



Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes

XV Reunión Plenaria
Los profesionales del mar

Ricardo Rodríguez-Martos Dauer
Diácono
Delegado Diocesano del Apostolado del Mar
Barcelona, España

La realidad de la vida y el trabajo de los profesionales del mar es muy compleja y, si bien abundan los tópicos, en el fondo es bastante desconocida. Es un ámbito que requiere una pastoral muy especializada y, para ello, es evidentemente necesario conocer las características de esa realidad y los problemas que de ella se derivan.

Vamos a intentar hacer una exposición esquemática de lo que es la vida y el trabajo de la gente de mar, la de sus familias y cómo debe ser la respuesta de la Iglesia.

Para ello, seguiremos el siguiente esquema:

1. La marina mercante
2. La marina de pesca
3. Las familias de la gente de mar
4. La pastoral marítima

1. La marina mercante:

Marinos mercantes y barcos

I. Marinos

Según un estudio de la BIMCO [1]

1.) En el año 2000 había un total de 1.227.000 marinos mercantes en todo el mundo: 404.000 oficiales y 823.000 subalternos.

2.) La distribución de los marinos, por regiones de procedencia era:

37% Extremo oriente (excepto Japón)

28% Países desarrollados (Norte América, Europa occidental, Japón y Australia)

14% Europa oriental y norte de Asia
11% Oriente medio
10% América Latina y Africa.

3.) Las previsiones para un plazo de 5-10 años son:

La mayor parte de los oficiales serán asiáticos

La mayor parte de los subalternos serán de países en vías de desarrollo

Los sueldos entre tripulantes de distintas nacionalidades seguirán siendo muy distintos

Se reducirán los períodos de embarque para oficiales de todas las nacionalidades, pero no para los subalternos.

Aumentarán los períodos de vacaciones para oficiales de distintas nacionalidades, pero no para los subalternos

No se espera un aumento sustancial de mujeres como tripulantes.

Deberán mejorar las condiciones generales de embarque para poder reclutar los marinos necesarios

Aumentará el dinero destinado por las navieras para reclutar y formar sus tripulaciones.

Por otra parte, según datos de la International Transport Federation [2]

En 1998:

El sueldo más alto de un 1.Oficial fue de 9.900 US \$/mes, mientras que el sueldo más bajo fue de 1400 US \$/mes.

El sueldo más alto de un marinero fue de 6.400 US \$/mes y el más bajo fue de 260 US \$/mes

II. Barcos

Banderas de los barcos a 31.12.99

País	Millones de Toneladas
Panamá *	105
Liberia *	54
Bahamas *	29
Malta *	28
Grecia	25
Chipre *	24
Singapur	22
Noruega (I)	20
Japón	17
China, PRC	16

(*) = Bandera de conveniencia

Comentario:

- 1) En la actualidad el 72% de los marinos de todo el mundo provienen de países en vías de desarrollo y se prevé que este porcentaje irá aumentando en los próximos años.
- 2) Es previsible una mejora en las condiciones de contrato (sueldos y vacaciones) para los oficiales, pero no así para los subalternos, que representan un 67% del total.
- 3) A igualdad de categoría profesional, hay una diferencia abismal entre los sueldos, en función del país de procedencia del marino. En los próximos años se espera que a nivel de oficiales esto se nivele, pero no así a nivel de subalternos, con lo cual seguirán habiendo sueldos miserables para una buena parte de los marinos.
- 4) Las campañas prolongadas y, por tanto, el tiempo de ausencia del hogar seguirá siendo prolongado para la mayoría de los marinos, lo cual unido al fenómeno creciente de las tripulaciones multinacionales, supondrá un elevado nivel de soledad para estos marinos.
- 5) De los 340 millones de toneladas que suman las 10 banderas con más tonelaje a nivel mundial, 240 millones (un 70.5%) corresponden a las llamadas banderas de conveniencia, entre las que encontramos el mayor número de barcos con irregularidades. Sin embargo, hay que decir que también hay compañías muy serias, que enarbolan estas banderas.

