



MENSAJE PARA EL DOMINGO DEL MAR

12 de julio de 2015

Para transportar mercancías y productos por todo el mundo, la economía global se confía en gran medida en la industria marítima, apoyada por una fuerza de trabajo de alrededor de 1,2 millones de marineros que, en los mares y en los océanos, gobiernan las naves de todo tipos y dimensión y, a menudo, se enfrentan a las poderosas fuerzas de la naturaleza.

Por el hecho de que los puertos se han construido lejos de las ciudades y por la rapidez de la carga y descarga de las mercancías, las tripulaciones de estos barcos son personas "invisibles". Como individuos no reconocemos la importancia y los beneficios que la profesión marítima ofrece a nuestras vidas, pero somos conscientes de su trabajo y de sus sacrificios sólo cuando ocurre alguna tragedia.

A pesar del desarrollo tecnológico que hace más cómoda la vida a bordo y facilita la comunicación con los seres queridos, los marineros se ven obligados a pasar largos meses en un espacio cerrado, lejos de sus familias. Normas restrictivas e injustas a menudo les impiden bajar a tierra cuando están en puerto y la continua amenaza de la piratería en numerosas rutas marítimas añade estrés durante la navegación. Estamos convencidos de que la ratificación y entrada en vigor de la Convención sobre el trabajo marítimo (2006) en un número creciente de países, acompañadas por controles eficaces por parte de cada gobierno, se traducirá en una mejora tangible de las condiciones laborales a bordo de todas las naves.

La situación actual de guerra, violencia e inestabilidad política en diversos países ha creado un nuevo fenómeno que está afectando al sector de los transportes marítimos. Desde el año pasado, junto con las Guardias costeras y las fuerzas navales de Italia, Malta y la Unión Europea, los buques mercantes que transitan por el mar Mediterráneo participan activamente en lo que se ha convertido en un rescate cotidiano de miles y miles de emigrantes, que buscan alcanzar sobre todo las costas italianas en todo tipo de embarcaciones abarrotadas e inapropiadas para la navegación.

Desde tiempo inmemorial los marineros cumplen con la obligación de prestar asistencia a las personas en peligro en el mar, en cualquier condición. Sin embargo, como se ha señalado por otras organizaciones marítimas, para los buques mercantes rescatar emigrantes en el mar representa un riesgo para la salud, el bienestar y la seguridad de sus tripulaciones. Los buques comerciales están diseñados para el transporte de mercancías (contenedores, petróleo, gas, etc.), mientras que los



SUMARIO

Las Regiones del AM se reúnen en Marsella 3

ICMA: nuevos retos para una labor ecuménica 6

El acaparamientos de los mares 10

Tailandia y trata de personas 21

Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes
Palazzo San Calisto - Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
aosinternational@migrants.va

www.pcmigrants.org
[www.vatican.va/Roman Curia/](http://www.vatican.va/Roman_Curia/)
Pontifical Councils ...

servicios de a bordo (alojamiento, cocina, baños, etc.) están contruidos de acuerdo con el número limitado de miembros de la tripulación. Por lo tanto, estas naves no están equipadas para prestar asistencia a un gran número de emigrantes.

Los marineros están profesionalmente cualificados para su trabajo y están capacitados para gestionar algunas situaciones de emergencia, pero el rescate de cientos de hombres, mujeres y niños que intentan frenéticamente subir a bordo para estar seguros, es algo para lo que ningún curso de formación de la escuela marítima los ha preparado. Por otra parte, el esfuerzo realizado para salvar a tantas personas como sea posible y, a veces, la visión de cuerpos sin vida flotando en el mar, representan una experiencia traumática que deja a los miembros de la tripulación exhaustos y psicológicamente estresados, hasta el punto de necesitar un apoyo psicológico y espiritual específica.

En el Domingo del Mar, como Iglesia católica, queremos expresar nuestra gratitud a los marineros en general, por su fundamental contribución al comercio internacional. Este año en particular, queremos reconocer el gran esfuerzo humanitario realizado por las tripulaciones de los buques mercantes que, sin dudarlo, y a veces con riesgo para sus vidas, se han implicado en numerosas operaciones de rescate, salvando las vidas de miles de emigrantes.

Nuestro reconocimiento también se dirige a todos los capellanes y voluntarios del Apostolado del Mar por su compromiso cotidiano al servicio de la gente del mar; su presencia en los puertos es signo de la Iglesia en medio de ellos y muestra el rostro compasivo y misericordioso de Cristo.

En conclusión, al tiempo que hacemos un llamamiento a los gobiernos europeos y a los de proveniencia de los flujos migratorios, así como a las organizaciones internacionales para que colaboren en la búsqueda de una solución política duradera y definitiva, que ponga fin a la inestabilidad existente en aquellos países, también solicitamos que se comprometan más recursos no sólo para misiones de búsqueda y rescate, sino también para prevenir la trata y la explotación de personas que huyen de condiciones de conflicto y pobreza.

Antonio Maria Cardinal Vegliò, Presidente

✠ Joseph Kalathiparambil, Secretario

1. Para ver la lista completa de los países:

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:3816127284372413:::P11300_INSTRUMENT_SORT:1

2. Más del 43% de quienes han viajado a través del Mediterráneo en 2014 eran refugiados a primera vista. Según las fuentes de la agencia *Frontex*, eran sirios, eritreos, somalíes y representaban el 46% de las más de 170.000 personas que han alcanzado Italia a través del mar. Siguen, en gran número, ciudadanos de Sudán, Afganistán e Irak.

3. Sólo en el 2014 unos 800 buques mercantes han salvado en torno a 40,000 emigrantes.

“LAUDATO SI”

La Encíclica del Papa sobre el medioambiente

El 18 de junio se presentó en el Vaticano la segunda encíclica del Papa Francisco sobre *el cuidado de la casa común*, casi doscientas páginas divididas en seis capítulos. En el centro del texto, la tutela y la salvaguardia de la casa común. Es un llamamiento a la responsabilidad que se basa en la misión que Dios encomendó al ser humano de crear y de cuidar del jardín. En la Encíclica son diferentes las referencias al mar y a los océanos, a la explotación de sus recursos y a su sistema de gobernanza. Las siguientes citas nos invitan a reflexionar sobre el papel que, en calidad de Apostolado del Mar, desarrollamos no solo mejorando el bienestar de la vida de los marinos, sino también de la conservación del mar y de los océanos.

“40. La vida en los ríos, lagos, mares y océanos, que alimenta a gran parte de la población mundial, se ve afectada por el descontrol en la extracción de los recursos pesqueros, que provoca disminuciones drásticas de algunas especies. Todavía siguen desarrollándose formas selectivas de pesca que desperdician gran parte de las especies recogidas. Están especialmente amenazados organismos marinos que no tenemos en cuenta, como ciertas formas de plancton que constituyen un componente muy importante en la cadena alimentaria marina, y de las cuales dependen, en definitiva, especies que utilizamos para alimentarnos”.

“48. El agotamiento de las reservas ictícolas perjudica especialmente a quienes viven de la pesca artesanal y no tienen cómo reemplazarla”.

“174. Mencionamos también el sistema de gobernanza de los océanos. Pues, si bien hubo diversas convenciones internacionales y regionales, la fragmentación y la ausencia de severos mecanismos de reglamentación, control y sanción terminan minando todos los esfuerzos. El creciente problema de los residuos marinos y la protección de las áreas marinas más allá de las fronteras nacionales continúa planteando un desafío especial. En definitiva, necesitamos un acuerdo sobre los regímenes de gobernanza para toda la gama de los llamados «bienes comunes globales»”.

LAS REGIONES DEL APOSTOLADO DEL MAR SE REÚNEN EN MARSELLA

Este año, la habitual reunión de los Coordinadores Regionales se celebró fuera del Vaticano. La experiencia francesa, y más concretamente aquella marsellesa del Apostolado del Mar, con temas de reflexión como el ecumenismo, el diálogo interreligioso, la capellanía de las escuelas marítimas y el diaconado permanente en particular, nos ha llevado a elegir Marsella como sede de este encuentro.

Se estableció que las sesiones de trabajo debían iniciar el 22 de marzo con la Misa de apertura en la Iglesia de San Ferrol, en el puerto. Pero, como bien sabemos, el Señor actúa de forma misteriosa. El 18 de marzo se produjo un atentado en el Museo del Bardo de Túnez, en el que fallecieron 24 personas, en su gran mayoría pasajeros del “MSC Splendida” y del “Costa Fascinosa”. Justo el día antes de que saliéramos hacia Francia, Costa Cruceros se puso en contacto con nosotros y nos pidió que ofreciéramos asistencia espiritual a bordo del crucero que llegaría al puerto de Marsella precisamente el sábado 21 de marzo, día en el que estaba prevista nuestra llegada.

Así pues, un vez que la delegación del Vaticano (compuesta por S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil, Secretario, el P. Bruno Ciceri y Antonella Farina) llegó a Marsella, subió a bordo para celebrar la Eucaristía, que fue presidida por Mons. Kalathiparambil y concelebrada por 3 sacerdotes, además de contar con la presencia del diácono Jean-Philippe Rigaud, capellán de puerto. No hace falta describir aquí el fervor y el recogimiento que se vivió en esta celebración a la que asistieron muchas personas entre pasajeros y miembros de la tripulación.

En dicha ocasión fue posible reiterarle al Presidente de *Costa Crociere*, Neil Palomba, la importancia de la presencia permanente del capellán a bordo, presencia que desafortunadamente fue suprimida en 2014.

La experiencia a bordo del “Costa Fascinosa” supuso el verdadero inicio de nuestras sesiones de trabajo y confirmó el sentido de nuestro apostolado.

En la noche del domingo 22 de marzo, se celebró la Santa Misa con los jóvenes de la Diócesis de San Ferrol, presidida por Mons. Jean-Marc Aveline, obispo auxiliar y Promotor Episcopal del A.M., y concelebrada por Mons. Joseph Kalathiparambil, junto con todos los sacerdotes presentes. Fue una celebración muy hermosa y sentida, tras la cual hubo un espacio para el intercambio de información entre los jóvenes y los invitados procedentes de todos los rincones del mundo.



Después del discurso de apertura, pronunciado por Mons. Kalathiparambil, el lunes 23 de marzo, en el hermoso Centro Diocesano “Mistral”, el equipo local nos introdujo en la realidad de la misión marítima marsellesa ilustrándonos las actividades del Instituto náutico nacional, de los centros de acogida de Marsella, de Port de Bouc y Fos, de la Fraternidad Marina de jóvenes parejas, etc.

Además de la presentación de informes de las diferentes Regiones, se abordaron y discutieron los siguientes temas: “El diálogo con el Islam” con Sor Colette Hamza, Responsable del departamento para las relaciones con el Islam del Instituto Católico para el Mediterráneo (ICM), “La evolución del ecumenismo desde el Concilio Vaticano II hasta nuestros días”, con Rémi Caucanas, Director del ICM (podrán consultar las dos ponencias en la página web de este Pontificio Consejo www.pcmigrants.org); “Nuevos retos para una

labor ecuménica” del nuevo Secretario General de la ICMA, Rev.do Richard Kilgour; “El acaparamiento de los mares”, con Alain le Sann, Secretario General del Colectivo Pesca y Desarrollo de Lorient, Francia; “Un diácono y su esposa al servicio del Apostolado del Mar”, de Marie-Agnès y Jean-Philippe Rigaud; “Los marítimos y la ITF”, presentado por Luca Tommasi, Director de Proyectos de la ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte); “Desarrollo, financiación y comunicación”, de John Green, Director del desarrollo del A.M. del Reino Unido; “El Groupe Mer del CCFD”, Henriette Daoud, Miembro del Consejo de Administración del “Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement”.

