ GOCLOWSKI, Arzobispo de Gdansk, Promotor Episcopal de Polonia

SÁBADO 30 DE JUNIO DE 2007

Partida de los participantes

XXII CONGRESO MUNDIAL DEL APOSTOLADO DEL MAR

Gdynia, Polonia, 24- 29 de junio de 2007

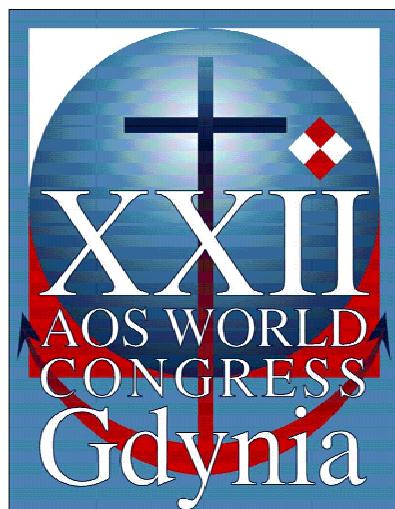
*En solidaridad con la Gente del Mar, testigos de esperanza
por la Palabra de Dios, la Liturgia y la Diaconía*

TALLERES

Durante el Congreso se llevarán a cabo tres sesiones de talleres.

Por lo tanto, cada participante tendrá la posibilidad de asistir a tres diferentes talleres, inscribiéndose durante el Congreso.

1. “Deus Caritas est” en el contexto del A.M. por el P. John Chalmers (Australia)
2. Salud, vida y seguridad laboral, los riesgos a bordo por el Dr. Bogdan Jaremin (Polonia)
3. La Convención 186 de la OIT por el Sr. Douglas Stevenson (EE.UU.)
4. El Comité de Bienestar del puerto por el P. Giacomo Martino (Italia)
5. La capellanía sobre los Barcos de Crucero por el P. Luca Centurioni (Italia)
6. La navegación de recreo y de competición por el Cap. Philippe Martin (Francia)
7. El Sitio Web Internacional del A.M.: una herramienta/link para nuestro trabajo pastoral por el Arzobispo A. Marchetto (PCPCMIP) y el Com. Chris York (Reino Unido)
8. El papel de mujeres en el A.M. (visitante de barcos y voluntaria) por Sor Mary Leahy (Australia)
9. Las mujeres y las asociaciones de esposas en la industria pesquera por la Sra. Cristina de Castro (España)
10. El equipo de la Capellanía en el contexto de la visita de barcos y acogida de marinos por el Cap. Jacek Romiszewski (Polonia)
11. Diálogo Ecuménico e Interreligioso por Mons. Félix Machado, P.C. Diálogo Interreligioso (Santa Sede)
12. Apoyando y preparando al marino en su vida de fe en el mar por el P. Savino Bernardi (Islas Filipinas)
13. La vida a bordo: realidad y expectativas por el P. Guy Pasquier (Francia)





Son ya 14 años los que llevo viviendo esta vida de marino y ahora he llegado al final de mi recorrido: a finales de año bajaré mi bolso a tierra; sin nostalgia ni pesar, pues he perseverado en esta vida y no he fingido; pero físicamente, esto se ha vuelto cada vez más difícil. Seguiré viviendo en contacto con el mundo marítimo, asegurando a los marinos las visitas a bordo de sus barcos en los puertos de escala.

Navego en buenas condiciones, especialmente desde el año 2000, en barcos de bandera francesa: períodos de embarco de 3 meses, seguidos por un tiempo equivalente de permiso. Es lo que me ha permitido permanecer en esta profesión de marino de largo recorrido, donde se procura no envejecer. Trabajo como electricista en un gran transportador de gas (resultante del petróleo) que surca los mares de todo el mundo: Sudeste asiático, Golfo Pérsico, Australia, África Occidental, América del Sur, Estados Unidos...

Antes vivía en la precariedad: una alternancia de embarcos con diversas compañías francesas, en diferentes tipos de embarcaciones (portacontenedores, carreteros, petroleros, gaseros), y un tiempo de espera, de paro, y de búsqueda de nuevos trabajos. Estuve también embarcado, en 2 ocasiones, bajo condiciones internacionales e intenté embarcarme desde Grecia. A través de estas experiencias, he compartido la suerte de la mayor parte del millón de marinos de todo el mundo, vinculados a una compañía mediante un contrato temporal, sin

UNA VIDA DE MARINO

por el Rev. Guy Pasquier, sacerdote-marino

protección ni garantía de volver a ser contratados.

Es una vida hecha de idas y venidas, de presencias y ausencias, de ataduras y rupturas. Es difícil instalarse en un lugar, comprometerse con algo duradero. Cuando se está en tierra firme, el horizonte de salida está siempre a la vista. Vi-vimos alejados de las personas, de los acontecimientos y de la vida ordinaria. Afortunadamente, gracias a los modernos medios de comunicación, el teléfono e Internet, existe un mayor seguimiento, y cuando se regresa, la desorientación es menor.

Hay una vida a bordo. No se elige, y el marino debe poseer grandes aptitudes relacionales; en general, son pocos los marinos que se ven con regularidad. Personalmente, escribo mensajes cuya difusión es muy amplia, en los que hablo de mi vida y de mi trabajo. En cambio, si los marinos escriben o llaman por teléfono con regularidad a los suyos, normalmente hablan poco de esta vida a bordo. A partir de estos últimos cinco años, después de las estrepitosas contaminaciones occasionadas por barcos, lo más sorprendente ha sido el incremento de controles y de inspecciones a bordo efectuadas por las autoridades portuarias durante las operaciones de carga o descarga, por las compañías petroleras des-confiadas a la hora de alquilar el barco, por nuestra propia compañía y por nuestras autoridades francesas (estado de la bandera). Todo esto ha causado un efecto ampliamente po-sitivo, es decir, la seriedad aportada al trabajo de mantenimiento y al control de la seguridad para que el barco esté lo más impecable posible. Pero esto aumenta la presión sobre los hombres que están embarcados, principalmente sobre el comandante, el jefe

mecánico y el segundo capitán: estos controles e inspecciones son cada vez más punzantes, todo tiene que estar perfecto, y cada marino tiene que estar en forma para actuar y reaccionar.

Las repercusiones sobre los marinos son fuertes: es la eli-minación de los “eslabones débiles”, los enfermos, los incompetentes... No hay cabida para las aproxi-maciones, pues cada uno, desde el marino de menor rango hasta el co-mandante, debe ser lo más eficiente posible en su puesto. Es cierto, es una cuestión de seguridad, pero es despiadada. No existe embarco en el que no se hayan despedido 2 o 3 marinos.