Problemas que se derivan de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques mercantes:

I. La soledad

La ausencia de la familia

El marino acusa la distancia del hogar. Echa en falta el afecto de aquellos a los que quiere, la relación de pareja con la esposa, el cariño de sus hijos...

Por eso la comunicación con la familia seguirá siendo un tema prioritario. Es cierto que la gran expansión de los teléfonos móviles hace esto más fácil aunque, por razones de precio, cobran un gran protagonismo las tarjetas telefónicas con tarifas reducidas.

A la luz de las previsiones antes mencionadas, las largas separaciones de la familia seguirán siendo en los próximos años uno de los principales problemas para la mayor parte de los marinos y sus familias.

El aislamiento a bordo

Por otra parte y, a nivel personal, la soledad tiende a aumentar a causa de:

- a) Tripulaciones reducidas, especialmente en barcos de cabotaje (6 o 7 tripulantes).
- b) Tripulaciones multinacionales. Los problemas de entendimiento lingüístico y cultural pueden ser causa de un aislamiento adicional.

c) La brevedad de las estancias en puerto que, a veces, impide al marino el acceso a tierra.

II. La inseguridad

Inseguridad física

Muchos de los barcos que navegan son considerados “substandard”. Cumplen mínimamente la normativa de las sociedades de clasificación y, tal vez, incluso, pasan inspecciones locales en los puertos, pero éstas no suelen ser rigurosas y así nos encontramos con barcos que se parten en dos porque las planchas del fondo habían perdido su espesor original o puntales que caen, provocando accidentes, porque su base estaba carcomida por el óxido. En otros casos, las cocinas y los sanitarios carecen de un mínimo de higiene, los frigoríficos no funcionan adecuadamente y los alimentos se estropean.

Hay barcos con deficiencias en sus condiciones de seguridad que son despachados de salida con el compromiso de hacer reparaciones en el próximo puerto. Otras veces, los certificados caducados son prolongados por los consulados de ciertos países, sin que el barco se someta a la inspección necesaria.

El número de tripulantes es insuficiente, sobre todo cuando un barco entra y sale continuamente de puerto, con lo que se suman las maniobras a las horas de trabajo normal, sobrecargando de fatiga a la tripulación, con la consiguiente merma de seguridad.

Por otra parte, la mayoría de los países del mundo carecen de servicios de salvamento eficientes que, en caso de peligro permitan un rescate rápido y seguro.

Inseguridad laboral

a) eventualidad

La mayor parte de los marinos no tiene un contrato indefinido que asegure su puesto de trabajo, sino que, aunque vuelvan repetidas veces a la misma compañía e incluso al mismo barco, su contrato es siempre por una campaña. Cualquier reivindicación puede volverse contra ellos y significar no volver a ser aceptados en la compañía en la que estaban o incluso no ser aceptados por ninguna, debido a la existencia de listas negras.

b) agencias intermediarias

Las compañías suelen embarcar a sus tripulantes (especialmente a los del Tercer Mundo) a través de agencias intermediarias.

Los contratos firmados ante la agencia intermediaria muchas veces no se corresponden con las condiciones a bordo del barco. También suele ocurrir que los acuerdos han sido de palabra y a la hora de reclamar no hay documentos en los que apoyarse.

Además, se pierde la relación entre empresa y trabajador.

El abandono de tripulantes

En 1999 hubo 1684 barcos embargados en todo el mundo

Las banderas que tuvieron más embargos fueron:

Malta *	167
Panamá *	157
Turquía	163
Chipre*	145
S. Vicente *	119

(*) bandera de conveniencia

Éste es un fenómeno, que afecta a la seguridad personal a todos los niveles y que es muy frecuente en nuestros días: un armador, con problemas de solvencia, empieza por retrasar el pago de los sueldos de los tripulantes, después extiende sus deudas a provisionistas, consignatarios, organismos portuarios, etc. y finalmente le embargan el barco. Si no puede saldar sus deudas, hace abandono del mismo y, con él, de la tripulación, que a partir de ese instante queda a merced de la caridad de la gente en el puerto en que se encuentre. La tripulación se aferra al barco, pues es la única garantía de poder cobrar todo o parte de lo que les deben, pero no tiene dinero para alimentos ni combustible. Empieza una odisea que puede durar más de 1 año. La tripulación necesitará un abogado que los represente y que presente una demanda adicional de embargo en defensa de los sueldos de los tripulantes. Puede ocurrir que el juez pida una fianza que éstos no pueden pagar, o bien que un sindicato, como la ITF, o una organización como el Apostolado del Mar, asuma los gastos.

Durante ese proceso se intentará repatriar a los tripulantes.

Las bajas por enfermedad

Cuando un tripulante se pone enfermo y requiere una intervención quirúrgica o bien un tiempo de reposo en tierra, si es eventual y especialmente si proviene de países del Tercer Mundo, se puede encontrar con que le den fin de contrato y lo envíen casa, con lo cual dejará de percibir su salario durante la enfermedad o convalecencia y además deberá costearse los servicios médicos.

2. La marina de pesca

Pescadores y barcos

Según la FAO

I. Pescadores [3] :

En la década de los 90 se estima que había en todo el mundo unos 15 millones de personas que trabajaban en embarcaciones de pesca marítima.

II. Barcos [4] :

En 1995 había un total de 1.258.200 embarcaciones de pesca (con cubierta), con un total de 27.990.000 toneladas de registro bruto.

Por orden decreciente los 20 países con mayor tonelaje fueron:

Federación de Rusia, China, Japón, Estados Unidos, India, República de Corea, Taiwán, China, Ucrania, República Democrática de Corea, España, Canadá, Indonesia, México, Tailandia, Panamá, Noruega, Italia, Reino Unido y Malasia.

Un 90% aproximadamente de estas embarcaciones no llegaba a las 25 toneladas de registro bruto.

En 1995 el 46,1% de la flota mundial tenía más de 20 años, con tendencia a aumentar.

Estos datos corresponden a barcos de pesca de altura y bajura, quedando excluidas las embarcaciones sin cubierta, usuales en la pesca artesanal.

Haremos ahora una exposición de los problemas de los pescadores, según la siguiente clasificación:

Pesca de altura, pesca de bajura y pesca artesanal

Sin embargo, aún dentro de esta clasificación, hay grandes diferencias según los países y las zonas geográficas.

1. Pesca de altura

La constituyen barcos que pasan largas temporadas en la mar. En algunos lugares pueden ser desde varios días hasta semanas, pero también los hay que están 6 o más meses, faenando lejos de su lugar de origen, pasando frecuentemente las capturas a barcos frigoríficos.

Estos pescadores se asemejan a los marinos mercantes en que pasan largas temporadas fuera de casa. Sin embargo, su vida es aún más dura: no suelen entrar en puerto y si lo hacen es esporádicamente, los espacios a bordo son muy reducidos, el trabajo es especialmente agotador, con poco descanso y muchas incomodidades y la legislación nacional en internacional suele ser más deficiente que en la marina mercante.

2. Pesca de bajura

La forman barcos que operan cerca del puerto de origen, que suelen salir y entrar en el día o que, como máximo, pasan un par de días fuera. Los pescadores están casi a diario en casa. Su trabajo es duro e inseguro, pues dependen de lo que pescan. Los patrones suelen ser los dueños del barco y frecuentemente hay un núcleo familiar (hermanos, padres e hijos, sobrinos, etc.) que domina y un grupo de pescadores contratados que viven al día.

No llevan titulados superiores, sino que al mando hay un patrón y para la máquina un mecánico.