El puerto de Marsella se halla entre dos diócesis, Marsella y Aix-en-Provence. La presencia de los jóvenes en el Apostolado del Mar es un signo muy alentador. La capellanía de la escuela y su extensión propuesta a las jóvenes parejas con la Fraternidad aportan un dinamismo y un rostro entusiasta al ministerio local. Los Coordinadores se mostraron muy contentos con el encuentro celebrado en Montredon con los estudiantes del Instituto náutico nacional (ENSM), antes de la misa de clausura, encuentro que nos permitió entender mejor qué es lo que los jóvenes marinos esperan de nosotros.

Ahora, depende de nosotros responder a la pregunta planteada por los estudiantes de Marsella durante el último Congreso Mundial de Roma en 2012: organizar un encuentro internacional de estudiantes de las escuelas náuticas, que son el futuro del Apostolado del Mar.

También hubo momentos de esparcimiento. Visitamos la Abadía de Saint-Victor, que nos fue sabiamente ilustrada por Philippe P. Rast; el centro de acogida de marinos de barcos cruceros, con Gérard Pelen, Presidente de la AMAM (“Association Marseillaise d’Accueil des Marins”, que puso a nuestra disposición un minibús) y de la FNAAM (“Fédération Nationale des Associations d’Accueil des Marins”), con Dominique Gavalda, vicepresidente, y con Marc Feuillebois, Director de la AMAM.

Visitamos el puerto y la comandancia junto con el Comandante Amaury de Maupeou, Comandante del GPMM (Gran Puerto Marítimo de Marsella). Mons. Jacques Bouchet nos presentó un itinerario de conocimiento de “Notre Dame de la Garde”; rezamos ante el monumento a los desaparecidos en el mar, y el P. Pierre Brunet nos recibió en el arzobispado (el arzobispo y el auxiliar se encontraban en Lourdes para el encuentro de la Conferencia Episcopal). Desde lo alto de la planta 31 de la torre CMA-CGM (Compagnie Maritime d’affrètement-Compagnie Générale Maritime) pudimos admirar Marsella y su puerto.

“La reunión fue muy positiva. Los Coordinadores regionales regresaron a sus Países llenos de entusiasmo por lo que habían vivido. Ya desde los primeros contactos para organizar el encuentro hasta nuestra llegada, hemos trabajado como una familia. Nos ha impactado esta buena colaboración, que nos brinda la oportunidad de dar un nuevo impulso al Apostolado del Mar”, comentó Mons. Joseph. Visitar las comunidades locales ha sido entusiasmante, hemos alcanzado nuestro objetivo de dar un nuevo dinamismo al equipo que nos acogió, para ofrecer así el mejor servicio posible a los marinos y a sus familias. Como afirmaron ellos mismos, “el mundo del Apostolado del Mar nos han venido a visitar. Es una enorme gracia y es importante sacar beneficio del impulso que nos han venido a dar”.

Un agradecimiento a S.E. Mons. Jean-Marc Aveline por la acogida que nos ha brindado, también en nombre del Arzobispo, Mons. Georges Pontier, y que fue muy apreciada por los participantes.

Gracias a René, Yves y Didier, que nunca nos han dejado solos, a pesar de sus compromisos, mostrando una gran dedicación y discreción.

Gracias a Adrienne, por sus servicios de traducción durante esos los días, a menudo en condiciones difíciles.

Gracias a Isabelle e Yves, que organizaron la noche de Montredon, a los jóvenes que prepararon la Misa, a todos los voluntarios que han querido poner a disposición su tiempo para prestar servicio.

Gracias a todas las personas, sacerdotes y laicos que hemos encontrado y que nos han apoyado concretamente y mediante la oración, para que nuestro encuentro se llevara a cabo de la mejor forma posible, y para que diera muchos frutos.

Un agradecimiento especial, por último, a Marie-Agnès y a Jean-Philippe, que se han prodigado por ayudarnos a profundizar y a reflexionar sobre la pastoral marítima, y que nos han hecho saborear la comunión y la universalidad.

Antonella Farina

LA HOMILÍA DE LA MISA PARA LAS VÍCTIMAS DEL ATENTADO DE BARDO

(Marsella, 22 de marzo de 2015)

S.E. Mons Joseph Kalathiparambil,
Secretario del Pontificio Consejo



Cuando el Costa Fascinosa comenzó su travesía, ninguno de los pasajeros y miembros de la tripulación se hubiera podido imaginar que lo que debía ser una semana de descanso terminaría pareciéndose a una semana de terror.

Lo que debía ser una excursión cultural a un museo, se transformó en un viaje con 24 víctimas y numerosos heridos. Es difícil para nosotros comprender la lógica detrás de estos ataques terroristas; nos resulta imposible comprender por qué es necesario matar y destruirlo todo para promover ciertos principios.

Sentimos miedo, inseguridad. Creíamos que no podíamos sentirnos a salvo en ninguna parte y que no podíamos confiar en nadie. Frente a tanta violencia, nos planteamos numerosas preguntas, sin embargo, lo que está claro es que no podemos responder con más violencia todavía. Es por eso por lo que nos reunimos para celebrar la Eucaristía, la mayor manifestación del amor de Jesús, que dio su vida por nuestra salvación y venció el mal y la mentira.

Durante esta Misa encomendamos al Señor las almas de todas las personas que fallecieron durante estos ataques terroristas. Recordamos a los heridos y les deseamos una rápida recuperación. Le pedimos al Señor que nos dé a todos, después de aquellas dramáticas jornadas, el coraje y la fuerza necesaria para afrontar los momentos difíciles. Y a través de la intercesión de la Bienaventurada Virgen María, invocamos al Señor y le pedimos el don de la paz y de la tolerancia entre las naciones.

Debemos darnos cuenta de que: la bondad es más fuerte que el mal; el amor es más fuerte que el odio; la luz es más fuerte que las tinieblas; la vida es más fuerte que la muerte; la victoria es nuestra mediante Dios que nos ama.



INFORMACIÓN IMPORTANTE

Vega es una empresa alemana que posee un determinado número de embarcaciones que navegan por todo el mundo. La mayor parte de sus tripulantes son marinos de origen filipino.

En los últimos meses, la empresa no ha pagado o ha retrasado el pago de los salarios de los oficiales y de la tripulación a bordo. Dichos retrasos se han prolongado incluso durante cuatro meses. Esto ha originado considerables dificultades para sus familias en Filipinas. En Australia, en septiembre de 2014, el barco *Vega Auriga* fue detenido debido a las repetidas violaciones del bienestar de los marinos y a las condiciones en las que se encontraba. La "Australian Maritime Safety Authority" le ha prohibido la entrada en todos los puertos australianos durante un periodo de tres meses. Otros buques *Vega* han sido detenidos en otros puertos: por ejemplo, el *Vega Polluce* fue detenido en Southampton, en 2014.

Además de representar una violación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, el impago de los salarios plantea serios problemas pastorales, dado que la tripulación vive esta situación bajo estrés.

Cuando un buque *Vega* atraque en uno de vuestros puertos, sería oportuno que vuestra prioridad fuera la de visitar a la tripulación y ofrecerles asistencia pastoral. Si todavía no se les ha pagado su salario, podrían comunicárselo a la Autoridad Portuaria y/o al inspector de la ITF.

ENCUENTRO DE LOS COORDINADORES REGIONALES DEL A.M.

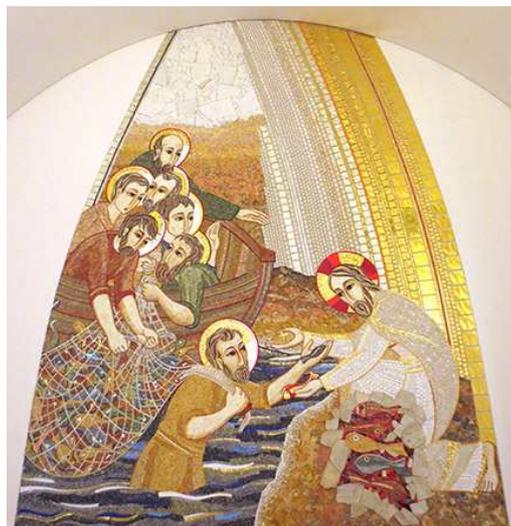
(Marsella, Francia, 23-26 de marzo de 2015)

Rev.do Richard Kilgour
Secretario General de la ICMA

“ICMA: nuevos retos para una labor ecuménica”

El barco está preparado para zarpar y el piloto del puerto se encuentra a bordo para indicar la ruta a seguir. El barco se mueve lentamente pero con seguridad, sale del puerto hacia el canal y el piloto desembarca. El rumbo está establecido y cada miembro de la tripulación sigue con sus obligaciones a bordo. El barco avanza de forma segura por la gracia de Dios y llega a destino para cargar o descargar lo que transporta.

Desde una perspectiva teórico-social, mi experiencia personal de la vida y de la cultura en el mar como oficial de navegación aprendiz durante la década de los 70 me expuso a una nueva “visión del mundo”, un nuevo modo de ver y de dar forma a nuestra existencia en un determinado contexto. Cada uno de nosotros, debido a la propia visión del mundo, a veces puede confiar en la familia, en la comunidad o incluso en la fe como punto de referencia. Una visión del mundo desde la perspectiva de los marinos era lo que Paul Hiebert ofreció en “World Views and Nomads of the Sea” en “*The Way of the Sea: The Changing Shape of Mission in the Seafaring World*” de Roald Kverndal (que falleció recientemente a los 94 años de edad - me había enviado generosamente algunos ejemplares de sus libros con motivo de mi nombramiento como Secretario General de la ICMA). Afirmaba que hay “factores sociológicos que afectan a la visión del mundo” de los marinos. *Ese es el mundo a bordo del barco que construyen, habitan y mantienen*, un mundo que, con frecuencia, en realidad difiere considerablemente del mundo construido para ellos a partir de su identidad nacional, cultural o familiar, o de su vida religiosa organizada - la vida de una parroquia o de una congregación en tierra firme. En el mar (sugiere Hiebert), debido a la vida nómada, de la forma temporal de vivir en el presente, recurriendo a la autosuficiencia, proyectados en medio de un crisol de personas, los marinos se convierten sin darse cuenta en una especie de “mediadores culturales” entre todas las variadas y diversas cualidades de la visión(es) del mundo plasmadas por la vida vivida en el mar. Si a esto le añadimos los retos en juego, en particular, a la vida a bordo: del riesgo, de la soledad y del aislamiento, por un lado, y el tipo de colaboración de la cultura, digamos, de la tolerancia (puesto que viven en camarotes de dimensiones reducidas junto con otras personas), por el otro.



Para mí, la vida en el mar ha sido una vida que superaba las fronteras culturales por el simple hecho de llegar a un puerto extranjero, pero también me llevó a universos domésticos en los que he vivido con los miembros de diferentes tripulaciones, dependiendo del tipo de comercio al que se dedicaba el barco - ya sea con tripulación china de Hong Kong o con tripulación predominantemente escocesa. Culturas tan diferentes como las del Este y del Oeste.

En lo que a mí respecta, cuando me hice a la mar, una vez terminada la escuela, me convertí en la tercera generación de marinos de mi familia, después de mi abuelo y el hermano de mi padre. Compartimos el vínculo común de servir a la Marina Mercante británica, vínculo que se remonta por lo menos a unos 100 años, cuando mi abuelo y su hermano se convirtieron en los primeros marinos. Mi abuelo fue torpedeado dos veces durante la Primera Guerra Mundial. En nuestro entorno familiar, entre la gente de mar, son muy profundas las rivalidades o las expresiones habituales de distinción entre la cubierta y la sala de máquinas. Paradójicamente, mi abuelo se convirtió en ingeniero y su hermano en capitán. La división o la frontera entre la planta alta y la planta baja se podía establecer simplemente con la presencia del oficial de puente uniformado y con galones dorados y la del ingeniero enfundado en un mono de trabajo para trabajar en la sala de máquinas. Según mi experiencia, esto podía generar una sana rivalidad, que se vivía con humor, o una tensión estresante entre clases profesionales. Tengo la sospecha de que la vida laboral de las tripulaciones polivalentes de hoy en día haya desdibujado, en cierto modo, las distinciones entre cubierta y sala de máquinas, pero entenderán a que me estoy refiriendo.