Todo el sabor de la navegación estaba basado en el aspecto relacio-nal. El mundo marítimo se univer-saliza y se mezclan las tripulaciones de las embarcaciones. La tripulación del barco en el que estoy embar-cado, está compuesta en la actualidad por marinos franco-rumanos y también letones. He podido con-statar que se ha producido una de-gradación de las relaciones humanas en los dos últimos embarcos que he realizado: unos marinos rumanos no se habían adaptado y no encon-traban su lugar en el barco; esto crea tensiones, nerviosismos, y las rela-ciones humanas sufren por ello.

El barco efectúa navegaciones muy largas. Cuando realicé mi últi-mo viaje (finales de agosto - finales de noviembre 2006), me incorporé a la embarcación en Sin-gapur (provenía de África Occi-dental), y la descarga se efectuó en 2 puertos de Taiwán. Después de haber cargo-dado en el Golfo Pérsico, nos dirigi-mos hasta Australia (des-carga y carga); luego nos dirigimos hacia Corea del Sur (2 puertos); de vuelta al Golfo Pérsico para cargar, y des-embarqué en Dubai, al encon-trarnos de paso, después de 3 me-

ses.

Las rutas interminables, los grandes espacios, los horizontes lejanos sobre los océanos y los mares, a través de los continentes, esto me marca profundamente. Ahora estoy acostumbrado a los diferentes rostros de hombres y de mujeres, apenas percibidos y sin posibilidad de mantener relación alguna, aquí y allí a la merced de los viajes: estoy cada vez más convencido que la humanidad es una sola, más allá de las diferencias de lenguas, de culturas, de religiones, y que nada justifica las escandalosas desigualdades. Como marino, me afecta también esta propensión que tienen los hombres embarcados a vivir juntos y a respetarse: creo que el acento está más sobre lo que une y menos sobre lo que nos diferencia. Nuestro desafío para el mañana será el de vivir en paz, lo que supone muchos reequilibrios.

Las religiones, precisamente, aparecen en la actualidad como factores de divisiones... El mensaje de amor y de vida de Jesús, que es una Buena Noticia para mí, puede también serlo para los hombres y las mujeres de este tiempo, ésta es mi certeza: nuestro Dios, en el rostro de Jesús, uno de nosotros, carne de nuestra carne, nos reúne en nuestro vivir cotidiano, para iluminarnos con su vida y con su amor, y para darnos una dimensión de futuro. Escogí convertirme en sacerdote-obrero para vivir y llevar esta dimensión de amor a toda la humanidad: en primer lugar a los pequeños, a los pobres y a los ex-cluidos, porque tienen la preferencia de nuestro Dios, habiendo sido Jesús uno de ellos; y también a aquéllos que están lejos de nuestra fe cristiana, o que viven de otra fe, sin tratar de convertirlos, sino siendo testigo de un camino hacia Dios. Como sacerdotes obreros, nos gusta mucho la imagen del Reino que Jesús ha predicado: es la evocación de esta permanencia del amor de Dios para toda la humanidad y de esta abertura a todos los que buscan, verdaderamente, los caminos de paz y de justicia para los hombres. Agradezco a mi Iglesia el haberme

permido vivir esto.

A bordo del barco, todo el mundo sabe que soy un sacerdote. En dos ocasiones se embarcaron unos periodistas para escribir un reportaje sobre mi misión: quise dar a entender cómo a través de mí, también los que estaban embarcados, estaban implicados en mi misión; me encontraba en medio de ellos, enviado por mi Iglesia, para compartir esta vida de marino, por cuya suerte y condiciones de vida sentía especial preocupación. Creo que todos lo comprendieron y nadie se sintió engañado. De hecho, las posiciones con respecto a la fe cristiana son diversas: algunos de nuestros amigos rumanos han vuelto a descubrir su fe ortodoxa; entre los franceses hay algunos jóvenes oficiales muy creyentes, otros indiferentes y otros opositores respetuosos. Vivo mi fe con discreción, proponiendo a aquellos que lo desean la celebración de la eucaristía dominical. Asimismo, intento tener una actitud humilde, no queriendo exacerbar las diferencias entre nosotros, si-tuándome como alguien que no da lecciones, que no juzga a las personas y permanece en su puesto de subalterno como electricista.

Muchos marinos, es el caso de los filipinos, tienen contratos de largos períodos de embarco: de 6 meses, de 9 meses, incluso más; lejos de los suyos y de sus seres queridos, junto a las dificultades de adaptación a bordo, se esfuerzan por encontrar su lugar en el trabajo o en las relaciones con los otros marinos de nacionalidades diferentes, si no se está a gusto con el inglés... la vida a bordo puede ser causa de muchas frustraciones. Apenas hay escapatorias, si a esto se suma que no es posible bajar a tierra cuando se efectúan las contadas escalas, para salir del barco durante algunas horas. He escuchado, incluso a bor-

do de mi hermoso barco, tal o cual marino rumano incómodo decir que se sentía como en una prisión.

Las compensaciones económicas no resolverán nada y no reemplazarán la presencia del ser querido y la sonrisa del propio hijo. Es tan grande el precio que hay que pagar por enfrentarse a esta soledad, que ni el correo electrónico ni el teléfono logran difuminar. Los marinos filipinos, los indios, dicen que se sacrifican por sus familias y sus hijos, para permitirles estudiar. Conozco a oficiales franceses que en un momento dado no han soportado vivir acuartelados de esta forma, optando por las relaciones familiares antes que la carrera.

Este oficio de marino es hermoso porque exige mucho compañerismo en las relaciones y solidaridad en el trabajo cuando hay que enfrentarse a un duro golpe. Es también hermoso por la belleza del escenario, este mar que nunca es el mismo, símbolo de la fuerza y de la tranquilidad, los amaneceres y las puestas de sol, el azul oscuro del cielo llenos de estrellas... Se ha vuelto super exigente: el transporte marítimo es un engranaje esencial en el proceso de universalización; expreso el deseo que nuestras grandes instancias internacionales, bien dispuestas como la OIT/BIT, vuelvan a situar al marino al centro de sus dispositivos y de sus reglamentos, y no al margen, o al final del muelle del olvido.



Le Havre — Puerto del P. Pasquier

EL A.M. EN TANZANIA

(Extractos del Informe del P. Gallus Marandu, Secretario, Comisión para los Emigrantes y Viajantes)

... Los puertos más importantes de Tanzania son: Dar-es-Salaam, Tanga, Zanzíbar (Unguja y Pemba) y Mtwara. Sus puertos secundarios son Kilwa, Lindi, Mafia, Pangani, Bagamoyo y Mikindani. A lo largo de los grandes lagos existen varios puertos principales y secundarios.

Los puertos principales y secundarios en Zanzíbar, en las costas del Océano Índico y a lo largo de los grandes lagos tratan el flete y el cargo del servicio local, nacional, regional e internacional. Esto crea una red y facilita el transporte del cargo de mercancías y de pasajeros por la costa, por el interior de Tanzania y por los países vecinos.

