

# Apostolatus Maris

La Iglesia en el mundo marítimo

Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migranti e Itinerantes, Ciudad del Vaticano



No. 75, 2001/IV



Queridos amigos del Apostolado del Mar

El 2001 que está terminando ha sido un año rico de acontecimientos para el Apostolado del Mar en el mundo. El encuentro Anual de los Coordinadores Regionales, que se realizó en Roma en el mes de enero, ha dado inicio a la preparación del XXI Congreso Mundial, que se tendrá a Río de Janeiro del 29 de septiembre al 5 de octubre del 2002.

El tema elegido es, "El apostolado del Mar en la hora de la globalización", y ha sido estudiado en el curso de cuatro Conferencias Regionales, (África Océano indiano, Oceanía, Sudeste de Asia y Europa). Desgraciadamente no he podido asistir personalmente como habría querido, pero he sido bien representado por mis colaboradores.

Por la primera vez se ha organizado un Seminario a Odessa, en Ucrania, que ha visto la presencia de sacerdotes griegos y latinos interesados en la pastoral marítima en los puertos del Mar Negro. Después no ha faltado la cooperación en el ámbito ecuménico con las otras organizaciones cristianas que se ocupan del bienestar de los marítimos.

En el ámbito personal, tengo que decir que el 2001 ha sido un año que me ha intensamente marcado, en particular el 19 de Septiembre pasado, cuando un repentino malestar puso en serio peligro mi vida, mientras participaba al Sínodo de los Obispos en Roma. Gracias a Dios he sido milagrosamente salvado debido a la oportuna intervención de los médicos del hospital donde estuve hospitalizado por más de un mes. Durante este período he podido constatar el cariño y la cercanía de las personas queridas y muchas otras que han querido hacerme sentir su amistad, mandándome mensajes de simpatía, consuelo y estímulo de cada parte del mundo.

Doy las gracias a todos y cada uno de vosotros por las oraciones. A la vez os aseguro las mías y les mando mis mejores felicidades para esta Santa Navidad y para todo el año 2002, con la esperanza de ver el alba de un Nuevo Año sin guerra, dónde los hombres y las mujeres vivan en paz y en armonía, y las personas de todas las creencias recen al mismo Padre celeste como hermanos y hermanas.

+ Stephen Fumio Hamao, Presidente

## En el interior ....

Los efectos de la globalización en los países del Est/Sudeste de Asia	pág. 3
Los desarrollos en México	7
"Une pastorale des gens de mer"	8
Relato de dos marineros	10

## Nuevo Secretario del Pontificio Consejo

Con fecha 6 de noviembre de 2001, su Santidad Juan Pablo II nombró Secretario de nuestro Pontificio Consejo, S.E. Mons. Agostino Marchetto, Arzobispo titular de Astigi.

Mons. Marchetto ha prestado servicio en las Nunciaturas de Zambia, Malawi, Argelia, Túnez, Libia, Marruecos, Portugal, Zimbabwe y Mozambique. Consagrado Obispo en noviembre de 1985, asumió el encargo de Nuncio en Madagascar, Tanzania y Bielorrusia. Actualmente desempeña la función de Observador Permanente de la Santa Sede ante la FAO, la IFAD y el PAM.

A continuación su saludo a los lectores del Boletín.

*Una palabra a vosotros, queridísimos, al inicio de mi empeño como secretario del Pontificio Consejo para la pastoral de los Emigrantes e Itinerantes. Con este llego también al Apostolatus Maris. Que el Señor nos ayude “en el camino” en las aguas, hacia él y los hermanos.*

*Porque se acerca la Navidad, pido a un místico de la “materia”, por así decir, al Padre jesuita Teilhard de Chardin, de hacerse nuestro pedagogo - lo espero y lo deseo - para un “conocimiento” más profundo del Verbo (Hijo de Dios). He aquí el texto que he elegido para vosotros:*

*“En la nueva comunidad - que hoy se genera - el Verbo ha prolongado el acto sempiterno de su nacimiento; y en virtud de su descender en las vísceras del mundo, las grandes aguas de la Materia, sin un escalofrío, se han cambiado en vida. No se ha tenido, aparentemente, una agitación, por la inefable transformación. Y todavía, misteriosamente y realmente, en contacto con la sustancial Palabra, el Universo, inmensa Hostia, se ha convertido en Carne. Toda la materia está ya encarnada, mi Dios, gracias a vuestra Encarnación” (de “La Misa en el mundo”).*

Felices Pascuas y Prospero Año Nuevo

+ Arzobispo Agostino Marchetto

Mons.  
Marchetto  
sucede a S.E.  
Mons.  
Francesco  
Gioia, OFM  
Cap.,  
Arzobispo  
emérito de  
Camerino.

Al terminar  
su quinquenio  
como  
Secretario de  
este  
Pontificio  
Consejo, el  
25 de julio  
pasado,  
Mons. Gioia  
ha sido  
nombrado por  
el Santo  
Padre  
Presidente de  
la  
Peregrinatio  
ad Petri  
Sedem, y  
además  
Administrado  
r Pontificio  
de la Basílica  
Patriarcal San  
Pablo fuera  
de los Muros  
y Delegado  
Pontificio de  
la Basílica de  
San Antonio  
de Padua.

Lleguen a  
ambos  
Arzobispos  
nuestras más  
sentidas  
felicitaciones.

## Los efectos de la globalización en los países del Este/Sudeste de Asia

Réunion Regional, Davao City, Filipinas, 8-11, 2001

### TAIWAN

Los cambios políticos y económicos que se han producido en Taiwán durante los últimos 18/20 meses han afectado el funcionamiento del Centro y la vida de los marineros que vienen a Kaohsiung.

En julio de este año, gracias a las promesas que hicieron durante la campaña electoral el Presidente autorizó el traslado de la responsabilidad del puerto de Kaohsiung del Departamento de Comunicación y Transporte (DOCT) al gobierno de la Ciudad de Kaohsiung.