La posibilidad de conflicto interno que acabo de describir nunca pareció afectar el objetivo general de llegar del punto A al punto B. Un viaje puede ser una bella aventura, un cambio, unas vacaciones, y todo ello representa una etapa feliz. Podemos comer y relajarnos juntos, navegar, mantener el motor en marcha, mover la carga y todo lo demás. Por lo tanto, partir de mi experiencia en el mar o de la experiencia de la vida cultural de la gente de mar, es probablemente un buen punto de inicio para familiarizarse con los nuevos retos que se plantean a la labor

ecuménica en la ICMA. Lo que deseo decir hoy es algo parecido al ecumenismo. Es un buen lugar de partida, porque según mi experiencia el ecumenismo se considera, a menudo, la realización, por parte de la Iglesia del axioma “unidad a pesar de la diversidad”, un eslogan que solemos escuchar con frecuencia. El sentido más rico de la unidad es donde celebramos abiertamente la diversidad que nos ha conformado, manteniendo nuestra integridad, nuestra identidad, nuestros objetivos y direcciones que durante siglos nos han traído a la Iglesia y al mundo. Realizar en la práctica, la “unidad en la diversidad” puede llegar a ser complicado. Resaltar o manifestar las **diferencias** entre tradiciones, denominaciones o confesiones, con demasiada frecuencia, sirve para reforzar lo que nos separa en nuestro quehacer cotidiano, y muchas veces puede llegar a ser una “zona de confort” donde mantener nuestras propias convicciones y nuestra identidad, prescindiendo (con todo respeto) del lugar y del punto de vista del otro. La desventaja de resaltar la diferencia puede ser el aislacionismo, el gueto, el sectarismo y el sentimiento de culpa, todas estas cosas se convierten en una antítesis de la unidad en sí.

Remontándonos al 1969, cuando se celebraron los primeros congresos antes de que se constituyera formalmente la ICMA, sobre la base de las nuevas disposiciones de los años 50 y 60 que incluían el WCC (*World Council of Churches*). En aquella época, cuando se concibió por primera vez la ICMA (1969), la actividad ecuménica consistía en reunirse y acordarse sobre cuestiones de interés común para la pastoral, los marinos, sus necesidades y sus familias. Esta labor ecuménica consistía en reconocer las tradiciones y el trabajo habitual con los marinos y los pescadores realizado por organismos eclesiales, denominaciones comprometidas de diferentes modos con su gente, grupo nacional u otros (labor que se había llevado a cabo, de una manera u otra, en algunos casos desde hace más de 100 años).

La semana pasada me reuní en Londres con el Secretario General de la *Finnish Seamen's Mission*, que se acababa de jubilar después de haber trabajado en este sector durante 30 años, muchos de los cuales colaborando con la ICMA a nivel ejecutivo, sobre todo durante la década de los 90. Hablando del ecumenismo, dijo que somos la única organización internacional en la que todas las iglesias se han convertido en miembros de pleno derecho, incluida la Iglesia católica. Esto llevó entonces a redactar el “Código de conducta de la ICMA”, un instrumento ecuménico que recoge el propósito común por el que todos trabajamos.

Una labor ecuménica en la Missio Dei

El objetivo de cumplir la *Missio Dei* ha sido central, fundamental y ecuménico en el compromiso con los marinos: en estos términos, el desafío radical de nuestra labor ecuménica ha estado siempre vinculada a la dignidad humana. Por lo tanto, para nosotros, la labor ecuménica tiene que ver, en definitiva, con la dignidad humana: la dignidad de las instituciones llamadas iglesias, así como la dignidad de los marinos que sufren y la liberación de los pueblos oprimidos y de sus familias. No existe un monopolio de la labor humanitaria. No podemos decir que: somos más humanitarios que vosotros; ¡oh, sois un grupo de laicos, por lo que sin duda alguna no podéis ser tan eficaces como nosotros! La dignidad de la Iglesia se resentirá si no podemos permanecer unidos en nuestra Misión, en nuestra obra cristiana.

Históricamente, en la pastoral que se realiza en puertos, grandes y pequeños, visitando barcos, llevamos a cabo una labor ecuménica que, en toda nuestra unidad y diversidad, es por definición y en definitiva una labor cristiana. Se plantea, de hecho, un reto allí donde no existe la labor ecuménica o ésta ha fracasado; cuando lo que somos o lo que hacemos se interpone en el camino de nuestra vida dedicada a los demás. La labor cristiana, que se cumple en la actividad ecuménica como *Missio Dei*, quiere decir estar donde Dios quiere que nosotros y la Iglesia estemos, para que se realice plenamente, y es donde nosotros (juntos) debemos estar totalmente y fundamentalmente comprometidos y trabajando. Nada de esto puede alejarnos de la necesidad de expresar que, a través de nuestras propias tradiciones en nuestra vocación auténticamente, sacramentalmente y en palabras y en obras en la vida de aquellos que encontramos, el otro (esencialmente) nos llama. La llamada a la plena humanidad nos interpela.

La misión del “Espíritu” es la consecuencia y la sucesión de la misión del “Hijo” (*Gal 4, 4-6*). En los Hechos de los Apóstoles (*Hch 1,8*) la promesa del poder del Espíritu está estrechamente vinculada con la misión. El objetivo misionero fundamental de Dios es enviar al Hijo y al Espíritu Santo. En general, la Misión es una cuestión que se centra en Dios. Se convierte en realidad y se realiza mediante Dios. Sí, se realiza mediante Dios. Nosotros no nos decimos a nosotros mismos: “necesito organizar la misión de esta manera o de aquella manera”. Las expresiones que solemos escuchar son: “la misión consiste en descubrir lo que Dios está haciendo en el mundo y unirnos a ello”, o “¡La Iglesia de Dios no tiene una misión, el Dios de la misión tiene una Iglesia!”. La autoridad máxima universal de Cristo no se basa en la “extensión de su reino”, ¡ya es universal y completa! He aquí algunos puntos:

- La misión es fundamental para definir a Dios, no es un “extra”, sino que es la razón de ser de la Iglesia.
- La misión no es la consecuencia de una orden (por ejemplo, la de ir), sino es la expresión más completa del Amor Divino.
- La misión es para los discípulos que siguen a Aquel que nos precede en el mundo y nosotros nos unimos a

su misión.

- Las obras de servicio, el sacrificio y demás, no son los recursos de la misión, sino más bien son un testimonio de la realidad actual del Reino. No estamos llamados, por ejemplo, a sanar a las personas para que se conviertan, sino que estamos llamados a sanar porque es el amor sobreabundante de Dios para la humanidad y un signo de la realidad actual o de aquella que Dios hace presente.
- Este es el testimonio, no ser autorreferenciales (la Iglesia), sino mostrar siempre la realidad presente de Cristo.

Pero quisiera continuar la reflexión sobre mi carrera marítima y tomarla como punto de referencia. En el mar, por supuesto, nuestras diferencias pueden crear límites y conformar nuestros roles y aportes distintivos, como también las formas, porque a bordo podemos convertirnos en un equipo. La unidad en la diversidad, en el mundo marítimo y a bordo, se traduce simplemente en el hecho de que estamos “todos en el mismo barco”; no podemos ir por caminos separados porque iríamos contra el objetivo común de llegar de manera segura al objetivo que nos hemos prefijado. Cuando nos encontramos en alta mar podemos discutir, vivir una común rivalidad, incluso discutir de política, de fútbol y de otras cuestiones. Pero, al final del día, nuestro patrón nos da de comer y nos mantiene, y nosotros, a su vez, mantenemos a nuestras familias y a nuestros seres queridos. En términos ecuménicos, el Rev.do Dr. Jason Zuidema, nombrado recientemente Director Ejecutivo de NAMMA, dijo que la ICMA hace (por las organizaciones marítimas cristianas y el ministerio) lo que no podemos hacer por nosotros mismos. Y cualesquiera que sean nuestros logros colectivos, compartidos o ecuménicos, estos incluyen una pastoral marítima eficaz, compartir recursos, una voz crítica y profética y la organización del trabajo.

Una nueva labor ecuménica

Con relación a este principio, me gustaría retomar el título específico de mi ponencia: *El reto para una nueva labor ecuménica común*. Así como las cosas suceden en el mar, la cuestión es cómo podemos convivir en el mismo barco, y este aspecto concierne el trabajo a favor de los marinos. ¿Cómo podemos ser eficientes trabajando juntos? ¿Cuál es la visión del mundo de la asistencia cristiana y de los agentes de pastoral? La respuesta, la dirección y los objetivos tienen que ser plasmados comprendiendo la visión del mundo que tenemos ante nosotros, aquel mundo que es “el bienestar de los marinos”.

Me gustaría analizar ahora una área de interés muy práctica. Creo en la rápida evolución de las condiciones de la industria mundial del transporte marítimo. Sin embargo, lo que debemos tener en consideración realmente para el reto de la nueva labor ecuménica concierne las partes pertinentes del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006. En el MLC 2006 vemos que se realizan las esperanzas y las expectativas de aquellos que han trabajado, a lo largo de los años, en el proceso de creación del Convenio, incluyendo la delegación de la ICMA. Mi punto de vista con respecto al posicionamiento de la ICMA y de las organizaciones miembros es que el reto que se nos plantea es muy claro: estamos llamados a ser, juntos, partes interesadas en la provisión de bienestar a los marinos en el marco de la amplia influencia de los estados, de las autoridades portuarias y de las agencias. Es ésta la labor ecuménica. Es este trabajo, sin duda, el que compartimos nosotros, gente de fe, a la hora de responder a las necesidades humanas, convirtiéndonos en socios, en partes interesadas que trabajan con toda clase de servicios y de agencias en este compromiso común. Cuando actuamos como organización, intentamos compartir recursos para ser ecuménicos y por tanto, más eficaces para los marinos. Cada vez más nuestro papel y nuestra existencia en el servicio a los demás dependerán de nuestra capacidad de trabajar juntos como principio primario, un principio fundamental del tema que estamos revisando aquí en el MLC 2006.

La palabra de orden es y debe ser compromiso ecuménico. Es lo que hacemos juntos y que no podemos hacer por nosotros mismos. Para que esto ocurra, es necesario realizar una lectura de la típica práctica cotidiana de las organizaciones y de las iglesias que desean compartir una tarea común, es decir, servir a los marinos y a sus familias. “Unidad en la diversidad”, para “hacer juntos lo que no podemos hacer por separado”. Nos situamos en un ámbito del proyecto ecuménico que nunca ha sido un ecumenismo primario y teórico, la enseñanza derivada, la idea o el concepto de pertenecer a relaciones ecuménicas en uno u otro nivel doctrinal o de otra manera. El trabajo que he mencionado al principio es el de conseguir que el barco llegue a donde tiene que llegar. La ICMA conseguirá mejores resultados haciendo lo que no podemos hacer por nosotros mismos a la hora de intentar alcanzar los objetivos prácticos, materiales y espirituales relacionados con el bienestar de la gente de mar. Este ha sido y es nuestra razón de ser ecuménica. Para que se cumpla el MLC 2006 no podemos permitirnos el ser una agencia con nuestros propios programas personales. Como ocurre a bordo de un barco, las personas involucradas pueden tener diferentes puntos de vista políticos e ideológicos, pertenecer a extremos opuestos de la tierra. No tienen ni el tiempo, ni la energía, ni la oportunidad o la tendencia para pararse un momento y reflexionar sobre qué teoría es mejor o qué diferencias estructurales afectarán a nuestras prestaciones. Nosotros en la Iglesia, al igual que aquellos que se han reunido

durante estos últimos años para discutir y responder a las necesidades comunes y a las preocupaciones de los marinos, tenemos una misión que cumplir. Así que mi propuesta, mi instinto para canalizar nuestro objetivo ecuménico y nuestra contribución, nuestro reto, nuestra nueva labor ecuménica es, según mi opinión, que nos organicemos urgentemente, que participemos de manera activa y desempeñemos plenamente nuestro papel para poner en práctica el MLC 2006. La principal referencia se encuentra en la Regla 4.4 que se extiende a otras “normas” y “pautas”.

Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra. Finalidad: Asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar

Un reto: un principio para nuestra labor ecuménica: “Vosotros sois una luz para todo el mundo”.

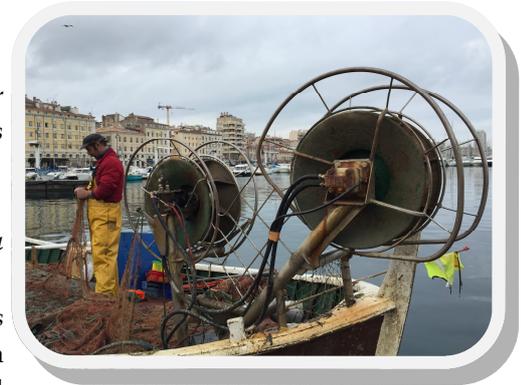
El MLC pone la consecución práctica del “acceso a las instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar” en la motivación de una amplia respuesta nunca antes conocida. Debido a la intención, dirección y objetivo del MLC, la labor que podemos empezar a hacer como característica de nuestra tarea común es **la de ampliar la base de nuestra labor ecuménica**. Esta labor para mí, para la Iglesia, para nosotros, **se trata**, literalmente, **de cómo nos perciben** los marinos, los organismos, las organizaciones y quienes toman decisiones: los armadores, los estados, los puertos y las autoridades portuarias, los Port Welfare Committee. En realidad, es cada vez más vital para el MLC 2006. La sección a la que nos referimos se perfila a grandes trazos. Desde el principio, el éxito del MLC para los marinos, la formación, y la ratificación se encuentra en su aplicación. Los retos que se plantean al MLC se deben considerar como nuevas formas de colaboración: una asociación con organizaciones que no están acostumbradas o que no se sienten cómodas proporcionando o sirviendo el bienestar de los marinos, desde los estados de bandera hasta los PWC. Los “grandes trazos” del MLC requieren una amplia base. La actividad de amplia base comienza desde abajo. Eso requiere que nuestro nuevo desafío esté completamente y totalmente centrado en el trabajar juntos a nivel ecuménico. Con el mayor respeto a nuestros principios ecuménicos, no podemos permitir que los demás nos vean como aquellos que se separan de los otros o de las agencias involucradas. En los puertos y en el contacto local con los marinos, estamos trabajando desde “abajo”, que es nuestro modus operandi natural o tradicional para la misión y la transformación. En la Iglesia, la labor desde abajo es siempre la liberación. Nuestro objetivo ecuménico en **nuestra nueva labor ecuménica** se refiere, en definitiva, a la liberación del “ministerio marítimo” para participar plenamente en el objetivo de servir a los demás. Esta liberación es una verdad cristológica en el corazón de todo lo que hacemos. Podemos “ser la luz del mundo. No puede ocultarse una ciudad situada en la cima de un monte. Ni tampoco se enciende una lámpara y la ponen debajo del celmín, sino sobre el candelero, para que alumbré a todos los que están en la casa. Brille así vuestra luz delante de los hombres, para que vean vuestras buenas obras y glorifiquen a vuestro Padre que está en los cielos” (Mt 5,15-16).

Una cita que suelo emplear continuamente en mi trabajo y en el cargo que ocupo en la ICMA, se refiere a la Misión y a la Iglesia en los siguientes términos empleados por John G. Davies en la década de los 60:

“Mientras que la iglesia permanezca cerrada en sí misma, no tendrá problemas con el mundo ... el mundo la dejará tranquila. Si se centra en el así llamado lado religioso del ser humano y descuida a todo el hombre, causará una ligera perturbación y evitará el sufrimiento. Pero una vez que se reconoce que la Iglesia debe participar en la misión y que esta misión es el mundo, entonces la preocupación y el sufrimiento (como era de esperar) vendrán y la forma del siervo será revelada... La iglesia se da a sí misma, tras su Señor, por los demás” .

Hay muchos viajes azarosos que realizar. Cuando el barco toca la costa, encuentra algunos puntos de referencia, se dirige hacia la boya de entrada, recoge a bordo el piloto y se dirige al puerto. Aquellos que desembarcan o regresan a casa tienen la sensación de haber completado el trabajo, y nace la emoción por el reencuentro con el hogar, la familia y los amigos. En cambio, los que tienen solo un par de horas de descanso en el puerto, esperan poder tener algún tipo de contacto con el hogar, tiempo para permanecer en tierra y luego regresar al trabajo.

Tenemos mucho trabajo que hacer y los nuevos retos para el ecumenismo seguirán confrontándonos. Que nuestro trabajo nos lleve juntos donde “Dios está haciendo en nosotros una obra ecuménica”, en la medida en que participamos en la misión de Cristo de “convertirse en hombre”, y de esta forma mantener la posibilidad de llegar a ser plenamente humanos. No es aquí donde nos proponemos estar, o donde está nuestro objetivo en la pastoral a los marinos, para los marinos y a partir de los marinos. Es la reflexión nuestro punto de inicio, es nuestra fuerza motivadora, nuestra vocación, nuestro trabajo ecuménico siempre. Este trabajo va más allá de las palabras y de las acciones, y se expresa en una calidad de vida que la Iglesia vive esencialmente, ya que se da a sí misma siguiendo el Señor.



LA ÚLTIMA FRONTERA: EL ACAPARAMIENTO DE LOS MARES

Alain Le Sann

(« *Mouvements* », 25 de noviembre de 2015)

El acaparamiento de tierras agrícolas ha sido objeto de una gran atención y ha atraído numerosas críticas. Dicho acaparamiento se refiere también a las zonas costeras y genera la exclusión de muchas comunidades pesqueras, que son privadas de sus medios de subsistencia en tierra; pero el fenómeno afecta cada vez más a las especies marinas, tanto en las zonas costeras como en alta mar. La magnitud del problema del acaparamiento de los mares se presentó a la opinión pública mediante un informe realizado en ocasión del Congreso del WFFP (Foro mundial de las poblaciones de pescadores) en Sudáfrica, en septiembre de 2014. El informe fue elaborado por una red de investigadores del “Transnational Institute”, “Masifundise” y “Afrika Kontakt”, una ONG danesa. La magnitud y la realidad de este fenómeno fueron enmascaradas gracias al bombardeo mediático sobre el agotamiento de las poblaciones de peces y la sobrepesca, que sirven como pretexto para justificar el movimiento de privatización, mientras que *“aunque exista un consenso de base según el cual las poblaciones de peces del mundo están sometidas a un enorme estrés y a una continua presión debido a las actividades del hombre, ‘la universalización’ de la sobrepesca confunde la realidad según la cual el deterioro de determinadas poblaciones de peces refiere más a las especies, a los contextos y a los agentes específicos”*. “Los supuestos obstáculos a la seguridad alimentaria y a la restauración de las poblaciones de peces y la conservación de la naturaleza son representados por las poblaciones de peces que han disminuido universalmente debido a la sobrepesca y a la ausencia de derechos de propiedad en materia la pesca”.

Alain Le Sann, del “Collectif Pêche & Développement” (Lorient, Francia), vuelve a abordar un fenómeno en gran parte desconocido: el acaparamiento de las zonas de pesca por parte de los intereses de los países del Norte.

Según el informe, los agentes económicos más fuertes se toman el derecho de controlar cualquier toma de decisión en materia de pesca, incluida la facultad de decidir cómo y con qué finalidad se deben utilizar, conservar y gestionar los recursos marinos, ahora y de cara al futuro. Por lo tanto, estos poderosos agentes, cuya principal preocupación es la de obtener beneficios, recuperan gradualmente el control de los recursos pesqueros y de los beneficios derivados de su utilización. Redactado por y para las organizaciones de pescadores, el informe centra el análisis del acaparamiento en la cuestión de los recursos pesqueros. Este fenómeno de privatización está en marcha desde hace varias décadas en numerosos países industrializados, pero se está acelerando y tiende a generalizarse bajo el impulso de la Alianza Mundial a favor de los Océanos, lanzada en 2012 por el Banco Mundial, con motivo de Río +20. Esta asociación promueve la reforma de las políticas pesqueras que se basan ciegamente en las soluciones propuestas por el mercado, tanto para la gestión de los recursos pesqueros como para la implementación de las políticas de conservación. Los pescadores artesanales, por lo tanto, carecen de acceso a los recursos pesqueros y a los mercados. Este proceso puede asumir diferentes formas. Generalmente, a los pescadores se les imponen sus derechos de pesca que deben acatar. Asimismo, existe la cuestión de la creación de reservas y de Zonas Marinas Protegidas, con el objetivo de ayudar a la “conservación” de la naturaleza.

En todas partes, las comunidades de pescadores se enfrentan a la pérdida de acceso a las costas, privatizadas en beneficio de los centros turísticos, industriales o de las empresas de acuicultura. En muchos países en vías de desarrollo, los pescadores costeros se ven privados de recursos por parte de las flotas industriales, extranjeras y nacionales, que favorecen los mercados de exportación. Por último, las zonas marinas son codiciadas por nuevas actividades como las extracciones (arenas y minerales), los parques eólicos, la explotación de hidrocarburos en alta mar. La convicción de los promotores de la privatización se basa en la idea de que la renta máxima generada por la pesca puede garantizar beneficios a los inversores y al mismo tiempo la conservación de los recursos. Dicha renta máxima se corresponde,



Alain Le Sann y el P. Romeo Yu Chang, de Singapur

de hecho, a un esfuerzo de pesca limitado, con un menor número de pescadores, que se pueden controlar mejor y se benefician de mayores recursos. Por tanto, no se trata de buscar la explotación biológica máxima o el máximo de empleo. El propósito de la financiarización de los recursos pesqueros es el de atraer a la inversión privada, estrechamente vinculada con la grande industria mediante los “bonos azules” que permiten compensar los daños medioambientales en otras zonas o sectores. Esta financiarización, no solo concierne a la pesca industrial. Los promotores de la Asociación Mundial de los Océanos han desarrollado un programa “50 en 10” que también tiene como objetivo la pesca costera artesanal. En un taller organizado en noviembre de 2012, se plantearon las siguientes preguntas:

¿Cómo realizar la transición entre los territorios donde los derechos de uso territorial de las especies bentónicas se encomiendan a los pescadores (TURF) y las reservas asociadas con cuotas transferibles para las poblaciones de peces costeros son más complejas?

¿Cómo introducir capital privado, no solo fondos filantrópicos, y financiar la pesca costera donde las ganancias son más fiables, ampliamente distribuidas y donde la actividad está gestionada de manera colectiva, por ejemplo, por las cooperativas,?

¿Cómo atraer mayores capitales privados allí donde hay posibilidades de incentivos para los contratos de pre-compra, incluso antes de la pesca, o de sistemas de concentración de compra, que permiten mayores alicientes para un cambio?



El acaparamiento de los mares se ve favorecido por los mitos

Para los autores, el acaparamiento de los mares se justifica mediante varios mitos que se repiten constantemente en los medios. Se trata, en primer lugar, de “la recuperación de especies universalmente en declino debido a la sobrepesca” y de la “Tragedia de los bienes comunes” vinculada a la ausencia de derechos de propiedad en los recursos pesqueros. La sobrepesca no es una realidad nueva, pero no está muy generalizada. Afecta a alrededor de un tercio de la población de peces y en muchos países industrializados se ha reducido en gran medida, también en Europa después de varios años. En cuanto a la “Tragedia de los bienes comunes”, en realidad es la tragedia de los espacios de libre acceso. Las zonas de pesca tradicionales pueden estar mal administradas, pero no suelen ser de libre acceso. Por lo tanto, se trata simplemente de adaptar los sistemas de gestión sin necesidad de recurrir a la privatización.