El A.M. es uno de los 9 sectores pertenecientes a la Comisión para la Pastoral para Trabajadores Emigrantes y Viajantes de la

Conferencia Episcopal de Tanzania. El Ministerio pastoral y el cuidado de los marinos y de las comunidades de pescadores difieren de una diócesis a otra y no están bien desarrollados. En la Diócesis de Mtwara hay un capellán que se dedica a esta misión media jornada, un capellán del puerto que colabora con el capellán de la misión para Marinos (MtS) visitando aquellos barcos que atracan en el puerto del Dar-es-Salaam y asistiendo a las necesidades espirituales de los marinos en el Centro de MtS.

En cuanto a las demás diócesis, parroquias y centros de misión que se hallan en esas áreas, ofrecen atención pastoral a las comunidades costeras, de los grandes lagos y de las Islas. Tanzania es un país inmenso. La infraestructura, especialmente las carreteras en algunos lugares se encuentran en ínfimas condiciones, y es difícil acceder a ciertas áreas del interior. Esta realidad dificulta llegar a algunas regiones habitadas por pescadores.

En septiembre de 2005, la Conferencia Episcopal de Tanzania designó a un Secretario para la Comisión para la Pastoral para Trabajadores Emigrantes y Viajantes. Respondiendo a las necesidades del Apostolado del Mar, que es uno de los sectores de la Comisión, el Secretario después de consultar los archivos pertinentes a la secretaría, visitó algunos puertos costeros y los cuerpos de agua en el interior, principalmente Kigoma en el lago Tanganyika y Mwanza en el lago Victoria. También visitó a los ordinarios residentes en esas regiones, que le informaron sobre el Ministerio social y pastoral para los marinos y pescadores de sus respectivas áreas.

El Secretario participó en el taller sobre "Las comunidades pesqueras y el desarrollo sostenible en África del Sur y Oriental". Una perspectiva sobre las industrias pesqueras de pequeña escala, llevada a cabo en Dar es Salaam, en marzo de 2006.

El Sr. Jean Vacher, coordinador del A.M. Regional, que asistió al taller pudo reunirse y discutir con el Secretario General de la Conferencia Episcopal de Tanzania sobre las actividades del A.M. en Tanzania; a continuación, visitó el Centro Social y de Formación para Jóvenes Pescadores en



La costa de Tanzania tiene una extensión de 1.474 km. Tanzania posee una zona Económica exclusiva (EEZ) de 220.000 km², una plataforma continental de 30.000 km² y 25 áreas marinas protegidas (MPA), que abarcan aproximadamente 4.214 km². El agua marina cubre cerca de 64.000 km². Tanzania ha sido bendecida con 3 Grandes Lagos, el lago Tangánica, Nyasa/Malawi y Victoria. Posee también pequeños lagos naturales y artificiales, y sistemas fluviales cuyo cuerpo de agua cubre aproximadamente 58.000 km².

Mtoni Kijichi. Apoyó y animó la idea de rehabilitar y de volver a abrir el Centro Social y de Formación. Sugirió algunas propuestas que fueron incluidas en la propuesta de proyecto para la rehabilitación y el restablecimiento del Centro.

La Asamblea Nacional (Tanzania) ratificó lo siguiente:

- Las convenciones internacionales para la protección y la conservación del ambiente marítimo y del medioambiente; - contra la contaminación del mar debido a los barcos o al vertido de basuras; - la conexión Internacional para prevenir la contaminación de los barcos de 1973/78;
- La Convención para la prevención de la contaminación marítima causada por el vertido de desechos y otras materias de 1972; - Internacional marítima sobre el tráfico de 1965.

La Pesadilla de Darwin

La pesadilla de Darwin es una película documental de Herbert Sauper, sobre la situación de la vida y el empleo de los recursos naturales (la perca del Nilo) en la cuenca de lago Victoria. El objetivo del documental fue exponer los efectos o el impacto de la globalización; en la que los consumidores europeos gozan de los recursos naturales de la región, mientras que los productores siguen viviendo en una situación de pobreza indecente. El documental también revela que los cargueros que transportan los filetes de pescado (la perca del Nilo) a los mercados europeos, ocasionalmente traen ayuda humanitaria y armas para abastecer los interminables conflictos y guerras de la Región de los Grandes Lagos.

Describe el alto nivel de pobreza en la región debido a la incapacidad de adquirir pescado, y muchos terminan como esqueletos a causa del hambre - el pescado se envía al extranjero. Resalta la realidad de los niños de la calle, y la prostitución de las mujeres y menores.



Este documental, que toca la vida de las comunidades de pescadores, suscitó muchos sentimientos contradictorios, y la preocupación sobre su exacitud. Fue visto como una provocación, con la intención de empañar la imagen del país y afectar sus relaciones económicas y comerciales con Europa. Sin embargo, creó una conciencia sobre las situaciones de vidas socioeconómicas y culturales del área.

VOLUNTARIOS A LA ESCUELA DE ACOGIDA

Taranto, un puerto, cinco mil barcos al año y otra parroquia “invisible” compuesta por millares de marinos procedentes de todas partes del mundo. Desde las Islas Filipinas hasta Turquía, desde África hasta el Norte de Europa, lenguas y culturas diferentes pero los mismos problemas: la distancia entre el amarre del barco y el centro habitado, la dificultad de los idiomas y la moneda diferente. La imposibilidad de bajar a tierra, la depresión, el aislamiento.

Lo saben bien los más de cincuenta voluntarios de la asociación *Stella Maris* de Taranto, que cada día asisten a los marinos durante las pocas horas de escala en el puerto. Hoy mismo, algunos de ellos iniciarán el curso de formación: “Trabajador para la acogida de los marinos en el puerto mercantil de Taranto”. La iniciativa, en su segunda edición y promovida por la Oficina Diocesana de Pastoral para Emigrantes, será inaugurada hoy mismo en el puerto mercantil, cerca de la sede de la asociación, por el Arzobispo de Taranto, Benigno Luigi Papa, ante la presencia

del Director Nacional de la Fundación Emigrantes para el Apostolado del Mar, Rev. Giacomo Martino.

“No es suficiente la buena voluntad, puesto que la acogida necesita profesionalidad”. Con estas palabras María Assunta Metrangolo, Presidenta de la Asociación *Stella Maris* de Taranto, explica la razón de ser del curso. “Nosotros, en calidad de asociación de voluntarios queremos ser un punto de referencia para el marino, un hombre a menudo invisible que vive su existencia entre el cielo y el mar, que durante meses vive lejos de su hogar y de sus seres queridos”.