El retroceso económico global que está pagando el mundo ha afectado a Taiwán profundamente y se ha agravado por el éxodo de fábricas a China Continental. En los últimos 18 meses 8.100 fábricas han sido cerradas como una consecuencia de la falta de demanda de material crudo y exportación del producto terminado.

El número de naves que visitan el puerto es muchos menos que el año anterior, varias naves están quedándose ancladas durante meses porque no hay carga. Y así, algunos miembros de la tripulación han experimentado el retraso en el pago de sueldos.

Hay una partida de muchos contenedores en movimiento en el puerto que casi hace imposible sentarse con los marineros a causa del horario rígido de las horas de trabajo que no les deja demasiado espacio para el

descanso.

Los pescadores que eran presente en gran número en 1996/97 están disminuyendo porque los capitanes prefieren contratar la tripulación de China Continental. Los marineros filipinos han sido sustituidos en parte por los pescadores indonesios, pero, siempre con los mismos problemas.

Con la proliferación de las tarjetas telefónicas baratas, se verifica que cada vez menos marineros vienen a nuestro Centro. Nosotros estamos intentando encontrar nuevos modos y medios para atraer a los marineros. Además, es difícil sostener económicamente todos los servicios del Centro.

### COREA

La globalización tiene sus resultados positivos, en el sentido que hay una gran apertura entre los países y culturas. Hay un movimiento creciente hacia la apertura de las fronteras, una disponibilidad regional incluso la asistencia global, además, el impulso general hacia la creación de un pueblo verdaderamente global.

Pero existe siempre un gran peligro de explotación. El "factor dinero" se transforma en la nota dominante. Las compañías intentan buscar la mano de obra lo más barata posible en vista de mayores ganancias, reducción de la mano de obra; más automatización. La reducción de los costos ha sido estrictamente llevada a cabo

con la finalidad que los dueños de las naves puedan completar sus cargos con otras compañías navales ofreciéndoles posibles cargos a precios más bajos para el transporte de sus mercancías. Debido a la gran reducción de mano de obra, muchos marineros deben trabajar excesivamente. Yo personalmente oí hablar de historias que en ciertas naves, por ejemplo, que un hombre estaba exhausto y confuso puesto que tenía que ayudar en la operación de atracado de las naves, fruto de su fatiga, la notable falta de mano de obra.

A modo de ejemplo, en el pasado la Corea vendía en sus grandes almacenes muchos productos ordinarios y géneros que producían en casa los mismos coreanos. Hoy día, casi todo lo que se vende en Corea es "hecho en China". Así varias compañías coreanas que producían las mercancías desgraciadamente, han cerrado porque ellos no pudieron competir con los precios bajos de los productos "hechos en China". En el mundo marítimo, existe una creciente tendencia para contratar a marineros chinos. Actualmente muchas compañías europeas están contactando marineros chinos. En una nave toda su tripulación era china, un electricista recibe aproximadamente 700 dólares americanos. Esto comparado con los 2.000 de

(Continúa a la pág. 4)

*¿Cuál es el impacto particular de la globalización económica en el ambiente marítimo de nuestro país?*

*¿Este desarrollo ha tenido resultados positivos o negativos en las vidas de familias de los marineros/pescadores y el Apostolado del Mar?*

Estas preguntas se propusieron a los delegados de la AOS de los países que forman esta región. Cuanto siguen las respuestas.

(Continúa de la pág. 3)

un electricista europeo, o 1.200 de un filipino, es favorable a las compañías.

## JAPÓN

Impacto en el ambiente marítimo de Japón: llegan menos naves que antes a los puertos debido a la crisis económica, a las grandes naves, etc. Pero los puertos más grandes como Tokio, Yokohama, Nagoya, Kobe todavía tienen alrededor de 10.000 naves por año.

Impacto en las vidas de los marineros: menos y menos trabajos para los marineros japoneses por las razones de sueldos altos. La mayoría de las naves japonesas están ahora en FOC. Con la aplicación de la Dirección de Seguridad Internacional, más uniformidad del trabajo y competencia, más seguridad para los marineros, las naves menos idóneas a la navegación, por lo menos en los grandes puertos, pero al mismo tiempo, las tripulaciones se encuentran más cansadas; es decir, a algunos casos extra "pirates watch", debido a la gran cantidad de papel que debe producirse, sobre todo, para naves que deben recorrer 5 puertos en 5 días, a veces más, y sólo 3 o 4 días entre los diferentes países.

Impacto en el AOS: - un grande cambio es el hecho que muchos marineros no cristianos están reemplazando los Filipinos.

- un segundo cambio es el hecho que incluso entre los mismos Filipinos, existe una alta presencia de marineros de otros grupos cristianos.

- un tercer cambio es el rápido aumento de marineros de los países sin una base cristiana, ellos pueden ser budistas, hindú, musulmanes o comunistas.

Yo no tengo ninguna estadística oficial pero e s t i m o q u e aproximadamente 80% de los marineros que vienen a Yokohama son asiáticos, con un aumento notable de chinos.

- otro cambio es el hecho que cada vez más marineros son de países donde no existe absolutamente ninguna unión de los marineros o se sienten unidos sólo por el nombre. En tal caso, los marineros no pueden quejarse de sus sueldos, ni de los contratos no respetados, puesto que a menudo ellos tienen en sus manos el CBA (Acuerdo de Contrato Colectivo) en blanco, así es más difícil conocer y exigir que sus derechos vengan respetados.

## SINGAPUR

El tiempo de carga y descarga de las naves en el área del puerto ha bajado (8-12 horas) y es bastante difícil de visitar las naves dado que la tripulación tiene tanta prisa por tener hechos sus trabajos. El origen de los trabajos baratos de varios países del tercer mundo ha dislocado a algunos miembros de la comunidad de los marineros.

## FILIPINAS

Cuando la industria Marítima se vuelve más "asiatizada", los marineros filipinos están siendo a menudo afectado de una manera negativa. Quizás, el efecto más evidente es la amenaza de ser reemplazados por marineros de otros países que están deseosos de trabajar por un salario más bajo.

