

**ARELAS DE FUTURO:
PLAN DE ACCIÓN PARA O RECOÑECEMENTO DA FIGURA DE**

EMBARCACIÓN DE INTERESE PATRIMONIAL

Pablo Carrera López

RESUMO

Preséntase un proxecto para o recoñecemento da figura Embarcación de Interese Patrimonial galega (EIP). Dito proxecto baséase na experiencia levada a cabo noutros países para o recoñecemento do valor cultural das embarcacións e da súa preservación, así como na necesidade de conciliar dito recoñecemento coas normativas de seguridade e navegación, imprescindíbeis para garantir a salvagarda dos saberes inmateriais ligados ás EIP's a traveso do uso, mantemento e construción das mesmas.

Dada a complexidade inherente ás embarcacións e buques así como a inexistencia dun censo ou declaracións de protección máis aló dos fondos atesourados en museos, faise preciso crear unha Comisión Avaliadora así como un Observatorio que permitan tanto coñecer o estado do patrimonio marítimo galego como analizar e valorar individualmente cada embarcacións conforme a uns criterios e baremos internacionalmente aceptados, á vez que promovan e fomenten a concienciación social na salvagarda de dito patrimonio.

Co gallo de comprender o estado actual da protección das embarcacións, o documento fai unha introdución histórica cos principais fitos na conservación do patrimonio así como das iniciativas e normativas que a nivel internacional e nacional estanse a promover e mesmo empregar especificamente para as embarcacións.

Finalmente, propón un modelo de xestión de dito proxecto, analizando, asemade, as potencialidades e limitacións do mesmo.

A PROTECCIÓN DO PATRIMONIO. PEQUENA SÍNTESE HISTÓRICA

Os procesos de patrimonialización son inherentes a calquera cultura. Podemos definilos como as accións de salvagarda executadas sobre un conxunto de bens materiais e inmateriais relacionados co desenvolvemento cultural, social e económico dunha sociedade que é estimado polos individuos contemporáneos, non soamente polo seu valor estético, espiritual ou pola súa utilidade, mesmo tamén como unha expresión propia e distintiva da súa existencia como pobo. Pola súa propia definición, este conxunto de bens vaise conformando co tempo e mesmo variando conforme a propia evolución cultural do pobo. É, xa que logo, a ferramenta imprescindible que permite manter viva unha cultura, isto é, o conxunto de coñecementos e manifestacións dun grupo social, desenvolvidas nunha contorna natural específica, utilizadas para interpretar a súa experiencia e xerar comportamentos.

Medio natural e o seus recursos xunto co acervo patrimonial son as principais características que definen a unha cultura e que permiten que poda ser distinguida doutras. Cando o medio natural é alterado e/ou o acervo é substituído por elementos alleos, a cultura propia é sometida a enormes tensións que mesmo poden dar lugar a procesos de aculturación, coa incorporación destes elementos alleos á cultura pero mantendo a propia identidade pero que, de continuaren, poden chegar a unha completa asimilación, desaparecendo todo resto da cultura primixenia.

Se ben son moitos e coñecidos os procesos de aculturación e asimilación, compre destacar que a principios do século XIX, en pleno romanticismo, e coincidindo co auxe da revolución industrial, algúns países comezaron a velar polas súas expresións culturais máis populares. Isto é, aquelas que, apoiadas no coñecemento do seu medio natural e da súa contorna, aproveitaban os seus recursos de xeito autosostíbel, garantindo a supervivencia e o desenvolvemento do grupo social. Froito deste interese na preservación das raíces culturais, naceron en Europa movementos elitistas para o estudo da cultura popular e, posteriormente, os chamados museos do folclore^{1,2}.

Con todo, a investigación sobre o patrimonio foi avanzando de xeito definitivo e, con ela, a conservación e protección do mesmo. No ano 1931, ao abeiro da primeira conferencia internacional de arquitectos e técnicos de monumentos históricos, elaborase a Carta de Atenas. A carta é un documento que fixa as bases e os criterios para conservación e restauración de bens, especialmente monumentos e sitios arqueolóxicos, e que servirá como base para as futuras normativas nacionais. Establece prácticas estandarizadas para restauración, propoñendo a preservación *in situ* cando fora posíbel, e velando para que o proceso de restitución sexa ben documentado e que teña como fin devolver o aspecto orixinal pero preservando os materiais orixinais³.

1 Ao respecto, compre ver o interesante artigo escrito por Fernando Pereira González no número 0 da revista ADRA, *Folclore e historia. Sobre algúns usos da cultura popular galega durante o século XIX*. Na súa análise sobre a orixe elitista do estudo do folclore, ou a cultura popular como método de achega histórica das épocas máis antigas dunha nación en base a tres alicerces, comunalismo, purismo e ilusión arcaica, destaca a falla de profundidade dos estudos levados a cabo en Galicia se ben salienta a oportunidade que tales estudos amosaron para que as clases eruditas se interesaran pola cultura do pobo.

2 O primeiro museo do folclore foi inaugurado no Trocadero, pero alcanzaron maior relevancia nos países escandinavos.

3 A anastylose é un método de reconstrución baseada na recuperación de elementos propios do propio ben que foron derrubados. Trátase, xa que logo, de reconstruír un ben arruinado aproveitando o material ciscado do mesmo. Porén, require un coñecemento exhaustivo do ben a restaurar co gallo de evitar reinterpretacións do mesmo.

Dende a declaración de Atenas, que se veu reforzada pola Carta sobre o Urbanismo de 1933⁴ e tamén polo Pacto de Roerich ou Washington (1935)⁵, vaise creando unha concienciación internacional sobre a necesidade de protexer o patrimonio á vez que se crean os mecanismos para divulgalo e, sobre todo, para estandarizar os criterios de conservación, protección e restauración. No ano 1942, en pleno conflito mundial, créase en Londres a UNESCO, a Organización das Nacións Unidas para a Educación, a Ciencia e a Cultura, cuxa acta fundacional foi ratificada por 37 países. Paralelamente, no ano 1946 créase tamén o Consello Internacional de Museos (ICOM), un organismo internacional que coordina os estándares da actividade e o código deontolóxico dos conservadores de Museo⁶.

A desolación e devastación sobre o patrimonio provocados pola IIª Guerra Mundial tivo un efecto multiplicador das iniciativas internacionais para a recuperación de bens inmobles que culminan, no ano 1964, cando ao abeiro do IIº Congreso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos, formulase a Carta de Venecia⁷. A Carta avanza nos postulados asinados no ano 1931, pero salienta a conservación in situ e a preservación dos elementos tradicionais mobles dos inmobles. Asemade desaconsella a unidade de estilo como principio da restauración, propiciando a conservación de todas aquelas achegas históricas avaliadas cientificamente que signifiquen un fito tecnolóxico, artístico ou de calquera outra categoría. Porén rexeitaranse as achegas que non respecten o trazado tradicional, o equilibrio na súa composición e as súas relacións co medio ambiente.

Estes postulados, inicialmente formulados para monumentos⁸, foron tamén aplicados aos bens mobles, se ben o marco normativo para eles emanou da Conferencia París sobre protección de bens mobles do ano 1978, incidindo, xa que logo, na necesidade de levar a cabo traballos de inventario e catalogación dos bens mobles así como garantir a súa integridade a través de accións preventivas de protección e de investigación para evitar o seu deterioro e levando a cabo restauracións apropiadas de acordo coa tradición. A recomendación recolle once categorías de bens, pero ningunha específica de embarcacións, podendo ser encadradas na número catro (materiais de interese antropolóxico e etnolóxico).

Pero probablemente a resolución máis relevante para a protección dos bens tradicionais sexa a Convención para a Salvagarda do Patrimonio Cultural Inmaterial da Unesco (París, 17 de outubro de 2003)⁹. Conforme a mesma, os estados deben promover medidas encamiñadas a garantir a

4 Alén de matizar algún aspecto da carta de 1931, recomenda a protección dos cascos históricos e relaxa a anastylose como único sistema de restauración así como a prioridade da recreación historicista dos monumentos.

5 O Pacto de Roerich ou Washington (1935), establece a protección dos monumentos históricos en caso de conflito armado.

6 O código deontolóxico está baseado en 8 postulados, destacando o papel dos museos como garantes da protección, documentación e promoción do patrimonio natural e cultural, así como da difusión do mesmo, traballando en estreita cooperación coa comunidade fornecedora de dito patrimonio, atendendo sempre á legalidade das accións e a profesionalidade das mesmas.

