

# La Protección del Patrimonio Marítimo Flotante Español: Análisis y Recomendaciones

Proyecto de Fin de Carrera



Facultad de Náutica de Barcelona  
Universidad Politécnica de Cataluña

Proyecto realizado por:  
**Helena Lagarda Salazar**

Dirigido por:  
**Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea**

Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica

Barcelona, 15 de diciembre de 2014



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA  
BARCELONATECH

Facultat de Nàutica de Barcelona



*“El pasado es un prólogo”*

*William Shakespeare (1564 – 1616)*



## INDICE DE CONTENIDO

<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	9
<b>RESUMEN</b> .....	10
<b>ABSTRACT</b> .....	10
<b>PALABRAS CLAVE</b> .....	12
<b>KEY WORDS</b> .....	12
<b>ABREVIATURAS</b> .....	13
<b>ÍNDICE DE ILUSTRACIONES</b> .....	15
<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	17
<b>2. LEY 16/1985, DE 25 DE JUNIO, DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL</b> .....	19
<b>3. CONVENCIÓN PARA LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA UNESCO DEL 2003</b> .....	22
<b>4. EL PATRIMONIO FLOTANTE: UN PATRIMONIO POR DESCUBRIR</b> .	28
4.1. PATRIMONIO FLOTANTE: DEFINICIÓN .....	28
4.2. PATRIMONIO MARÍTIMO: BIEN MUEBLE O INMUEBLE.....	29
4.3. NIVEL LEGISLATIVO DE LOS BUQUES A NIVEL ESPAÑOL.....	31
<b>5. EL PATRIMONIO FLOTANTE EN EL DERECHO COMPARADO</b> .....	35
5.1. DERECHO FRANCÉS .....	35
5.2. DERECHO INGLÉS .....	36
5.3. DERECHO AUSTRALIANO .....	40
5.4. DERECHO AMERICANO.....	42
<b>6. PERSPECTIVA EUROPEA: EL EUROPEAN MARITIME HERITAGE</b> ..	46
6.1. ORGANIZACIÓN DEL <i>EMH</i> .....	46
6.2. OBJETIVOS DEL <i>EMH</i> .....	48
6.3. CONSEJO CULTURAL DEL <i>EMH</i> .....	49

6.3.1.	La Carta de Venecia.....	50
6.3.2.	La Carta de Barcelona.....	51
6.4.	CONSEJO DE SEGURIDAD DEL <i>EMH</i> .....	55
<b>7.</b>	<b>SEGURIDAD MARÍTIMA .....</b>	<b>58</b>
7.1.	MEMORANDUM OF UNDERSTANDING FOR TRADITIONAL SHIPS. WILHEMSHAVEN MOU.....	58
7.2.	CODIGO DE SEGURIDAD APLICADO A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES, 2008 .....	62
7.3.	DIRECTIVA 2009/45/EC .....	63
7.3.1.	Clases de buques de pasaje .....	64
7.3.2.	Aplicación de las reglas y normas de seguridad .....	65
7.3.3.	Recomendaciones de seguridad, equivalencias, exenciones y medidas de salvaguardia.....	65
7.3.4.	Reconocimientos y certificados .....	66
7.4.	LEY 14/2014, DEL 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA ..	67
7.4.1.	El Patrimonio Marítimo ante la Ley 14/2014 de Navegación Marítima .....	70
<b>8.</b>	<b>LA LABOR DE LAS INSTITUCIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MARÍTIMO.....</b>	<b>75</b>
8.1.	EL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA.....	75
8.1.1.	El Museo y la Preservación del Patrimonio .....	75
8.1.2.	La Colección del Museo .....	78
8.1.2.1.	El pailebote <i>Santa Eulàlia</i> .....	79
8.1.2.2.	El <i>Pòl·lux</i> .....	80
8.1.2.3.	El <i>Drac</i> .....	81
8.1.2.4.	El <i>Patapum</i> .....	81
8.1.2.5.	El <i>Lola</i> .....	82
8.1.2.6.	Réplica de la galera <i>Real</i> .....	83

8.2.	MUSEO NAVAL DE MADRID .....	83
8.2.1.	Reproducción del navío <i>Santísima Trinidad</i> .....	85
8.2.2.	Reproducción del navío <i>Real Carlos</i> .....	85
8.2.3.	Reproducción del navío <i>Santa Ana</i> .....	86
8.3.	MUSEO DO MAR DE VIGO, GALICIA.....	87
8.4.	FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARITIMA E FLUVIAL ...	88
8.5.	ASOCIACIÓN CULTURAL MARIÑEIRA OS PATEXEIROS .....	89
8.5.1.	<i>A Balbina</i> .....	89
8.5.1.2.	Motores <i>Larrán</i> .....	90
8.6.	RED DE MUSEOS DE LA COSTA VASCA .....	91
8.7.	UNTZI MUSEOA - MUSEO NAVAL DE GUIPUZCOA.....	91
8.7.1.	<i>El Trínido</i> .....	92
8.7.2.	La draga <i>Jaizkibel</i> .....	93
8.8.	REAL FUNDACIÓN HISPANIA DE BUQUES DE EPOCA .....	94
8.8.1.	<i>El Hispania</i> .....	94
8.9.	FUNDACIÓN NAO VICTORIA .....	95
8.10.	AMICS DE LA MAR - PORT DE MAO .....	97
8.10.1.	<i>El Bellísimo</i> .....	98
8.11.	FUNDACIÓN CANARIA CORREILLO LA PALMA.....	98
8.11.1.	El correíllo <i>La Palma</i> .....	99
8.12.	LA DECLARACIÓN DE GIJÓN.....	100
<b>9.</b>	<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	<b>106</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>113</b>
	PUBLICACIONES .....	113
	REFERENCIAS LEGALES.....	114
	REFERENCIAS WEB.....	114
	<b>APÉNDICE</b> .....	<b>117</b>





## AGRADECIMIENTOS

En primer lugar doy las gracias a mi familia, no solo porque gracias a ellos ahora estoy a punto de licenciarme, sino también por toda la ayuda y comprensión con las que siempre me han brindado. Agradezco todos los valores aprendidos que, gracias a ellos, cada día me convierten en una mejor persona. En especial agradezco a mi padre que me introdujera en el mundo de la vela ligera y la náutica de recreo cuando era solo una niña, ya que aquí fue cuando nació mi pasión por el mar.

Agradezco muchísimo al Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea la motivación que ha tenido con este proyecto desde el primer momento. Le agradezco y a la vez le pido perdón por su paciencia, ya que necesité un tiempo para motivarme con la realización de este trabajo. Sin él todo esto nunca hubiera sido posible, y por esta razón le agradezco el ánimo y las ganas depositadas tanto en el proyecto como en mí.

Agradezco a Eduard, mi pareja, el entendimiento y sobretodo el apoyo que me ha proporcionado en momentos de desánimo durante todos estos años y en especial durante la realización de este proyecto.

También quiero dar las gracias a todos los profesores de la Facultad de Náutica por todos los conocimientos que he adquirido a través de ellos durante todos estos años.

Por último, agradecer a mis amigos, en especial los de la Facultad, por la gran amistad que nos ha unido durante la carrera y que espero que no se pierda.

## RESUMEN

Se entiende por patrimonio histórico el conjunto de bienes, tanto materiales como inmateriales, acumulados a lo largo del tiempo y preservados para poder mostrar la vida y cultura de una sociedad años atrás.

Hay muchos tipos de patrimonio distintos, pero en el caso del presente proyecto se estudia y analiza el patrimonio marítimo flotante, conocido más comúnmente como *buque histórico*, es decir, embarcaciones tradicionales que en su proceso de construcción se utilizaron técnicas artesanales inherentes a una sociedad, dotándolas de un interés identitario y patrimonial; y lo que se pretende es defender el hecho de una necesidad de protección de estos buques como bienes históricos y culturales.

Los grandes países del mundo disponen de iniciativas de recuperación y preservación de dichas embarcaciones, pero no es el caso de España, el cual no tiene ningún tipo de regulación legal ni científica sobre el buque histórico ni la protección del patrimonio flotante.

El presente proyecto pretende, desde mi humildad y conocimiento, abordar el vacío legal en la normativa española sobre la protección del patrimonio marítimo flotante analizando los distintos tratados, cartas, manifiestos, regulaciones de otros países y la labor de distintas entidades que luchan para llegar al reconocimiento total del buque histórico y tradicional.

## ABSTRACT

Heritage is understood as the set of assets, both tangible and intangible, accumulated over time and preserved to show the life and culture of a society years ago.

There are different types of heritage, but in this project is studied and analyzed the floating maritime heritage, more commonly known as *historic ship*, which are those traditional vessels that in their construction process were used craft techniques inherent to a society, giving them an identity and heritage. Many

countries have restoration and preservation initiatives for these vessels, but not Spain, which does not have any legal or scientific regulation on the historic vessel or floating heritage protection.

This project aims to address, from my humility and knowledge, the loophole in the Spanish legislation on the protection of the floating maritime heritage analyzing various treaties, letters and protests, regulations of other countries and the work of many organizations struggling to reach the full recognition of the historical and traditional vessel.

## PALABRAS CLAVE

Patrimonio Marítimo Flotante, buque histórico, bienes culturales, Ley de Patrimonio Histórico (1985), Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO, *European Maritime Heritage*, *La Carta de Venecia* (1964), *La Carta de Barcelona* (2002), Seguridad Marítima, *Wilhemshaven MoU* (2000), Ley de la Navegación Marítima (2014), Declaración de Gijón (2010).

## KEY WORDS

Floating Maritime Heritage, historic vessel, cultural property, Spanish Heritage Act (1985), UNESCO Immaterial Cultural Heritage, *European Maritime Heritage*, *The Venice Charter* (1964), *The Barcelona Charter* (2002), Maritime Security, *Wilhemshaven MoU* (2000), Spanish Maritime Navigation Act (2014), Declaration of Gijón (2010).