La promoción de las Zonas Marinas Protegidas se presenta como una solución milagrosa y pretende excluir total o parcialmente a los pescadores de estas zonas, a menudo combinando las fuerzas del mercado con la conservación y la restauración de la naturaleza. Las ZMPs y las reservas conllevan, de hecho, costes de control y de gestión muy importantes que hay que financiar, dado que los Estados carecen de la capacidad necesaria para hacerlo. Así pues, Brasil acaba de firmar un acuerdo de financiación con el Banco Mundial y la empresa Petrobras para la creación de una red nacional de Zonas Marinas Protegidas de 120.000 km². El costo total asciende a \$117 millones, financiados principalmente por el Banco Mundial, a través del Fondo del Medio Ambiente Mundial (FMAM) y la empresa petrolera Petrobras. Las reservas son eficaces como instrumentos para la conservación de la biodiversidad, pero el ejemplo de las reservas en tierra demuestra que esto no es suficiente para frenar el proceso de pérdida de la biodiversidad. Por el contrario, su utilidad para la gestión pesquera no es generalizable; por su parte los pescadores han establecido, desde hace mucho tiempo, reservas que llaman “zonas de veda”. Por tanto, las zonas marinas pueden ser útiles para la pesca, a condición de que no se traslade el esfuerzo a otras zonas y que se basen en los conocimientos y en las prácticas de los pescadores. El ejemplo de la prohibición total de las artes de pesca, como las redes de deriva, demostró que trasladar el esfuerzo

pesquero a otras zonas y el uso de otros aparejos han tenido efectos catastróficos para los recursos. La prohibición del empleo de las redes de arrastre en la pesca de atún en el Golfo de Vizcaya (Francia) y en otros lugares ha conseguido mantener a los barcos faenando, durante todo el año, en la misma zona del Golfo, mientras que durante los meses de verano navegaban mar adentro buscando atún, aliviando así la explotación de la pesca en la plataforma continental. Solo unos pocos barcos han continuado pescando atún con redes de arrastre pelágico.

Otro mito, la certificación responsable de las organizaciones privadas, como el “MSC” (“Marine Stewardship Council”) que monopoliza la certificación de los productos de la pesca sostenible. Se trata de una certificación muy costosa y controla el acceso a los mercados de los países industrializados. El “MSC” fue establecido por “Unilever” y “WWF”, y corresponde a los intereses de la industria pesquera y de la grande distribución que lo respalda (Walmart), pero para los pescadores artesanales del Sur es claramente una amenaza para su acceso a los mercados y no se adapta a la pesca artesanal, extremadamente diversificada. En general, se puede impugnar un enfoque de la gestión pesquera basada en la presión ejercida por la distribución y los consumidores, sometidos a los dictados de algunas ONGs. La pesca no es una producción, sino es una recolección, que depende totalmente del medio ambiente y de la evolución de los recursos. La gestión deberá realizarse a este nivel. Si es posible identificar parcialmente la pesca, es imposible predecir cotidianamente cuáles serán las especies capturadas en las redes. Exigir el boicot total de ciertas especies da lugar a los descartes y al despilfarro de recursos, penalizando gravemente a los pescadores que a menudo no son responsables de la situación. Las consignas de boicot difundidas por los medios de comunicación, con frecuencia, están en contradicción con el desarrollo de los recursos, con la diversidad de situación de las poblaciones en cuestión. No es realista pedir a los consumidores que distingan entre el bacalao del Mar del Norte, donde las poblaciones de pescado escasean, y el bacalao de Noruega, donde las poblaciones son superabundantes.



Los principales agentes del acaparamiento de los mares

“Los gobiernos, las instituciones gubernamentales, internacionales y regionales, las organizaciones medioambientales internacionales, las grandes empresas y las fundaciones filantrópicas son algunos de los principales agentes que abogan por reformas y políticas basadas en el mercado que permiten, en última instancia, el acaparamiento de los mares”.

Todos estos agentes están asociados, directa o indirectamente, a la Alianza Mundial a favor de los Océanos. El informe pone en tela de juicio específicamente *“algunas grandes y ricas fundaciones filantrópicas [que] establecen cada vez más relaciones de colaboración con las organizaciones medioambientales internacionales para afrontar los retos de los mares y de la pesca. La “Gordon and Betty Moore Foundation”, la “Rockefeller Foundation”, la “Walton Family Foundation” (la familia Walton es propietaria de Walmart), la “Bloomberg Foundation” en colaboración con el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), la “Conservation International” y el Fondo de Defensa del Medio Ambiente (EDF), entre otros, han adoptado y financiado proyectos basados en enfoques de gestión de la pesca y de conservación del medio ambiente basados en el mercado”.* Estas fundaciones y las grandes ONGs ecologistas provienen generalmente de los EE.UU. y operan masivamente en los países en vías de desarrollo, adoptando un nuevo lenguaje a favor de los derechos de las comunidades, que encubre mal su política de contención y de tutela de las comunidades pesqueras. Están cada vez más presentes también en Europa. Tuvieron la oportunidad de manifestarse con claridad y de manera resonante y fuerte durante las negociaciones sobre la reforma de la Política Pesquera Común, a través de la generosa financiación de las Fundaciones “Pew” y “Oak”. Más recientemente, pudimos constatar que el Fondo de Defensa del Medio Ambiente invirtió enormes sumas de dinero en Europa, sin embargo, es una de las ONGs ambientalistas más comprometidas en la política de privatización, promovida ampliamente, en los Estados Unidos, que invierte grandes sumas de dinero en Europa. Hoy día es una de las grandes inspiradoras de la ejecución del programa de la Alianza Mundial a favor de los Océanos. Esta ONG no solo promueve la privatización de los derechos de acceso, sino que exige también la inversión en fondos

bursátiles en el sector de la pesca, prometiendo rendimientos del 5 al 15% al año. Está vinculada a la poderosa organización de productores escoceses, SWFPA (Scottish White Fish Producers' Association), que participa activamente en el programa "50 en 10" de la Asociación Mundial de los Océanos.

¿Cuáles son las alternativas?

Para construir alternativas es necesario atacar las raíces del fenómeno del acaparamiento *"es decir, controlar los recursos de la pesca de altura, costera y continental que están en manos de los intereses capitalistas que luego determinan las políticas, las leyes y las prácticas en su beneficio"*. Es necesario también abandonar la perspectiva de "privatizar o morir" que a menudo acompaña los informes catastróficos con que se generaliza la sobrepesca. Debemos dejar de favorecer los enfoques económicos y puramente ecologistas y tratar la pesca artesanal, ante todo, como una cuestión de derechos humanos. Al garantizar el carácter colectivo de los derechos de acceso, es necesario que: *"el gobierno y la gestión de estos derechos sean responsabilidad de las comunidades pesqueras, junto con las instituciones gubernamentales"*. Esto consiente dar prioridad a los pescadores artesanales para el acceso, el uso y el control de los recursos pesqueros de los que dependen. Esto, a su vez, favorece el desarrollo económico local y debe garantizar una mayor participación de las mujeres en la toma de decisiones.



"La mitad de las personas involucradas en la pesca artesanal son mujeres. Éstas desempeñan un papel fundamental en todos los ámbitos de la pesca artesanal, incluidas las actividades antes y después de la captura, la acuicultura y de la pesca de agua dulce". Un enfoque de la gestión de la pesca basada en los derechos humanos abre perspectivas para fortalecer el reconocimiento del papel y de los derechos de las mujeres. Esto implica, por parte de las mujeres, una movilización para que este reconocimiento se traduzca en hechos y en instancias de la Comunidad. Esta política se basa en dos recientes directrices de la FAO, las "Directrices voluntarias sobre la gobernanza responsable de la tenencia de la tierra, la pesca y los bosques en el contexto de la seguridad alimentaria nacional" y las "Directrices voluntarias para lograr la sostenibilidad de la pesca en pequeña escala en el contexto de la seguridad alimentaria y la erradicación de la pobreza". El éxito depende también del equilibrio de las fuerzas políticas y, por lo tanto, de la participación de los movimientos sociales para exigir la aplicación de estas directrices por parte de los Estados.

Un documento de gran alcance pero con limitaciones.

Este informe proporciona una visión clara sobre el fenómeno del acaparamiento de los mares. Sin embargo, podemos señalar algunas limitaciones y deficiencias, principalmente relacionadas con la perspectiva adoptada, la de la pesca artesanal, esencialmente la pesca de bajura. Este límite se desprende de la definición del acaparamiento de los mares presentada como el trabajo de los *"poderosos agentes cuya principal preocupación es obtener ganancias"*. Al evidenciar únicamente el enfoque económico, ciertamente esencial y dominante, el informe deja de lado otros factores de gran alcance de la exclusión de los pescadores. Los objetivos de las fundaciones y de las grandes ONGs ecologistas, que promueven la creación de gigantescas zonas marinas libres de pesca, no son principalmente económicos, sino ideológicos y medioambientales. Su ideal es la del "Wilderness", la naturaleza virgen que debería excluir a los pescadores, este es el caso de "Pew". Algunas ONGs, como "WWF" y "Conservation International", aseguran implicar a las comunidades indígenas y locales en la gestión de las reservas y Zonas Marinas Protegidas, pero en concreto, no es así, se trata más bien una forma de controlar a las comunidades para servir a los objetivos de las ONGs. Si necesitan de la financiación de las grandes empresas para apoyar sus estructuras, el



beneficio no es su objetivo. Tampoco se puede pasar por alto los factores geopolíticos.

Las grandes reservas son también instrumentos de control geopolítico de los océanos, como se desprende de la creación de la reserva integral de las Islas Chagos, cuya función es la de proteger la base norteamericana de "Diego García" en el Océano Índico. El reciente interés demostrado por John Kerry y Barack Obama por las grandes reservas del Pacífico, sin lugar a dudas, está probablemente relacionado con el deseo de contrarrestar la presión de China en esta zona. Tras esta nueva batalla del Pacífico, que se basa en el "soft power" de las fundaciones, se perfila el nuevo interés del acceso a los minerales y a las tierras raras, indispensables para las nuevas tecnologías. Ifremer y CNRS han llamado la atención sobre los graves riesgos asociados a la explotación de estos recursos. Ésta es la práctica que sigue, hoy día, concretamente la empresa canadiense "Nautilus Minerals". Es una forma de eludir el monopolio chino sobre las tierras raras. Las grandes Fundaciones y ONGs ecologistas no ponen en entredicho la explotación de estos recursos.



Por lo tanto, la "Global Ocean Commission", establecida bajo los auspicios de "Pew", considera que *"la explotación minera subacuática, bajo el control de la ISA (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos) puede contribuir al desarrollo debido a las medidas de distribución de beneficios"*. Estas organizaciones han adoptado una lógica de reparto de las zonas marinas, preservando las zonas que consideran esenciales, mediante la financiación de las grandes empresas, permitiéndoles a su vez que exploten las zonas que consideran más interesantes. Además de la pesca, las nuevas actividades marinas (turismo, energía, minerales y tierras raras) representan desafíos económicos sumamente importantes. Para estos poderosos intereses, deshacerse de unos cuantos miles de pescadores representa solo un insignificante costo económico y social que les consiente quedarse con todo.

Por último, para defender a los pescadores artesanales, el informe se basa en las directrices voluntarias de la FAO. Estos documentos son, de hecho, valiosas herramientas para garantizar el futuro de los pescadores, pero desde luego no se debe sobrestimar su papel. Sin una fuerte presión social, su implementación seguirá siendo limitada, como muchos otros instrumentos internacionales cuya aplicación se basa en la buena voluntad de los Estados, sin ningún tipo de imposición. Además, el informe destaca el papel de la Alianza Mundial a favor de los Océanos y la participación de las organizaciones internacionales en el programa de privatización. La FAO es parte interesada y parece estar afectada de esquizofrenia. Los funcionarios de la FAO han luchado por la adopción de directrices que apoyan la pesca artesanal, mientras que otros han asistido a talleres para la implementación del programa de privatización del acceso a los recursos pesqueros. En el taller "50 en 10" de noviembre de 2012, un representante de la FAO señaló *"la necesidad de una gran campaña de educación contra el miedo y el rechazo inicial de la gestión de los derechos de pesca"*. Según él, *"los representantes de los pescadores deberían ser más receptivos a las ideas de gestión basadas en los derechos de pesca, especialmente quienes trabajan en la lucha contra la pobreza, los que están preocupados por la tendencia a la concentración que a veces se manifiesta cuando se actúa este tipo de gestión"*.