7 Se ben na Carta de Venecia segue a prevalecer a noción de Monumento Histórico, inclúe nelas de xeito implícito aos bens mobles, e ligando á obra a súa testemuña histórica.

8 De feito, a Carta de Venecia propiciou a creación no ano 1965 en Varsovia do ICOMOS, Consello Internacional de Monumentos e Sitios Histórico-Artísticos.

9 A UNESCO define como pertencentes ao patrimonio inmaterial os usos, representacións, expresións, coñecementos e técnicas -xunto cos instrumentos, obxectos, artefactos e espazos culturais que lles son inherentes- que as comunidades, os grupos e nalgúns casos os individuos recoñecen como parte integrante do seu patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de xeración en xeración, é recreado constantemente polas comunidades e grupos en función da súa contorna, súa interacción coa natureza e a súa historia, infundíndolles unha señardade de identidade e continuidade, porén contribuíndo así a promover o respecto da diversidade cultural e a

viabilidade do patrimonio inmaterial mediante accións que permitan a súa identificación, documentación e investigación. Asemade a UNESCO destaca que a salvagarda deste patrimonio é un proceso complexo, que supón a intervención de múltiples protagonistas, comezando polas comunidades e grupos que lle dan vida sobre o mesmo, polo que deben ser partícipes na preservación, protección, promoción, valorización, transmisión e revitalización. Neste senso, compre destacar como acción pioneira desta integración o traballo teórico-práctico levado a cabo en Francia nos ecomuseos¹⁰, que vinculan o territorio, a memoria colectiva, a poboación e o patrimonio asociado, evitando as dificultades que para os museos convencionais ten a salvagarda do patrimonio inmaterial¹¹

Como resumo podemos afirmar que no tocante á protección do patrimonio existiu unha continua evolución dende o ano 1931 que comezou polo patrimonio inmovible ata o intanxíbel, da exclusividade a inclusividade (i.e., do ámbito universitario e elitista á participación das comunidades) e da preservación á salvagarda, con medidas encamiñadas a garantir a viabilidade do mesmo tanto en termos de protección como de transferencia ás vindeiras xeracións.

creatividade humana. A los efectos da presente Convención, terase en conta unicamente o patrimonio cultural inmaterial que sexa compatible cos instrumentos internacionais de dereitos humanos existentes e cos imperativos de respecto mutuo entre comunidades, grupos e individuos e o desenvolvemento sostible.

- 10 No 1973 Georges-Henri Rivière, introduciu o termo ecomuseo para definir un instrumento, un espello, unha expresión do home e a natureza, unha expresión do tempo, unha interpretación do espazo, un laboratorio, un conservatorio, unha escola dos itinerarios e dos camiños, onde os espazos de testemuña son conservados e xestionados, en estreita colaboración ca comunidade, para amosar a propia comunidade e aos visitantes como o binomio home-natureza resolvía noutroa as súas necesidades e fornecía, asemade, un desenvolvemento sostido da poboación.
- 11 STEFANO, M. L. (2009). Safeguarding intangible heritage: five key obstacles facing museum of the North East of England. *International Journal of Intangible Heritage*. (4) 111-26. Os cinco retos para a salvagarda son 1) A exclusión do inmaterial no mandato dos museos; 2) A visión sobre o pasado e non no actual no tocante ao inmaterial -"historia viva"-; 3) o Inmaterial como complemento do material e non como valor propio; 4) A dificultade práctica da preservación do inmaterial; e 5) A falla de cadros de persoal

A PROTECCIÓN DO PATRIMONIO A FLOTE. UNHA TAREFA DE FUTURO

Resulta un feito paradoxal que en todo este repaso internacional ás figuras de protección de bens patrimoniais non haxa mencións explícitas ás embarcacións máis que como pecios. Neste contexto, nin a lei 16/1985 de Patrimonio Histórico Español nin a homóloga galega -lei do Patrimonio Cultural de Galicia (Lei 8/1995 do 30 de outubro)-, recollen as especificidades das embarcacións, cousa que si ten a lexislación francesa¹².

A nivel europeo tampouco hai un corpo normativo que recoñeza ás embarcacións de xeito específico. Porén, hai tres documentos de relevancia:

- Recomendación 1468 do Parlamento Europeo sobre Patrimonio Cultural Marítimo e Fluvial (PACE/1468/2000), na que a Unión Europea, consciente do valor histórico das embarcacións, anima a manter os bens inmobles ligados ao mesmo, así como á restauración e preservación das embarcacións históricas e as súas réplicas en orden de traballo, recoñecendo mutuamente, xa que logo, as certificacións que en materia de seguridade e rol emita o país de matriculación da embarcación¹³.
- Libro verde sobre a Política Marítima Integrada para a Unión Europea, COM(2006) 275 que no seu capítulo 6, **Recuperando o Patrimonio Marítimo Europeo e Reafirmando a Identidade Marítima de Europa**, conclúe que o patrimonio marítimo e nomeadamente as embarcacións patrimoniais poden e deben ser as ferramentas para fomentar esa identidade marítima á vez que contribuirán tamén ao aumento das vocacións marítimas de emprego e consolidando, tamén, actividades que permitan acadar o obxectivo de turismo marítimo sostíbel¹⁴.
- A recomendación 1851 do Parlamento Europeo sobre a Conservación Patrimonio Cultural e os Saberes Artesanais (PACE/1851/2008), na que se recoñece a necesidade de preservar os oficios artesanais como método para conserva-lo patrimonio cultural así como o fomento do intercambio de información e de obradoiros entre artesáns para mellora-los estándares das restauracións¹⁵

12 No ano 1980, recoñecido como Ano do Patrimonio, Francia amplía a noción de patrimonio ao incluíren buques, e bens industriais e técnicos. No ano 1981 logo dunha conferencia pronunciada por Jacques Lande a bordo do buque Belem, se inician os primeiros expedientes de recoñecemento como monumentos de dous buques, un deles de pesca. A partir de 1992, co apoio das asociacións ligadas ao patrimonio marítimo, faise o primeiro inventario, creándose, asemade, unha Fundación Pública para a xestión administrativa e económica das embarcacións recoñecidas como monumentos (máxima categoría de protección) ou inscritas como ben patrimonial así como a posta en marcha da etiqueta de Buque de Interese Patrimonial (lei n°89-874 do 1 decembro 1989 relativa aos bens culturais marítimos; Código do patrimonio francés que no seu Libro V, Título III, Capítulo 2; decreto n° 2007-1262 do 21 de agosto 2007; leis n°2006-1771 e 1772 do 30 de decembro de 2006)

13 Non obstante, compre destacar que en dita recomendación as alusións ao patrimonio somerxido, subacuático e pecios son máis importantes e continuas.

14 Ao libro verde seguíronlle unha serie de documentos de traballo que recolleron a contribución de moitas entidades e persoas físicas, destacando as achegas de European Maritime Heritage. O libro verde serviu de base ao Libro Branco da **“Política marítima integrada para a Unión Europea”**, COM(2007) 575 final, que no seu punto 4.5 referente á “Maior visibilidade da Europa marítima”, recoñece a necesidade de “ [...] promover o patrimonio marítimo europeo mediante o apoio ás comunidades marítimas, incluídas as cidades portuarias e as comunidades pesqueiras tradicionais, seus aparellos e técnicas tradicionais e o fomento dos vínculos entre elas a efectos do seu mellor coñecemento e visibilidade”.

15 No punto 8 de dita recomendación, faise unha mención explícita á dificultade de conciliar o respecto á construción orixinal e o cumprimento de normativas actuais nas embarcacións históricas.

Xunto con estas declaracións institucionais, a nivel internacional hai que recoñecer tamén o traballo desenvolvido pola asociación Patrimonio Marítimo Europeo (EMH) cuxo principal obxectivo é a salvagarda en uso dos buques históricos para o cal está a desenvolver actividades que se poden englobar en dúas principais liñas de actuación:

- Conciliar os requirimentos de seguridade co mantemento estrutural do buque¹⁶
- Potenciar o valor cultural das embarcacións¹⁷

Paralelamente ao esforzo do EMH o Congreso Internacional de Museos Marítimos, ICMM, dependente do Consello Internacional de Museos, ICOM, está a traballar nun sistema internacional para o recoñecemento das embarcacións históricas e tradicionais¹⁸.