## ABREVIATURAS

ARHV	<i>Australian Register of Historic Vessels</i>
BIC	<i>Bien de Interés Cultural</i>
BIP	<i>Bateâu d’Intérêt Patrimonial</i>
BOE	<i>Boletín Oficial del Estado</i>
DGMM	<i>Dirección General de la Marina Mercante</i>
DSC	<i>Dynamic Sustentation Code</i>
EMH	<i>European Maritime Heritage</i>
FPMF	<i>Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial</i>
HMS	<i>His/Her Majesty Ship</i>
HMAS	<i>Her Majesty Australian Ship</i>
HSCC	<i>High Speed Craft Code</i>
ICLL	<i>International Convention on Load Lines</i>
ICOMOS	<i>International Council on Monuments and Sites</i>
IVA	<i>Impuesto sobre el Valor Añadido</i>
MARPOL	<i>Maritime Pollution</i>
MCA	<i>Maritime and Coastguard Agency</i>
MGN	<i>Marine Guidance Note</i>
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MSC	<i>Maritime Safety Comitee</i>
NRHV	<i>National Register of Historic Vessels</i>
OWL	<i>Overseas Watch List</i>
RAE	<i>Real Academia Española</i>
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
UE	<i>Unión Europea</i>

USA *United States of America*

UNESCO *United Nations Educational, Scientific and Cultural Org.*

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Mujer cosiendo redes en el puerto de Santander.....	23
Ilustración 2: La dársena del puerto viejo de Gijón.....	25
Ilustración 3: Carpinteros de ribera en Barcelona. ....	26
Ilustración 4: Los restos del Mary Rose en Portsmouth. ....	39
Ilustración 5: El submarino HMAS Onslow en Sídney.....	40
Ilustración 6: Logo del <i>EMH</i> . ....	46
Ilustración 7: <i>Cover Page</i> del MoU para buques tradicionales.....	61
Ilustración 8: El pailebote <i>Santa Eulàlia</i> navegando por Barcelona. ....	79
Ilustración 9: El bote Pol-lux amarrado en el <i>Moll de Barcelona</i> . ....	80
Ilustración 10: El <i>Patapum</i> con sus propietarios en la Costa Brava. ....	81
Ilustración 11: El laúd <i>Lola</i> . ....	82
Ilustración 12: La réplica de la galera <i>Real</i> en las <i>Reials Drassanes de Barcelona</i> . ....	83
Ilustración 13: Reproducción del <i>Santísima Trinidad</i> en el MNM. ....	85
Ilustración 14: Reproducción del navío <i>Santa Ana</i> en el MNM.....	87
Ilustración 15: Interior del Museo Do Mar de Vigo.....	87
Ilustración 16: <i>A Balbina</i> .....	89
Ilustración 17: Cartel Comercial de <i>Motores Larrán</i> . ....	90
Ilustración 18: Museo Naval de Guipúzcoa. ....	92
Ilustración 19: El <i>Trinido</i> .....	93
Ilustración 20: La draga <i>Jaizkibel</i> atracada en Pasaia. ....	94
Ilustración 21: El velero <i>Hispania</i> en navegación.....	95
Ilustración 22: La réplica del <i>Galeón</i> entrando en el puerto de Nueva York.....	96
Ilustración 23: El <i>Nao Victoria</i> . ....	97
Ilustración 24: El <i>Bellísimo</i> en el almacén de su propietario. ....	98
Ilustración 25: El correíllo <i>La Palma</i> , atracción turística en las Canarias. ....	99





## 1. INTRODUCCIÓN

Es difícil imaginar la historia mundial sin buques ni embarcaciones. Sin esforzarse demasiado pensando un poco, seguro que viene a la memoria la llegada de los griegos a la Península Ibérica, el comercio y las guerras para conseguir el poder del Mediterráneo entre los romanos y los cartagineses, la expansión de la Corona Catalanoaragonesa por la Mediterránea, el descubrimiento de América, la guerra contra los turcos, etc.

Seguro que se han visto documentales de los míticos navegantes del norte de Europa: los vikingos, viajes de exploración que han supuesto impresionantes aventuras del hombre, tragedias de naufragios...y seguro que también vienen a la cabeza los grandes movimientos migratorios de la historia, hasta en las trágicas imágenes que llegan hoy en día a partir de los medios de comunicación. En todos estos hechos históricos el buque ha sido el medio utilizado por el hombre.

La Historia Marítima es una pequeña parte de la Historia de la Humanidad. Esta rama de la historia ha sido individualizada muy recientemente en nuestro país.

Desventuradamente, y a diferencia de otras zonas geográficas como la cultura anglosajona, en España la historia marítima hoy no representa aún un porcentaje importante de los programas de estudios ni de los programas de investigación de las universidades, ni tampoco de otras instituciones científicas.

Conocemos por Patrimonio Histórico el conjunto de bienes, tanto materiales con inmateriales, acumulados a lo largo del tiempo y preservados para poder mostrar a la sociedad actual los elementos construidos por nuestros antepasados.

En este proyecto se tratará el patrimonio marítimo flotante, conocido comúnmente como *buque histórico*, embarcaciones tradicionales que en su proceso de construcción se utilizaron técnicas artesanales inherentes a una sociedad, dotándolas de un interés identitario y patrimonial, y lo que se

pretende es defender el hecho de una necesidad de protección de estos buques como un bien histórico y cultural.

España, a diferencia de otros países, es un país que no tiene ningún tipo de regulación legal ni científica sobre el buque histórico ni sobre la protección del patrimonio flotante.

Hasta hace pocos años, las iniciativas de recuperación y preservación de embarcaciones históricas en países de ámbito mediterráneo eran prácticamente inexistentes. Mucho más excepcional era ver una de estas embarcaciones navegar por nuestras aguas. Esta tradición a Europa solo era habitual a los países atlánticos, que daban valor a su cultura marítima.

En Europa hay distintos organismos y tratados que intentan mantener vivo el patrimonio marítimo flotante europeo, como es el caso del *European Maritime Heritage*, organización no gubernamental de la cual España no es miembro en su totalidad.

Des del Museo Marítimo de Barcelona se lucha para conseguir regulaciones en este tema, como bien promueve la *Barcelona Charter - o Carta de Barcelona -*, Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Buques Tradicionales que navegan.

La oportunidad de oro que se ha tenido en los últimos meses para el reconocimiento de los buques tradicionales a nivel español ha sido el *Proyecto de Ley de la Navegación Marítima*, actualmente Ley, en vigor desde el 25 de setiembre de 2014, la cual establece la creación de un registro especial para los buques tradicionales; aunque para muchos defensores del patrimonio esto no es suficiente.

Este proyecto pretende, des de mi humildad y mi conocimiento, ayudar a cubrir el vacío legal de la normativa española sobre la protección del patrimonio flotante analizando los distintos tratados, cartas, manifiestos, regulaciones de otros países y entidades que luchan para llegar al reconocimiento total del buque histórico y tradicional.

## 2. LEY 16/1985, DE 25 DE JUNIO, DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL

Por patrimonio histórico se entiende el conjunto de bienes, tanto materiales como inmateriales, acumulados a lo largo del tiempo. Estos bienes pueden ser de tipo artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, documental, bibliográfico, científico o técnico.

Esta diversidad del tipo de bienes que comprende explica que últimamente el término tienda a sustituirse por el de *bienes culturales*<sup>1</sup>, acepción más reciente y de uso internacional. A escala mundial, se utiliza la figura de *Patrimonio de la Humanidad (World Heritage)*, para proteger aquellos bienes de interés internacional.

A grandes líneas, esta Ley proviene del desarrollo normativo de la *Constitución Española de 1978*, que establece los derechos socio-culturales de los ciudadanos, el derecho de la cultura como bien de carácter público, vinculado a las libertades del estado social, entendiendo la libertad como supuesto básico para toda creación cultural. El estado de derecho ha de facilitar el acceso a la cultura, y a través de ella, al resto de los derechos constitucionales.

Esta Ley dice que los bienes más relevantes del patrimonio histórico deben ser inventariados o declarados BIC, principal figura jurídica para la protección. Quedan definidos y protegidos los bienes muebles e inmuebles que constituyen los BIC, el patrimonio arqueológico, el etnográfico, el patrimonio documental y bibliográfico, los museos, archivos y bibliotecas de titularidad estatal.

Mediante el desarrollo de una política activa<sup>2</sup> (el 1% cultural generado por las obras públicas)<sup>3</sup> se busca impulsar la protección de la cultura y la aplicación de

---

<sup>1</sup> *Bien de Interés Cultural* (también conocido por sus siglas *BIC*, en las que aparecerá de ahora en adelante) es una figura jurídica de protección del patrimonio histórico español, tanto mueble como inmueble.

<sup>2</sup> Del artículo 67 al 73 de la *Ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español*.

<sup>3</sup> Fuente: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1985-12534>. Visitado el 13 de noviembre de 2014.

sanciones, y entiende la protección de la cultura como un conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados, sin establecer limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico.

El texto tiene un carácter principalmente genérico, requiriendo así un posterior desarrollo reglamentario que completa los aspectos procesales y organizativos, entre los cuales destaca el *Real Decreto 111/1986*, que define los órganos que intervienen en la aplicación de la Ley, especialmente el *Consejo del Patrimonio Histórico Español*, órgano de coordinación entre Estado, comunidades autónomas y la Junta de Calificación, Valoración y Exportación de Bienes, responsable de la revisión de las solicitudes de exportación, importación y adquisición de bienes.

Es importante tener en cuenta que la Constitución Española traslada las competencias en la gestión del Patrimonio Histórico y Cultural a las Comunidades Autónomas<sup>4</sup>, pero también tiene materias compartidas como patrimonio cultural, museos, archivos y bibliotecas o el fomento de la cultura. En cuanto a la administración cultural existe el Ministerio de Cultura, el cual regula su funcionamiento.

Actualmente, se considera que la implicación de la sociedad civil es de enorme trascendencia en relación a la conservación de los bienes culturales, incluso de mayor impacto que el papel desempeñado por las instituciones gubernamentales. La propia Ley lo tiene muy en cuenta al confirmar el valor relativo del patrimonio y su ineludible significación social. El patrimonio es entendido como riqueza colectiva y el objetivo de su regulación es la protección, acrecentamiento y transmisión de la misma a las generaciones futuras.<sup>5</sup>

Los puntos más destacables de esta Ley son:

---

<sup>4</sup> Ver: Artículo 2 de la *Ley 16/85* sobre Autogobierno.

<sup>5</sup> Ver SANTOS VELASCO, J. A.: *Algunas observaciones sobre la actual legislación española de patrimonio*. Iberia. Revista de la Antigüedad, 5, 2002.