El curso, financiado por el Centro de Servicios de Voluntariado de Taranto, en colaboración con la Comandancia del puerto, desea ofrecer, no sólo a los futuros trabajadores una formación orientada a la pastoral de acogida, sino también instrumentos y conocimientos útiles para su labor. Psicología, lengua inglesa, comunicación telemática son algunas de las asignaturas tratadas durante el curso que durará dos meses, con encuentros semanales de tres horas

En Taranto, un curso para aquellos que se dedican a la solidaridad en el puerto.

cada uno, y que contará con la aportación de la rama “marina” del Instituto Profesional Arquímedes de Taranto.

“Nuestra escuela – explica el rector Adolfo Viglione – es la única sobre el territorio que forma a los futuros trabajadores del mar. Por ello, nos hemos comprometido íntegramente con el proyecto, poniendo a disposición la experiencia de algunos de nuestros docentes”. “Un proyecto que no habría podido nacer sin el apoyo de nuestro Arzobispo – concluye María Assunta Metrangolo – que desde siempre muestra gran interés por la suerte de los emigrantes que, por trabajo o elección de vida, transitan por nuestra ciudad”.

De “Avvenire”, 8 de febrero 2007

CURSO DE FORMACIÓN PARA VOLUNTARIOS EN LA PRESTACIÓN SOCIAL SUSTITUTORIA Rocca di Papa, 11-14 de noviembre 2006

Del 11 al 14 de noviembre, se han reunido en Rocca di Papa 13 voluntarios de la Prestación Social Sustitutoria Nacional, procedentes de toda Italia, para participar en el primer Curso de Formación, en el ámbito del proyecto “Gente del Mar”, para conocer a fondo y formar parte de una realidad tan lejana, pero al mismo tiempo tan cercana como la de los marinos.

Los formadores, con paciencia y profesionalidad, han proporcionado los puntos de partida y el “impulso” hacia una formación, sobre todo humana y personal, sin la cual el servicio cotidiano perdería aquella fuerza que, al contrario, debe mantenerlo unido.

Partiendo de la historia de la prestación social sustitutoria en Italia, desde sus recorridos culturales y de elección consciente, hasta el concepto de “defensa no armada de la patria”, los 13 jóvenes se han visto implicados en un gran “mecanismo”, que pasando por Augusta, Taranto, Livorno, La Spezia, Savona y Génova, une en una obra destinada a todas aquellas personas que llegan a los puertos italianos.

“A través de experiencias vividas, contenidos prácticos, aspectos también materiales del servicio – han afirmado – hemos descubierto que nos encontraremos inmersos en una realidad rica en humanidad, vivida en primera persona por estos marinos (personas verdaderas y auténticas que, hemos aprendido, no debemos nunca traicionar) y por todas aquellas personas que con la cotidianidad de su trabajo se afanan por satisfacer sus necesidades” (por “Stella Maris”, AMI, n. 3/4, 2006).

CAMBIO AL TIMÓN EN HONG KONG

Finalmente se ha tomado una decisión: en mayo de 2007, el Padre Roland Doriol tomará mi relevo y me podrá jubilar de mi puesto de capellán del puerto. El Padre Roland es un Jesuita francés que ha navegado durante 20 años como sacerdote-electricista en diversos barcos. Ha fundado el Club Stella Maris en Cebú, y ahora está preparado para asumir su nueva tarea aquí en Hong Kong.

¡Esto significa que habré sido capellán del puerto durante 20 años! ¡Tiempo suficiente para haberme “desgastado”! Como tal, espero con impaciencia un trabajo más tranquilo, en una parroquia en tierra firme. Y claro está, puesto que el final se acerca, vienen a mi mente recuerdos que pertenecen a estos 20 años de aventuras en el agua...

Todos los años, Stella Maris (en muchos puertos en cooperación ecuménica con otras denominaciones) ayuda a que la vida de los marinos sea más soportable, creando oportunidades para el contacto con sus familias, recreación y descanso en los Clubes, aportando consuelo espiritual y brindando ayuda para toda clase de problemas personales y relacionados con el trabajo.

Durante todos estos años su apoyo ha sido de gran ayuda. Reciban todo mi agradecimiento; junto con los marinos, ustedes están siempre en nuestras oraciones.

P. Joseph H. Nijssen

El siguiente artículo ha sido escrito por un periodista chino que trabaja para el semanal católico en Hong Kong (extractos)

Cada día, muchas personas en Hong Kong admirán la belleza de su puerto. En este puerto, de apariencia pacífica, el Padre Joseph Nijssen (con su pipa especial, se parece un poco a POPEYE el marino) lleva a cabo sus rondas cotidianas...

El mar abierto tiene su propia ley; las tripulaciones viven una vida completamente aislada, a veces durante más de un año, sin saber cuando volverán a ver a sus seres queridos... El mar es, de hecho, un lugar especial, lleno de peligros y lleno de esperanza.

... Cuando descendo por la rampa del “Club de Marinos”, me siento como un niño pequeño en un barco de piratas. Pero el Padre Joseph parece disfrutar, fumando su vieja pipa, mientras contempla fijamente el mar, sintiendo todavía fascinación por él después de tantos años.

Los capellanes de los marinos que desde 1948 van de un lado al otro del puerto, son muy diferentes de los sacerdotes que atienden una parroquia en tierra firme. Cada día tienen que salir al mar, con buen tiempo o malo, a través de tormentas y vientos. No hay que maravillarse entonces, que el predecesor del Padre Joseph, el Padre Dopchie, muriera repentinamente de un ataque cardíaco en 1987.

El Padre Joseph llegó a Hong Kong en 1963; Hong Kong es ahora su hogar.

Durante los primeros 24 años llevó a cabo el “clásico” trabajo pastoral, es decir el trabajo parroquial y el trabajo escolar.

Apenas había comenzado su nuevo trabajo como capellán del puerto, que tuvo que enfrentarse con la dura realidad del mar. Una temprana mañana, mientras realizaba una visita a bordo de un barco, supo que el primer funcionario había perdido a su esposa y a su hija durante un ciclón en Bangladesh: ¡el pobre hombre no había recibido el permiso para regresar a su hogar! Despues de esto, el P. Joseph tenía que celebrar la Santa Misa en una nave argentina, donde el ingeniero jefe había muerto envenenado por un gas... Esa misma tarde, visitó un barco donde habían muerto cinco filipinos de la tripulación, también envenenados por un gas. Siete accidentes mortales en un día, lo suficiente para que se enfermara el resto de la semana...

A continuación de un accidente mortal, la tripulación pide siempre que se celebre una Misa especial a bordo del barco y una bendición de la nave...

Durante sus 20 años de trabajo, el Padre Joseph ha acumulado mucha experiencia. Él se ríe y me dice que nunca se marea, pero que se ha caído en varias ocasiones al agua, por suerte, sin lesionarse. “Quizá el Señor quiere que experimente un sentimiento del mar, de la vida y de la muerte similar al que se enfrentan todos los días los marinos”.