Con estes antecedentes, e ao abeiro do salón náutico de Barcelona e como consecuencia da falla dun apartado específico para as embarcacións tradicionais na futura Lei de Navegación de España¹⁹, agromou, no ano 2010, a declaración de Xixón²⁰. Este documento, froito dun amplo consenso auspiciado polos Museo do Mar de Galicia e o Museu Maritim de Barcelona, está baseado en dous alicerces:

- A embarcación como ben cultural, atesourando o saber facer dos mestres carpinteiros de ribeira, da mariñeiría tradicional e dos oficios desenvolvidos a bordo dela.
- A prevalencia do valor cultural fronte a criterios fixos de seguridade. Como ben cultural representativo dunha comunidade, ningunha intervención sobre unha embarcación considerada de interese patrimonial pode afectar negativamente ao seu valor. España como asinante das declaracións de salvagarda do patrimonio e como membro da Unión Europea debe considerar no seu corpo lexislativo unha discriminación positiva de ditas embarcacións co gallo de mantelas operativas.

Como obxectivo principal a declaración busca que os futuros regulamentos marítimos fagan unha discriminación positiva daquelas embarcacións consideradas de interese patrimonial, facilitando o seu uso como mellor xeito de conservación.

Conforme ao recomendado nesta declaración, en Galicia comezouse a dar os primeiros para o

16 Para favorecer as accións relacionadas con esta liña, o EMH creou un Grupo de Traballo de Seguridade cuxa prioridade é o recoñecemento dos certificados de seguridade internacionais así como promover un marco lexislativo que, en caso de grave alteración do buque, permita substituír requisitos estruturais de seguridade por sistemas análogos operativos.

17 No ano 2001 o EMH promulgou a Carta de Barcelona, un documento que marca as liñas mestras para a restauración

18 A iniciativa do ICMM pretende harmonizar os criterios de recoñecemento das embarcacións inscritas nos rexistros pertinentes. As embarcacións rexistradas terán que elaborar un Plan de Xestión do Buque e un Sistema de Xestión da Seguridade, baseados en acordos internacionais estandarizados elaborados por un comité. Porén, para que esta proposta sexa operativa, ten que existir un corpo de inspección internacional especializado nas características inherentes a este tipo de embarcacións que aprobe o Plan de Xestión (que incluíría a historia do buque, a súa valía, o seu uso, o estado e as bases para as futuras reparacións e mantemento do mesmo) e o Sistema de Xestión da Seguridade.

19 Algún exemplos de protección xurídica, que tamén se analizan neste documento, foron postulados por Jaime Rodrigo de Larrucea na súa conferencia, “La protección del patrimonio flotante: haica un estatuto jurídico del buque histórico”.

20 A Declaración inclúese no Anexo II

recoñecemento do valor cultural das embarcacións, formándose unha Comisión onde están representados a Consellaría do Mar, a Consellaría de Cultura e Turismo, a Dirección Xeral de Mariña Mercante, a Asociación Galega de Carpinteiros de Ribeira e a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial en cooperación co Museo do Mar de Galicia.

AS DECLARACIONES DE EMBARCACIONES DE INTERESE PATRIMONIAL (EIP) NO CONTEXTO INTERNACIONAL

En moitos países de tradición mariñeira, as embarcacións históricas e tradicionais son obxecto dunha discriminación positiva. A situación por países é a seguinte²¹:

Italia: O código de Patrimonio do ano 2004, inclúe como ben patrimonial: “aos buques e embarcacións que teñan valor histórico, artístico ou etno-antropolóxico”. Como criterio xeral, previo ao seu recoñecemento, deben ter polo menos 50 anos de antigüidade. Teñen recoñecido 12 buques e/ou embarcacións.

Suecia: Recoñecen as embarcacións e mesmo clasifican aquelas que están operativas. Deben de cumprir os seguintes requisitos: a) Ter valor histórico ou cultural ou ser unha replica dun buque de valor histórico ou cultural sempre que sexan construídas de xeito tradicional e respectando ás técnica mariñeiras doutrora; b) Promover a participación da cidadanía e a difusión da cultural mariñeira tradicional e as actividades non poden ter afán de lucro máis aló do que é a sostenibilidade da actividade; c) As persoas que embarquen, que non teñan consideración de tripulación estable, deben de ser enroladas e participar tamén nas manobras. O recoñecemento ten unha vixencia de 36 meses, debendo ser renovado. Actualmente teñen recoñecidas 80 embarcacións e buques.

Reino Unido: Non fan distinción entre buques en operación ou a flote (i.e. en Museos ou visitables en porto). Teñen 1200 buques e embarcacións recoñecidas das cales 600 están inscritas no arquivo nacional de buques históricos.

Alemaña: Fan distinción entre buques en operación e a flote. Posúen 150 buques recoñecidos. Os criterios son semellantes aos suecos.

Francia: Posúen diferentes categorías de protección, monumentos, con criterios moi estritos, inscritas e etiquetadas. A etiqueta (Buque de Interese Patrimonial) é a figura que posúe criterios mais amplos e permite réplicas así como embarcación máis actuais. Actualmente teñen arredor de 118 buques na categoría de monumento e agardan chegar aos 2000 etiquetadas aínda que actualmente a lista está composta por 200 buques. Como no caso Sueco, teñen especial consideración os buques denominados NUC (Navío de Uso Colectivo) cuxa tripulación debe estar composta por 2 ou 3 mariñeiros profesionais (segundo o tamaño do buques) e 24-26 persoas de apoio (formación).

Croacia: Estase a traballar na realización de censos e inventarios, con especial énfase no patrimonio intanxible asociado ás embarcacións (mariñeiría, comida, cánticos...) e mesmo na integración do patrimonio inmovible, en especial, portos. Teñen 4 embarcacións recoñecidas de valor patrimonial.

Bélxica: Estase a traballar nunha nova lexislación específica de protección das embarcacións,

21 Datos obtidos mediante enquisa efectuada por Patrimonio Marítimo Europeo (EMH). A enquisa, feita a nivel europeo, aínda non obtivo a resposta de todos os países.

estando aínda na fase de inventariado.

Finlandia: Recoñece tamén as embarcacións en uso, definidas como aquelas de valor histórico, cuxo uso actual recolle o saber mariñeiro da súa época. Teñen recoñecidas 200 embarcacións que mesmo inclúen buques a vapor aos que, non obstante, a lexislación anticontaminación obrigoulles a cambiar o combustible da caldeira de carbón a gasóleo.

Eire: Recoñece Buques e Embarcacións Patrimoniais que inclúe tradicionais e de lecer. Posúen 1730 embarcacións recoñecidas e 70 tipoloxías.

Holanda: Sete asociacións posúen máis de 7650 embarcacións en uso, algunhas con criterios de antigüidade (máis de 50 anos ou construídas antes de 1945 ou 1940) ou con criterios semellantes aos suecos (i.e. réplicas, feitas con técnicas da época do orixinal)

En moitos destes países, así como en Australia, a elección das embarcacións faise en función dunha serie de criterios que son máis ou menos semellantes e teñen en conta os seguintes factores:

- Valor histórico, onde a antigüidade é un factor determinante xunto coa capacidade de transmitir e manter as tradicións mariñeiras doutrora
- Valor cultural, por representatividade de tipoloxías identitarias dun país (inclusividade)
- Valor de tradición, polos oficios nelas desenvolvidos.
- Valor de testemuña, polos feitos acaecidos nelas ou pola relevancia histórica dos seus tripulantes ou da súa pasaxe.
- Valor artístico ou estético, pola exclusividade

Asemade, en case todos os casos son tamén recoñecidas as réplicas sempre e cando foran construídas coas técnicas e materiais dos orixinais.

AS DECLARACIONES DE EMBARCACIONES DE INTERESE PATRIMONIAL (EIP) NO CONTEXTO ESPAÑOL

En España, o marco normativo establece a nivel autonómico, habendo declaración de buques en Baleares e tamén en Cataluña. É tamén de destacar o aumento da concienciación patrimonial que está a acontecer en Andalucía²². A nivel nacional, declarouse Ben de Interese Cultural a draga Jaizkibel que actualmente está en Pasaia. Porén a Jaizkibel, maila súa declaración, está a sufrir un deterioro importante²³.