- El más importante y el que marca una gran diferencia con las otras leyes, es que establece deberes de conservación, inventario, inspección y otros para los bienes culturales en manos de particulares, lo que acaba con el absoluto respeto a la propiedad privada, dando primacía al valor social del bien frente al sentido de propiedad.
- Se valora el significado histórico colectivo del BIC por encima de su efecto estético estimado individualmente.
- Se entiende que el uso más importante que debe darse a los BIC es el de su estudio y disfrute por parte de la mayor cantidad posible de población, con el fin de que el patrimonio sirva de estímulo creativo a presentes y futuras generaciones.<sup>6</sup>

El objetivo de esta Ley es poner el patrimonio al servicio de los ciudadanos y no de unos pocos, favoreciendo una serie de medidas que propicien el acceso del público a los bienes culturales, aunque esto no signifique que se haya alcanzado totalmente dicho objetivo, ya sea por falta de medios, de entendimiento entre las administraciones o sensibilización de la sociedad frente al BIC.

---

<sup>6</sup>Fuente: <http://www.mcu.es/legislacionconvenio/>. Visitado el 13 de noviembre de 2014.

### 3. CONVENCION PARA LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA UNESCO, 2003

La *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial de la UNESCO*<sup>7</sup> (París, 2003) establece que el patrimonio cultural inmaterial se constituye por los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes, reconocidos como parte integrante del patrimonio cultural.

La UNESCO, sin llegar a establecer categorías ni clasificaciones cerradas, afirma que este patrimonio se manifiesta particularmente en:

- Tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma.
- Artes del espectáculo.
- Usos sociales, rituales y actos festivos.
- Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo.
- Técnicas artesanales tradicionales.<sup>8</sup>

Pese a su fragilidad, el patrimonio cultural inmaterial es un importante factor del mantenimiento de la diversidad cultural frente a la creciente globalización. La comprensión del patrimonio cultural inmaterial de diferentes comunidades contribuye al diálogo entre culturas y promueve el respeto hacia otros modos de vida.

La importancia del patrimonio cultural inmaterial no basa en la manifestación cultural en sí, sino en el conjunto de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación. El valor social y económico de esta transmisión de conocimientos es pertinente para los grupos sociales tanto minoritarios como mayoritarios de un Estado, y reviste la misma importancia para los países en desarrollo que para los países desarrollados.

---

<sup>7</sup> UNESCO, en inglés: *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*.

<sup>8</sup> Fuente: <http://www.iaph.es/web/canales/patrimonio-cultural/patrimonio-inmaterial/>. Visitado el 20 de noviembre de 2014.



Ilustración 1: Mujer cosiendo redes en el puerto de Santander.

Fuente: QUEROL, M.A.: “*El tratamiento de los bienes inmateriales en las leyes de Patrimonio Cultural*”. ISSN 1889-3104, Nº. 0, 2009

El patrimonio cultural inmaterial es:

- *Tradicional, contemporáneo y viviente a un mismo tiempo:* El patrimonio cultural inmaterial no solo incluye tradiciones heredadas del pasado, sino también usos rurales y urbanos contemporáneos característicos de diversos grupos culturales.
- *Integrador:* Podemos compartir expresiones del patrimonio cultural inmaterial que son parecidas a las de otros. La idea general es que se han transmitido de generación en generación, han evolucionado en respuesta a su entorno y contribuyen a infundirnos un sentimiento de identidad y continuidad, creando un vínculo entre el pasado y el futuro a través del presente.
- *Representativo:* El patrimonio cultural inmaterial no se valora simplemente como un bien cultural, a título comparativo, por su exclusividad o valor excepcional. Aparece en las comunidades y

depende de aquéllos cuyos conocimientos de las tradiciones, técnicas y costumbres se transmiten al resto de la comunidad, de generación en generación, o a otras comunidades.

- *Basado en la comunidad:* El patrimonio cultural inmaterial sólo puede serlo si es reconocido como tal por las comunidades, grupos o individuos que lo crean, mantienen y transmiten. Sin este reconocimiento, nadie puede decidir por ellos que una expresión o un uso determinado forma parte de su patrimonio.<sup>9</sup>

Este Convenio es, probablemente, el trabajo que más tiempo y discusiones ha costado realizar dentro de la UNESCO por lo que se refiere a Patrimonio Cultural, al mismo tiempo que es la Convención que más rápidamente está siendo adoptada por los estados miembros. La razón principal debe ser el hecho de que la protección de los bienes culturales se había enfocado ya, durante muchas décadas, por unos caminos muy repetidos, dirigidos a salvaguardar los bienes materiales: monumentos, yacimientos, ciudades, cuadros, estatuas o cerámicas, que presentan unos problemas concretos y además son entidades concretas.

---

<sup>9</sup> Fuente: <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=es&pg=00002>. Visitado el 20 de noviembre de 2014.





Ilustración 2: La dársena del puerto viejo de Gijón.

Fuente: QUEROL, M.A.: “*El tratamiento de los bienes inmateriales en las leyes de Patrimonio Cultural*”. ISSN 1889-3104, Nº. 0, 2009

La inexistencia de unos mecanismos específicos para la salvaguardia de los bienes inmateriales provocó una buena cantidad de discusiones en los distintos comités de personas expertas que se estuvieron reuniendo durante varios años. De hecho, la decisión más costosa fue su limitación: no se incluyen ni se incluirán como Patrimonio inmaterial aquellas tradiciones que vayan contra alguno de los derechos humanos establecidos por la propia UNESCO en 1948, lo cual, evidentemente, le da un inevitable sesgo occidental a la iniciativa. Otra limitación difícil es la exigencia de vida, es decir, de que el bien inmaterial que se pretende proteger esté vivo. Es más difícil incluso en regiones como las nuestras, donde cada día desaparecen modos de hacer, técnicas tradicionales o formas de comunicación. Evidentemente a la hora de discutir sobre la

necesidad de inventariar estos bienes, se planteó el problema de cómo hacerlo con elementos vivos en continuo proceso de cambio. La solución fue establecer actualizaciones regulares.<sup>10</sup>

El mundo marítimo está lleno de tradiciones, y mucho más en España, que siempre se ha caracterizado por ser un gran país marítimo. Algunas de las tradiciones más relevantes es la conocida *Carpintería de Ribera*, oficio que se ocupa de la construcción artesanal de embarcaciones en madera. El carpintero de ribera es el que desarrolla la labor de trazar, cortar y labrar las distintas piezas que componen un barco de madera, y la carpintería de ribera es el lugar donde se realiza este trabajo. El oficio se ha transmitido de padres a hijos en muchos casos, para, en otros casos, independizarse para crear su propio astillero. Ya en el siglo XVI los carpinteros de ribera se iniciaban en el oficio como aprendices al lado de un oficial experto.



Ilustración 3: Carpinteros de ribera en Barcelona.

Fuente: <http://www.infojardin.com/foro/showthread.php?t=278876&page=7>

<sup>10</sup> QUEROL, M.A.: “El tratamiento de los bienes inmateriales en las leyes de Patrimonio Cultural”. ISSN 1889-3104, Nº. 0, 2009

Otra tradición es el oficio de *Redero*, actualmente activo en provincias como Galicia. El trabajo de arreglar las redes es un eslabón prioritario en la pesca y una actividad artesanal que está en peligro de extinción si las generaciones más jóvenes no recogen el testigo.

## 4. EL PATRIMONIO FLOTANTE: UN PATRIMONIO POR DESCUBRIR

El patrimonio marítimo es un ejemplo de la nueva valoración del patrimonio cultural. En España no existen referencias legales ni científicas sobre la materia, a diferencia del derecho comparado, analizado posteriormente.

La iniciativa de proteger, en nuestro caso, el patrimonio flotante, ha quedado hasta fechas muy recientes a los museos estatales, tales como el *Museo Marítimo de Barcelona* y el *Museo Naval de Madrid*.

En referencia al título del capítulo, el patrimonio flotante es un patrimonio por descubrir en dos sentidos: en conocimiento y en reconocimiento.

En conocimiento porque, si nos preguntaran cuantas embarcaciones históricas hay en España la respuesta sería que no se sabe, ya que no todas las embarcaciones históricas están declaradas. Por lo tanto, se evidencia la necesidad de un inventario.

En reconocimiento porque es necesario iniciar una política encaminada a diseñar en profundidad todos los instrumentos y mecanismos legales que nos permitan poder preservar estas embarcaciones.

Antes de todo, es importante dejar claro el significado de patrimonio flotante, comentado a continuación.

### 4.1. PATRIMONIO FLOTANTE: DEFINICIÓN

El patrimonio flotante es una parte del patrimonio marítimo. Es un tipo de patrimonio sin duda especial por sus propias características.

El patrimonio marítimo forma parte del que se denomina *nuevos patrimonios*. Se considera que una parte considerable de muchos de los elementos tienen que formar parte del conjunto del patrimonio marítimo a preservar, incluyendo los propios conocimientos denominados *sociedades marítimas*<sup>11</sup>, los cuales

---

<sup>11</sup> Ver RUBIO-ARDANAZ, J.A.: *Cultura y sociedades marítimas: prácticas específicas, sistemas técnicos, sociales y de representación*. Donostia, Eusko Ikaskuntza; 2007

aún no han tenido la consideración patrimonial. Es evidente que esto añade un componente negativo para su preservación y, en muchas ocasiones, se tiene que ser consciente de que se está trabajando con un patrimonio en peligro de desaparición, al menos en el área mediterránea.

El patrimonio flotante no es cualquier cosa que flota; ni cualquier cosa que tiene forma de buque es una embarcación histórica.

No se puede dejar de hablar de las embarcaciones históricas, y más con la situación en la que se encuentra la conservación y la consideración de las mismas en nuestro país. Hace falta empezar por identificar, registrar y conservar las embarcaciones históricas.

Durante un período de tiempo largo, los profesionales de los museos que gestionaban las embarcaciones no hacían distinción alguna cuando hablaban de embarcaciones históricas, ya que incluían todas las embarcaciones, estuvieran conservadas en seco o en el agua. Hoy en día la tendencia es la de incluir solo las embarcaciones operativas, es decir, las que están activas.