3. Pesca artesanal

En principio el término “pesca artesanal” se refiere a pesca a pequeña escala. Así como los dos apartados anteriores suelen estar formados por barcos debidamente registrados y que habitualmente salen a la mar con los certificados y documentos que manda la ley, la pesca artesanal la componen una variedad muy dispar de embarcaciones, encontrando en países desarrollados pequeñas embarcaciones equipadas con la más moderna tecnología y en países pobres embarcaciones rudimentarias y primitivas. La mayoría de los pescadores de este sector residen en zonas costeras remotas y se sitúan en lo más bajo de la escala social. En estos países suele haber una falta total de control sobre estas embarcaciones, que suelen ser tripuladas por su dueño y un pequeño grupo de parientes o amigos. En la pesca artesanal abunda especialmente el trabajo infantil.

Problemas que se derivan de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques de pesca:

1. La pesca de altura

La falta de la familia es, como en la marina mercante, un grave problema y, aún peor. Su casi continua estancia en la mar hace que las posibilidades de comunicación con la familia sean mínimas. A veces lo hacen a través de la radio del barco, pero eso es caro y no siempre a disposición de los tripulantes. Las campañas pueden durar hasta 9 o más meses.

Al estar casi todo el tiempo en la mar, en caso de una emergencia familiar, no es posible desembarcar y volar a casa.

Además, las vacaciones de que disfrutan son irregulares y normalmente inferiores a lo que correspondería. Ello limita de manera importante la relación del pescador con su familia.

Por otra parte, la soledad a bordo se acentúa con la incorporación, también en los barcos de pesca, de las tripulaciones multinacionales y con ello crecen las dificultades de comunicación y comprensión entre las personas.

La inseguridad

a) Inseguridad física

La pesca, en general, es una de las actividades industriales más peligrosas. En la pesca de altura, las jornadas son muy largas, a veces hasta 18 horas sin interrupción. Se descansa mal, pues esos barcos se mueven mucho, especialmente con mal tiempo. Las labores que se realizan a bordo son penosas, debido a los ruidos, el escaso espacio para moverse, así como los continuos esfuerzos físicos. Todo ello hace que sea un sector con alta siniestralidad.

b) Inseguridad laboral

Los sueldos dependen en gran parte del resultado de la campaña. Ello puede suponer una motivación, pero como contrapartida favorece el aceptar trabajar en malas condiciones y durante excesivas horas. Además, las familias no saben de manera cierta lo que van a recibir, sobre todo cuando hay ausencia total de un salario mínimo.

El art. 13 del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155) de la OIT proclama el derecho del pescador a negarse a efectuar tareas poco seguras, pero si éste no está debidamente protegido por un sindicato y por un sistema jurídico y administrativo eficiente por parte del país de la bandera, el pescador podrá verse despedido.

En la actualidad, la contratación de mano de obra barata, procedente de países pobres, da pie a aumentar los abusos y a la desprotección social.

Los Gobiernos se inhiben mucho en el campo de la legislación aplicable a la pesca.

2. La pesca de bajura

En la pesca de bajura la separación de la familia no es propiamente tal, pues se ven a diario o casi a diario, pero los horarios del pescador y los de la familia no coinciden y, por eso, la convivencia suele ser deficiente.

En cuanto a la inseguridad, podemos reproducir lo dicho para la pesca de altura, añadiendo que los controles sobre los medios de seguridad de los barcos de este sector son generalmente peores y que se da un alto índice de consumo de alcohol, con las consiguientes consecuencias negativas en los riesgos laborales y en la estabilidad familiar.

El trabajo a bordo se realiza muchas veces sin los medios de protección necesarios.

Se dan muchos casos de embarques ilegales, sin el correspondiente enrole, así como el embarque de menores. Los sueldos son aún más irregulares que en la pesca de altura.

De otra parte, y como ya se ha dicho, en este tipo de pesca abundan los clanes familiares, de manera que los tripulantes que no pertenecen al grupo suelen tener que someterse a condiciones laborales más precarias que los otros.

3. La pesca artesanal

Este apartado se caracteriza por la anarquía, especialmente en países subdesarrollados, en los que hay una falta total de controles en todos los sentidos. Es una pesca típicamente familiar, altamente peligrosa, en la que abunda el trabajo infantil y en la que cualquier estudio estadístico es prácticamente imposible.