Un marinero croata me dijo recientemente que él estaba sintiendo remordimiento de conciencia cuando se

sentaba y disfrutaba de la bienvenida y hospitalidad de las personas de Davao y fuera del Centro. "Yo y mis compañeros de la tripulación croata hemos reemplazado una entera tripulación de filipinos. La compañía está ahorrando 34% en los sueldos de los funcionarios y aproximadamente 52% en los sueldos acortando el salario a los marineros croatas en reemplazo de los filipinos. Nosotros hemos sido la causa de la pérdida del trabajo de 26 filipinos y, pensar que ellos son hombres y jefes de familias como nosotros".

Existe tanto énfasis en la "reorganización" y la reducción de los costos - esto afecta tanto a los filipinos como al resto de los marineros. Hace simplemente dos semanas, una nave frigorífica que llevaba 250.000 cajas de plátanos desde Davao a 7 puertos en el Medio Oriente eran cargadas en 45 horas - el tiempo más rápido se dio alguna vez en el Puerto de Davao. El tiempo en Davao era anteriormente 7-10 días para recargar las "naves frigoríficas". Eso se redujo a 3-5 días introduciendo el almacén refrigerado en el puerto para que se conserven los plátanos en los depósitos refrigerados antes que lleguen las naves. Ahora las naves exigen llevar 30-32-40 contenedores cargados con plátanos antes de la llegada de la nave. Así la carga va adelante día y noche. En lugar de 3-5 días, las naves pueden dar la vuelta en 2 días. Y ahora cuando ellos llegan al Medio Oriente, ellos están programados para descargar en 5 puertos en 7 días. ¿Cuándo los miembros de la tripulación tienen una oportunidad para descansar?

La mayor parte de los accidentes vienen atribuidos al

(Continúa a la pág. 5)

(Continúa de la pág. 4)

error humano. Y el error humano es consecuencia de la fatiga de la tripulación. Con el trayecto más rápido de la inversión de la ruta, y la tensión de 36 horas de derecho de Aduana cuando ellos navegan a través del Estrecho de las Molucas entre Indonesia y Malasia está plagado de piratas, ¿cuándo la tripulación consigue dormir o reposar?

Cuando los hombres vienen a su casa, les exigen frecuentar los cursos de promoción - éstos normalmente se realizan en Manila y a veces en Cebú - los hombres están en la casa pero no con sus familias. Por consiguiente, a este stress se suma, sea el alto costo del viaje a Manila y el costo de vivir en la Ciudad Metropolitana.

Los Marineros filipinos deben enfrentar un largo período para conseguir un nuevo contrato, simplemente, en virtud al gran número de Marineros filipinos - 350.000, pero, según las figuras Gubernativas,

aproximadamente 198.622 están empleados en este momento. Existe también la realidad de la competición de Marineros de otros países asiáticos que están deseosos de trabajar por un salario más bajo que los Filipinos. Los hombres tienen más tensiones e inseguridades.

Esto acarrea a menudo problemas domésticos y tensiones, así algunos adhieren al alcohol, se dan a la infidelidad, y veces incluso al uso de drogas.

Éstos inconvenientes afectan a las familias y, nosotros somos los únicos a quienes se dirigen para pedir ayuda y consejo. Los niños también son afectados por los problemas de sus padres y las tensiones son relativas a la seguridad en el trabajo.

### HONG KONG

En general las naves de carga y barcos mercantiles están pasando por tiempos difíciles y los pequeños dueños de naves ya no puede competir con los grandes. Aparte de llevar leña, acero y carbón, existen muy pocos cargueros

internacionales, excepto, los barcos de cabotaje chinos que son más pequeño o son naves costeras.

Incluso las naves de contenedores están fuera de habla de las grandes compañías y cambian nombre casi cada año.

Debido a la flexión económica global, la carga manipulada en el último cuarto del año estaba bajo el 10%.

### THAILANDIA

- Agobiantes condiciones que derivan de los cambios de comportamientos sexuales.

- Soledad, nostalgia y falta de comunicación con las personas queridas y amigos; a menudo dan como resultados la disgregación familiar.

## Filipino y capellán de la AOS en Antwerp

Mi hermana *Mayeth* se casó con *Mike*, marinero, era el cocinero principal en la nave. Ellos tuvieron la suerte de tener una hija, *Mariguel*. Cuando la niña tenía 4 años, regresó su padre al final de un contrato de 10 meses. *Mike* no fue reconocido por su hija: Él quiso abrazarla pero ella lloró y se escondió detrás de su madre. Yo vi a *Mike* muy triste y lloró. *Mariguel* demoró alrededor de 3 semanas para reconocer el padre. Este hecho cambió mi vida como sacerdote diocesano. Yo sentí que debía hacer algo por los marineros como *Mike*. Yo también conocí todas las experiencias de mi hermana, quedó sola y preocupada cuando *Mike* regresó al mar en una tierra extranjera. El Obispo *Paul Van Den Berghe* de Antwerp, pidió un sacerdote filipino y el Obispo *Arguelles* que es responsable de todos los sacerdotes filipinos que trabajan en el extranjero, me pidió a mi Obispo en la Diócesis de *Lucena* si podía enviar entre los Filipinos uno de sus sacerdotes para llevar a cabo este tipo de apostolado.

Yo soy *P. Jorgedy Q. Bago*. Durante 17 meses yo estaba aquí en *Stella Maris*, mientras estudiaba holandés. Yo también trabajo con la comunidad filipina en Antwerp. Todas las tardes nosotros celebramos la Santa Misa para los marineros. Durante este período, murieron algunos marineros a causa de un accidente y uno debido a un ataque cardíaco. Dos marineros filipinos murieron porque ellos se golpearon con su propia grúa. Fue una experiencia muy triste, sus cuerpos permanecieron bajo la grúa durante muchas horas. Nosotros oramos y hablamos con los miembros de la tripulación sobre qué había sucedido que eran todos filipinos. Ellos estaban todos asustados y no podían creer tal hecho. Entonces, *Geert Bamellis* y yo informamos a sus familias. Era un trabajo demasiado difícil, decirles a las esposas que sus maridos habían muerto en un accidente. Muchos encuentran un accidente, otros entran en conflicto con las autoridades y son encarcelados. Visitando a todos los marineros sin tener en cuenta su fe en el hospital y prisiones, proporcionándoles los servicios litúrgicos, hablando con ellos, dándoles la bienvenida y ayudándolos en lo que nosotros del AOS podemos hacer, aliviar su soledad y hacerlos sentirse que están en casa fuera de casa.