Bajo estas condiciones, los pescadores artesanales deben, ante todo, confiar en sí mismos, en su propia capacidad de organización y en el apoyo de los movimientos sociales para garantizar su futuro. El mejor ejemplo de éxito es el de los pescadores de Sudáfrica que han logrado obtener el reconocimiento de sus derechos de pesca. Lucharon con su organización, "Coastal Links", con el apoyo de la ONG "Masifundise", que ha participado en la redacción de este informe. Este documento proporciona instrumentos a todos los pescadores artesanales para que puedan comprender los retos a los que se tendrán que enfrentar. Asimismo, debería ayudar a crear vínculos entre quienes luchan contra el acaparamiento de los mares y quienes luchan contra el acaparamiento de tierras. Sin embargo, el informe llama la atención sobre la ambigüedad del papel de muchas organizaciones ecologistas cuyos objetivos suelen aparecer como a favor de la pesca artesanal, sin embargo corren el riesgo de establecer una tutela para privilegiar objetivos puramente medioambientales.

LA PESCA TAMBIÉN SE GLOBALIZA

La situación de los marinos pescadores es y sigue siendo muy preocupante. Se enfrentan a diferentes factores que pesan sobre su moral y su capacidad de sobrevivir. Los relevos generacionales se vuelven cada vez más difíciles.

Las decisiones adoptadas por la Unión Europea se hallan bien lejos de las realidades vividas sobre el terreno y no toman en cuenta lo éstos que tienen que decir. Algunos grupos ambientalistas los consideran responsables de todos los males; cuanto menor sea el número de pescadores, mejor se regenerará el pescado.

La abolición de los Comités locales les ha hecho perder aquellos lugares de diálogo y de reflexión cercanos. Las Organizaciones de productores tienen un enfoque de los problemas puramente económico. Son controladas por los principales armadores y les dejan poco espacio a los pequeños artesanos.

Los términos utilizados son, en sí mismos, extremadamente reductores. Uno se imagina una clara división entre artesanos e industriales, los primeros desempeñan una actividad costera mientras que los otros, una de larga escala. La realidad es mucho más compleja y los pesqueros de altura son propiedad de los pescadores artesanales, mientras que los pesqueros costeros pertenecen a auténticos grupos industriales. Por lo que respecta al criterio de la eslora del buque, para diferenciar a los industriales de los artesanos, es completamente irreal.

Desde hace mucho tiempo, los pescadores realizan enormes esfuerzos para practicar una pesca responsable y se reconoce a Europa como un líder en este proceso. Los pescadores y los científicos constatan una regeneración de las poblaciones de peces. Esto es un buen signo, cuando se estima que alimentarán a 2 billones de personas antes de 2050. Aunque la mayor parte de dicho incremento en la producción procederá de la acuicultura, todavía hay espacio para una pesca razonada. La pesca produce, en la actualidad, unas 93 millones de toneladas al año y garantiza una disponibilidad media de 10 kg de pescado al año por cada habitante del planeta. Por su parte, la acuicultura produce unas 65 millones de toneladas y la disponibilidad media anual por habitante es de 17,5 kg. A esto hay que añadirle otros productos pesqueros, especialmente los mariscos.

Se destacó también que la acuicultura plantea graves problemas medioambientales como la destrucción del manglar (la cría de camarones en Ecuador) o de contaminación de enteras zonas costeras (la cría de salmón en Chile). Se presenta también el problema del suministro de forraje, que se basa esencialmente en una importante pesca industrial, que substrahe tanto pescado al consumo humano.

La regeneración de las poblaciones de pescado no se lleva a cabo únicamente mediante el control del esfuerzo pesquero, sino también mediante la calidad de los ecosistemas marinos. Conocemos los efectos negativos de los vertidos masivos de pesticidas, asociados a la agricultura intensiva, en el estado de las aguas costeras, véase el caso de las esclusas de charentais, por ejemplo. La calidad del agua es extremadamente importante porque facilita la reproducción, favoreciendo así el desarrollo del plancton, base de la cadena alimentaria. La situación en algunas franjas costeras depende de esto de manera alarmante, y afecta principalmente a las actividades de ostricultura y de criaderos de mejillones, que son los primeros afectados por la calidad del agua y los primeros testigos de su degradación. Esta contaminación se extiende enormemente. El cambio climático también tiene su parte de responsabilidad, ya que se registra un aumento en la acidez del agua, que también es culpable de la degradación de los ecosistemas.

A nivel mundial, se mantiene la lucha contra la pesca ilegal y/o no reglamentada. Esto puede lograrse únicamente mediante la asistencia de los Estados a la hora de garantizar la presencia de una policía de los mares cuya actuación se base en sólidos acuerdos internacionales.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca se encuentra en fase de ratificación. Aunque este proceso es lento, nos acercamos al momento en el que existirá un instrumento jurídico internacional. Un número significativo de marinos,



principalmente del sudeste asiático, trabajan a bordo de buques pesqueros en condiciones similares a la esclavitud, incluso en aguas europeas; en Escocia y en España, los pescadores migrantes son simplemente explotados, como se ha podido demostrar gracias a las campañas de la ITF o del Apostolado del Mar en el Reino Unido. Podemos citar también las condiciones de los pescadores birmanos, de Laos o de Camboya en los buques pesqueros tailandeses o taiwaneses, entre otros. Sabemos que se han registrado verdaderos motines a bordo de algunos barcos, con el resultado del fallecimiento de algunos hombres, puesto que las condiciones de vida son muy duras.

La internacionalización de las tripulaciones afecta también a nuestras realidades francesas, ya que en varios puertos, marinos de “otros lugares” trabajan con los pescadores locales y se integran en la vida local. De este modo, se nos vuelve a pedir que abramos los ojos a las dimensiones de un mundo que, si no vamos hacia él, viene a nosotros.

Philippe Martin

EL ARZOBISPO PETER SMITH BENDICE EL NUEVO CENTRO DE MARINOS DE SHEERNESS

El Arzobispo de Southwark, el Reverendísimo Peter Smith inauguró y bendijo un Centro, recientemente renovado para la gente de mar, en el puerto de Sheerness, en Kent.

La instalación es un santuario donde los marinos que están de visita pueden disfrutar de momentos de tranquilidad en oración, utilizar el servicio de WiFi para contactar con sus familias en casa o relajarse jugando a partidas de billar.

El Arzobispo Smith dijo que: “El centro es un gran servicio a los marinos, que son los bienvenidos aquí. Es un servicio que la Iglesia ofrece y ha sido bendecida, a lo largo de los años, con la gracia de Dios. Le pedimos a Dios que dé su bendición para la futura labor de este Centro”.

El Arzobispo Smith, que es también vicepresidente de la Conferencia Episcopal de Inglaterra y Gales, dijo que su abuelo, por parte de padre, era un carpintero de barcos en la costa de Bristol, así que lleva el mar en los genes de su familia.

“El ministerio del A.M. es una gran labor y se lleva a cabo en silencio”, añadió en la ceremonia inaugural que se celebró ayer.

La restauración del Centro de Marinos ha sido posible gracias a una subvención de £ 4.130 de la Junta de Bienestar de la Marina Mercante (MNWB). Cada año, alrededor de 5.000 barcos visitan los puertos del Medway, que incluye los muelles de Sheerness, con cerca de 80.000 marinos embarcados.

El presidente de MNWB, Bob Jones, que también estuvo presente en la inauguración, dijo: “Estamos encantados de poder apoyar al Stella Maris (A.M.) en la labor que realiza en favor del bienestar de la gente de mar, tanto en el Reino Unido como en todo el mundo”.

El Capellán de puerto del A.M. de Kent y de Medway, el diácono Paul Glock, dijo que: “En el Apostolado del Mar no se da por sentado a los marinos, sino que se les acoge y se les aprecia, y este es su pequeño hogar”. Paul y su equipo de visitantes de barcos voluntarios se desplazan para visitar a los marinos en Chatham, Dover Port, Gillingham Pier, Rochester, Docks Sheerness y Whitstable Harbour. Todos estos puertos se encuentran en la Archidiócesis de Southwark.

Muchos de los marinos que llegan a Sheerness y a otros puertos son católicos, procedentes de países como Filipinas, Polonia e India.

Cuando utilizan el Centro, el A.M. es capaz de proporcionarles atención pastoral y asistencia práctica. Cuenta con recursos de fe, como folletos de las Escrituras y las tarjetas de oración. El Centro les ofrece un espacio donde poder hablar con el diácono Paul, que les escucha atentamente.

En aquellas escasas ocasiones en las que los buques permanecen anclados en el puerto durante un espacio de tiempo suficiente, el Centro se utiliza también como punto de encuentro para los marinos que deseen asistir a Misa. También ofrece todas las comodidades para que puedan hablar con sus familias a través de Internet o por teléfono, y un espacio donde relajarse antes de zarpar con destino a su próximo puerto de escala.



7 de mayo de 2015

¿EL SEÑOR ACTÚA DE FORMA MISTERIOSA? JUZGADLO VOSOTROS.



Hace un par de semanas un marino fue evacuado de un barco. Se le diagnosticó leucemia en su etapa final y su desenlace era incierto. Una compañía naviera trajo a su esposa, Divine, de Filipinas para levantarle la moral.

Nuestro equipo de agentes de pastoral pasó mucho tiempo trabajando con Divine y su esposo Armando en el "Royal Hospital" de Brisbane. Rosie Jones, miembro del personal filipino del Apostolado del Mar, fue la principal ayuda de Divine, visitándola en el hospital y colmando sus necesidades emocionales.

A principios de la semana pasada, Divine perdió a su suegro, el padre de Armando, quien falleció en Filipinas, sumando así otro trauma al que la familia ya estaba viviendo.

El P. Cap. John Spiteri OFM fue al hospital para darle la extremaunción a Armando, puesto que su estado había empeorado y le habían trasladado a la UCI (unidad de cuidados intensivos).

Mientras ocurría todo esto, nuestra Rosie regresaba a Filipinas para pasar unos diez días de vacaciones junto con su esposo e hijo, y para reunirse con su

familia.

El viernes, 5 de febrero de 2015, Rosie llamó por teléfono a nuestra oficina de Brisbane desde Filipinas para decir que había llegado bien y que estaba esperando en el aeropuerto de Manila su vuelo a Mindanao, que saldría unas dos horas después. Si alguna vez han estado en el aeropuerto de Manila, sabrán que miles de personas pululan por las terminales, esperando aviones que les llevarán a varios destinos, puesto que es uno de los aeropuertos con mayor tráfico aéreo del mundo.

Le sugerí a Rosie que fuera a tomarse una taza de café para pasar el tiempo antes de que saliera su vuelo.

Media hora más tarde, Rosie me volvió a llamar, pero esta vez estaba llorando. Le pregunté qué le ocurría. Si habían cancelado su vuelo o si había perdido el equipaje. Todo tipo de problemas se agolpaban en mi mente.

Entonces me contó lo que le había pasado. Mientras se estaba tomando un café, una joven filipina se sentó a su lado y le preguntó: "¿Vienes del extranjero o simplemente estás esperando un avión para regresar a casa?".

Rosie le contestó: "Acabo de llegar de Australia". La joven le preguntó: "¿De dónde?". Rosie respondió: "De Brisbane". Y la joven le dijo: "Tengo un hermano en Brisbane".