A nivel do estado español, tómase como exemplo Cataluña ao teren unha lexislación desenvolvida. No seu caso os criterios a utilizar son os seguintes:

- **Exclusividade ou rareza**, aplicada a unha embarcación única, quer como prototipo, quer ao seren a derradeira dunha tipoloxía
- **Orixinalidade**, valorando a conservación das formas orixinais
- **Valor tecnolóxico**, valorando a súa representatividade como expoñente dunha tecnoloxía específica
- **Representatividade**, valorando a súa pertenza a una tipoloxía determinada
- **Valor intanxíbel**, ligado a unha contorna natural, cultural, histórica científica u técnica
- **Valor intanxíbel**, ligado a un feito, momento ou personaxe histórico relevante
- **Valor de uso**, ligado a un oficio ou actividade concreta de alto valor cultural.
- **Valor estético**
- **Estado de conservación**, preciso para avaliar a viabilidade da súa declaración e propor medidas de conservación a curto e medio prazo.

O procedemento para súa inscrición no rexistro é o seguinte:

1. O propietario debe encher a solicitude de rexistro de bens culturais mobles. Dita solicitude debe ir acompañada dun dossier que permita valorar os criterios anteriores.
2. A Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, a través do servizo de Bens Mobles, remite copia ao Museu Marítim de Barcelona para emisión dun informe razoado sobre a viabilidade da inclusión da embarcación no catálogo do patrimonio cultural de Cataluña en función dos criterios anteriores.
3. Resolución sobre o expediente por parte do Conselleiro de Cultura en función do informe.

22 Nesta comunidade, paradoxalmente, foi declarada BIC unha lancha de transporte de pasaxeiros, o Adriano III, cun historial moi vinculado a Ferrol. En agosto de 2011, afundiuse logo dunha colisión, sendo reflotado un mes máis tarde; agárdase que na primavera do 2012 a embarcación estea de novo operativa. Asemade unha carpintaría de ribeira ten una figura de Protección de Interese Etnolóxico.

23 A draga está totalmente enferruxada. Por informacións de fontes, tentouse aplicar criterios de consolidación e non de substitución dos elementos deteriorados (usando a tecnoloxía da época de construción) o que resultou pouco eficiente. Máis información ao respecto das declaración en Euskadi, o traballo de José María Unsain ,El Untzi Museoa- Museo Naval y la protección del patrimonio flotante

PROPOSTA DE PROCEDIMENTO PARA GALICIA

Actualmente en Galicia a Declaración de Bens faise conforme ao *Decreto 232/2008, do 2 de outubro, sobre o Inventario xeral do patrimonio cultural de Galicia*. Nel establécese que no tocante a bens mobles, os expedientes de solicitude serán valorados tendo en conta o informe da Comisión Superior de Valoración de Bens Culturais de Interese para Galicia. Dita Comisión está formada polo Director Xeral de Patrimonio, en calidade de presidente, o Subdirector Xeral de Patrimonio, dous vogais da Consellaría de Facenda e sete vogais escollidos polo Conselleiro de Cultura entre o persoal facultativo arquivos, conservadores de museos, facultativos de bibliotecas, e docentes en materia de arte, arqueoloxía, arquitectura e etnografía así como dous vogais propostos polo Consello da Cultura Galega.

Para as embarcacións dito procedemento podería ser válido se, como no caso de Cataluña, o preceptivo informe é feito por unha Comisión de Expertos que, como no resto dos países, recolla e avalíe o expediente conforme a uns criterios, que deberán ser semellantes aos que se estes países están a empregar.

Conforme ao considerado nos anteriores apartados, as prioridades actuais na protección do patrimonio son a salvagarda do patrimonio inmaterial. As embarcacións son, xa que logo, o elemento imprescindible para comprender, valorar e preservar os saberes tradicionais de construción naval, navegación, hidrotoponimia, rutas, actividades pesqueiras e de marisqueo, etc. Asemade, permiten a contextualización doutros bens mobles e inmoebles ligados á actividades desenvolvidas no litoral e no mar. A Comisión previa, creada para o recoñecemento das embarcacións, considera tamén que o valor inmaterial das embarcacións debe destacarse sobre o resto dos aspectos. En consecuencia, as réplicas de embarcacións tradicionais e/ou históricas e mesmo algunha embarcación de recente construción poderían acadar dito recoñecemento²⁴.

Pola outra banda, o recoñecemento feito en base a criterios, denominando ás embarcacións recoñecidas **EMBARCACIÓNS DE INTERESE PATRIMONIAL**, EIP, obvia unha posible polémica sobre as diferentes denominacións que actualmente existen sobre embarcacións tradicionais e históricas²⁵. Deste xeito, unha EIP sería

24 Nunha recente comunicación, a Dirección Xeral de Mobilidade e Transporte-Transporte Marítimo da UE, no tocante aos buques históricos de pasaxeiros (i.e. Máis de 24 m de eslora e 12 pasaxeiros a bordo), recoñece as dificultades de definir “buque histórico” e que medidas de seguridade deben cumprir así como o recoñecemento internacional de ditos despachos. Avoga, xa que logo, por establecer criterios entre os que poderían estar os seguintes:

- O buque ou a súa réplica foi recoñecido como “histórico” (EIP) pola autoridade nacional competente.
- O buque é usado para promocionar e alentar as habilidades e o saber facer mariñeiro.
- O buque non ten afán de lucro.
- O buque compensa as súas eivas estruturais en materia de seguridade conforme aos requirimentos da lexislación vixente mediante medidas operativas equivalentes avaliadas pola autoridade nacional competente.

No tocante aos buques con propulsión a vela, tamén considera a posibilidade de requirir normas específicas para comprender o funcionamento dun buque a vela no tocante a estabilidade específica e armado de velas entre outras.

25 Efectivamente, no Memorandum para o recoñecemento Mutuo dos Certificados de Seguridade dos Buques Tradicionais en augas Europea entende como buque tradicional “todo tipo de buque histórico e as súas réplicas incluíndo aqueles deseñados para alentar e promover o saber facer mariñeiro e tradicional que conxuntamente sirvan como monumento cultural *vivo*, e que este a operar de acordo cos principios e técnicas de navegación tradicional”.

“toda aquela embarcación ou buque e as súas réplicas, relacionado co desenvolvemento cultural de Galicia que é estimado polo seu valor artístico, testemuñal, singularidade, autenticidade e/ou representatividade tipolóxica, integridade ou, mesmo tamén, como unha expresión do propio desenvolvemento social, tecnolóxico e/ou industrial galego^{26,27}”.

Non entanto, para unha efectiva protección deste patrimonio, cumpre en primeira instancia tipificalo, como paso previo ao inicio das accións pertinentes de salvagarda que permitirán, en definitiva, legalo ás vindeiras xeración dun xeito activo. Isto é, mediante uso e goce do mesmo como medio eficiente para comprender e concienciar sobre a súa importancia e o seu papel no desenvolvemento da nosa cultura marítima.

I. COÑECENDO O NOSO PATRIMONIO FLOTANTE

Como paso primeiro e primordial, compre coñecer o número de embarcacións susceptibles de seren protexidas, os criterios para acadar dita consideración así como crear e dotar os medios necesarios para levalo a cabo . Dende o punto de vista práctico, faríase conforme aos seguinte puntos:

1. **Xestión.** Analizados os sistemas actuais, o modelo galego estaría baseado na xestión que se está a facer en tres países da nosa contorna en función dos seguintes principios:
 - **Comité Técnico Independente.** Este comité sería o encargado das accións executivas. Estaría composto por profesionais expertos en diversas materias (construción naval en madeira, enxeñaría naval, dereito marítimo ...) e mesmo a propia Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. O seu funcionamento sería semellante ao rexistro do Reino Unido, o **National Historic Ships**. Creado en 2006, é un organismo público independente, composto por un Comité Asesor, que informa ao Departamento de Cultura e que ten como encomenda específica aconsellar, quer ao Departamento, quer a outros estamentos públicos, sobre o rexistro dos buques, a preservación das embarcacións e as prioridades no tocante á achegas. Informa tamén sobre cuestións relacionadas sobre a creación de infraestruturas ou o mantemento dun observatorio sobre buques de especial interese. A dedicación do Comité Asesor é a tempo parcial.

No caso da normativa de transporte para augas interiores, enténdese como buque histórico “a embarcación ou obxecto flotante ou establecemento flotante que amosa evidencias sobre un período histórico ou evento ou fito histórico ou un avance ou desenvolvemento técnico significativo e cuxa preservación ou restauración está baseada no respecto polo material orixinal e en fontes documentais fidedignas, ou foi construído baseándose en fontes documentais fidedignas e mediante técnicas tradicionais artesanais (réplicas)”.