En este momento, el Padre Joseph visita el barco cementero “Prosperity 8” para celebrar la Santa Misa. Veinte fili-

pinos bien vestidos están esperando en el comedor, aunque no sea domingo... Sienten nostalgia y sienten la necesidad de un “consuelo espiritual”.

Un bolso impermeable contiene la pequeña capilla del P. Joseph: una cruz, unas velas, un pequeño cáliz y las vestiduras. Y una pequeña botella con agua bendita. El cuarto desordenado está lleno de ruidos que vienen de la sala de máquinas, los olores de la cocina entran en el cuarto, mientras que la nave se mueve lentamente de arriba a abajo. Las necesidades de la vida cotidiana en el mar se incluyen en las oraciones (“protégenos de las tormentas, del fuego, de los accidentes; concédenos un viaje sin peligros y un agradable regreso a casa”).

El siguiente barco cuenta con una tripulación indonesia. Ha cambiado ya tres veces de nombre en el último año. El Padre Joseph dice que ésta es una manera de evitar el control portuario. El Capitán y los diez miembros de la tripulación musulmanes muestran gran respeto por el Padre Joseph. El mísero sueldo de HK\$2.500 es mucho dinero para ellos en Indonesia. El Capitán lleva trabajando como marino desde los 15 años y no le asusta el mar. De todos modos, se preocupa por su familia que está atravesando unos momentos muy difíciles.

El Padre Joseph habla libremente con la tripulación, mientras les pregunta sobre el objeto de sus preocupaciones. Tienen miedo que no les paguen. Para disminuir su sed de hogar, les proporciona algunos periódicos indonesios. Entiende su situación y ellos saben que les ayudará. No se encuentra un solo barco en todo el puerto que rechace la visita del Padre, todos dan la bienvenida a su “pastor”. Él les entrega la Biblia si la necesitan, les ayuda a reclamar sus sueldos atrasados, les da consejos legales, y si es necesario, los lleva al Tribunal. Entiende como es la vida en el mar, con todos sus peligros, piratas que no dudan en matar a la tripulación para llevarse el cargamento, la rutina interminable y la soledad...

El Padre Joseph fuma serenamente su pipa, mientras contempla fijamente el amplio mar..

Cho Man Wai

EL MAR CRUEL...

Después del paso del ciclón Gamède, que se abatió sobre el Océano Índico y alcanzó las aguas de la Isla Mauricio el 23 y 24 de febrero, toda la comunidad de pescadores de Mauricio está de luto. De hecho, dos barcos pesqueros, el "King Fish II" y el "King Fish V", con 16 hombres a bordo al encontrarse en plena campaña de pesca, han naufragado. A pesar de las búsquedas y de las operaciones de rescate, por el momento, no se ha hallado ningún superviviente. Solo se han podido recuperar algunos chalecos salvavidas y pedazos de las embarcaciones que flotaban a la deriva.

El Pontificio Consejo ha enviado a S.E. Mons. Maurice Piat, Obispo de Puerto-Louis, Mauricio, el siguiente mensaje de solidaridad:

Excelencia,

Nos entristece profundamente la noticia que nos ha llegado del drama que aflige la comunidad de pescadores de Isla Mauricio.

Mientras continúa la búsqueda para localizar a los dieciséis pescadores dispersos desde el 23 de febrero a consecuencia del naufragio de los barcos King Fish II y V, los desaparecidos y sus familias están constantemente en nuestras oraciones y en nuestros pensamientos. Animamos, también, a los equipos de rescate a perseverar en sus esfuerzos, en condiciones difíciles, para encontrar a los supervivientes.

Le agradecería que expresara a las familias de los dieciséis marinos nuestra solidaridad y nuestro apoyo. Que el Señor les conceda consuelo y esperanza a todos aquellos que lloran por un ser querido y también ánimo en esta prueba terrible. El Apostolado del Mar está especialmente con ellos.

Al reiterarle toda nuestra simpatía, le ruego Excelencia, que acoja nuestros sentimientos sinceros en el Señor,

devmo. en el Señor,

+ Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario del Pontificio Consejo
para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes



El barco de la Marina India que ha participado a la "Operación de Búsqueda y Rescate" para encontrar a los 16 marinos desaparecidos.

“OCEAN CAROLINE”: EL RESCATE DE LA TRIPULACIÓN Y DEL BARCO

El domingo por la mañana, equipos de rescate polacos salvaron a un grupo de marinos de un barco portacontenedores noruego el "Ocean Caroline" que había comenzado a hundirse por la mañana debido al tiempo borrasco, a 62 millas al norte de Leba. A continuación, los suecos también ofrecieron su ayuda, aportando al rescate los remolcadores que arrastraron el "Ocean Caroline" hasta Karlskrona.

En su pasaje de Klaipeda a Hirtshals, en Dinamarca, el casco del barco se rompió inesperadamente justo cerca de la bodega. Entretanto, la tormenta había alcanzado el 8º grado de la escala Beaufort. En el barco portacontenedores comenzó a entrar agua y este comenzó a escorar. Aunque ya había alcanzado la inclinación de 40 grados, el bombeo de agua impidió que el barco se hundiese. Afortunadamente, ningún miembro de la tripulación sufrió heridas. Había trece marinos. Cuando el barco se escoró, los cuatro rusos, los dos lituanos, el polaco y el bielorruso lograron escapar en un bote salvavidas, y un helicóptero naval los recogió del agua. Fueron examinados por doctores polacos. El capitán noruego y los dos funcionarios lituanos permanecieron a bordo del "Ocean Caroline". Con la ayuda de los equipos de rescate lograron impedir que el barco se hundiese. Fueron recogidos más tarde por barcos de rescate suecos.

Estuve cuidando a ocho marinos durante tres días, proporcionándoles apoyo social y espiritual, procurándoles ropa, comida y un teléfono móvil que podían usar libremente. Fue una escena conmovedora, el escucharles intentar ponerse en contacto con sus seres queridos.

El lunes los invitó a cenar. Andrzej Kościk, inspector de la ITF local, también estuvo presente.

Ayer, después de una despedida fraternal, fueron conducidos a un ferry de la Compañía Stena, y navegaron hasta Karlskrona para reunirse con el Capitán noruego y los dos funcionarios lituanos que habían permanecido allí desde el accidente.

La gratitud que nos manifestaron permanecerá para siempre en mi memoria.

La seguridad y los equipos de rescate, la Junta Marítima, el capellán y el Centro de Dirección de Crisis, cuyo cuartel general está en Gdansk, trabajaron todos juntos. ¡Cuán importantes son las buenas relaciones y la cooperación entre nosotros!

Doy gracias a Dios por las generosas personas que aceptan servir a los demás.

P. Edward Pracz, Director Nacional del A.M. de Polonia

EL ICMA NOMBRA UN NUEVO SECRETARIO GENERAL



La Asociación Marítima Internacional Cristiana ha nombrado al Rev. Hendrik F. la Grange Secretario General, con base en Londres a partir del 1 de julio de 2007.