La dos siguieron conversando y resultó ser que esta joven era la hermana de Armando. Sabía que se encontraba en el hospital y que su esposa se había marchado a Australia para estar con él, pero no sabía mucho acerca de lo que le había pasado.

Rosie tenía fotografías en su móvil, tanto de Armando como de su esposa, y pudo mostrárselas a la joven. Rosie consiguió su número de teléfono y le envió un mensaje con todas las fotos, para que así ésta pudiera mostrárselas al resto de la familia en el funeral de su padre.

Nuestra asistencia pastoral, a menudo, no suele funcionar tan bien como en este caso. Necesita de la ayuda del Espíritu Santo para situarnos en el lugar adecuado en el momento oportuno. Así que, cuando digo que Dios actúa de forma misteriosa, y si consideramos las varias decenas de miles de personas que transitan por un gran aeropuerto en ese momento del día, el hecho de encontrarse a un miembro de la familia de un marino muy enfermo, ¿qué otra explicación se le puede dar?



Divine, Armando y Rosie Jones

“MAESTRO, ¿NO TE IMPORTA QUE PEREZCAMOS?”

(Mc 4, 38)



“Ese día, al atardecer, les dice: «Pasemos a la otra orilla»...

En esto, se levantó una fuerte borrasca

y las olas irrumpían en el barco, de suerte que se anegaba la barca.

Él estaba en la popa, durmiendo sobre un cabezal.

Le despiertan y le dicen: «Maestro, ¿no te importa que perezcamos?».

Él, habiéndose despertado, increpó al viento y dijo al mar: «¡Calla, enmudece!».

El viento se calmó y sobrevino una gran bonanza”. (Marcos 4, 35-39)

Jesús salió a navegar con sus discípulos cuando se levantó una fuerte borrasca; el barco se llenó de agua, pero él, Jesús, seguía durmiendo. Los discípulos tenían miedo de realizar la travesía, nunca deberían haber zarpado. Los discípulos temerosos llamaron a Jesús y gritando le dijeron: «Maestro, ¿no te importa que perezcamos?». Se despertó. Él estaba allí, tal y como había prometido, y mandó callar al viento y restableció la paz en los corazones de los marinos (cfr. Mt 28,20). Jesús evoca el éxodo y lo realiza en la profecía anunciada en el Salmo: “Y hacia Yahveh gritaron en su apuro, y él los sacó de sus angustias; a silencio redujo la borrasca, y las olas callaron” (Salmo 107, 28-30).

“POR LA OPRESIÓN DE LOS HUMILDES, POR EL GEMIDO
DE LOS POBRES, AHORA ME ALZO YO, DICE YAHVEH;
AUXILIO TRAIGO A QUIEN POR ÉL SUSPIRA” (Salmo 12, 6)

El eco del lamento de los discípulos de Jesús, asustados por la furiosa borrasca del mar, llega hasta nuestros días, lo escuchamos nuevamente en todo su dramatismo en la enésima tragedia del mar, la del Canal de Sicilia, más de 700 inmigrantes fallecieron en la noche del 19 de abril de 2015. En este caso, el mar no estaba embravecido por las fuerzas adversas de la naturaleza, sino que son aguas agitadas por la fuerza hostil de la espantosa y crédula indiferencia de la comunidad mundial hacia el fenómeno de la inmigración clandestina. Fenómeno colosal y trascendental, miles de personas se ven obligadas a huir de sus países para cruzar “a la otra orilla”, la de la salvación, para evitar así una vida de pobreza, de violencia, de explotación y de muerte. El naufragio en el Canal de Sicilia es la peor tragedia del mar después de la guerra. Se estima que han fallecido más de 1.600 personas desde comienzos de 2015, en menos de cuatro meses, el número de víctimas es casi la mitad en comparación con las 3.500 certificadas desde octubre de 2013 a noviembre de 2014 durante la Operación “Mare Nostrum”. Un millón de refugiados, afirma la Fiscalía de Palermo, se encuentra a la espera de llegar a Europa desde las costas líbicas. También ha empleado palabras fuertes el Presidente de la República italiana, Sergio Mattarella, refiriéndose al hundimiento de la noche del sábado 19 de abril. “Asistimos a tragedias atroces: traficantes de seres humanos que provocan la matanza de inocentes. Sentimos esta herida lacerante. Es nuestro deber, de Europa, de toda la comunidad internacional, de hacer todo lo posible para evitar estas masacres”. “Libre. Asociaciones, nombres y números contra las mafias”, comentó la tragedia en una nota de prensa: “Son muertes que deben pesar en la conciencia de todos. Y deben llevarnos a decir basta;

basta con los traficantes de muerte, basta con los vendedores de ilusiones, basta también con quienes hacen propaganda gracias a estas muertes, basta con aquellos que buscan atajos mediante leyes que niegan los derechos, alimentan la ilegalidad y la desesperación”.

Maestro, ¿no te importa que perezcamos?.

La respuesta, hoy día, a esta pregunta dramática se halla en las sentidas palabras del Papa Francisco, quien interpela a la comunidad internacional a hacerse cargo, con todos los medios, para erradicar toda espiral de muerte. El Santo Padre indica el camino a seguir: la justicia social y la fraternidad universal para borrar toda forma de sufrimiento y de muerte. Durante el *Regina Caeli*, el domingo 19 de abril de 2015, en la Plaza de San Pedro, Francisco hizo un llamamiento urgente tras la enésima, terrible tragedia de migrantes en el Canal de Sicilia: *“Expreso mi más sentido dolor ante tal tragedia y aseguro a los desaparecidos y sus familias mi recuerdo y mi oración. Dirijo un apremiante llamamiento para que la comunidad internacional actúe con decisión y rapidez, para evitar que similares tragedias se repitan. Son hombres y mujeres como nosotros, hermanos nuestros que buscan una vida mejor, hambrientos, perseguidos, heridos, explotados, víctimas de guerras, buscan una vida mejor. Buscaban la felicidad”.* Hacer frente a los nuevos retos de hoy día, como el fenómeno migratorio, poniéndose al servicio de la vida y de la dignidad de la persona.

“Unidos para actuar juntos”

El Papa Francisco indica un camino seguro, los medios necesarios y la estrategia para garantizar la paz a todo el mundo y la sana convivencia, donde cada hermano se reconoce amigo e inquilino de la misma casa: el mundo. *“Jesús nos acompaña”.* *“Solos no podemos lograrlo. Frente a la presión de los acontecimientos y las modas, solos jamás lograremos encontrar el camino justo, y aunque lo encontráramos, no tendríamos suficiente fuerza para perseverar, para afrontar las subidas y los obstáculos imprevistos. Y aquí está la invitación del Señor Jesús: Si quieres... sígueme».* Nos invita para acompañarnos en el camino, no para explotarnos, no para convertirnos en esclavos, sino para hacernos libres”. El Cardenal Antonio Maria Vegliò, presidente del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, empleó palabras claras y apremiantes: *«Nos sorprenden las cifras, pero detrás de cada migrante que fallece en el mar, o que llega agotado a nuestras costas, hay un rostro, una familia, una historia: hay madres embarazadas, menores solos, jóvenes padres de familia. Todos somos responsables de estas tragedias, nadie puede permitirse observar el problema desde el exterior sin dejarse involucrar».*

En un editorial titulado *“El deber de Europa”*, el diario estadounidense *“The Times”* hace un llamamiento a todos los Estados de Europa a apoyar y a financiar las reformas que la UE se dispone a introducir: *«Sin una política coherente y fondos insuficientes, se pondrán en peligro, innecesariamente, vidas humanas y los valores humanitarios sobre los que se funda Europa carecerán de significado».* Federica Mogherini, jefe de la diplomacia europea, se ha pronunciado claramente sobre la distribución de la carga y de la responsabilidad de este drama. El periodista Salvatore Falco de *“Euronews”*, dijo: *“En 2014 Mare Nostrum fue reemplazado por Tritón, que no es una misión de rescate. Su principal objetivo es el seguimiento y el control de las fronteras y los equipos permanecen dentro del límite de treinta millas de la costa italiana. Mare Nostrum costaba más de 9 millones de euros al mes, mientras que Tritón tiene un presupuesto de menos de 3 millones de euros al mes”.* Aspasia Papadopoulou, Senior Policy Officer *“European Council from Refugees and Exlts”*, entrevistada por *“Euronews”* después de la noticia de la nueva tragedia del canal de Sicilia, dijo, sin rodeos: *“Creo que la tragedia a la que hemos asistido este fin de semana está destinada a repetirse una y otra vez. Es realmente muy urgente llegar a crear nuevos instrumentos destinados al salvamento marítimo. No se trata de mecanismos complicados, si existe una auténtica voluntad política compartida por los 28 Estados miembros y con el apoyo de Frontex. Se podría actuar rápidamente en el Mediterráneo, por ejemplo, para acoger a los migrantes que llegan. Al mismo tiempo, también existen otras medidas adicionales: como la reubicación de los refugiados o también el otorgamiento de visados humanitarios. Esto podría servir a garantizar a las personas en peligro, la posibilidad de llegar a Europa legalmente, sin tener que recurrir a la inmigración ilegal. Una familia siria en Beirut, o una eritrea en Túnez, tienen ahora muy pocas posibilidades de llegar a Europa legalmente. Por ello tenemos que utilizarlos todos”.*

Es de estas horas la noticia, procedente de la sesión extraordinaria de la Comunidad Europea, que se ha triplicado el fondo especial para 2015 para Triton: 109 millones de euros, una señal positiva de la toma de conciencia de los 28 Estados miembros de la UE. También se espera que Italia no permanezca sola ante esta gran operación humanitaria, sino que por fin exista una voluntad política internacional, para que se erradique el problema de la inmigración ilegal. Esperemos que se desmientan pronto las palabras del Santo Padre Francisco: *“Somos una sociedad que ha olvidado la experiencia de llorar [...] Hemos caído en la globalización de la indiferencia”.*

ASESORAMIENTO JURÍDICO A LOS TRABAJADORES DEL MAR

Vigo, 24 de febrero de 2015.- El Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Ignacio López-Chaves, elogió esta mañana la labor llevada a cabo por la Asociación de Mujeres de Marinos de Galicia “Rosa dos Ventos”. Una organización sin ánimo de lucro dedicada a la defensa de los derechos del marino que, desde el año 1991, presta sus servicios de asesoramiento en un local cedido por la propia Autoridad Portuaria en las inmediaciones del Puerto Pesquero.

Junto a ella, López-Chaves se refirió también al Apostolado del Mar que, representa a la Iglesia en el mundo marítimo y que, a través de sus centros Stella Maris, pelean día a día por conseguir el respeto de la dignidad del hombre del mar, tanto en el lugar de trabajo como en su vida familiar.

Ambas organizaciones firmaron esta misma mañana un convenio de colaboración con el despacho Balms Abogados Consultores con el objetivo de conceder asistencia jurídica gratuita a los trabajadores del mar en defensa de sus derechos.

Se trata de un convenio que establece el régimen de colaboración entre Rosa dos Ventos, el Apostolado del Mar y el despacho de abogados Balms, para la prestación de servicios de asesoramiento jurídico.

A través de este convenio, Balms llevará a cabo asesoramiento jurídico gratuito a aquellos marinos vinculados a Rosa dos Ventos y Apostolado del Mar que estén en situación de necesidad.

El despacho de abogados Balms prestará servicios de asesoramiento jurídico a los trabajadores del mar.

Fomentará y apoyará la promoción de los trabajadores del mar para una mayor formación e información en relación a las leyes. Informará de asuntos puntuales que puedan afectar al mundo marítimo, así como cualquier tipo de normativa o proyecto en relación con el sector.

Para López-Chaves, se trata de “un paso muy importante” para un sector “de vital importancia”, como es el de la pesca, cuyos trabajadores desempeñan “un trabajo muy duro y

sin protección social ni dimensión de justicia”.