En general, la pesca representa un porcentaje muy pequeño del producto interior bruto de un país y ello hace que los gobiernos, a la hora de defender los intereses de los pescadores, apenas se impliquen.

Las ayudas y subvenciones nacionales e internacionales van a los armadores, pero no suelen llegar para cubrir salarios del pescador durante el tiempo que el barco no puede salir a la mar.

3. Las familias de la gente de mar

En el esquema sociológico tradicional de la familia, los roles del padre y de la madre están, dentro de las diversas culturas, muy delimitados. Cuando falta uno de ellos y el otro intenta suplirlo, surgen problemas.

Normalmente nos enfrentamos a la falta de la figura masculina: marido y padre. La mujer debe asumir todas las funciones de organización y administración de la casa, así como todo lo referente a la educación y cuidado de los hijos. El marido es el que trae el dinero.

Esto plantea problemas a la esposa y a los hijos. La primera encuentra a faltar al compañero, se siente sola y debe tomar decisiones que le gustaría compartir. Los segundos buscan no sólo el afecto, sino también el punto de referencia masculino que representa el padre.

Esto les llevará a sentirse distintos de los demás. Por supuesto que aquí jugará un papel importante el entorno y el apoyo social general que reciban.

Desgraciadamente, en especial las familias de los pescadores, ocupan un lugar muy bajo en la escala social.

Estos problemas se verán agravados por el hecho de que la falta de convivencia habitual afectará probablemente al conjunto familiar cuando se produce el reencuentro. Tanto el marino como su familia puede tener problemas de adaptación cuando, después de un período más o menos largo de tiempo se reencuentran. Ello es a veces motivo de frustraciones a causa de expectativas no cumplidas. Al cabo de los años y cuando el marino regresa para reincorporarse definitivamente al hogar pueden surgir graves problemas de adaptación que dependerán de: el número de años en la mar, el tiempo anual de permanencia en la mar, la duración de los viajes, la naturaleza de la comunidad en que se reside, la educación, etc.

La incorporación de la mujer al mundo de la mar reclamaría hacer también referencia a la posibilidad de que sea la esposa y madre la que falte del hogar. Sin embargo, en la mayor parte de los casos se trata de mujeres solteras o casadas sin hijos y en cualquier caso, no conozco experiencias documentadas que permitan hacer un estudio al respecto.

4. La pastoral marítima

El Apostolado del Mar debe ser portador de "BUENA NUEVA". Eso significa ser "el buen samaritano" para con el marino, ser "la voz que clama en el desierto", ante un

mundo que se rige por los intereses comerciales y ser impulsor de la actividad del propio marino (“id y predicad”)

Marina Mercante

Buen samaritano: significa acoger, tener espíritu de servicio, estar dispuesto a intentar ayudar al marino en lo que necesite para su bienestar como persona.

A tal fin van encaminados los servicios tradicionales de visitas de barcos, clubes y residencias Stella Maris, actividades culturales y deportivas, asistencia social y legal y, por supuesto asistencia religiosa. Pero la asistencia religiosa debe contemplar la realidad de un mundo plural, ecuménico e interreligioso. Estar al servicio del hombre es ayudarlo a encontrar lo que él como persona pueda necesitar.

“La voz que clama en el desierto”: El Apostolado del Mar debe dar a conocer a la sociedad las deficiencias, las injusticias, los problemas que padece la gente de mar, debe recordar a las empresas y organizaciones del ámbito marítimo que a bordo de los barcos hay personas, que merecen un respeto y unas condiciones de vida y trabajo de los que muchas veces adolecen.

El Apostolado del Mar debe mediar ante las administraciones sobre las carencias de los controles y de la aplicación de convenios y debe tener su voz en las organizaciones internacionales para que cobren conciencia de la falta de protección de la gente de mar.