El Rev. la Grange, capellán de marinos en Durban, África del Sur, ha sido el Coordinador Regional de África del sur del ICMA desde el 2005.

“Estoy convencido – afirmó – que las iglesias pueden servir mejor a los marinos del mundo trabajando juntas como un solo cuerpo. Confío en que juntos contribuiremos a la dignidad de la gente del mar, dando voz a todos aquellos que están marginados por el comercio global”.

El Rev. la Grange toma el relevo del Rev. Jurgen Kanz, que se jubilará hacia finales de junio, después de haber servido como Secretario General de la Misión de Marinos alemanes desde 1996-2003 y en el puesto de Secretario General del ICMA a partir del 2003.

El Pontificio Consejo, al dar la bienvenida al nuevo Secretario General, agradece al Dr. Kanz los años que ha dedicado al servicio de la causa ecuménica en el ambiente marítimo.

Estimado Reverendo Kanz,

Puesto que ya es oficial que en el mes de junio dejará definitivamente el ICMA y que será reemplazado por el Rev. Hendrik F. la Grange, nos gustaría expresar nuestro agradecimiento por el papel que ha jugado en calidad de Secretario General del ICMA en estos últimos años, y desearte una feliz jubilación, claro está también en nombre del A.M.-Internacional.

Usted ha aportado a sus responsabilidades una profesionalidad que ha permitido que el ICMA atravesara, con éxito, un tiempo de dudas y autocuestionamiento. Todos nosotros comprendemos que no siempre ha sido fácil, y ha tenido que tratar cuestiones complicadas y tomar decisiones difíciles. Bajo su guía, en un momento de desafíos y reestructuración, sin lugar a dudas podemos afirmar que el ICMA ha mejorado espiritual y materialmente, y es por ello por lo que todos los miembros tienen una deuda con usted, y nosotros le manifestamos nuestro agradecimiento. Le rogamos comunique nuestras felicitaciones a su sucesor, el Rev. la Grange y asegure el continuo apoyo y colaboración del A.M.-Internacional.

A la espera de encontrarlo en Gdynia, permanezco,
devmo. en el Señor,

+ Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario del Pontificio Consejo
para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes



UNA HERMANA SCALABRINIANA PARA COORDINAR EL MINISTERIO DE LA IGLESIA AMERICANA PARA LAS PERSONAS EN MOVIMIENTO



La Hermana Scalabriniana Myrna Tordillo se ha incorporado a la Oficina para la Pastoral de los Trabajadores Emigrantes y Refugiados, de la Conferencia Episcopal Norteamericana, en calidad de coordinadora de los Ministerios de las Personas en Movimiento. La Hermana Tordillo ha trabajado con las Conferencias Episcopales de México y de las Islas Filipinas, en la Pastoral de las Personas en Movimiento, y es la fundadora y directora de la Organización católica de Equidad Emigrante. Su nombramiento fue anunciado el 13 de febrero por la oficina de Comunicación de la Conferencia Episcopal Norteamericana.

La Oficina para la Pastoral de los Trabajadores Emigrantes y Refugiados proporciona cuidado pastoral y apoyo a varios grupos de personas en movimiento que encuentran difícil su participación regular durante un año entero, un mes o incluso una semana completa, a una comunidad parroquial. La Hermana Tordillo es un miembro de las Hermanas Misioneras de San Carlos Borromeo.

(Washington, CNS)

EN SENEGRAL, LOS PESCADORES EN LA TORMENTA

Entrevista con Mamadou Lamine Niasse

P: ¿La emigración atañe también a los pescadores?

R: Por supuesto, son los pescadores quienes organizan los viajes. Muchos habían dejado la agricultura para poder obtener ingresos y preparar así su marcha. Los que emigran son principalmente aquellos campesinos que se han convertido en pescadores. Pero lo más asombroso es la emigración de los pescadores tradicionales, puesto que la pesca solía constituir una buena fuente de ingresos. Esto quiere decir que la crisis de la pesca es grave. Los pescadores ya no consiguen rentabilizar sus salidas, sobre todo para las jábejas giratorias, donde los gastos de carburante son muy elevados. Algunos pescadores han disminuido su número de lanchas. Pero es necesario contar también con el apoyo de los jóvenes emigrantes que regresan y construyen casas, asegurando los ingresos de los familiares en la aldea.

P: ¿Esto está vinculado a la crisis de los recursos?

R: Ciertamente, las salidas son cada vez más difíciles de rentabilizar, para los pelágicos como los demersales. Para dicha pesca es necesario salir cada vez más lejos, hacia países limítrofes. Los pescadores van a Guinea-Bissau, Guinea, Sierra Leona y también Liberia. Los pescadores deben pagar licencias en Mauritania y Guinea-Bissau, y se encuentran con que estas licencias son, con frecuencia, más caras. Intentan pues ir cada vez más lejos, hacia países que no requieren licencias, y donde el pescado es más abundante. Esta emigración muestra también una crisis entre la juventud. El estado o las organizaciones profesionales no toman en cuenta las cuestiones y los problemas de los jóvenes.

P: ¿Cuál es la política del Estado frente a la crisis de la pesca?

R: No existe una clara política en favor de los jóvenes pescadores, por el contrario, el gobierno quiere controlar el número de barcos y limitar el abuso pesquero, pues existen pocas perspectivas para los jóvenes. Para empezar, el gobierno se propone matricular los barcos.

P: ¿Se consulta a los pescadores?

R: Sí, los representantes de los pescadores, de los comerciantes de pescado al por mayor y de las mujeres han sido consultados en el seno del CONIPAS, sobre los programas contemplados. La creación de comités locales de la pesca está también bajo examen. Está previsto establecer 30 comités locales constituidos por delegados de los comerciantes de pescado al por mayor, de los pescadores, de las mujeres, de la administración descentralizada y de las municipalidades.

P: ¿Acaso la crisis de los recursos tiene efectos sobre el mercado interior?

R: Desde el auge de las exportaciones, los pescadores han destinado sus esfuerzos hacia las especies reservadas a la exportación. Por lo tanto, las mujeres tienen que asegurar cada vez con mayor dificultad las necesidades del mercado interior. La crisis ha agravado aún más la situación. En este momento algunas mujeres deben reutilizar, pagando,

El fenómeno de la emigración irregular hacia las Islas Canarias afecta a un buen número de pescadores senegaleses, poniendo de manifiesto la profunda crisis de la pesca en dicho País. **Lamine Niasse**, corresponsal de "Pêche et Développement" en Dakar, acompaña desde hace muchos años a los pescadores y a las mujeres en sus esfuerzos por organizarse. Es un buen conocedor del medio y está a disposición de todos aquellos que lo desean, periodistas, turistas, estudiantes, responsables de ONGs, para acompañarles al encuentro con los pescadores y hacerles descubrir sus aldeas.

los desperdicios de las fábricas para obtener materia prima que deberán transformar.