#### 4.2. PATRIMONIO MARÍTIMO: BIEN MUEBLE O INMUEBLE

La noción de buque reviste importancia capital en el Derecho Marítimo, el cual tiene por objeto el *conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar*<sup>12</sup>. El concepto jurídico del buque como objeto registral, tanto en el *Registro de Bienes Muebles* como en el *Registro Marítimo*, repercutirá en buena parte de las relaciones jurídicas que el Derecho Marítimo trata de ordenar. El término buque admite múltiples significados, siendo necesario elaborar un concepto que posibilite armonizar todo el conjunto jurídico que regula la navegación, con todos y cada uno de sus elementos, incluido el registro del buque y que afecte al resto de las instituciones, principios y normas del Derecho Marítimo, tanto público como privado.

---

<sup>12</sup> Ver ARROYO MARTÍNEZ, I. y BELTRÁN SÁNCHEZ, E.M. “La reforma de la legislación marítima”, Navarra, Aranzadi; 1999.

Para determinar si el patrimonio flotante es un bien mueble o inmueble es necesario analizar el *Código Civil de 1889* y hasta hace poco también el *Libro III del Código de Comercio de 1885*, actualmente derogado desde la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima.

En el *Código Civil* – en especial el artículo 334 - se expone lo siguiente:

*“Artículo 334.*

*Son bienes inmuebles:*

- 1. Las tierras, edificios, caminos y construcciones de todo género adheridas al suelo.*
- 2. Los árboles y plantas y los frutos pendientes, mientras estuvieren unidos a la tierra o formaren parte integrante de un inmueble.*
- 3. Todo lo que esté unido a un inmueble de una manera fija, de suerte que no pueda separarse de él sin quebrantamiento de la materia o deterioro del objeto.*
- 4. Las estatuas, relieves, pinturas u otros objetos de uso u ornamentación, colocados en edificios o heredades por el dueño del inmueble en tal forma que revele el propósito de unirlos de un modo permanente al fundo.*
- 5. Las máquinas, vasos, instrumentos o utensilios destinados por el propietario de la finca a la industria o explotación que se realice en un edificio o heredad, y que directamente concurren a satisfacer las necesidades de la explotación misma.*
- 6. Los viveros de animales, palomares, colmenas, estanques de peces o criaderos análogos, cuando el propietario los haya colocado o los conserve con el propósito de mantenerlos unidos a la finca, y formando parte de ella de un modo permanente.*
- 7. Los abonos destinados al cultivo de una heredad, que estén en las tierras donde hayan de utilizarse.*

8. *Las minas, canteras y escoriales, mientras su materia permanece unida al yacimiento, y las aguas vivas o estancadas.*
9. *Los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa.*
10. *Las concesiones administrativas de obras públicas y las servidumbres y demás derechos reales sobre bienes inmuebles.”*<sup>13</sup>

Se puede observar que el apartado 9 de este artículo hace referencia a los diques y construcciones flotantes fijos. Por lo tanto, se entiende que los elementos flotantes fijos son bienes inmuebles y que, por lo tanto, los elementos flotantes móviles deben de ser declarados bienes muebles.

Existe una contradicción en la declaración de que los buques son bienes muebles, ya que por su valor económico son tratados como bienes inmuebles.

Las razones son las siguientes:

- Los buques necesitan una escritura pública para su adquisición.
- Los buques se inscriben en un registro público oficial.
- Los buques pueden ser hipotecados.

Por estas razones, se dice que los buques son bienes muebles especiales.

### **4.3. NIVEL LEGISLATIVO DE LOS BUQUES A NIVEL ESPAÑOL**

Para poder mantener el barco operativo, las embarcaciones han de responder a las exigencias fijadas por la reglamentación marítima relativa a un aspecto que podríamos denominar administrativo (nombre, bandera, matriculación, puerto base, lista de clasificación, tripulación) y a un segundo aspecto relativo a todos los aspectos relacionados en materia de seguridad.

---

<sup>13</sup> Ver Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. «BOE» núm. 206, de 25/07/1889.

Los buques históricos que navegan tienen que cumplir la legislación marítima actual. Esta legislación es posterior a la construcción de la mayor parte de los buques que puedan ser declarados como patrimonio. Es evidente pues que es imposible que estas embarcaciones cumplan con los requisitos que le indica la Ley, ya que cumplirlos significaría desvirtuar las características originales del buque.

En muchos casos, las modificaciones que se piden harían que las embarcaciones dejaran de ser consideradas embarcaciones históricas. Habrían perdido los valores patrimoniales y estaríamos en una situación de pérdida del Patrimonio Cultural. No se trata, evidentemente, de reducir cuestiones relacionadas con temas de seguridad; se trata de encontrar un punto de equilibrio respetuoso con el pasado del navío.

Según la legislación actual, cualquier buque histórico es un buque civil según la definición genérica que hace la *Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante* en su artículo 8.2. Únicamente se excluyen los buques de la Armada.

La Ley distingue entre buques civiles y buques mercantes, y los clasifica en función de la actividad que realizan. La clasificación es la siguiente:

- Grupo I: Buques de pasaje.
- Grupo II: Buques de carga.
- Grupo III: Buques para servicios de puerto.
- Grupo IV: Buques pesqueros.
- Grupo V: Buques de recreo.

Las normas administrativas que regulan el abanderamiento, matriculación y registro de buques clasifican a los buques por listas, que son las siguientes:

- Lista Primera: Se registrarán las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, los remolcadores de altura, los buques de apoyo y los dedicados al suministro a dichas plataformas que no estén registrados en otra lista.



- Lista Segunda: Se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.
- Lista Tercera: Se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos.
- Lista Cuarta: Se registrarán las embarcaciones auxiliares de pesca, las auxiliares de explotaciones de acuicultura y los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.
- Lista Quinta: Se registrarán los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.
- Lista Sexta: Se registrarán las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos.
- Lista Séptima: Se registrarán las embarcaciones de construcción nacional o debidamente importadas, de cualquier tipo y cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.
- Lista Octava: Se registrarán los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local.
- Lista Novena o de *Registro Provisional*: Se anotarán con este carácter los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento que ésta se autoriza, exceptuándose las embarcaciones deportivas construidas en serie, con la debida autorización.<sup>14</sup>

Todos los buques utilizados con un propósito mercantil son considerados, según la Ley, buques mercantes; en excepción de los buques de pesca, ya que son considerados buques civiles.

---

<sup>14</sup> Ver Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. «BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989, páginas 26207 a 26211.

Los buques civiles españoles (independientemente de su carga, de su actividad o de la zona donde se encuentren) son competencia exclusiva del Estado Español, competencia del Ministerio de Fomento en todo lo relativo a seguridad y control administrativo.

Esta tarea corresponde a la DGMM<sup>15</sup> y a las Capitanías Marítimas, órganos periféricos de la Dirección General. Esta situación no es exclusiva del Estado Español, ya que el resto de países europeos se encuentran en la misma situación.

Para hacer frente a la falta de legislación específica para buques históricos a nivel europeo se creó una organización que trabaja para la creación de un marco legal común en la Unión Europea. Esta organización es el *European Maritime Heritage*<sup>16</sup>, y ha trabajado y trabaja en un punto concreto en materia de seguridad para los buques históricos.

---

<sup>15</sup> DGMM, por sus siglas: Dirección General de la Marina Mercante.

<sup>16</sup> Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/>. Consultado el 25 de junio de 2014.

## 5. EL PATRIMONIO FLOTANTE EN EL DERECHO COMPARADO

Con el estudio del derecho comparado de distintos países con cultura marítima elevada se pretende crear unas bases para cubrir el vacío legal en España sobre la protección del patrimonio marítimo flotante.

Los países escogidos para este estudio son Francia, Inglaterra, Estados Unidos de América y Australia; países muy desarrollados en temas jurídicos de patrimonio marítimo.

### 5.1. DERECHO FRANCÉS

La primera aparición en el derecho francés del patrimonio marítimo se produjo en 1949, a partir del hundimiento en el Canal de la Mancha del buque *Duguay Tronin*, el cual estaba anclado en el puerto de Portsmouth desde las guerras napoleónicas. A partir del hundimiento de dicho buque, se creó en Francia el *Conservatoire National du Patrimoine Maritime*, gracias a un movimiento conservacionista del patrimonio marítimo francés.<sup>17</sup>

Cuarenta años más tarde de la aparición del movimiento conservacionista, se aprobó la Ley nº 89-874 del 1 de diciembre de 1989 sobre Bienes Culturales Marítimos, extensamente desarrollada por el *Decreto nº 91-1226, del 5 de diciembre de 1991*.

En 1992 se creó la *Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial (FPMF)*, de la mano del senador Louis Catuelan y Jean-Yves Le Drian, el entonces Secretario de Estado ante el Mar, bajo el nombre original *Association de préfiguration pour la Fondation du Patrimoine Maritime*. En el año 1997 se convirtió en la *Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial*, que depende de la *Fondation Nationale del Patrimoine*, fundación privada creada por la Ley de 2 de julio de 1996 y que protege el patrimonio no protegido por el Estado.

---

<sup>17</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J.: “La Protección del Patrimonio Flotante: Hacia un estatuto jurídico del buque histórico”, en UPC Commons, 2012.

Sus líderes son Gérard d’Aboville como presidente, François Casalis de vicepresidente, Philippe d’Orsay como delegado general y Annick Béchade como tesorero.

Su función es identificar, preservar, proteger y promover el patrimonio no protegido por el estado (no clasificado o listado) y el patrimonio marítimo fluvial.

La *FPMF* asigna la etiqueta *BIP*<sup>18</sup>, la cual se puede atribuir a los barcos pertenecientes a una de las tres categorías de buques siguientes:

- Buques protegidos como monumentos históricos.
- Buques de Interés Patrimonial.
- Buques de concepción antigua, construidos antes del 1950.

Los buques clasificados como *BIP* gozan, por orden del Ministerio, de la exoneración del derecho anual de afrancesamiento y de navegación.<sup>19</sup>

## 5.2. DERECHO INGLÉS

El encargado en el Reino Unido en todo lo referente a los buques históricos es el organismo no gubernamental conocido como *National Historic Ships*<sup>20</sup>, sucesor del *National Historic Ships Advisory Committee*, que surgió de un seminario celebrado en 1991 para discutir los problemas que enfrenta la conservación de los barcos históricos y embarcaciones en el Reino Unido y el descuido evidente de esta parte importante de la herencia británica. Se expresó firme apoyo para la creación de un órgano de coordinación que podría proporcionar una visión general de todos los aspectos de preservación del buque histórico y el *Advisory Committee*<sup>21</sup> fue lanzado oficialmente el 15 de

---

<sup>18</sup> BIP, en francés *Bateau d’Intérêt Patrimonial*, que significa Buque de Interés Patrimonial.