## ¡Adiós de un Director Nacional!

*Estimado Amigo, ahora, yo regreso en Francia, definitivamente, después de una permanencia de dos meses en Madagascar. Yo pude participar en varios eventos que me permitieron compartir con ustedes. Fue un gran momento en Tamatave la Reunión Nacional del Apostolado del Mar con más de 25 participantes de todo el país, junto con los invitados luteranos y, por la primera vez, algunos Anglicanos (2 Obispos).*

*La situación de los marineros Malgaches continúa siendo muy precaria y llena de incertidumbres con respecto al futuro. La situación de los pescadores tradicionales permanece difícil, y también para sus familias. El AOS es un lugar para encontrarse y compartir sus experiencias de vida como creyentes. Para mí, este es un lugar para "actuar juntos como cristianos en el mundo marítimo". También es el traslado de responsabilidades en el ámbito local y nacional, aun cuando a las personas les parece que no son ulteriormente libres. También, tuvimos "las despedidas" a los amigos, familias y hermanos a quienes yo he conocido desde cuando empecé hace 18 años en Madagascar. Esto es siempre un poco conmovedor y alegre.*

*Por último, junto con la familia y amigos, yo hice un recorrido en las "Altas Mesetas" y la costa: Majunga, St. Marie, sólo para impregnarme una vez más de los maravillosos paisajes y de las situaciones de las personas que conocí.*

*Durante mi permanencia hubo infelizmente dos naufragios, con más de 40 muertos y dispersos. Esto fue como un recuerdo para mí, y significa que no falta el trabajo por hacer en el mundo marítimo, sobre todo con respecto a la formación, seguridad, solidaridad y justicia. Yo también pude tomar parte y evaluar el trabajo del "COMM" (Colectividad de las Organizaciones Marítimas Malgache) y del Comité Nacional para el Bienestar de los Marineros (IOSEA). Ahora yo estoy embarcándome de nuevo para Nantes y St. Nazaire con la Misión del Mar y Juventud del Mar y más hospitalidad marítima. ¿Habrán algunas nuevas aventuras?*

*¡Vèloma! Hasta pronto.*

Yves Aubron

## Cambia el inglés del mar

En el mes de noviembre aparecerá una pequeña revolución en las comunicaciones en el mar: el Standard Marine Communication Navigational Vocabulary (SMNV) en uso del 1977 para los contactos entre navegantes, entre barcos y tierra será reemplazado por el Standard Marine Communication Phrases, SMPC. El SMNV fue desarrollado para los marineros con la convicción que el lenguaje común - el inglés - no debía ser aquél empleado por Shakespeare, sino aquel técnico simplificado accesible a la mayoría de los operadores. Las

mutables condiciones del mundo del trabajo en el mar solicitaron una primera revisión del SMNV en el 1985, pero ya se estaba trabajando y probando un sistema de lenguaje más eficaz basado en frases más que en palabras individuales. El lenguaje es construido sobre un conocimiento de base de inglés coloquial y técnico y normalmente incluye frases usadas y repetitivamente en el trabajo de bordo. Por ejemplo en las operaciones de amarra y desatraco, de carga y descarga de las mercancías, pero sobre todo en las circunstancias de emergencia y peligro...

No olvidemos que los barcos, en particular aquellos cruceros, tienen a bordo una miríada de nacionalidades, hasta 42 diferentes como ha sido constatado...

Esta diversidad de lenguajes ha causado cientos de víctimas en el mar, sea en caso de incendio a bordo, sea en contribuir a colisiones. Merece la pena recordar las 173 víctimas del incendio de la Skandmavian Start dónde, según la comisión de investigación, 123 lenguajes diferentes existentes a bordo han impedido gravemente el desarrollo de las maniobras de abandono del barco. Imaginémonos qué cosa podría suceder con la

## ¡Los desarrollos en México!

### AREA GOLFO Y CARIBE

Los siguientes pasos a dar en el itinerario del AM, Area Golfo y Caribe:

- Solicitar el nombramiento de un Coordinador de Pastoral del Mar en cada Diócesis Costera, conocimiento de la situación de la "gente del mar" y la identificación de los principales problemas, dependía del taller de Junio. Por lo tanto, queda pendiente su realización.

- En el Area Golfo y Caribe ya existen coordinadores de Pastoral del Mar en: Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Tabasco, Coatzacoalcos y Veracruz.

- En Yucatán, el Coordinador diocesano, ha convocado a los párrocos de la costa (9 parroquias costeras con un litoral de 392 Kms.). Las reuniones, realizadas cada mes, han servido para dar a conocer los lineamientos del apostolado del mar, la necesidad de la evangelización de la gente del mar, programar las actividades a realizar e integrarlas al plan diocesano de pastoral. Los destinatarios de esta acción pastoral son los pescadores (alrededor de 25 mil) y sus familias, los empresarios, armadores y autoridades portuarias.

- En Progreso, continuamos con la visita a los barcos que llegan al puerto, traslado de tripulantes a tierra, entrega de "Balita", que recibimos del Stella Maris de Venecia, a los filipinos y ocasionalmente

a rusos y griegos. Se ha celebrado ya la primera misa a bordo de un barco. Fue una excelente experiencia para todo el equipo del AM. Ya tenemos casi lista el Acta Constitutiva de Apostolado del Mar de Yucatán, para darnos de alta como AC y poder realizar las gestiones para la obtención de recursos para el centro Stella Maris de este mismo lugar. Tuvimos una entrevista con el nuevo gobernador de nuestro estado para solicitarle su apoyo para todas las obras de restauración del vetusto edificio (data de 1893) que nos fue donado para nuestro centro Stella Maris. El nuevo gobernador se ha mostrado muy interesado en el proyecto, sobre todo porque tiene empresas relacionadas con la pesca.