P: ¿Es posible que las Áreas marinas protegidas experimentadas en Senegal puedan tener un impacto positivo para los pescadores?

R: Lo creo sinceramente, si se instaura una buena comunicación con los protagonistas interesados. Un buen conocimiento de los ecosistemas marinos y costeros puede ayudar a los pescadores y demás protagonistas a un necesario desarrollo regulado de la pesca, así como a la repoblación de las especies en vías de extinción. El área marina protegida del delta del Saloum, en la región de Fatick, comienza ya a dar resultados, y las poblaciones experimentan los beneficios de la repoblación de los recursos y la protección de los ecosistemas. La dimensión de la restricción pesquera en estas zonas protegidas debe ser comprendida y aceptada para que obtenga un buen resultado en estas zonas protegidas. Sería necesario desarrollar otras actividades capaces de generar fuentes de ingresos que permitieran a los pescadores entender los beneficios de tales medidas de salvaguarda.

P: ¿Qué ocurre con los acuerdos pesqueros?

R: Para los pescadores existe una contradicción entre la voluntad de limitar el abuso de la pesca y la firma de acuerdos para abrir la pesca a barcos europeos o asiáticos. Se denuncian estos acuerdos, aunque reconocen que es posible firmar acuerdos para algunas especies, como el atún, que no son accesibles a los artesanos. El gobierno necesita dinero y la Unión Europea presiona para obtener derechos sobre la pesca. Las industrias necesitan también atunes pescados por barcos europeos. Los pescadores rechazan el acceso de los barcos de la U.E. a las especies demersales costeras, como las doradas, lo mismo que a los pelágicos, que constituyen la base de la alimentación. Quieren también que el dinero de los acuerdos sirva, en parte, para el desarrollo de la pesca artesanal, y que tengan un derecho de fiscalización sobre la utilización de dichos fondos.

(De *Pêche et Développement*, No. 74, LIG 384 – 9 ENERO 2007)

EL ESTADO DE LA PESCA Y DE LA ACUICULTURA EN EL MUNDO

Informe Bienal de la FAO, 5 de marzo de 2007

El número de personas que trabajan en el sector pesquero y de la acuicultura en el mundo ha crecido de un 35% desde 1990 hasta nuestros días, con un total de 41 millones de personas, el 3,1% de los trabajadores económicamente activos en el sector agrícola (1 millón 360 mil). Este crecimiento se debe, sobre todo, a China que en los últimos años se sitúa en los primeros puestos de las listas por ocupación y consumo de pescado.

Estos datos han sido publicados en el informe bienal sobre el Estado mundial de la Pesca y la Acuicultura de la FAO, presentado con ocasión de la reunión de la Comisión de Pesca (COFI, 5-9 de marzo de 2007) (ver



abajo).

La mayoría de las personas empleadas en el sector pesquero y en la acuicultura se encuentran en Asia (más de 36 millones de personas) y en particular, en China e Indonesia, donde se ha pasado respectivamente de 9 millones en 1990, a más de 13 millones de trabajadores; mientras que en Indonesia de más de 3 millones en el 2004, a más de 6 millones 200 mil trabajadores. Del informe emerge que el número de trabajadores en el sector pesquero es más elevado en los Países en vías de desarrollo y tiende a disminuir en base al grado de industrialización.

Es el caso, por ejemplo, del Japón y de Noruega, donde el número de pescadores se ha reducido a menos de la mitad desde 1970 hasta el 2004, con un descenso en los dos Países, respectivamente, del 58% y del 54%.

La razón de esta disminución, según el informe de la FAO, se sitúa en el aumento de la productividad y en la disminución de los contratos,

añadido al hecho que los equipos de a bordo garantizan una mayor eficacia y reducen la necesidad de personal. Asimismo, del informe de la FAO emerge que se ha producido un incremento del consumo mundial de pescado, tanto que se ha pasado de 9kg en los últimos 40 años (estimación de 1961) a 16,5kg en el 2003. La participación de China a la producción total de la pesca ha aumentado de un 21% en 1994, a un 34% en el 2003, y el consumo per cápita es de 25,8kg. Para comprender el alcance de estos datos es suficiente considerar que, si se excluye China, el consumo per cápita anual de pescado, en el resto del mundo, es de 14,2kg.

El informe de la FAO, en fin, analiza también el estado mundial de la flota pesquera, que dispone en la actualidad de 4 millones de unidades, de la cuales el 86% están en Asia y las restantes 14% distribuidas entre Europa, América del Norte, África, América del Sur y Oceanía.

(ANSA)

REFORZAR LOS CONTROLES EN LOS PUERTOS PARA COMBATIR LA PESCA ILEGAL

A conclusión de los trabajos de la 27^a Sesión del Comité de Pesca de la FAO (COFI), del 5-9 de marzo de 2007, [en la que estuvo presente el Director Nacional del A.M. de Madagascar, Sr. Felix Randrianausoavina], en un “side event” (ver al lado) los más de 130 Países presentes han concordado dar inicio a un proceso de consultas para llegar a la adopción de un acuerdo internacional vinculante para la lucha contra la pesca ilegal, que establezca mayores controles en los puertos donde llega el pescado, o donde se transborda o trabaja. Sucesivas consultas tendrán lugar en el curso del 2007 y 2008, para llegar a un borrador de acuerdo que será presentado en la próxima reunión del organismo de la FAO en el 2009, para su aprobación final.

El acuerdo propuesto se basará en el borrador redactado por la FAO, en el que se entregan medidas más idóneas y eficaces para el control de los barcos por parte del Estado de arribo. Estas medidas incluyen, entre otras, inspecciones de los barcos antes de que sea concedido el derecho a atracar y mayores inspecciones en el puerto de arribo, para comprobar la conformidad de la documentación, de la carga y de los equipos.

Tales normas son consideradas por muchos uno de los mejores sistemas para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU es el acrónimo inglés). Pescar sin permisos, capturar especies protegidas, usar tipos de redes y equipos ilegales y no respetar las cuotas de captura, son algunos de los crímenes más comunes en el ámbito de la IUU.

La pesca ilegal impide una buena gestión de la pesca a nivel mundial, posee efectos deletéreos sobre las disponibilidades ícticas, incluso aquellas de las que dependen los pescadores pobres para su misma supervivencia, e implica ingentes gastos sea en términos de pérdidas así como de dinero gastado para combatirla.

(continúa en la página 16)

Muchos países que asisten a la COFI describieron su lucha contra la pesca IUU como una de las mayores prioridades nacionales debido a sus adversas consecuencias económicas, ambientales y sociales. Un gran número de Miembros de la FAO presentó informes sobre los logros nacionales o regionales, pero la gran mayoría admitió que a pesar de estos sustanciales esfuerzos, la pesca IUU sigue siendo un serio problema.