- 26 Fronte a esta definición, unha embarcación tradicional podería definirse como “aquela embarcación que no seu proceso construtivo utilizáronse técnicas artesanais inherentes a unha sociedade ou grupo social, dotándolle dun interese identitario e patrimonial. Como produto dunha actividade artesanal, está ligada ao seu entorno, interactuando coa natureza, e a propia historia da comunidade social, quer pola transmisión dos coñecementos dos artesáns, quer polo desenvolvemento da actividade para a cal a embarcación foi construída (cabotaxe, pesca, lecer, etc)”
- 27 Esta definición de EIP está en consonancia coas normativas máis actuais. Porén, en Catalunya, de momento, a consideración de EIP só pode ser acadada polos buques orixinais e non polas súas réplicas.

- **Apoio institucional.** Posto que o Comité deberá ter unha sede e medios para desenvolver o seu traballo, o Museo do Mar de Galicia²⁸ será o encargado de dar o apoio loxístico necesario e de manter as bases de datos sendo, asemade, a sede do mesmo.
 - **Figura de recoñecemento.** A figura sería semellante ao sistema de etiqueta francés, Barco de Interese Patrimonial²⁹. Como sistema de difusión, este sistema permitiría á poboación recoñecer e apreciar ás embarcacións protexidas
2. **Censo de embarcacións.** Seguindo o esquema doutros países, faise imprescindible facer un censo que alén de incluír os datos identificativos, incorpore os criterios que servirán para determinar, en función dun baremo, que embarcacións poden acadar a categoría de EIP. A base de traballo é, xa que logo, a utilizada no Proxecto DORNA³⁰, cos seguintes apartados:

- 0.1 Nome da embarcación
 - 0.2 Identificación (ano de construción, carpinteiro/estaleiro, folio, matrícula)
 - 0.3 Propietario
 - 0.4 Outras características xerais
-
- 1.1 Valor testemuñal, ligado aos propietarios
 - 1.2 Singularidade
 - 1.3 Autenticidade e/ou representatividade tipolóxica
 - 1.4 Integridade
-
- 2.1 Compoñente histórico-social
 - 2.2 Compoñente tecnolóxica
 - 2.3 Compoñente artístico-construtiva
 - 2.4 Compoñente territorial, natural e paisaxístico
-
- 3.1 Posibilidade de restauración
 - 3.2 Estado de conservación
 - 3.3 Plan de viabilidade previsto e rendemento social

28 O Museo está rexido por unha Fundación Pública de Interese Galego na que a administración galega está representada polas Consellerías de Cultura e do Mar, ambas con claros intereses no recoñecemento das embarcacións

29 En realidade a etiqueta persegue máis unha difusión de cara a sociedade dos valores inherentes a embarcación a través dunha acción de marketing cultural, promovendo unha marca ou etiqueta que permita ao público xeral identificar que un barco en particular posúe unhas características singulares de interese patrimonial. Porén, esta etiqueta é compatible coa protección a través da súa inscrición no catálogo ou mesmo coa declaración de Monumento Nacional e permite tamén acceder a beneficios fiscais e exencións. O sistema xestiónase a través da Fundación do Patrimonio Marítimo e Fluvial. É semellante a unha fundación pública, rexida polo dereito privado. O estado non exerce tutela directa sobre os bens etiquetados, sendo responsabilidade do dono o mantemento e os traballos de restauración. A Fundación analiza os expedientes en base a uns criterios outorgando a etiqueta por un período de cinco anos, podendo, en caso extremos, revogar a etiqueta. Tamén mantén a base de datos das embarcacións BIP. A este nivel, é semellante ao sistema holandés onde a custodia dos buques é, na práctica, un asunto privado, a través de asociacións que se autorregulan a través duns criterios, novamente semellantes aos enunciados.

30 O proxecto DORNA Desenvolvemento Organizado e Sostíbel de Recursos no Noroeste Atlántico, foi un proxecto FEDER transnacional e que tiña como actividade número 3 a creación dunha base de datos de embarcacións. As bases do inventario foron definidos nun documento elaborado polo Museo do Mar de Galicia en colaboración coa Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. Está baseada na experiencia francesa e permite aplicar baremos aos criterios nela establecidos. A base pode consultarse en <http://dorna.coag.es/gl/>

3.4 Situación xurídica

3. **Valoración.** Os expedientes de cada embarcación serán valorados conforme a un baremo establecido sobre os anteriores criterios. O baremo será público así como as resolucións que tome o Comité ao respecto dos expedientes.
4. **Mantemento da base de datos.** Sen excluír a realización de campañas específicas para a realización do censo. Unha parte importante do mesmo será fornecida polos propios propietarios das embarcacións ao enviaren os expedientes de recoñecemento, tal como opera o sistema de etiqueta francés.

A nivel legislativo cumpriría con reformular o Decreto 232/2008, engadindo o seguinte texto no tocante ás embarcacións:

“No caso das embarcacións, os expedientes serán valorados por unha Comisión Técnica Independente, coordinada polo Museo do Mar de Galicia. Dita Comisión recabará cantos informes técnicos sexan pertinentes para valorar de forma obxectiva os expedientes, conforme a unha lista de criterios pública”

II. SALVAGARDANDO O NOSO PATRIMONIO FLOTANTE

1. Restauración

O mantemento do patrimonio flotante en uso garante a preservación dos saberes tradicionais ligados tanto a construción como navegación e mesmo técnicas de pesca e marisqueo tradicionais que doutro xeito, custaría moito máis manter. Conforme a recomendación do Parlamento Europeo, os criterios de conservación deben estar máis orientados ao mantemento dos traballos artesanais dos carpinteiros de ribeira que a preservación do material.

Como ben en uso, sometido a fatiga , os criterios de conservación rexeranse polo disposto na Carta de Barcelona (ANEXO I). A tal efecto, o Comité Técnico, poderá aconsellar e asistir aos propietarios dos buques nos seguintes apartados:

- formulación e valoración do informe previo a restauración, onde se detallará tanto o alcance dos traballos a realizar así como os medios e técnicas a empregar.
- formulación, seguimento e valoración do informe final de restauración.

Cada restauración efectuada na embarcación deberá incluírse no expediente/base de datos da embarcación.

2. Observatorio

Un dos aspectos que máis se está a salientar neste documento é o compromiso internacional³¹ para estandarizar os criterios de declaración, rexistro e uso das EIP. Isto ten toda lóxica, xa que logo, como buque, as embarcacións están suxeitas a unha serie de normativas internacionais, principalmente no tocante á construción e seguridade, polo que as accións de discriminación positiva deberán ser necesariamente aplicadas a embarcacións con analoxías e/ou homoloxías na súa catalogación. Do mesmo xeito, a nivel do estado español, o recoñecemento das mesma recae nas autonomías. Isto obriga a manter contactos internacionais e nacionais así como a difundir e coordinar a todas as institucións e organismos implicados nas accións de salvagarda das embarcacións. Tanto para este traballo de coordinación e comunicación faise preciso crear un observatorio. Dito observatorio crearíase por resolución da Comisión Técnica. As funcións do mesmo serán principalmente de comunicación e investigación e terá os seguintes obxectivos:

- Difundir os acordos da Comisión
- Promover e concienciar á poboación sobre a necesidade de conservar, restaurar e manter o noso patrimonio marítimo flotante
- Favorecer o uso por parte da cidadanía das embarcacións tradicionais
- Promover a realización e mantemento dun censo de embarcacións.
- Promover estudos sobre as tipoloxías e navegación das embarcacións tradicionais.
- Promover a difusión dos estándares enunciados na Carta de Barcelona, mediante cursos, obradoiros e reunións entre expertos.
- Promover o desenvolvemento dunha guía de boas prácticas.
- Dar consello e asesoría ás empresas e asociacións na xestión administrativa das embarcacións.
- Promover sinerxias entre empresas e asociacións.
- Promover, participar e difundir os acordos e normas que emanen dos foros, entidades e mesmo órganos administrativos relacionados quer coa conservación e dinamización, quer co uso das embarcacións (criterios de seguridade, taxas, cofinanciación, axudas, etc).