### VERACRUZ

En la Diócesis de Veracruz, México contamos con el puerto más importante de la República. A este lugar arriban embarcaciones de diferentes magnitudes en constante flujo de mercancía. La Pastoral de la Movilidad Humana trata de dar respuestas a los retos que se presentan en la atención espiritual a los marinos. Los primeros pasos se dieron promoviendo la presencia de la Iglesia en esto ambiente, capacitación y apoyo de agentes que

están familiarizando en estas áreas. Por ejemplo, el intento de consolidar un equipo de marinos jubilados, con deseos de trabajar en el AM.

Se presentó en el Obispado una Comisión de la orden de Capitanía y Pilotos de Atención al Marino, con la iniciativa de fundar un Centro de Atención Internacional del Marino, con donativos del ITF. Dicho centro contaría con todas las atenciones al marino, pidiéndosele a Mons. Luis Gabriel Cuara Méndez apoyo espiritual, así como la creación de una Capilla Euménica para su estancia. Podemos concluir que el proyecto va avanzando, y que poco a poco se va dando forma a estas pastorales, para cumplir nuestra encomienda de practicar la caridad cristiana, así como la atención a las personas, sean católicas o no católicas, que se encuentran en constante movilidad por diversas razones.

Nuestros esfuerzos van encaminados a tratar de ser un motivador de deseos, un condensador de esperanzas, un diseñador de sueños, promotor de alegrías, solicitando la presencia de todos los seres humanos sensibles, a que se unan a esta lucha, que se sensibilicen en esta problemática, que no intenta otra cosa, más que extender en la sociedad el verdadero sentido de la caridad cristiana y de la

*Estas dos relaciones han sido preparadas respectivamente por el Padre Lorenzo Méndez, capellán del puerto de Progreso, y por el P. Ángel Castillo López, capellán del puerto de Veracruz*

## “Une pastorale des gens de mer”

Presentada por el P. François Le Gall, SMM

*El Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes ha publicado recientemente un libro escrito por el R. P. François El Gall, Montfortain. El P. El Gall ha sido Director Nacional del A.M. en Madagascar y coordinador para África - Océano indiano. De 1988 a 1994 estuvo en la Dirección Internacional del A.M. del Pontificio Consejo.*

*El libro constituye una excelente iniciación al trabajo apostólico de un animador o de un asistente pastoral.*

*La versión inglesa está en fase de preparación.*

El simple trabajo se titula, "Une Pastorale des Gens de Mer" (Una Pastoral para la Gente del Mar), contiene cinco capítulos con un Prólogo y un Epílogo. El Obispo de Bayonne y Promotor de la Misión en el mundo marítimo en Francia, Mons. Molères, muy a m a b l e y cuidadosamente lo leyó y escribió el Prólogo. Me gustaría agradecerle calurosamente su empeño porque su Prólogo señala algunas dimensiones y méritos sobre aquello que yo no había pensado. Las referencias mencionadas al final del libro quieren ser un reconocimiento de las fuentes que yo usé y una expresión de agradecimiento a todos aquellos a quienes yo pedí prestado algunos textos, sobre todo, el Boletín "Apostolatus Maris" para dar más consistencia y vida al trabajo.

El objetivo de este libro es hacer conocer, apreciar y animar el trabajo de la Iglesia en el mundo marítimo, a través del AM. Juan Pablo II ya nos ha dado el Motu el Proprio Stella Maris en este argumento. ¿Por qué no hacer un libro accesible a un mayor número de lectores con aquello que hemos oído? También, yo recordé una reflexión hecha por el Obispo Molères durante el último Congreso

Mundial en Davao: "Us-ted debe escribir algo sobre su experiencia". Cuando mi edad y la condición física me obligaron a concluir mi actividad hace tres años como capellán del puerto en la isla de Reunión, también Mons. Aubry me dio la misma sugerencia.

¿A quiénes se dirige este libro? Yo quise hacerlo comprensible para aquellas personas que no saben nada sobre el mundo marítimo, y para los marineros. Antes de someterlo a la prueba al Obispo Molères, yo lo hice leer primero a muchos sacerdotes de la Misión del Mar y a algunos que aun están en servicio, a dos marineros, a algunas religiosas, y unos pocos laicos activos. Todos ellos me animaron a que lo publicara. Después yo lo envié al Pontificio Consejo que quiso proceder con la edición francesa.

¿Qué método se adoptó para formularlo? ¿Cuál es su contenido? El método es el único que yo soy capaz de usar después de practicarlo en la JOC durante muchos años. ¡Es el método de Ver, Juzgar, Actuar!

Primero, Ver a portada de mano, esto significa que nosotros hablamos sobre la vida de los marineros, la vida de las personas del mar en una perspectiva evangelizadora. Hombres de todas las nacionalidades viven permanentemente en las naves... y no de vez en

cuando, porque su trabajo, su comercio, es estar en el mar. Es un mar cercano para los pescadores tradicionales o artesanales; es de un país a otro, y a veces de un continente a otro para pescadores industriales o marineros del comercio. Al mismo tiempo, sus esposas y niños están manteniéndose en la tierra, en su país.

El contenido del Prólogo y el Capítulo I es: El panorama de las Actividades Marítimas.

El Prólogo narra cuatro aventuras reales del mar: 1) un marinero bretón que celebra su jubilación junto con toda su tripulación en la Casa de los Marineros en Tamatave; 2) una tripulación de marineros filipinos con un comandante francés en una nave que transporta gas en el puerto oriental de la Reunión; 3) un marinero Malgache en una nave noruega destinada a Portugal; 4) algunos pescadores chilenos arrestados por pesca ilegal en el área de la Antártica. En el Capítulo se describe lo siguiente: el transporte de pasajeros, transporte de carga, la pesca industrial, la pesca artesanal y la pesca tradicional. Después se presentan los tipos de naves, los aspectos financieros, se describen además, el lugar de los marineros en la compañía, la formación de la tripulación, el trabajo y relaciones a bordo y, las

*(Continúa a la pág. 9)*



relaciones de los marineros con sus familias.