<sup>19</sup> Fuente: [http://fr.wikipedia.org/wiki/Fondation\\_du\\_patrimoine\\_maritime\\_et\\_fluvial](http://fr.wikipedia.org/wiki/Fondation_du_patrimoine_maritime_et_fluvial). Consulta el 17 de julio 2014.

<sup>20</sup> Fuente: [www.nationalhistoricships.org.uk](http://www.nationalhistoricships.org.uk). Consulta el 17 de julio de 2014.

<sup>21</sup> Fuente: <http://www.nationalhistoricships.org.uk/pages/about-us.html>. Consulta el 17 de julio de 2014.

julio 1992 por Lord Lewin, entonces Presidente del *Patronato del Museo Marítimo Nacional (Chairman of Trustees of the National Maritime Museum)*. El *Advisory Committee* elabora los planes de trabajo y elabora los informes anuales (*Annual Reports*).<sup>22</sup>

*National Historic Ships* conlleva un mandato más amplio que su órgano predecesor, buscando no sólo los problemas inmediatos relativos a embarcaciones históricas en el Reino Unido, sino también haciendo frente a las cuestiones relativas a la infraestructura de apoyo para los buques históricos, su potencial para contribuir en los más amplios contextos económicos, sociales y de comunidad, y por el mantenimiento de una lista de buques en el extranjero con vital importancia para el Reino Unido. Además de proporcionar asesoramiento formal a los organismos de financiación, también da asistencia directa a los propietarios de buques, por ejemplo a través de su pequeño esquema de becas y de su directorio de competencias y los servicios pertinentes.<sup>23</sup>

El registro de los buques se efectúa a partir de su clasificación en diferentes categorías y sujetos a diferentes niveles de protección y ayuda, con establecimiento de criterios objetivos de priorización: el *National Register of Historic Vessels* (más de 1000 buques) y el *National Archive of Historic Vessels* (más de 400 buques). Dentro de este último está el más importante y de mayor significación: el *National Historic Fleet*.

El *National Register of Historic Vessels*<sup>24</sup> es una base de datos que enumera los buques que son:

- Al menos 50 años de edad.
- Asociados con el Reino Unido.
- Con base en aguas del Reino Unido.

---

<sup>22</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J.: “La Protección del Patrimonio Flotante: Hacia un estatuto jurídico del buque histórico”, en UPC Commons, 2012.

<sup>23</sup> Fuente: [http://en.wikipedia.org/wiki/National\\_Historic\\_Ships](http://en.wikipedia.org/wiki/National_Historic_Ships). Consulta el 17 de julio de 2014.

<sup>24</sup> *National Register of Historic Vessels*: NRHV, siglas en las que aparecerá desde este punto.

- Más de 33 pies (10,07 metros) de eslora total medida entre las extremidades de la proa y la popa del casco, excluyendo cualquier proyección.

La inclusión en el Registro es siempre con el consentimiento del propietario. Los registros incluyen detalles del diseñador, constructor, dimensiones, construcción, propulsión, historial de servicio y ubicación actual, así como las imágenes de muchos de los buques.

El *NRHV* incluye detalles de los buques que ya no se encuentran en él porque han sido desguazados, perdidos o trasladados al extranjero. También incluye los buques que no cumplen todos los criterios para su inclusión en el *NRHV* pero no obstante son de interés histórico.

Actualmente hay más de 1000 buques en el *NRHV* y más de 400 buques en el *Archivo Nacional de Buques Históricos*. Los registros proporcionan una evaluación fidedigna de la importancia de los barcos históricos.

La base de datos también se puede utilizar para identificar y dar prioridad a los buques que deben ser preservados, orientar a los tomadores de decisiones sobre la asignación de la financiación, y dar una alerta temprana de los buques *en riesgo*.

Más del 57% de los buques históricos registrados en el *NRHV* son de propiedad privada o son comercialmente operados. Los museos y fundaciones de beneficencia representan el 14% del total.

Las versiones completas de búsqueda de las bases de datos (sin incluir información de propiedad) están disponibles en el sitio web *National Historic Ships*.<sup>25</sup>

El *NRHV* contiene un sub-grupo de unas 200 embarcaciones que componen la *National Historic Fleet*. Esta flota se distingue por:

- Ser de importancia nacional o regional, con privilegios.
- Abarcar el espectro de la historia marítima del Reino Unido.

<sup>25</sup> Fuente: <http://www.nationalhistoricships.org.uk/>. Consulta el 18 de julio del 2014.

- Ilustrar cambios en la construcción y la tecnología.
- Merecer una mayor prioridad para la conservación a largo plazo.

La *National Historic Fleet* también incluye a los buques del *National Small Boat Register*, con un mínimo de 50 años desde su construcción y que se ajustan a los criterios anteriores.

La categoría registral de más reciente incorporación es conocida como *OWL (The Overseas Watch List)*. Esta categoría se creó en atención a ultramar y en recuerdo al imperio.

Es digno de destacar el aprovechamiento de varios buques históricos británicos como exposición cultural, como es el caso del *Mary Rose* (Portsmouth). Se rescató parcialmente el pecio del buque y su exposición ha atraído hasta el momento a más de 5 millones de visitantes.



Ilustración 4: Los restos del *Mary Rose* en Portsmouth.

Fuente: [http://en.wikipedia.org/wiki/Mary\\_Rose](http://en.wikipedia.org/wiki/Mary_Rose)

### 5.3. DERECHO AUSTRALIANO

La entidad que regula y mueve el patrimonio marítimo en Australia es el *Australian National Maritime Museum*, organización gubernamental creada y operada por el Gobierno Federal de Australia en 1991. Es uno de los seis museos operados directamente por el gobierno federal, y es el único situado fuera de la capital australiana.

El museo se estructura en torno a siete galerías principales, centrándose en el descubrimiento de Australia, las relaciones entre los aborígenes australianos y el agua, viajes a Australia por mar, el océano como un recurso, la relajación y el entretenimiento a base de agua, la defensa naval de la nación y la relación entre los Estados Unidos de América y Australia.

La última galería fue financiada por el gobierno de los Estados Unidos y es la única galería nacional del mundo financiada por una nación extranjera.

El museo cuenta con tres navíos - la réplica del *HMS Bark Endeavour*, el destructor *HMAS Vampire* y el submarino *HMAS Onslow* – los cuales están abiertos al público, mientras que las embarcaciones históricas más pequeñas atracadas solo se pueden ver por fuera.

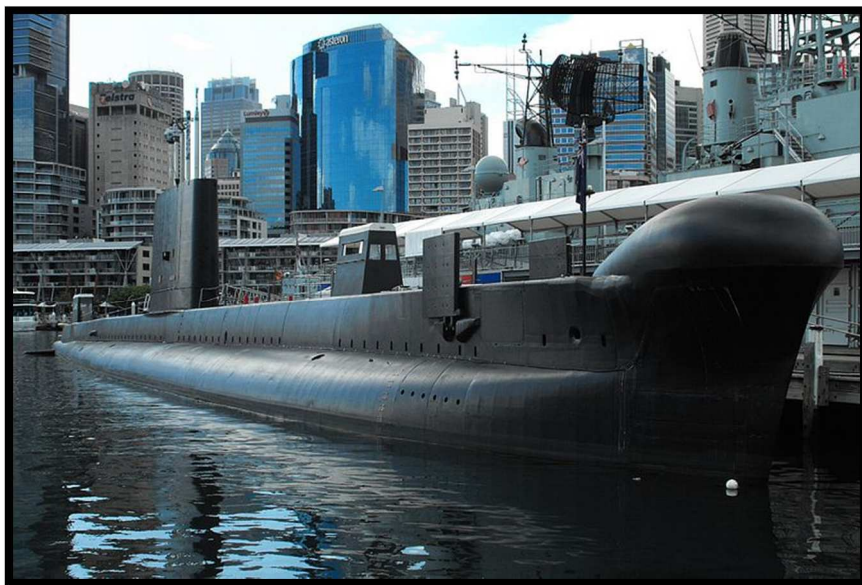


Ilustración 5: El submarino *HMAS Onslow* en Sídney.

Fuente: [http://en.wikipedia.org/wiki/HMAS\\_Onslow](http://en.wikipedia.org/wiki/HMAS_Onslow).



El *Australian National Maritime Museum* alberga la *National Maritime Collection*, colección formada por objetos de especial relevancia en la historia marítima del país, y el *Australian Register of Historic Vessels (ARHV)*.

El *Australian Register of Historic Vessels* presenta una amplia gama de embarcaciones consideradas patrimonio marítimo relevantes para Australia y para su historia social. El Registro capta y revela el fondo de sus buques con la información de sus diseñadores, constructores y propietarios, junto con sus muchas historias atractivas y fascinantes. La ubicación geográfica de los buques, aspectos de su tipo o clase y las épocas de su vida se han extendido para dar más contexto a los buques que figuran en éste.

La aparición de un buque en el Registro significa que el buque tiene especial reconocimiento en la Historia Marítima Australiana.

El *ARHV* incluye:

- Todos los buques construidos hasta e incluyendo el 1970 que cumplan con una serie de criterios de evaluación del Patrimonio Australiano, junto con un pequeño número de buques con especial significado que han sido construidos después del 1970.
- Buques de todos los tipos y medidas: hay un rango muy diverso, desde canoas, embarcaciones indígenas, botes, esquifes, yates y embarcaciones a motor, una amplia variedad de buques comerciales y buques militares australianos. El museo está abierto a buques que han operado en canales interiores como embarcaciones que operaron en mar abierto.
- Buques de procedencia y antecedentes conocidos.
- Buques que cumplen con el criterio de evaluación pero que ahora se encuentran operando o exhibidos fuera de Australia, o que son propiedad no-australiana.
- El *ARHV* no incluye ni naufragios ni réplicas. Por naufragios se entiende un buque sumergido, semi-sumergido y abandonado.