31 Galicia está representada na asociación European Maritime Heritage (Patrimonio Marítimo Europeo), a través da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial e é membro do Comité Executivo do mesmo. Esta asociación está a coordinar as accións para a estandarización e harmonización dos criterios de definición, conservación e restauración de embarcacións a nivel internacional. Asemade é interlocutor recoñecido pola Comisión Europea en temas relacionados co despacho de buques. Xunto co Congreso Internacional de Museos Marítimos, está a promover un sistema internacional de recoñecemento para as embarcacións tradicionais e históricas. Para elo hai un acordo previo coa Comisión Europea para recoñecer excepcionalidade destas embarcacións e a necesidade de mantelas en uso, buscando analoxías de seguridade con medidas operativas cando existan dificultades na aplicación dos estándares esixidos nos buques modernos. A tal efecto, a nivel de proposta común para todos os países, vanse considerar os seguintes pasos:

1. Rexistro harmonizado de buques, existindo unha comisión internacional de tutelaxe
2. Elaboración dun Plan de Xestión do Buque, que permita facer un seguimento tanto da historia como dos procesos de mantemento e restauración.
3. Elaboración dun Plan de Xestión de Seguridade, que inclúa unha avaliación da análise de risco que identifique as áreas nas que o buque no cumpra cos estándares actuais tanto na construción como no plano de seguridade e que medidas propóñense para acadar un nivel seguridade semellante.

3. Estudo sobre tipoloxías

Moitas embarcacións tradicionais galegas responden a tipoloxías recoñecidas e diferenciadas, con máis de 50 anos de antigüidade e algunhas descritas xa no século XIV. Nalgúns casos só existen rexistros documentais das mesmas e noutros, por sorte, aínda é posible albiscar a súa fasquía. A integridade tipolóxica foi descrita e argumentada de xeito pormenorizado por Staffan Mörling.³²

Compre, xa que logo, facer un estudo sistemático das tipoloxías que permita tanto describir e analizar as tipoloxías existentes así como recuperar outras perdidas. Deste xeito vense materializados algúns dos obxectivos o observatorio.

Por unha banda, o estudo das mesmas axudará a definir ás formas tipo en función das medidas principais e a súa relación entre elas (eslora, manga, puntal, caderna mestra, cubertas, tipo de forro), sistema de propulsión (tipoloxías de aparellos vélicos e motores) e aos materiais construtivos (tipos de madeiras...). Para cada medida (e relación) derivarase unha media e unha desviación tipo. Esta tolerancia, entendida como "límites de consistencia tipolóxica" (desviación máxima admisible sobre os valores medios ou estándar encontrados no estudo de campo e histórico), permitirá encadrar a unha embarcación determinada dentro dunha tipoloxía dada en función duns criterios obxectivos. Ao respecto tamén será interesante revisar de forma sistemática os criterios, atendendo aos diferentes períodos cronolóxicos e as variacións debidas a evolución das propias tipoloxías pola incorporación de melloras técnicas e/ou de materiais.

Pola outra banda, definidas as tipoloxías, farase un estudo de seguridade, seguindo un procedemento semellante ao proposto polo Congreso Internacional de Museos Marítimos (ICMM), que conformaría o Sistema de Xestión de Seguridade da Embarcación.

Con este traballo, calquera construción nova feita cos estándares fixados no estudo, isto é, unha réplica³³, tería unha tramitación rápida e sinxela ao ter un estudo de formas cun plan de xestión de seguridade específico.

Estudo piloto. A comisión mixta integrada pola Dirección Xeral de Mariña Mercante, as Consellerías de Cultura e do Mar, AGALCARI e a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, comezou a actuar de "facto" como observatorio. A súa primeira decisión foi encargar o estudo tipolóxico e analítico da dorna, desenvolvido grazas ao Museo do Mar de Galicia. Alén dunha introdución histórica, dito estudo describe tamén o método construtivo e incorpora os planos de formas e singularidades que definen á dorna. Asemade analiza as relacións paramétricas así como a estabilidade en función de 4 tamaños distintos de dornas: 7 cuartas (cunha eslora de máxima -Lou- de 4,09 m), 9 cuartas (Lou=4,60 m), dorna de tope (Lou=7,27 m á Irmandiña (Lou=9,50 m). Como resultado do mesmo, teríase un documento de traballo para negociar coa Dirección Xeral da Mariña Mercante (DXMM) os criterios e medidas

32 Lanchas e Dornas. A estabilidade cultural e a morfoloxía das embarcacións na costra occidental de Galicia. Edición a cargo da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia no ano 2005.

33 Copia exacta dun orixinal. No caso das embarcacións defínese como aquela embarcación feita con técnicas artesanais conforme a unhas formas definidas mediante estudo tipolóxico, copiadas con exactitude, e materiais idénticos e/ou semellantes aos descritos no propio estudo.

para matricular unha dorna.

Non entanto, o traballo está aínda en fase de avaliación científica como paso previo a súa consideración por parte da DXMM.

Tendo en conta o carácter técnico-científico destes estudos, sería interesante a implicación da Universidade, en concreto da Escola Politécnica Superior do Ferrol, para levar a cabo ditos estudos como traballos de investigación de fin de carreira.

4. Política de subvencións e exencións

O propio observatorio pode ter un papel importante no estudo de posibles exencións e axudas ás embarcacións recoñecidas. En especial, alén dos traballos descritivos e de censo, serían subvencionábeis os Plans de Xestións de Seguridade e do Buque que sairían do estudo das tipoloxías e, no seu caso, das embarcacións recoñecidas que non obedeceran a unha tipoloxía en particular así como os traballos de restauración e construcións novas.

Asemade, estudaría tamén os posibles beneficios fiscais e exoneración de taxas. Para elo, o Observatorio traballaría coas administracións públicas con competencias en materia fiscal e portuaria (Xunta, Goberno Central e Unión Europea) na procura dun marco fiscal de discriminación positiva, como a aplicación dun tipo impositivo de IVE reducido para as novas construcións e traballos de restauración, diminución taxas de amarre. Do mesmo xeito, asesoraría as entidades públicas nas convocatorias de axudas á construción e restauración, primando a aquelas embarcacións que xa están recoñecidas ou a aqueles proxectos de construción de réplicas. A medio-longo prazo, podería tamén promover accións para acadar rebaixas en xuros con entidades crediticias privadas e tamén nos seguros das embarcacións. Por último, en función da consolidación deste observatorio, podería tamén promover accións para implicar a persoas físicas e/ou xurídicas na salvagarda deste patrimonio mediante achegas económicas que incrementarían ou complementarían as achegas públicas para os traballos de restauración ou de novas construcións.

CONCLUSIÓN

Resulta evidente que a concienciación pola salvagarda do patrimonio marítimo flotante está a aumentar en todos os países, non só polo valor cultural, mesmo tamén como un activo turístico e de recrutamento e fomento dos oficios marítimos. En Galicia, o traballo da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial tamén está tamén a callar, aumentando o número de asociacións adicadas á salvagarda do patrimonio marítimo e o número de barcos recuperados.

Porén, aínda que non se pode negar a boa intención das administracións, non hai un recoñecemento explícito do patrimonio flotante e, incluso, as iniciativas postas en marcha deben

eliminar as posibles subxectividades na súa aplicación³⁴. O plan proposto permite equipar a protección do patrimonio en Galicia ás tendencias e compromisos doutros países cos seguintes puntos fortes:

- Integra a vontade e predisposición de moitos colectivos privados na salvagarda do patrimonio a flote o que unido á obriga das administracións na protección do Patrimonio Cultural e do cumprimento das normativas de construción e seguridade marítima, fai do sistema un instrumento de amplo desenvolvemento futuro.
- É un sistema relativamente económico, ao aproveitaren sinerxias xeradas por diferentes entidades e institucións³⁵.
- Usa criterios internacionalmente aceptados e utilizados para o recoñecemento das EIP, polo que permiten equiparar ás EIP's coas embarcacións e buques recoñecidos noutros países.
- Elimina en grande medida as subxectividades ao incluíren tamén un baremo.
- Recolle a experiencia desenvolvida en outros países, sendo, xa que logo, un instrumento que demostrouse eficaz para acadar os obxectivos de salvagarda do patrimonio a flote³⁶.
- Facilita o uso e goce das embarcacións ao promover a realización do Sistema de Xestión de Seguridade, un plan de seguridade adaptado ás características da embarcación, así como o Plan de Xestión da Embarcación que permitirá coñecer as principais características, usos e historia da embarcación.