“Id y predicad”: El Apostolado del mar debe enviar a los propios marinos a llevar la buena nueva, a ser voz que clama en el desierto de sus compañeros y en el de la propia sociedad. Los marinos no son sujetos pasivos en la lucha por la defensa de sus intereses y de su bienestar, ni tampoco en la evangelización. A veces discriminan a sus compañeros, practican injusticias entre ellos. Los propios marinos deben ser apóstoles del mar.

Marina de Pesca

La pastoral marítima de la pesca es básicamente una pastoral de parroquia marinera. En principio sería excepción la pesca de altura, pero el hecho de que estos barcos no toquen prácticamente puerto y que los pescadores suelen vivir en poblaciones marineras, hace que la base de todo contacto y comunicación con ellos sea a través de las familias.

Esto resulta aún más evidente en el caso de la pesca de bajura y en la artesanal.

La labor del Apostolado del Mar en poblaciones pesqueras, a través de la parroquia, es atender a esas familias y apoyarlas en sus reivindicaciones.

Encontramos los mismos ejes de la pastoral que en la marina mercante:

“Buen samaritano”: La pastoral dedicada a los pescadores requiere un esfuerzo por conocer su realidad, sus problemas y de ofrecer a los pescadores y a sus familias una acogida, una atención especial, un tener los ojos abiertos para ver qué necesitan. Tener en cuenta las circunstancias especiales de estas personas a la hora de organizar las actividades de catequesis y las celebraciones de bautismos, primeras comuniones, etc.

“La voz que clama en el desierto”: Vemos aquí también, como una de las labores importantes del Apostolado del Mar es, directa o indirectamente, ser la voz que clama en el desierto, que aglutina a pescadores y a sus esposas y coordina y apoya cualquier acción reivindicativa ante las autoridades. Es conocido el movimiento de esposas de pescadores, existente en Europa y uno de cuyos motores es la Asociación Rosa dos Ventos, de España. A través de ella, las esposas de los pescadores plantean su lucha por las mejoras laborales y de condiciones de vida ante las autoridades nacionales y las de la unión europea.

“Id y predicad”: También aquí el Apostolado del Mar, debe animar a los pescadores y a sus esposas a tomar la acción en defensa de sus derechos y a fomentar un espíritu honrado y de camaradería a bordo de los barcos. En aquellos barcos de pesca, en los que el patrón es a la vez propietario, falta frecuentemente la solidaridad y el reparto de beneficios no equitativo, pues hay muchas maneras de disfrazar los números.

¿Qué requiere la pastoral marítima?

La actividad de pastoral marítima no se identifica con ninguna de esas acciones por aislado, sino por el conjunto de todas ellas, en aras a conseguir un mayor bienestar para la gente de mar.

Si antes decíamos que los gobiernos prestan poca atención a los pescadores, por lo poco que representan a nivel de la industria de un país, también podemos decir que, salvo en regiones sumamente pesqueras, la Iglesia presta poca atención a los pescadores, pues son pocos en comparación con el resto de la población.

La pastoral marítima suele ser la gran desconocida, ocupa un lugar casi anecdótico dentro de las preocupaciones de una Iglesia Local. Es un ámbito especializado y complicado y, cuando al obispo de una diócesis se le exhorta a nombrar a alguien para que se ocupe de ello, se le crea un problema difícil de resolver.

Una solución habitual es pasarle el encargo a un sacerdote que no esté excesivamente ocupado, o al párroco de una iglesia próxima al puerto. Normalmente, esta persona no tendrá ni idea de lo que es un barco, ni de las necesidades de los marinos y, sus otras ocupaciones harán que aún con la mejor voluntad, su nombramiento se limite a algo oficial, pero vacío de contenido.

Es una pastoral ideal para laicos, algunos de ellos tal vez marinos. Los obispos se ponen muy contentos si un día un capitán jubilado se ofrece para hacer pastoral marítima. Pero eso no siempre es la panacea. Los capitanes retirados, sobre todo en los países desarrollados, tienen a veces una idea del mundo de la mar que no es precisamente el actual y, por otra parte, hace falta formación pastoral y formación asistencial.