#### 5.4. DERECHO AMERICANO

En Estados Unidos, la norma más completa en materia de protección del patrimonio marítimo es la conocida como *National Maritime Heritage Act*, aprobada en 1994.

Con la aplicación de la normativa se crea un Comité Asesor con la participación de todos los sectores afectados. Este Comité es conocido como *National Maritime Heritage Grants Advisory Committee*. Su función principal, entre otras, es la revisión de la subvención directa y de la subvención derivada, y hacer recomendaciones de financiamiento a la Secretaría.

El Comité está integrado por 13 miembros de entre los miembros individuales públicos que son representantes de diversos sectores de la comunidad marítima, bien informados y con experiencia en el patrimonio marítimo y la conservación. En la medida de lo posible, se seleccionan de manera que garantice el equilibrio geográfico regional.

Este Comité debe incluir un representante de cada uno de los campos más relevantes del sector de la preservación marítima: preservación de embarcaciones pequeñas, preservación de grandes buques, vela, preservación de la arquitectura marítima, arqueología submarina, preservación de los faros, educación marítima, historia militar naval, museos marítimos o sociedades históricas, artes marítimas y artesanías, turismo del patrimonio marítimo y gestión de los recursos de recreación marítima<sup>26</sup>.

A continuación se muestra la versión original del sumario de la *National Maritime Heritage Act* donde habla de la incorporación del *National Maritime Heritage Grants Advisory Committee* escrito por el *Servicio de Investigación del Congreso*:

*“National Maritime Heritage Act of 1994 - Declares that it shall be the policy of the Federal Government, in partnership with State and local governments and private organizations and individuals, to support and encourage Federal, State, and local governmental and private conservation of historic maritime resources.*

---

<sup>26</sup> Fuente: <http://uscode.house.gov/>. Consulta el 9 de setiembre del 2014.

#### **Section4 -**

*Establishes in the Department of the Interior the National Maritime Heritage Grants Program to foster a greater awareness and appreciation of the role of maritime endeavors in history and culture.*

*Provides for a matching grants-in-aid:*

*(1) to the National Trust for Historic Preservation for subgrants to State and local governments and private nonprofit organizations for Maritime Heritage Education Projects; and*

*(2) to State historic preservation offices, via the National Maritime Initiative of the National Park Service, for Maritime Heritage Preservation Projects. Specifies particular uses of such grants and subgrants, as well as grant eligibility criteria.*

*Authorizes grants for specified interim projects in California, Virginia, and Michigan.*

#### **Section5 -**

*Establishes a National Maritime Heritage Grants Advisory Committee to review grant and subgrant proposals and make funding recommendations to the Secretary of the Interior.*

#### **Section6 -**

*Allocates specified percentages of funds attributed to the sale and scrapping of obsolete vessels for: (1) maintenance of the National Defense Reserve Fleet; (2) facility and training ship maintenance for State maritime academies or the United States Merchant Marine Academy; and (3) the grants created by this Act.*

#### **Section10 -**

*Authorizes the Secretary of Transportation to convey the vessel S/S American Victory, or a vessel of comparable size and class, to the Battle of the Atlantic*

*Historical Society, subject to certain conditions, including use as a Merchant Marine memorial.*

**Section11 -**

*Authorizes the Secretary of Transportation to convey a vessel of the National Defense Reserve Fleet that is scheduled to be scrapped to the City of Warsaw, Kentucky, without consideration but subject to certain conditions, for the promotion of economic development and tourism.*

**Section12 -**

*Authorizes the Secretary of Transportation to convey, without consideration but subject to certain conditions, the vessels L.S.T. Tioga County, R. V. Lynch, and L.S.T. Lorraine County to the nonprofit corporation Assistance International, Inc. for use in emergencies, vocational training, and economic development programs.*

**Section13 -**

*Authorizes the Secretary of Transportation to convey the vessel USS Sphinx (ARL-23) to the Rio Grande Military Museum, subject to certain conditions, for use as a nonprofit military museum.”*

En el *Estatuto del Patrimonio Marítimo Nacional Americano*, mostrado a continuación, es importante prestar atención al valor del reconocimiento e importancia del patrimonio marítimo para los EEUU como símbolo de identidad nacional, y el crudo y realista diagnóstico de los problemas planteados.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J.: “*La Protección del Patrimonio Flotante: Hacia un estatuto jurídico del buque histórico*”, en UPC Commons, 2012.

16 USC CHAPTER 74 - NATIONAL MARITIME HERITAGE

STATUTE-

*The Congress finds and declares the following:*

- (1) The United States is a nation with a rich maritime history, and it is desirable to foster in the American public a greater awareness and appreciation of the role of maritime endeavors in our Nation's history and culture.*
- (2) The maritime historical and cultural foundations of the Nation should be preserved as a part of our community life and development.*
- (3) National, State, and local groups have been working independently to preserve the maritime heritage of the United States.*
- (4) Historic resources significant to the Nation's maritime heritage are being lost or substantially altered, often inadvertently, with increasing frequency.*
- (5) The preservation of this irreplaceable maritime heritage is in the public interest so that its vital legacy of cultural, educational, aesthetic, inspirational, and economic benefits will be maintained and enriched for future generations of Americans.*
- (6) The current governmental and nongovernmental historic preservation programs and activities are inadequate to ensure future generations a genuine opportunity to appreciate and enjoy the rich maritime heritage of our Nation.*

## 6. PERSPECTIVA EUROPEA: EL *EUROPEAN MARITIME HERITAGE*

El *European Maritime Heritage*<sup>28</sup> es una organización no gubernamental, con sede en los Países Bajos, creada para los propietarios privados de buques tradicionales, para los museos marítimos y para todas las personas y organizaciones interesadas.



Ilustración 6: Logo del *EMH*.

Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/>.

### 6.1. ORGANIZACIÓN DEL *EMH*

El *EMH* se compone de organizaciones en Europa que están involucradas en la preservación y operación de embarcaciones tradicionales, de los museos marítimos y otros organismos similares y de las personas que deseen apoyar los objetivos del *EMH*.

Hay cuatro categorías de miembros:

1. Miembros Nacionales (*National Members*): Deberán ser organizaciones nacionales coordinadoras de los propietarios privados de embarcaciones tradicionales. Esas organizaciones han sido designadas por una clara mayoría de su comunidad nacional de barcos tradicionales para representarlos en el *EMH*. Deberá de ser un solo miembro por cada estado. Los miembros tienen un voto cada uno en las asambleas del *EMH* y tienen la responsabilidad principal de asegurar con sus contribuciones la viabilidad financiera del *EMH*. La organización está

<sup>28</sup> Conocido también por sus siglas *EMH*, en las que aparecerá desde este punto.

compuesta por 9 miembros nacionales: Dinamarca, Finlandia, Alemania, Países Bajos, Suecia, Noruega y el Reino Unido.

2. **Miembros Regionales (*Regional Members*):** De las regiones geográficas y políticas autónomas. Son organizaciones regionales de embarcaciones tradicionales, donde tales organizaciones han sido nombradas por una mayoría clara de su comunidad regional de barcos tradicionales para representarlos en el *EMH* y donde no hay miembro nacional disponible. Puede haber más miembros regionales de cada estado. Los Miembros Regionales de cada Estado tienen un voto conjunto en todas las asambleas generales del *EMH* y tienen la responsabilidad principal de asegurar con sus contribuciones la viabilidad financiera del *EMH*. Tienen la obligación de organizarse tan pronto como sea posible para ser miembros nacionales. El *EMH* tiene 2 miembros regionales: Galicia (España) y Grecia.
  
3. **Miembros Asesores (*Advisory Members*):** Son los museos que están involucrados en la navegación tradicional europea. Los miembros asesores tienen un escaño cada uno en el Consejo Asesor. Pueden elegir un representante de entre sus delegados para asistir y votar en las reuniones del Grupo de Trabajo y en la Asamblea General. Los Miembros Asesores ayudan en un menor grado para garantizar la viabilidad financiera del *EMH*. Hay actualmente 14 miembros asesores: Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Lituania, Países Bajos, Noruega, Portugal, España y Suecia.
  
4. **Miembros Asociados (*Associate Members*):** Pueden ser:
  - a. Cualquier organización que es propietaria, opera o representa embarcaciones tradicionales.
  - b. Cualquier organización a escala europea que se ocupa de todos los aspectos de las embarcaciones tradicionales europeas.
  - c. Cualquier organización que apoya los propósitos y objetivos del *EMH*.

Hay actualmente 9 miembros asociados: País Vasco (España), Dinamarca, Estonia, Islandia, Noruega, Polonia, Portugal, Rusia y Canadá.<sup>29</sup>

## 6.2. OBJETIVOS DEL EMH

Los objetivos del *EMH* excluyen cualquier tipo de provecho, y son:

- Fomentar la cooperación mutua entre la extensa comunidad de organizaciones en Europa, incluyendo museos involucrados en mantener vivo el patrimonio marítimo.
- Actuar, organizando congresos trienales, como un conducto para el asesoramiento y asistencia entre tales organizaciones para contribuir en el conocimiento mutuo de las diferentes culturas marítimas y para el aumento de la conciencia pública de esas culturas.
- Identificar y promover los vínculos históricos transmitidos marítimamente entre las regiones europeas, dando a conocer el papel de los canales navegables como un puente cultural entre las naciones.
- Para estudiar y resolver los problemas comunes identificados en el curso de la preservación y el funcionamiento de los buques tradicionales en Europa.
- Proporcionar a las organizaciones oficiales de la Unión Europea un servicio representativo y consultivo en todos los aspectos de la preservación y el funcionamiento de los buques históricos.<sup>30</sup>

El patrimonio marítimo europeo se caracteriza por una amplia variedad de características regionales y nacionales únicas. El mantenimiento de un patrimonio marítimo europeo común sólo puede ser eficaz si estas características se conservan en su contexto regional. Las actividades del *EMH* son, por lo tanto, guiadas estrictamente por el principio de subsidiariedad.

<sup>29</sup> Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/organisation.aspx>. Consultado el 30 de octubre de 2014.

<sup>30</sup> Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/>. Consultado el 30 de octubre de 2014.