Non entanto, fronte a estas vantaxes que de xeito máis pormenorizado analizou Dionisio Pereira³⁷, é xusto recoñecer que non son menores as ameazas de debilidades deste sistema que de xeito sintético resúmense nas seguintes limitacións:

- Ausencia de compromisos tanto políticos como económicos por parte de organismos da Administración decisivos para que o proceso de recoñecemento normativo sexa efectivo.
- Dificultades para a coordinación entre as Administracións tanto no funcionamento do engranaxe do proceso (Consellería de Cultura/DGMM), senón no procedemento para implementar as medidas de discriminación positiva ao seu abeiro (Min. Economía/Consellería de Mar...).
- Limitado número de barcos que se verían favorecidos a medio prazo, e os posibles agravios

34 Portos de Galicia anunciou unha exención parcial das taxas portuarias para as embarcacións tradicionais que na práctica non se está a levar a cabo ao ficaren ao xuízo subxectivo dun funcionario dese Ente dita catalogación.

35 A estimación do custo económico deste plan sería de 50,000 euros anuais, contando tamén coa infraestrutura do Museo do Mar de Galicia. Este financiamento permitiría poñer en marcha as accións prioritarias. Non están incluídas achegas para restauración ou conservación. A medio e longo prazo serán máis baixos.

36 Neste caso sería máis idóneo denominalo como en Portugal, Patrimonio Flutuante, reforzando o sentido de flotar pero con movemento.

37 Traballo presentado no segundo panel da xornada técnica “TURISMO E EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS, UN RECURSO A EXPLORAR” denominado “Plan de acción para o recoñecemento das embarcacións de interese patrimonial”, celebrada durante o X Encontro de Embarcacións Tradicionais, 30/06-01/07/2011 Carril.

comparativos que se poderían suscitar.

- Falta de referentes normativos que posibiliten solucións intermedias (embarcacións etiquetadas) a curto prazo.
- Cativa repercusión desta temática no resto do Estado español (agás Catalunya e Baleares) e tamén no eido municipal.
- Incerteza respecto das futuras directrices da Comisión Europea en materia de seguridade e despacho de buques de interese patrimonial.

Estamos, pois, diante dun gran reto. A resolución exitosa do mesmo dependerá do apoio administrativo que esta iniciativa teña así como da vontade das organizacións privadas, nomeadamente a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, en proseguir na súa campaña pola dignificación da Cultura Marítima Galega. Probablemente serán necesaria moitas singraduras por rutas aínda por trazar, condicionadas polas condicións meteorolóxicas e climáticas, pero tendo claro o porto de arribada, será unha cuestión de tempo e esforzo.

AGRADECEMENTOS

Son moitas as persoas que fixeron posíbel este documento. Non entanto cumpre salientar o traballo da Comisión da Análise das Embarcacións Tradicionais con Lino Lema, Gabino Silva, Xerardo Triñanes, Tomás Rodríguez e Francisco Alonso. A José María de Juan-García Aguado, polo seu traballo de revisión dos documentos técnicos. A Paco Fernández Rei, Dionisio Pereira e Luís Rei, polo seus consellos e achegas. A xunta directiva da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, en especial a Xaquín Lores, pola súa revisión e achegas dos primeiros borradores deste documento. A Guillermo Gefaell. Moitas das reflexións expostas foron compartidas e consideradas con el.

ANEXO I
CARTA DE BARCELONA
DECLARACIÓN EUROPEA PARA A CONSERVACIÓN E RESTAURACIÓN DE EMBARCACIONES
TRADICIONAIS EN USO.

Preámbulo

A Carta de Venecia foi feita en 1964 como unha declaración de principio para a conservación e restauración de monumentos e sitios históricos.

“Imbuídos cunha mensaxe do pasado, os monumentos históricos feitos polos devanceiros fican na actualidade como testemuñas vivas das súas ancestrais tradicións. Cada vez máis a cidadanía, comeza a ser consciente da integridade dos valores humanos e aprecia os vellos monumentos como un patrimonio común. Eis, a responsabilidade colectiva de preservalos para as vindeiras xeracións. É a nosa responsabilidade mantelos con todas as súas características orixinais.

É esencial que os principios que guíen a preservación e restauración de antigos bens inmobles deban ser consensuais e apoiados a nivel internacional, sendo cada país responsable da aplicación dun plan dentro do marco da súa propia cultura e tradicións.

Definindo estes principios básicos por primeira vez, a CARTA DE ATENAS de 1931 contribuíu a crear un extenso movemento internacional que se concretou en normativas a nivel das nacións, no traballo do Consello Internacional de Museos e na UNESCO e posteriormente no establecemento do Centro Internacional para a Preservación e Restauración de Bens Culturais.

Ámbalas dúas cartas céntranse sobre todo en bens culturais en terra. Mais a pesares das similitudes, o patrimonio marítimo non está cuberto. Porén no IV Congreso da asociación Patrimonio Marítimo Europeo, celebrado en Barcelona no ano 2001, resolveuse adaptar a Carta de Venecia para o Patrimonio Marítimo en Europa, sendo coñecida como a CARTA DE BARCELONA”

DEFINICIÓN

O concepto de patrimonio marítimo flotante engloba aquela embarcación tradicional na cal se pode atopar a evidencia dunha determinada civilización ou dun acontecemento relevante así como da navegación tradicional, da mariñeiría ou de calquera outro traballo marítimo. Aplícase simultaneamente as embarcacións de maior e de menor porte que existiron no pasado e que adquiriron relevancia cultural ao longo dos tempos.

A preservación, a recuperación e a utilización das embarcacións tradicionais debe percorrer tódalas disciplinas científicas, técnicas e medios que podan contribuír ao estudo e salvagarda do patrimonio marítimo flotante.

FINALIDADE

A finalidade da preservación e recuperación de embarcacións tradicionais en uso debe ser a de salvagardalas, quer como obras de arte, quer como testemuñas históricas ou como forma de perpetuar os saberes tradicionais.

Considerase esencial manter as embarcacións en orden de uso para garantir a súa conservación.

CONSERVACIÓN

O uso das embarcacións para outros fins sociais facilita a súa conservación. Con todo, as esixencias deste uso non deben implicar unha alteración significativa da estrutura xeral das embarcacións, polo que as modificacións inherentes ao cambio de función deben ser mantidas dentro de determinados límites.

Unha embarcación tradicional é inseparable do seu contexto histórico do cal é testemuña así como da súa área de navegación en orixe. Así, o seu ancoradoiro e a súa área actual de navegación deben localizarse preferentemente en augas próximas as que percorreu.

RESTAURACIÓN

O proceso de restauración é altamente especializado. Os seus obxectivos son preservar e revelar o valor estético, funcional e histórico das embarcacións tradicionais polo que se debe basear no respecto polo uso de materiais orixinais e polo uso de documentación cuxa autenticidade estea comprobada. O proceso de recuperación debe ser sempre precedido e mesmo acompañado por un estudio de carácter histórico da embarcación.

A restauración dunha embarcación tradicional será mellor se está feita mediante técnicas e materiais tradicionais. Nos casos en que estas técnicas e materiais se demostraran inadecuados ou non dispoñíbeis, a consolidación poderá ser obtida mediante o uso de materiais modernos de conservación cuxa eficacia fora demostrada a través de datos científicos e confirmada por medio da experiencia.

A recuperación dunha embarcación tradicional non significa necesariamente unha aproximación as súas características de orixe. Nalgúns casos, as embarcacións adquiren un valor histórico debido a melloras introducidas ou eventos sufridos con posterioridade. Porén, a restauración conforme a un período dado, só debe ser executada si previamente se comprobou a calidade da documentación técnica e histórica dispoñíbel para o período escollido.

Os equipamentos de navegación e seguridade obrigatorios deben ser integrados de xeito harmonioso no conxunto, pero a súa vez deben distinguirse do material orixinal de tal xeito que a restauración non falsifique as evidencias históricas ou artísticas.

Non están permitidas adicións excepto as efectuadas naquelas zonas onde non se alteren partes interesantes do buque, as súas características tradicionais ou ben que non afecten ao equilibrio da súa composición

Será preciso documentar todos os traballos de restauración mediante informes analíticos ou críticos, ilustracións con debuxos, fotografías ou calquera outro medio apropiado. Deben ser tamén documentadas cada fase do traballo de desarmado, tratamento, armado e adición de novas partes así como aquelas características técnicas e estruturais identificadas durante o proceso de restauración.

ANEXO II

MANIFESTO A PROL MANIFESTO A PROL DO PATRIMONIO MARÍTIMO FLOTANTE DO ESTADO ESPAÑOL.