Por este motivo, la pastoral marítima requiere un equipo de personas. Unos tendrán los conocimientos necesarios del mundo de la mar, otros sobre actividad social y por supuesto será necesaria una coordinación y una orientación pastoral a cargo de un consiliario.

El enfoque depende también, según lo antes dicho, del tipo de puerto. Si es un puerto con población típicamente marinera, aunque se deba pensar en la pastoral de itinerantes, la labor será especialmente parroquial y, por tanto, de acogida.

En cambio, si es un puerto mercante, especialmente en una gran población en donde no exista un núcleo de habitantes marinero, de poco servirá anunciarse como centro de apostolado del mar y quedarnos esperando en una parroquia. Será necesario un local, desde el que se pueda ofrecer a los marinos los servicios que puedan necesitar. El trabajo debe ser pensado todos los días y hay que salir e ir al encuentro de los marinos, hay que subir a los barcos.

Por otra parte, es importante que los que han de dedicarse a este campo pastoral reciban una formación adecuada sobre lo que es la vida de mar, sus problemas, sus necesidades.

Asimismo, hay que ir con la mente más allá del propio puerto. El Apostolado del Mar es por principio internacional. Hay que cultivar las relaciones con centros de otros puertos, de otros países y hay que conocer las organizaciones internacionales marítimas.

Otro aspecto importante en la pastoral de marinos itinerantes, como es el caso de la marina mercante, es el ecumenismo, tanto desde el punto de vista de los marinos, como del de los centros. La labor que se realiza en la pastoral marítima es un terreno privilegiado para fomentar el ecumenismo. El espíritu ecuménico brota espontáneamente. No hay problemas doctrinales, sólo un sentimiento de hermandad. La gente de mar tiene una religiosidad natural. Sabe que la mar es peligrosa, que sus familias están lejos y encuentran consuelo en un Dios que cuida de ellos y sus familias.

Los marinos son receptivos. Agradecen cualquier cosa que se les ofrezca, pero también consideran que la labor que les presta el Apostolado del Mar es algo que les corresponde. Son muy críticos con una sociedad de tierra que los margina y saben valorar la labor del Apostolado del Mar, cuando éste se esfuerza por asistirles, pero también lo censuran cuando consideran que no cumple con su misión y que ha perdido lo que le diferenciaba de los demás.

La pastoral marítima: una pastoral privilegiada

Quisiera acabar destacando que, a mi entender, la pastoral marítima es una pastoral privilegiada porque en ella se sale al encuentro de la persona en toda su dimensión. Eso, aunque parece evidente en cualquier campo pastoral, en la práctica no siempre es así.

En la pastoral marítima, el marino tiene la oportunidad de sentir que la Iglesia no es una entidad que impone normas y da consejos, sino un amigo dispuesto a ayudar, a coger, a animar, sin preguntarle si es creyente o ateo, que por el mero hecho de ser marino es objeto de amor.

El marino no entenderá tal vez de liturgia, ni de escrituras, pero tiene un fuerte sentido del valor del compañerismo y de la solidaridad.

Un diálogo evangelizador entre el marino y el Apostolado del Mar podría resumirse así:

¿Por qué me ayudas? – Porque eres mi hermano.

¿Qué pretendes? – Que puedas sentirte bien como persona y que puedas ayudar a sentirse bien a los que te rodean.

¿Quién eres tú? – Yo soy un cristiano.

Notas:

[1] BIMCO/ISF 2000 Manpower Update: The worldwide demand for and supply of seafarers:

Main Report – April 2000

Institute for Employment Research

University of Warwick

[2] Flags of convenience. Campaign Report 1999. ITF. London.

[3] La seguridad y la salud en las industrias pesqueras. Organización Internacional del Trabajo – TMF/1999

[4] Boletín estadístico de Pesca, núm. 35 (Roma, 1998)