El *EMH* es principalmente activo en los asuntos que requieren coordinación a escala internacional, donde puramente las actividades nacionales parecen ser insuficientes o cuando las acciones de las autoridades europeas o globales requieren actividad conjunta en beneficio de los intereses comunes.

### 6.3. CONSEJO CULTURAL DEL *EMH*

Es un hecho que la mayoría de los edificios históricos, los barcos y otros artículos, que han sobrevivido intactos, lo han hecho en gran parte debido a que se han puesto en buen uso, incluso en los últimos años e incluso cuando ese uso es muy diferente al original. El hecho ineludible es que el uso continuado garantiza que estos tesoros reciban la financiación y el mantenimiento que requieren y merecen.

Esto fue reconocido hace más de 80 años por los arquitectos de edificios protegidos. Al mismo tiempo, se dieron cuenta de que era importante que cualquier nuevo uso no destruyera la misma cosa que sus conservadores estaban tratando de salvar, ya sea por un mal uso o modificación. Para ello, un grupo internacional de arquitectos y técnicos de museo elaboraron un código de buenas prácticas y lo publicaron en 1931 bajo el nombre de la *Carta de Atenas*. Esta Carta fue posteriormente revisada y mejorada en 1964, y fue reeditada como la *Carta de Venecia*.

Ambas Cartas proporcionan directrices para los conservadores de monumentos históricos con las mejores maneras de asegurar su preservación para el futuro. La adopción de estas directrices les ha ayudado a ganar el apoyo del público, no sólo en financiación, sino también en concesiones tributarias y otros tratos preferenciales. Por otra parte, los principios de las Cartas han influido en la mayoría de las leyes europeas de hoy en día sobre la protección de los monumentos.

El Consejo Cultural del *EMH*, en 2002, puso en marcha una nueva Carta Europea, la llamada *Carta de Barcelona* para la protección de los buques históricos tradicionales; el texto de la cual se inspira en lo acordado por el 2º

Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, celebrado en Venecia en mayo de 1964 y de donde salió la *Carta de Venecia*, predecesora de la *Carta de Barcelona*.

La *Carta de Barcelona* fue creada por el EMH como un código de las mejores prácticas y normas mínimas para la conservación y restauración de embarcaciones para ser reconocidas como embarcaciones históricas operativos.

### 6.3.1. La *Carta de Venecia*

La *Carta de Venecia*<sup>31</sup> es un documento firmado el año 1964 en la ciudad italiana de Venecia con motivo del *II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos*, donde se congregaron importantes especialistas de la restauración de monumentos a fin de establecer los principios comunes que deben presidir la conservación y la restauración; considerando que las obras monumentales están cargadas de un mensaje espiritual del pasado que continúan estando actualmente, el testimonio vivo de sus tradiciones.

Entre los principios que se establecen se proponen las definiciones de *monumento histórico*, *conservación* y *restauración*, cuyos objetivos son principalmente, salvaguardar tanto la obra de arte como el testimonio histórico, es decir, su significado y valoración.

Se abre con el preámbulo:

*"Cargadas de un mensaje espiritual del pasado, las obras monumentales de los pueblos continúan siendo en la vida presente el testimonio vivo de sus tradiciones seculares. Las personas son cada vez más conscientes de la unidad de los valores humanos, los considera monumentos antiguos como patrimonio común. La responsabilidad común de*

---

<sup>31</sup> La *Carta de Venecia* es también conocida como *Carta Internacional para la Conservación y Restauración de Monumentos y Edificios*.

*salvaguardar para las generaciones futuras es reconocida. Es nuestro deber de transmitirlos en toda la riqueza de su autenticidad.*

*Es esencial que los principios rectores la preservación y restauración de edificios antiguos deben ser acordados y se establecerán sobre una base internacional, y cada país será responsable de la aplicación del plan en el marco de su propia cultura y tradiciones.*

*Mediante la definición de estos principios básicos por primera vez, que también se encontraba en su antecesora: la Carta de Atenas de 1931, se contribuyó al desarrollo de un importante movimiento internacional que se ha traducido principalmente en documentos nacionales, dentro de la actividad del ICOMOS<sup>32</sup> y de la UNESCO<sup>33</sup> y en el establecimiento por parte de este último de un Centro Internacional para el Estudio de la Preservación y la Restauración de los Bienes Culturales”<sup>34</sup>*

Tanto la *Carta de Atenas* de 1931 como la *Carta de Venecia* de 1964 se centran en los monumentos y edificios en tierra; por lo tanto, el patrimonio marítimo no está cubierto a pesar de su cercana afinidad. Por ello, el cuarto Congreso del *EMH*, reunido en Barcelona en 2001, decidió adaptar la *Carta de Venecia* al Patrimonio Marítimo de Europa estableciendo de esta forma la conocida *Carta de Barcelona*.

### 6.3.2. La Carta de Barcelona

Desde hace tiempo, los propietarios de buques tradicionales y los historiadores que trabajan en el campo de la historia marítima tradicional han buscado el reconocimiento público para mostrar que la adhesión a los diseños y a los métodos de operación tradicionales no se llevan a cabo, no por conveniencia personal, sino por el interés público, es decir, no se

<sup>32</sup> ICOMOS, del inglés: *International Council on Monuments and Sites*.

<sup>33</sup> UNESCO, del inglés: *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*.

<sup>34</sup> Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/bc.aspx>. Consultado el 1 de noviembre de 2014.

reconoce la conservación de nuestro patrimonio marítimo. Este reconocimiento debería reflejarse en la exención de medidas de seguridad demasiado severas o innecesarias, así como en financiamientos o concesiones de las autoridades portuarias, de navegación o de impuestos.

Naturalmente tales concesiones sólo deben concederse a los buques que alcanzan un cierto nivel de autenticidad histórica, o cuando se emplean regularmente técnicas auténticas de la náutica tradicional pertinentes a la historia del buque. La *Carta de Barcelona* ofrece un nivel base para proteger la calidad. En consecuencia, si el propio buque se trata de acuerdo con los principios de la Carta y las auténticas prácticas marineras se emplean en la operación de la embarcación, ésta alcanzará el nivel mínimo de autenticidad que la califica como una embarcación tradicional.

La Carta proporciona útiles directrices a los propietarios de embarcaciones tradicionales, incluso si no están familiarizados con los principios generales de conservación de monumentos y objetos históricos. El cumplimiento de estos debe mejorar la autenticidad y, por tanto, el valor histórico de sus buques. La restauración, el mantenimiento y la operación de acuerdo con la *Carta de Barcelona* serán indicativo de calidad.

Un buque que puede ganarse su subsistencia es más probable que sea conservado que un sujeto con demasiadas restricciones que pueden hacer que el buque se considere una pérdida de recursos para el propietario. Por esta razón, se ha recomendado un grado de flexibilidad que permitirá que el buque pueda navegar sin destruir el valor intrínseco del artefacto a preservar.

De hecho, se cree que la educación de las futuras generaciones y su interés por el patrimonio marítimo se verá reforzada por la operación de embarcaciones tradicionales que, si cumplen con los términos de la Carta, les ayudarán a crear un entendimiento general de que dichos buques ayudan a satisfacer el interés público en la conservación de ambos objetos y habilidades.

El *EMH* cree que una carta para el patrimonio flotante se debería haber hecho hace mucho tiempo y por esta razón, la *Carta de Barcelona* se ha adaptado a los términos de la *Carta de Venecia*. Cabe señalar que los términos de la *Carta de Barcelona*<sup>35</sup> se han ampliado para incluir las habilidades de los marineros tradicionales que muchos historiadores y conservadores consideran tan importante como los propios buques.

El texto de la *Carta de Barcelona* es el siguiente:

***El Manifiesto de Barcelona (“Barcelona Charter”): Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos y Embarcaciones tradicionales***

*DEFINICIONES*

*Artículo 1º.- El concepto de patrimonio marítimo flotante comprende tanto el barco tradicional singular en el que se evidencia una civilización concreta, como el desarrollo de un velero tradicional con significación especial, como aquel otro barco que ha tenido una notable historia marítima, o como el que sea una pieza única por la tarea realizada por sus constructores. Tal concepto se puede aplicar tanto a los grandes buques como a las más modestas embarcaciones del pasado que hayan adquirido una significación cultural con el paso del tiempo.*

*Artículo 2º.- La conservación y la técnica de restauración y operativa de los barcos tradicionales deben tener acceso a la ciencia y a la técnica, de manera que se pueda estudiar y salvaguardar el patrimonio marítimo flotante.*

*FINES*

*Artículo 3º.- La intención de conservar y restaurar los barcos tradicionales que se encuentran operativos es preservarlos, ya sea por*

---

<sup>35</sup> *Carta de Barcelona*, llamada así porque el concepto de dicha carta fue discutido primero y se llegó al acuerdo en el Congreso del *EMH* celebrado en Barcelona en 2001.

*motivos artísticos o culturales y porque suponen un testimonio evidente de los oficios tradicionales.*

## CONSERVACIÓN

*Artículo 4º.- Es esencial para la supervivencia de los barcos tradicionales operativos su mantenimiento constante y permanente.*

*Artículo 5º.- Utilizar los barcos en atención a una función social siempre facilita su conservación. Este empleo es deseable, pero no debería alterar profundamente su diseño exterior. Las modificaciones como consecuencia de un cambio en el empleo del barco deben mantenerse dentro de estos límites.*

*Artículo 6º. - Un barco tradicional es inseparable de la historia local y el entorno a que pertenece y supone el testimonio de las aguas en las que ha navegado. Por tanto, la zona en la que el barco ha navegado y en la que se ha utilizado debería ser idealmente su puerto base.*

## RESTAURACIÓN

*Artículo 7º.- El proceso de restauración es una operación altamente especializada. Su finalidad es preservar y revelar la estética, funcionalidad y el valor histórico de los barcos tradicionales, y se fundamenta en el respeto por los materiales originales y los documentos auténticos. La restauración en cualquier caso debe ir precedida y acompañada de un estudio histórico del barco.*

*Artículo 8º.- La restauración de los barcos tradicionales deberá realizarse con técnicas y materiales tradicionales. Cuando esas técnicas y materiales sean inadecuados, la consolidación de los barcos tradicionales operativos puede conseguirse mediante materiales modernos de conservación, cuya eficacia debe apoyarse en la experiencia y en los datos científicos de que se disponga.*

*Artículo 9º.- La restauración de barcos tradicionales no requiere que el barco sea restaurado tal y como era en el momento de su construcción.*

*Algunos barcos adquieren un gran valor histórico en algún período posterior. La restauración del buque tal como era en un período sólo se debería realizar después de una profunda evaluación de la calidad de la documentación histórica y técnica, relevante en ese período elegido.*

*Artículo 10º.- Los equipamientos obligatorios de seguridad para la navegación deben estar armoniosamente integrados en el conjunto del barco, pero al mismo tiempo deben ser diferenciados de las partes originales, para que la restauración no falsifique el testimonio artístico e histórico del barco.*

*Artículo 11º.- Las partes añadidas no se pueden permitir, a excepción de aquellas que no interfieran en la tradicional armonía del conjunto del buque y en el equilibrio de su apariencia exterior.*

*Artículo 12º.- Los trabajos de restauración deberán ir acompañados de la documentación precisa, en forma de informes técnicos y analíticos, e ilustrados con dibujos y/o fotos o cualquier otro método adecuado. Cada estadio del trabajo de desmantelamiento, tratamiento, montaje y adición de partes nuevas, así como las características técnicas y estructurales identificadas durante el proceso de restauración, deberán ir incluidas.<sup>36</sup>*

La *Carta de Barcelona* fue adoptada por el Grupo de Trabajo del *EMH* el 28 de septiembre de 2002 en Enkhuizen (Países Bajos) y firmada el 30 de marzo del 2003 a bordo de la fragata *Jyllan*.