Luego, Juzgar para descubrir cómo la vida de un marinero se estructura, los aspectos profesionales, la dimensión internacional del comercio, los problemas ecológicos, la propia cultura de los marineros, la complejidad y precariedad de su situación, pero también los valores vividos por los marineros, incluyendo aquellos de una Iglesia viviente, que tocan la vida de las personas en el mar. Éste es el objetivo de una nueva evangelización: es decir, mantener la fe, integrar la promoción humana, proteger la unidad de la familia, y promover los valores morales y culturales.

En el Capítulo II se desarrolla: La Atención

Pastoral marítima.

Por último, Actuar, declarado e inculcado con entusiasmo por el Apostolado del Mar desde su fundación; trabajando con caridad y fantasía para promover el progreso; declarar aquello que debe ser mejorado, sugerido, cambiado en la vida de los marineros.

El Capítulo III trata. El AM: una apreciación histórica global, una tarea de la Iglesia, una tarea misionera, una tarea ecuménica. Los esfuerzos concretos se organizan en detalle a través de los pasajes de la evangelización, partiendo de la hospitalidad, visita a las naves, hospitales y prisiones, en la vida de la comunidad a bordo, la tarea de educación, apoyo a las familias, ayuda legal, la actividad de

Asociaciones, y el domingo en el mar.

En la misma perspectiva de Actuar, el Capítulo IV da los detalles en el compromiso de la unión de personas laicas y ministerios ordenados, además, de la organización que la Iglesia puede otorgar a través del Apostolado del Mar (Motu Proprio) para cumplir su misión en el mundo marítimo.

El Epílogo es un análisis conclusivo, sociológico que yo debo al Padre Sylvain Urfer, un Jesuita en Tananarive que ha ayudado el Apostolado del Mar enormemente en el Océano Indiano.

En el Prólogo, el Obispo Molères estimula mucho a leer este libro, incluyendo los líderes políticos y pastorales para contribuir hacia un mayor y urgente

*Para obtener este libro es necesario dirigirse a la Mission de la Mer, 27 rue Jean de Beauvais, 75005 Paris.*

## **La Tecnología de la información al Servicio de los Marineros**

*Para los marineros que llaman de un puerto, las ideas que bajan a la tierra abundan en sus cabezas. Tierra conmovedora que después de estar días o semanas en el mar siempre incluye algunos nuevos programas personales. El mejor y más conocido programa común tiene como objetivo comunicar con los parientes y amigos: las cartas enviadas, las llamadas telefónicas aquí y allí, consiguiendo el correo electrónico, etc. Desde hace algún tiempo las demandas para el correo electrónico han crecido considerablemente. Durante las visitas a bordo, después de los saludos de costumbre, los marineros siempre se apresuran en preguntar, "¿Es posible enviar un correo electrónico? ¿Usted tiene una conexión de Internet?". Este es el primer motivo que mueve a los Marineros a venir al Club.*

*Es absolutamente necesario para los centros de recepción estar bien equipado con estos instrumentos de información moderna para poder responder a todas estas demandas. Todavía más necesaria, sin embargo, es la competencia requerida que deben adquirir las personas involucradas en los servicios de recepción para las personas del mar.*

*Consciente de esta urgente necesidad que es al mismo tiempo un requisito de internacionalización para el equipo del Club Stella el Maris de Toamasina, Madagascar, ha tomado la parte en la "información inicial entrenando y perfeccionando" para permitirles hacer buen uso de los instrumentos de comunicaciones modernos. Esta promoción se ha llamado "Hard Disk" (Disco duro), es de esperar que siempre tenga gran espacio para la hospitalidad y compromiso al servicio de las personas del bienestar del mar. Aun más, es necesario fomentar la promoción humana con el uso de estos instrumentos.*

(Flash Maritime, Madagascar, N. 76 – Settembre 2001)

## Relato de dos Marineros

.... un joven marinero a los futuros marineros

.... un lobo marino

### Ingeniero Richie Boy

Yo tengo un trabajo muy intenso, duro, arduo, fuerte y ruidoso. Yo espero que todas las esposas de los marineros estén conscientes de esto para no gastar el dinero imprudentemente. Ayer yo conversé con nuestro jefe de cocina, ucraniano, que había sido marinero durante 3 años. En todo el tiempo no había logrado hacer nada más que una simple renovación de la casa de sus padres, mientras, la mayor parte de sus ganancias la destinó al bienestar de sus 3 niños. Aunque, si él se siente cansado por su trabajo, por el momento no tiene ninguna opción para regresar al mar, porque su esposa no ha logrado economizar absolutamente nada.

Yo aquí no estoy desanimando a los estudiantes marítimos, pero yo les aconsejo y estimo a no casarse antes de iniciar su trabajo y a no cultivar la idea de tener una vida lujosa [...].

Sin embargo, la vida aquí es demasiado aburrida y aislada; despertándose a las 5:00 a.m., prepararse para iniciar el trabajo a las 6.00 a. m. hasta 5.00 p.m. Esto es lo que yo tengo que hacer diariamente. Es como sacar fotos mil veces en una esquina y en la misma posición,... es muy aburrido. Bueno, yo no tengo disgustos, porque éste es el tipo de vida que yo elegí. Además, estoy llamando la

atención de todos los instructores de la escuela marítima para que con su experiencia práctica y real, ellos puedan compartirla un poco con los estudiantes a fin de que puedan reflexionar acerca de esta nueva realidad que deberán afrontar en el futuro. Estoy consciente que, esto no es suficiente para resolver los problemas matemáticos y pasar el curso.

Cuando yo todavía estaba estudiando, nunca supe que tenía que dormir 2 horas al día, que debía ir afuera a recoger la numerosa basura; que, a las 2:00 a.m., debía limpiar todo el fango de la carbonera durante 24 horas, cambiar los cojines del motor y exponer mi cuerpo a una alta temperatura y presión que casi me quemaba mi cuerpo. Yo no tenía la necesaria protección para protegerme de los gritos de los superiores, la rabia de las tormentas, etc...

Yo imploraba constantemente a todos los santos para que me ayudasen y el pensamiento de mi familia me obsesionaba.