En este sentido, el máximo responsable portuario aplaudió el “esfuerzo” de ambas organizaciones, representadas por la Delegada Diocesana del Apostolado del Mar y responsable de Stella Maris, M^a del Carmen Grobas, y por la coordinadora de Relaciones Nacionales e Internacionales de la Asociación de Mujeres de Marinos de Galicia “Rosa dos Ventos”, M^a Cristina de Castro, así como por el socio de “Balms Abogados Consultores”, Antonio Heredero, al demostrar que “con esfuerzo, se consiguen muchas cosas”.



El nuevo Director nacional del Apostolado del Mar de España es el Rev. Ramón Camaño Pacín.

Así, brindó el total apoyo de la institución que preside a ambos colectivos con el objetivo de sensibilizar a la sociedad de las necesidades de los trabajadores del mar y sus consecuencias en la vida familiar y social, debido a sus prolongadas estancias en la mar.

¡ENHORABUENA!

El 10 de febrero, el P. Edward Pracz, Director Nacional del A.M. de Polonia y Coordinador Regional de Europa, recibió el “Haller’s Ring”, durante la conmemoración del 95 aniversario de la regreso de Polonia al Mar Báltico. Ese día, en 1920, el general polaco Józef Haller hizo un voto lanzando un anillo de platino al mar para conmemorar el hecho.

Después de 95 años, este importante galardón ha sido otorgado al P. Pracz por la “Maritime and River League”, en reconocimiento a todas las actividades que ha llevado a cabo en favor de la Gente del Mar durante muchos años.



CÓMO TAILANDIA SE HA CONVERTIDO EN EL CENTRO DE LA TRATA DE PERSONAS DE ASIA

Se estima que decenas de miles de personas son cada año víctimas de las redes de venta de personas en el país asiático. Esta es la historia de una de ellas, 'secuestrada' en un barco pesquero.

Samat Senasuk no ha visto a su familia en los últimos seis años, los mismos que ha estado enrolado en un barco de pesca, la mayor parte del tiempo en contra de su voluntad. "Primero me dijeron que era sólo para dos años. Pero extendían todo el tiempo el contrato, sin preguntarme si estaba de acuerdo o darme vacaciones. Cuando me negué a seguir trabajando para ellos, me echaron del barco sin pagarme los seis años que me debían", explica Senasuk.

La crisis económica de 2008 se había llevado su trabajo como guardia de seguridad de un edificio de oficinas en Bangkok, la capital de Tailandia, y un *broker*, como llaman en inglés a los agentes que venden a personas en las nutridas redes de tráfico del país, le prometió otro trabajo como vigilante. Pero el edificio que supuestamente iba a custodiar resultó flotar en el agua y las tareas que le fueron encargadas se tornaron más duras de lo que le habían contado, relata con sus dedos quebrados por las heridas producidas por tirar de las redes de pesca.

Durante años, Tailandia ha sido señalada como uno de los principales centros de la trata de personas en Asia. No existen cifras precisas, pero el Departamento de Estado de Estados Unidos, que elabora un detallado informe anual sobre la trata a nivel global, calcula que al menos decenas de miles de personas son víctimas cada año de las redes de venta de personas del país. De hecho, el país recibió en el último informe del Gobierno estadounidense la peor calificación posible por ser "fuente, destino y país de tránsito para hombres, mujeres y niños sometidos a trabajos forzados y tráfico sexual".

La Unión Europea también ha denunciado las prácticas en el país asiático e impuso hace unas semanas una *tarjeta amarilla* a Tailandia por la violación de derechos humanos y de la legislación internacional en



Un grupo de inmigrantes rohingyas y de Bangladesh tras llegar a Lhoksukon, Indonesia (Reuters).



El interior de un barco en el que vivieron durante tres meses inmigrantes rohingyas, en Langkawi (Reuters).

el sector de la pesca, uno de los principales clientes de estas redes, junto a la prostitución, la construcción y el servicio doméstico. Esta tarjeta supone un aviso antes de imponer sanciones a la importación en Europa de productos pesqueros de origen tailandés, algo que podría dañar seriamente al tercer exportador mundial de marisco.

El Gobierno militar que está en el poder desde el golpe de Estado de hace un año aseguró que ya estaba tomando medidas, pero la aparición durante los últimos días de varias

fosas comunes en el sur de Tailandia con más de 30 cuerpos, supuestamente pertenecientes a inmigrantes ilegales que eran retenidos por traficantes en espera del pago de un rescate por parte de sus familias, ha puesto en entredicho las buenas palabras.

La vida del esclavo

Naciones Unidas define la trata de personas como "el transporte de personas [...] utilizando la fuerza u otras formas de coerción, raptos, fraude, decepción, abuso de poder o posición de vulnerabilidad [...] con el objetivo de explotarlas". Es la historia de Senasuk. Procedente de Isaan, una región pobre en el noreste de Tailandia, Senasuk aceptó finalmente enrolarse en el barco "porque prometieron pagarme muy bien".

El copioso salario prometido resultó ser de 3.000 baths al mes (80 euros), una tercera parte del sueldo mínimo legal en Tailandia. El dinero era además retenido por la empresa hasta el final de un contrato que se alargaba de forma indefinida. "Son engañados. Nunca se les cuenta nada sobre las condiciones del trabajo. Los embaucan prometiéndoles mucho dinero", asegura Patima Tungpuchayakul, mánager de Labour Rights Promotion Network Foundation (LPN), una de las principales organizaciones contra el tráfico de personas en Tailandia.

A su magro salario, Senasuk tenía que descontarle además la tarifa que se llevaba el agente que lo había vendido, unos 25.000 baths (665 euros) y sumarle las **palizas del capitán y las pocas horas de sueño** –a menudo no más de cuatro horas al día– tras interminables jornadas de recoger pescado. Hoy, espera en Mahachai, una ciudad portuaria cercana a Bangkok, a que el Ministerio de Trabajo termine de revisar su caso para poder cobrar el salario que le deben –una parte ya lo ha recuperado– y volver a casa con su familia, seis años después.

La historia de Senasuk no es extraordinaria. La mayoría de las víctimas hablan de jornadas interminables de trabajo, palizas constantes y pasaportes confiscados. A diferencia de Senasuk, la mayor parte de los traficados no son tailandeses, y proceden de los países más pobres de Myanmar, Camboya o Laos. Kyi Soe es uno de ellos. Al igual que a Senasuk, a Kyi Soe también lo encandiló un *broker*, que se presentó en su casa al sur de Myanmar con una promesa de un trabajo de ensueño. Acabó también en una prisión flotante, trabajando entre 16 y 20 horas al día y sin apenas comida. Pero su infierno fue más corto, duró tan sólo cinco meses. "Hubo un momento en que ya no tenía fuerzas para trabajar y el patrón decidió deshacerse de mí", cuenta. Lo dejó en tierra, pero sin pagarle los cinco meses de sueldo que le debía.



Una esclavitud histórica

La esclavitud y la trata han existido durante siglos en Tailandia. La esclavitud fue, de hecho, legal hasta 1905, cuando el entonces rey Rama V la abolió oficialmente y los esclavos fueron liberados. Muchos de ellos eran mujeres que habían sido compradas y explotadas sexualmente de forma legal. Sin embargo, la nueva regulación cambió poco su situación y la mayoría acabó en burdeles que, en aquella época y hasta 1960, estaban permitidos. El trájín de soldados por la región durante la II Guerra Mundial y durante la Guerra de Vietnam alimentó los prostíbulos y, con ellos, las redes de compraventa de personas.

La trata hacia los barcos de pesca es, sin embargo, más reciente y comenzó a finales de los años 90, cuando un tifón hundió más de 200 barcos con toda su tripulación, asegura un informe de la Organización Internacional para las Migraciones. Más de 450 personas murieron y 600 desaparecieron. Tras la tragedia, los tailandeses se negaron a volver a trabajar en los barcos y la industria tuvo que buscar en los países vecinos, principalmente Myanmar y Camboya, manos que reemplazaran a las locales. Hoy en día, numerosos informes y estudios publicados por diversas ONG, pero también por organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo, describen el sector como una gran red de trata que se sirve de la falta de control en los barcos que faenan en aguas internacionales para forzar a sus trabajadores e impedir que abandonen sus puestos.

El tráfico hacia los campos que ha quedado expuesto tras el descubrimiento en el sur de Tailandia de las fosas comunes es el más reciente de todos. Los restos de varios de estos campos encontrados durante los últimos días en la jungla del sur del país muestran precarias instalaciones de bambú y toldos en los que los traficados eran retenidos a la espera del pago de un rescate por parte de sus familias. Muchos eran bangladesíes, pero sus víctimas son principalmente rohingyas, una minoría étnica de Myanmar que profesa el islam, a la que el Gobierno de la antigua Birmania deniega la ciudadanía, alegando que son inmigrantes extranjeros. En 2012 las tensiones con la mayoría de religión budista rebrotaron en el oeste del país, donde se concentra esta minoría, y muchos han decidido desde entonces abandonar Myanmar para poder sobrevivir.

“Los campos existen desde hace tres o cuatro años, desde que el Gobierno de Tailandia desarrolló una política que supuestamente iba a ayudar a los rohingyas que llegaban en botes a las costas tailandesas”, explica Phil Robertson, director adjunto para Asia de Human Rights Watch. Según Robertson, los barcos debían ser en un principio redirigidos a Malasia, después de darles provisiones. “Rápidamente, varios oficiales locales, junto a la policía y otro personal de seguridad, se dieron cuenta de que era más lucrativo cooperar con las redes que transportar a los rohingyas”, continúa. Los rescates ascienden a menudo a los 2.000 dólares, tres veces más que el precio de un trabajador vendido a un barco o una fábrica, aunque muchos de los que no pueden pagar terminan como esclavos de la industria tailandesa, según una investigación de Reuters de 2013.

Esta corrupción ha sido uno de los principales fuelles de la trata en el país. Sólo unos días después de hallar las fosas comunes y los campos, el alcalde de uno de los pueblos cercanos y su ayudante fueron arrestados y al menos 50 oficiales de la policía han sido suspendidos por su supuesta conexión con las redes de trata. La legislación, con la Ley contra la Trata de 2008 como principal texto de referencia, también ha dejado muchas lagunas que aprovechan los *brokers*.

"Hay un problema legal en Tailandia. En primer lugar, los criterios para considerar a una persona víctima de trata no están estandarizados y a menudo se acusa a la víctima de ser culpable de la situación", explica Patima Tungpuchayakul, de la LPN. "En realidad, lo que quieren es maquillar la cifra de víctimas para que Estados Unidos mejore su calificación [en el informe de trata de personas]. Además [en la pesca], la ley defiende al empresario, no a la tripulación", continúa la activista. En este caso, la legislación tailandesa permite a los trabajadores enrolarse en un barco que faene en aguas internacionales sin necesidad de un pasaporte, mientras tengan un documento denominado "libro del marino", que son a menudo falsificados por las empresas de pesca.

La presión nacional e internacional ha llevado al Gobierno de Tailandia a anunciar medidas rápidas, mientras los barcos con inmigrantes ilegales, muchos de ellos demandantes de asilo, siguen llegando a costas del Sudeste Asiático. La premura es tal que se ha convocado una reunión entre Tailandia, Myanmar

y Malasia a finales de mes para combatir de forma conjunta la trata, aunque Malasia, al igual que Indonesia, se ha mostrado firme y está devolviendo los barcos a alta mar. Tailandia, por su parte, continúa haciendo promesas que ya se han escuchado antes y que probablemente no consigan el principal objetivo del Gobierno militar: salir de la lista de países que no luchan contra la trata en el nuevo Informe del Departamento de Estados Unidos que se publicará el próximo mes de junio.



Inmigrantes, supuestamente de la etnia rohingya, hacinados en un barco tras ser rescatados de botes después de escapar de Myanmar. (Reuters)

El Confidencial, 14.05.2015
Autor Laura Villadiego, Bangkok