Un grupo de pescadores de pequeña escala del Este y Oeste de África, que asistieron al COFI, describió el impacto que la pesca IUU tiene sobre sus comunidades durante un acontecimiento lateral emprendido por las organizaciones no gubernamentales de “Greenpeace” y la CFFA (“Coalition for Fair Fisheries Arrangements”).

¡EL SECTOR DE LOS CRUCEROS EN PLENA EXPANSIÓN!

En la industria marítima el sector que se desarrolla con mayor rapidez es el de los Barcos de Crucero, y consultando las cifras disponibles podemos comprender que representa un enorme desafío para el A.M. El sector está creciendo a razón de un 12% por año, cuenta con más de 150.000 empleados y aproximadamente 120.000 trabajadores de cruceros están, en cualquier época del año, en el mar. Se estima que cada año dichos Cruceros acogen 11 millones de pasajeros. Hoy día, somos testigos de la presentación de grandes barcos con capacidad para 3.500 pasajeros y 1.500 miembros de la tripulación.

En el 2006, Costa Crociere ha sumado un total de 880 mil pasajeros, 870 mil en el 2005. Dichos datos han sido difundidos por el Presidente y Gerente de la Compañía, Pier Luigi Foschi, en ocasión de la presentación en París del nuevo buque insignia de la flota de la chimenea amarilla, Costa Serena, (duodécima unidad de la flota).

En el 2006, el número de pasajeros al día de Costa Crociere ha crecido hasta llegar a 6.900.000; el porcentaje de empleo ha subido de un 2%, alcanzando un 107%. "Sin haber incrementado la oferta, hemos crecido ulteriormente en el 2006", ha comentado Foschi, que ha definido "alcanzable el objetivo de superar, en el 2007, el millón de huéspedes".



Pier Luigi Foschi

Costa Serena, el nuevo buque insignia

Con la gemela Costa Concordia, Costa Serena es el mayor barco de pasajeros italiano, y será el nuevo buque insignia de la compañía Costa Crociere. El barco, 112.000 toneladas de mole, 290 metros de largo, 1.500 cabinas y una capacidad total de 3.780 pasajeros, zarpará de la Fincantieri de Génova-Sestri Ponente para atracar

en el establecimiento de Pa-lermo y así someterse a la limpieza y al barnizado del casco. Durante el regreso a Sestri Ponente, se efectuarán las pruebas técnicas oficiales, una serie de pruebas que examinarán el correcto funcionamiento de las instalaciones, equipos y motores, entre los que figuran el "crash stop", es decir, una detención total de la velocidad máxima para averiguar los metros que necesita el barco para detenerse en caso de emergencia. Una vez concluidas las pruebas, Costa Serena permanecerá en Sestri Ponente para completar la instalación hasta la entrega, prevista para el 15 de mayo. El estreno del nuevo buque insignia tendrá lugar con la ceremonia de bautismo, el 19 de mayo en Málaga.

Además de Costa Serena, Costa Crociere ha realizado un pedido de otros tres barcos, todos con la Fincantieri. El coste total de estos 4 nuevos pedidos equivale a casi 2 mil millones de euros invertidos

Costa Serena



por Costa Crociere, que forman parte de un proyecto total de casi 4,5 mil millones de euros, emprendido en el año 2000 por la compañía italiana para la expansión y modernización de su flota. (ANSA, 8 de marzo).

EL A.M. GIBRALTAR OBTIENE EL ACCESO A LOS BARCOS DE CRUCERO

La labor que llevan a cabo los Capellanes embarcados en naves de crucero y los servicios proporcionados por las capellanías en tierra firme se complementan entre sí.

En este contexto, se ha dado un significativo paso adelante en Gibraltar, al obtener el permiso para subir a bordo de los barcos de cruceros y poder celebrar la Santa Misa. Las cifras del 2006 muestran un incremento en las visitas de barcos de cruceros, con un total aproximado de 220 llamadas en Gibraltar. Este año, según el Ministro del Puerto de Government se producirá un aumento.

CELEBRITY CRUISES PONDRÁ EN SERVICIO CINCO BARCOS ADICIONALES

La línea Celebrity Cruises ha reafirmado su continuo compromiso de utilizar los servicios del A.M.-EE.UU., situando a sacerdotes a bordo de todas sus ocho embarcaciones.

El *Zenith* fue vendido y realizará su último crucero con Celebrity Cruises en el mes de abril. La compañía ha adquirido 2 pequeños navíos, el *Journey* (que ocupará el lugar del *Zenith*), y el *Quest* (que se incorporará a Celebrity más adelante). *Journey* y *Quest* serán embarcaciones más pequeñas, con capacidad para aproximadamente 700 pasajeros, y los tres barcos de la serie Solstice, que entrarán en servicio durante los próximos 3 años, tendrán una capacidad de aproximadamente 2.800 pasajeros cada uno.



(continúa de la página 14)

El borrador del acuerdo sobre el control de los barcos por parte del Estado de arriba recomienda, además, la formación específica de los inspectores, para que sus controles sean más eficaces, y una mayor división de las informaciones sobre las embarcaciones que ya han tenido problemas de pesca ilegal, de modo que las autoridades puedan ayudar a rechazar la llegada de los reincidentes.

(FAO,
press communiqué,
12/03/2007)

AM WORLD DIRECTORY

BENIN

(*new address*)

H.E. Msgr. René M. Eouhzou
Bishop of Porto-Novo
B.P. 380
Porto-Novo

USA

(*new National Coordinator*)

Sister Myrna Tordillo, MSCS
Office for the Pastoral Care of Migrants and Refugees
3211 4th Street NE
WASHINGTON, DC 20017-1194

“ANGEL” TO SERVE CREW AT UAE ANCHORAGES

The Mission to Seafarers in Dubai is about to start a regular weekly boat service to support about 140,000 seafarers a year using the East Coast Anchorage of the UAE. According to Stephen Miller of the “Mission to Seafarers”, the customised vessel, named “Angel”, is ready to start operations next month. “Most of the work on the boat has been completed except the installation of the satellite system”, he said. The customised boat was built by Albwardy Marine in Al Jadaf, Dubai. Among its services, “Angel” will offer an Internet café, a library stocked with books and DVDs, a medical clinic and a fully-trained paramedic, access to telecommunications and pastoral support from a dedicated Welfare Officer. “The East Coast is the second-largest bunker anchorage in the world, with 100-150 ships anchored offshore at any given time”, Miller said. “As many as 2,000 seafarers could be unable to communicate with family and friend at home for weeks, sometimes months, leading to isolation and loneliness, which the “Angel” is designated to alleviate”.



(Lloyd's Register—Fairplay web links, 21 February)



**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/Roman Curia/Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman%20Curia/Pontifical%20Councils...)