A veces, la comida era mala, el agua imbebible, fuera de esto, se sumaba la reducción de los sueldos o el peligro de firmar un contrato en blanco. Yo nunca oí todas estas cosas en la escuela.

Podría ser entonces una buena sugerencia que los instructores que han estado a bordo y que han tenido una buena experiencia pudieran dar 10 minutos de su tiempo para compartir la

experiencia de sus vidas en los mares y preparar a los estudiantes marítimos para su destino.

(AOS Cebu Newsletter no. 28, May-June 2001)

### \*\* Richard Lloyd, AM Adelaide, Australia

Yo he pasado unos veinte cinco años de mi vida en el mar, y durante ese tiempo han habido naves buenas como usted puede encontrar, mientras otras parecen haber sido diseñadas por alguien que no tenía ninguna idea de lo que significaba la vida en el mar.

Esas eran las naves malas, que hacen el trabajo más duro. Eran naves ruidosas dónde el rumor y la vibración venían del casco con detrimento del sueño y de una noche decente. Éstas eran las naves dónde socializar era casi imposible, aunque, si es un factor esencial de la vida a bordo.

Cuando se construyen las naves hay algunas cosas que permanecen para la vida. Permítanos tomar en consideración sólo algunas

1. Las Escaleras de la nave. Para el visitante medio de la nave éstas no son un problema, o para quienes estamos fuera. Pero, para la persona que las usa todos los días, durante meses, en

(Continúa a la pág. 11)

**\*\* Richard jubilado como Jefe Ingeniero. Nosotros damos a conocer su conversación al Curso de la AOS para los Miembros del AM en Adelaide (2-3 octubre 2001)**

(Continúa de la pág. 10)

fin, éstas pueden ser una dificultad real. ¿Por qué? Porque las escaleras de las naves requieren un cambio brusco de dirección cuando se alcanza el final de ese particular tramo. Esto pone una intensa tensión en las ligaduras de la rodilla y llega la artritis prematura y, hace posiblemente la jubilación antes del tiempo normal. En mi última nave, yo he negociado un mínimo de 68 viajes cada y todos los días. Habían noches que cuando me venía el dolor no podía dormir. Gracias a Dios, yo ahora estoy jubilado y las rodillas son mucho menos penosas.

A propósito, el Doctor de la Compañía decía que probablemente el desgaste era normal para esa nave, porque las condiciones de las escaleras estaban lejos del normal. El ángulo de las escaleras varió, el levantamiento de los pasos no era el mismo para todas las escaleras y sobre todo en el alojamiento éstas habían sido hechas tan estrechas que era difícil hasta subir una maleta a la leva.

2. Transmitió el ruido. Esto puede venir de muchas fuentes, pero las áreas principales de iniciación son la maquinaria, en la plataforma y debajo, las hélices, sobre todo cuando el agua es poco profunda, los cuartos de actividades y de recreación.

Generalmente poco puede hacerse sobre la maquinaria y ruidos de la hélice, pero de vez en cuando alguna acción terapéutica puede hacerse dentro de las áreas del alojamiento. Una nave es pobremente diseñada cuando

do las cabinas para dormir están cerca de la puerta, de las salas de la televisión y de la recreación, la lavandería de la nave o las puertas que llevan hacia la plataforma. Algún mejoramiento puede hacerse incrementando el espesor para lograr un cierto aislamiento.

3. Yo siento la separación del pasaje en la puerta de la cabina. Hecho por razones de seguridad, pero ha matado la "socialización" de una u otra tripulación. Ahora usted se confronta con una puerta firmemente cerrada y eso parece apagar cualquier deseo de entrar. En algunas naves, sobre todo, en aquellas con tripulaciones pequeñas y de largos recorridos, se debe evitar cualquier impedimento que reduce la acción social.

4. Me gustaría ver incluido en los cursos de Entrenamiento para Funcionarios alguna instrucción en el Cuidado de la Pastoral, relativa al bienestar de aquellos a su cargo. No es necesario tener una base religiosa pero se debe centrar en la dignidad inherente de cada persona. Lo que pasa ahora depende grandemente del carácter, personalidad y disposición de los Funcionarios involucrados.

5. Crewcall y Crewmail. Estos servicios son destinados a mejorar la comunicación desde la nave y para que la tripulación pueda llamar a casa más rápidamente. Esto parece bueno, pero pueden haber problemas en ciertas circunstancias. Permítame explicar... hace aproximadamente 18

meses yo fui llamado a una nave, uno de la tripulación estaba en un estado seriamente perturbado. Su madre había muerto de una muerte bastante violenta de la cual él se culpó porque estaba lejos en el mar y era incapaz de protegerla. Cuando él fue a su casa con la licencia encontró que toda la responsabilidad por establecer su acomodación del estado social en práctica dependía de él, y más encima de su tristeza ésta era una carga aun más pesada. Al final de su licencia él volvió a su nave, sólo que su vida se hizo miserable a causa de las llamadas telefónicas incesantes que debía hacer a su casa. Su padre no estaba contento con el modo como él se había ocupado de la propiedad, su hermano quiso una parte mayor, y su esposa que se llevaba bien con la madre, pero no con el padre, se alejó de la familia y los niños eran mal recibidos. Todo esto se acumuló en este hombre de mar; él era completamente incapaz de ayudar, más encima cultivó los problemas y en futuro todo era demasiado para él. ¿Uno puede maravillarse tal situación? Yo me siento contento al decir que él superó sus problemas y, de hecho, hace aproximadamente tres semanas que nos llamó al club para agradecer. ¡Todo es bueno cuando termina bien!, yo supongo, que si este sistema entra, todos nosotros debemos ser conscientes que puede traer grandes beneficios.