DECLARACIÓN DE XIXON AO ABEIRO DO DÍA MARÍTIMO EUROPEO

20 de Maio de 2010.

A historia de Europa está fortemente relacionada co mar. Noso pasado está repleto de episodios marítimos cruciais que determinaron o noso devir e a nosa cultura. Unha cultura común a tódolos pobos de Europa que a súa vez amosase plural e diversa, cuxa materialización máis visible son os diferentes buques e embarcacións que deron sustento e porvir aos pobos costeiros. Un importante patrimonio que atesoura e expresa os saberes tradicionais materiais e inmateriais de serradoiros, carpinteiros de ribeira, mariñeiros ou pescadores entre outros muchos oficios, vinculados a un territorio e a unha paisaxe natural.

Consciente do valor deste legado, a Unión Europea observa con preocupación o deterioro dos ecosistemas costeiros e mariños e maila falla de vocacións mariñeiras. A política da Unión Europea fomenta a conservación do medio ambiente mariño e a recuperación dos oficios vinculados ao mesmo. No Libro Verde, *“Cara a unha futura política marítima da Unión: perspectiva europea dos océanos e os mares”* a Unión Europea introduciu un capítulo titulado *Recuperando o patrimonio marítimo europeo e reafirmando a identidade marítima de Europa* que finalmente traducíuse en políticas activas de maior visibilidade da Europa marítima que inclúen a promoción do patrimonio e maila celebración do Día Marítimo Europeo, fixado no día 20 de maio.

As Administracións públicas dalgúns países europeos, sobre todo os de tradición atlántica, dotáronse xa dos instrumentos necesarios para unha política máis ampla e responsable en materia de preservación do patrimonio marítimo flotante. Estas políticas, que inclúen os instrumentos legais precisos, permitiron, asemade, desenvolver unha política de salvagarda das pegadas materiais e inmateriais das actividades marítimas vinculadas a este patrimonio, promovendo así a permanencia dos oficios artesanais e a aparición de novas vías de actividades culturais e turísticas vinculadas a ese patrimonio.

Na mesma liña, a subscrición por parte dalgúns países europeos do *“Memorando para o recoñecemento mutuo de certificados de seguridade marítima para buques tradicionais en augas europeas e dos certificados de competencia das tripulacións dos buques tradicionais (Wilhemshaven MOU 2000)”* debe ser contemplada como un paso importante no recoñecemento do valor cultural dos buques tradicionais e do fomento do seu uso.

Tamén a sociedade mobilizouse na defensa deste patrimonio, creando asociacións co gallo de recupera-los saberes tradicionais de navegación e construción naval mediante a restauración e conservación de embarcacións históricas e tradicionais. Compre subliñar neste senso o papel que está a desenvolver a asociación Patrimonio Marítimo Europeo (EMH), cuxos esforzos callaron na Carta de Barcelona (*Barcelona Charter 2002*), baseada na Carta de Venecia de 1964 para a conservación de monumentos, que fixa os criterios para a recuperación e o mantemento dos buques tradicionais en uso.

Os buques históricos e o patrimonio marítimo flotante son obxecto de atención preferente no tocante aos signos de civilización e cultura e testemuñas vivos máis aló dos seus valores pedagóxicos e culturais pola meirande parte dos planeamentoss xurídicos da nosa contorna. O Estado de España, maila súa vocación e patrimonio marítimo, carece de categoría xurídica algunha en relación á materia. Dita falla de tipificación legal supón graves disfuncións na conservación e recuperación do patrimonio marítimo español. Resulta indispensable, xa que logo, un estatuto xurídico propio do buque histórico e do patrimonio marítimo que proporcione un tratamento eficazmente protector.

O xeito máis eficaz de conservar a súa integridade, especialmente no que atangue o seu patrimonio inmaterial, en liña cos principios e mailo espírito da Convención da UNESCO sobre Patrimonio Inmaterial

(2003), consiste en mante-los barcos en activo. Para elo resulta sumamente necesario promover medidas de recuperación e conservación do patrimonio flotante en uso, evitando a perda do mesmo por despece ou por perda da súa capacidade de navegar.

O proxecto de Lei Xeral de Navegación Marítima, actualmente en fase de tramitación parlamentaria, supón unha oportunidade para que o Estado español, como xa fixeron noutros países europeos, tome en consideración o valor cultural do patrimonio flotante e ofrezca un marco lexislativo que incentive tanto o seu uso como a súa preservación.

Os asinantes desta declaración, o *Museu Maritim de Barcelona* e o *Museo do Mar de Galicia*, en representación e interpretando o sentir das institucións, entidades, asociacións e particulares que promoveron ou adheríronse á emenda á Lei de Navegación Marítima a prol dos barcos históricos e tradicionais, apreciamos o esforzo do Estado español por modernizar e adaptar as leis aos requirimentos actuais. Porén, para que este proxecto se sitúe entre os máis vangardistas e máis sensibles co legado patrimonial atesourado nos barcos, é preciso que no desenvolvemento da mesma téñase en consideración os seguintes puntos, con carácter enunciativo e non exhaustivo:

Que a norma recoñeza o carácter extraordinario dos buques e embarcacións declaradas de interese patrimonial polas autoridades competentes en materia cultural.

As Comunidades Autónomas deberán promover, no ámbito das súas competencias, a realización dun censo activo de buques e embarcacións singulares co gallo de de crear un inventario completo e detallado de buques e embarcacións de interese histórico e cultural. Dito censo deberá establecer criterios comúns para clasificar o patrimonio marítimo, tendo en conta a autenticidade, orixinalidade, representatividade, compoñentes tecnolóxicos de uso e navegación así como os valores intanxíbeis ligados a contorna, época histórica, actividade, armador, capitán ou eventos salientables así como o seu estado de conservación.

A experiencia acumulada polo *Museu Maritim de Barcelona* e polo *Museo do Mar de Galicia*, en colaboración con distintas asociacións e entidades, permitirá establecer unha folla de ruta común para acadar este obxectivo.

Asemade, os esforzos das Administracións deberían encamiñarse tamén cara a harmonización de criterios en materia de restauración, preservación e manexo, observando os preceptos fixados na Carta de Barcelona.

Que a norma defina e desenvolva a noción de unidade menor.

A lei contempla a distinción entre buque e embarcación atendendo á ausencia de cuberta corrida e/ou eslora inferior a 24 m. Asemade abre a posibilidade de introducir a unidade menor. Dado que a maioría dos cascos de interese patrimonial posúen eslora inferior a 24 m e na meirande cantidade dos casos non acada os 12 m de eslora, resulta necesario establecer a noción de embarcación menor, coas esixencias de seguridade que correspondan a esa clase de embarcacións.

Que recoñecido quer o carácter extraordinario e as tres categorías de barcos, a norma permita analizar e ponderar, incluso de forma individualizada, os criterios de aplicación da lei aos barcos de interese patrimonial. Os requisitos mínimos de seguridade han de ser compatibles co mantemento das características singulares da embarcación, tanto de construción como de navegación.

As experiencias europeas de recoñecemento do patrimonio marítimo a flote demostran que

o número de barcos catalogados adoita a ser unha porcentaxe baixo con respecto ao censo total da flota, o que permite explorar vías de discriminación positiva das mesmas así como a concreción de medidas individualizadas a contemplar en materia de seguridade sen que elo supoña unha mingua do seu valor cultural, incluíndo tanto os seus elementos tanxibles como os intanxíbeis. Igualmente consideramos necesario que na aplicación xeral da normativa marítima se contemple de forma preferente a finalidade cultural das embarcacións recoñecidas.

Para estudar as medidas concretas, propoñemos a creación dunha comisión mixta con participación das Administracións competentes e das organizacións relevantes no ámbito da cultura marítima.

Por último, queremos manifestar que estas medidas, a contemplar no desenvolvemento da futura Lei de Navegación Marítima, deberían incluír medidas de carácter fiscal e de exención de taxas portuarias, en liña cos instrumentos de fomento e protección recoñecidos no dereito comparado europeo e no noso dereito positivo: Lei del Patrimonio Histórico (1985) e demais lexislación complementaria.

Con todo elo, España avanzará na consecución dos obxectivos marcados pola Unión Europea para o Día Marítimo Europeo: a recuperación do patrimonio marítimo e a reafirmación da identidade marítima de Europa.

En Xixón 20 de Maio de 2010