## Publicación obligatoria de los datos de los barcos extranjeros detenida en los puertos

(Vita e Mare 8/9-2001)

Están disponibles sobre el sitio web del Cuerpo de las Comandancias de marina [www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it) las informaciones relativas a los barcos extranjeros detenidos en los puertos nacionales que evaden de los controles efectuados a la llegada de los puertos de los diferentes Estados. Las inspecciones, son finalizadas a averiguar la correspondencia de los barcos extranjeros a las Convenciones internacionales en materia de seguridad de la navegación y a localizar y eliminar aquellas unidades que presentan deficiencias capaces de comprometer la seguridad del barco mismo, de la tripulación y determinar serios riesgos

para el ambiente marino. La detención del barco se prolonga hasta cuando se logra el restablecimiento de la completa eficiencia y las informaciones inherentes al determinado barco, el armador y las deficiencias encontradas se hacen públicas a través del sitio web. La publicación de las noticias, hecha obligatoria con cadencia mensual, contribuye a contrastar el tráfico de los barcos así llamados "sub-standard" cuya disponibilidad de los datos relativos a las inspecciones PSC pueden acceder todos los operadores marítimos interesados. Los datos encontrados en el sitio del Guardia Costera bajo el directorio "Port Start Control" asumen particular

relieve sabiendo que Italia es uno de los Países más activos entre los miembros del Memorandum de París (15 Países europeos más Canadá, Croacia, Polonia y Rusia). En realidad, en el año 2000, en los puertos italianos se han efectuado 2.104 inspecciones iguales o casi al 11 por ciento de las más de 18.000 inspecciones efectuadas en los puertos de la Región MoU y han sido justamente detenidas 283 unidades sobre las 1.764 detenidas en los diecinueve Países adherentes al citado acuerdo. Análogas noticias inherentes a las inspecciones y las detenciones efectuadas en todos 19 Países del MoU se pueden encontrar el sitio web: [www.parismou.or](http://www.parismou.or)

### DCC (Délégation Catholique pour la Coopération)

*La DDC (Delegación Católica para la Cooperación), creada en 1967, es una Organización No-Gubernamental, un Servicio del Episcopado francés, aceptado por las autoridades públicas para enviar voluntarios al extranjero. Todos los años aproximadamente 200 nuevos voluntarios laicos dan su disponibilidad para ir a ayudar las Iglesias del mundo llevando a cabo desarrollo de proyectos en unos 60 países en África, el Bajo Mediterráneo, el Lejano y Medio Oriente, América Latina y Asia. En la actualidad, la DDC maneja 500 voluntarios en 65 países.*

*Los voluntarios enviados por la DDC son personas que hacen un compromiso al menos por dos años en la estructura de su servicio nacional o como civiles en orden a compartir diariamente con las personas del lugar y estar a su servicio. Este Año se prepararon 150 voluntarios para su misión futura en un curso de entrenamiento a cual ellos asistieron a las varias conferencias, cuyo objetivo era:*

*- conocer más sobre su destinación futura; - comprender bien las diferencias culturales; - aprender acerca de las realidades sociales que ellos estarán confrontando; - encontrar el lugar de su periodo de cooperación entre los desafíos de desarrollo humano; eludir los obstáculos que ellos estarán confrontando.*

*La DDC está deseosa de examinar las demandas de las capellanías de habla francesa de Apostolatus Maris. La dirección: Délégation Catholique pour la Coopération, BP 303, 11 rue Guyton de Morveau, 75625 Paris Cedex 13. Tél. + 33 1 4565 9665, fax + 33 1 45813081, e-mail: [dcc.com@ladcc.org](mailto:dcc.com@ladcc.org), <http://www.ladcc.org>  
Contactarse con: Manuèle Derolez (+33 14565 9980)*

## The “Stella Maris” of Trieste Re-Opens Its Doors

*On Sunday, November 18<sup>th</sup>, the Stella Maris in the heart of the port of Trieste re-opened. It was the local bishop, the Most Rev. Eugenio Ravignani, who explained the reason that led to resuming this socio-pastoral service. “As the Church, we wish to offer a home away from home to the seafarers. It is a duty for us to respond to this expectation of the people of the sea”.* (MIGRANTI-press, Year XXIII – No. 48)

# AM World Directory

<b>CAMERUN</b>	<b>DOUALA</b> ( <i>new chaplain</i> ) Fr. Polycarpe Gilbert Nta Mak
<b>COSTA RICA</b>	<i>New Bishop Promoter</i> H.E.Msgr. Hugo Barrantes Ureña, Bishop of Puntarenas Apartado 24, Chacarita, 54000 Puntarenas Tel +506 661 3822                      vicario@sol.racsa.co.cr.
<b>PHILIPPINES</b>	<b>CEBU</b> ( <i>new e-mail address</i> ) aoscebu@info.com.ph

## Navalweb.com informs

### A huge ship

Hapag-Lloyd’s new flagship, “Hamburg Express” was named on Friday 23<sup>rd</sup> November in Hamburg. The new building is 320 metres long and 43 metres wide and with a capacity of 100,000t, can carry 7,500 teu.

The main engine has an output of 68,640 kW, providing a speed of over 25 knots. The propeller, with its diameter of 9.1 metres and weight of 100 tonnes, is currently the world’s largest driving a container ship.

### Malta to boast \$30mn cruise terminal

The government of Malta has launched one of its largest capital projects with the signing of the contract for the Lm14 million (US\$30 million) cruise passenger terminal. The terminal will be in operation in four years time and once completed is expected to employ some 400 people. Spending by cruise liner passengers in Malta is currently estimated at some Lm6 to Lm8 million (US\$13 to \$17.5 million) per annum. During the financial year ending September, a total of 240,000 cruise liner passengers in 312 ships visited Malta, an increase of 70,000 passengers and 60 ship visits over the previous year.

### Costa Cruise back to school

Costa Cruise and the Central Romana Corporation are to invest \$600,000 in a training school for the Dominican Republic, Central and South American hotel trade.

The two companies are already partners in the management of Catalina island, Costa’s private Caribbean beach for cruise calls, and The Casa de Campo school in La Romana will be a center of excellence for training hotel personnel.

The investment will be used to modernize an existing building, which will be used for classrooms and offices as well as to construct accommodation for students.

It is hoped the school will train some 2,000 students during its first year on refresher courses for Costa staff and professional training courses for newly recruited employees from the Dominican Republic.