#### **6.4. CONSEJO DE SEGURIDAD DEL *EMH***

El Consejo de Seguridad del *EMH* se ocupa de la seguridad operacional de los buques tradicionales. La seguridad, especialmente en el mundo occidental, es de enorme importancia. El *EMH* trata de evitar accidentes mediante el establecimiento de normas de seguridad. Es importante aprender de los

---

<sup>36</sup> Traducción del original por el Prof. Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea.

accidentes y errores mediante su análisis y el ajuste de las reglas y, si es necesario, exigir nuevos requisitos de seguridad. Se trata de un proceso dinámico que nunca terminará. Los propietarios de los buques tradicionales toman parte en este proceso, pero las normas de seguridad modernas están, a menudo, en desacuerdo con el mantenimiento de los barcos tradicionales. Los estándares de seguridad modernos tienden a ser uniformes (fáciles de mantener) y dirigido a las mayorías.

El Consejo de Seguridad del *EMH* intenta mantenerse al corriente de los desarrollos, sobre todo cuando las nuevas leyes afectan. El Consejo evalúa nuevas reglas y requisitos y su aplicabilidad a los buques tradicionales. Las nuevas reglas de seguridad son, a menudo, dirigidas a los buques de un tamaño mucho más grande y, por supuesto, construido con los estándares modernos. Otro problema con los requisitos de seguridad es que no siempre cumplen un solo propósito. Regularmente se utilizan como un medio para crear un *campo de juego* nivelado para las formas más convencionales de la actividad marítima. Los barcos tradicionales no operan dentro del mismo campo ya que ocupan un campo propio.

El Consejo informa y asesora al Comité Ejecutivo del *EMH* en todos los asuntos relacionados con la seguridad. El Consejo ofrece asesoría, por ejemplo, a los legisladores o a los gobiernos sobre las consecuencias de las nuevas leyes para los buques tradicionales. El *EMH* trata de influir en el proceso de elaboración de leyes y trata de mantener el equilibrio entre la conservación del patrimonio y las demandas de seguridad modernas.

Como la mayoría de las administraciones europeas han eximido a los barcos tradicionales de la norma internacional de *Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)*, los barcos son operados en los regímenes nacionales de seguridad. Estos certificados nacionales tienden a causar problemas al visitar otros países.

Para poner fin a estos problemas, el *EMH* creó el *Wilhemshaven MoU* o *Memorando de Entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de los certificados para la operación segura de los buques tradicionales en aguas*



*europas y de los certificados de aptitud para las tripulaciones de los buques tradicionales.*

En el siguiente capítulo se analiza este Memorando y otros aspectos de seguridad marítima relacionados con la operación de las embarcaciones tradicionales.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/sc.aspx>. Consultado el 1 de noviembre de 2014.

## 7. SEGURIDAD MARÍTIMA

### 7.1. MEMORANDUM OF UNDERSTANDING FOR TRADITIONAL SHIPS. WILHEMSHAVEN MOU

El *Memorandum of Understanding for traditional ships*<sup>38</sup>, también conocido popularmente como *Wilhemshaven Mou*, es un Memorándum redactado con la ocasión de la *International Conference on Safety of Traditional Ships*, que tuvo lugar en Wilhemshaven, el 8 de Septiembre del 2000.

Este Memorando ha sido firmado por Dinamarca, Estonia, Alemania, Finlandia, Lituania, Países Bajos, Noruega, España, Suecia y Reino Unido; y como bien indica su nombre, se basa en la seguridad a bordo de los buques tradicionales.

En este Memorando se encuentra una definición que se ajusta razonablemente a lo que se entiende como buque tradicional: “*Para los propósitos del presente Memorando de Entendimiento, buques tradicionales pueden ser todo tipo de buques históricos y sus réplicas, que se destinen a favorecer y promocionar las habilidades marineras tradicionales y que además sirvan como monumentos culturales, operados de acuerdo a los principios tradicionales de la técnica náutica y habilidades marineras, y que dispongan de los certificados nacionales listados en el Anexo I*”<sup>39</sup>.

El *Wilhemshaven MoU* tiene especial interés en los viajes intra-europeos de los barcos tradicionales. El *Memorando de Entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de los certificados para la operación segura de los buques tradicionales en aguas europeas y de los certificados de competencia de las tripulaciones de los buques tradicionales*, o en definitiva, el *Memorando de Entendimiento para Buques Tradicionales*, trata de poner fin a los problemas que conlleva la operación de los buques en los regímenes nacionales de seguridad, como se ha comentado en el capítulo anterior.

---

<sup>38</sup> El nombre oficial es: *Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships*.

<sup>39</sup> Definición de buque tradicional, Sección 2 del *Memorandum of Understanding of traditional ships*.

El Memorando de Entendimiento es una expresión de confianza de los Estados signatarios con los regímenes nacionales de seguridad de los demás países y tiene como objetivo hacer las inspecciones de Port State Control<sup>40</sup> con más facilidad. El Memorando de Entendimiento fue apoyado por la Unión Europea-DG 7, Francia, Bélgica y Polonia, que también participaron en las conferencias preparatorias, pero no firmaron. El MoU es un proceso abierto: se invita a otros países europeos a unirse al acuerdo.

Es importante señalar que durante las últimas décadas un interés creciente del público por mantener vivas las naves de gran valor histórico ha dado lugar a una serie de actividades en el campo del patrimonio marítimo con miras a la preservación de dichos buques en uso activo, por lo general para fines privados, sociales o culturales, pero también para uso comercial.

La variedad de tipos de buques desarrollados bajo diferentes influencias de la geografía, la cultura y la economía oscila entre los buques de vela primitivos con un motor auxiliar hasta las embarcaciones de propulsión motora, muchos de ellos con propulsión de vapor, antiguos barcos de pesca y buques de carga, así como barcos tradicionales para el transporte de personas, remolcadores, rompehielos, buques faro y otros. Muchos de ellos aún son conservados después de haber sido bien cuidados en el servicio público.

Las cifras disponibles indican que alrededor de 5000 buques de navegación marítima de interés histórico y carácter regional han sobrevivido hasta ahora en Europa. Una abrumadora mayoría de ellos han demostrado ser seguros y en condiciones de navegar cuando se mantiene adecuadamente equipado y operado por tripulaciones con experiencia.

En varios países de Europa del Norte y del Oeste los gobiernos han adoptado normas para los buques tradicionales con enfoques diferentes relativos a las normas aplicables a la construcción y equipamiento, así como la operación segura y la certificación del personal para dichos buques, lo que causa problemas durante el Port State Control.

---

<sup>40</sup> *Port State Control*, en español el *Control del Estado Rector de Puerto (CERP)*, es la inspección de buques extranjeros en otros puertos nacionales por oficiales o inspectores del Estado Rector de Puerto.

Gracias a la gran labor del *EMH*, el cual reconoce que la preservación de los buques de gran valor histórico en su estado tradicional y su funcionamiento es de interés público e indica que la posible falta de tecnología moderna en los barcos tradicionales debe ser compensada por las medidas operativas para garantizar un nivel equivalente de seguridad sin destruir el carácter histórico de los buques.

En el Memorando se reconoce la necesidad de contar con estándares mínimos especiales, diferentes a las regulaciones que gobiernan los barcos comerciales, que permitan a los barcos tradicionales cumplir con un nivel de seguridad que sea equivalente al nivel de seguridad de los buques modernos, sujetos a aceptación general de convenciones, reglamentos, procedimientos internacionales y prácticas, así como a la legislación nacional y, por lo que los buques tradicionales con pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea se refiere, a las disposiciones vinculantes sobre la base del *Tratado CE*<sup>41</sup> como la *Directiva 98/18/CE*<sup>42</sup>.

Reconociendo también que los convenios de la IMO son aplicables a todos los buques, como las cuestiones medioambientales, los barcos tradicionales tienen que cumplir con estas normas, aunque este tema no se trata en el Memorando.

Además, se reconoce que un barco tradicional, como tal, debe ser utilizado para promover las habilidades tradicionales, la náutica y el conocimiento del patrimonio marítimo, y no dedicarse al transporte con una base de beneficios más allá de los costes de operación y de mantenimiento.

Por todas estas razones y por la necesidad de un reconocimiento mutuo de certificados nacionales para la operación segura de los buques tradicionales en aguas europeas y de los certificados de competencia de las tripulaciones de dichos buques tradicionales sobre la base de un nivel mínimo aprobado por el Congreso del *EMH*, así como de los certificados nacionales de seguridad aplicables a los buques tradicionales sobre construcción, el equipamiento y los

---

<sup>41</sup> Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea.

<sup>42</sup> *Directiva 98/18/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, 17 marzo del 1998. Derogada, ya que actualmente existe la Directiva 2009/45/EC.*

requisitos de radio, se redactó el *Memorandum of Understanding for Traditional Ships*, convencidos además de que las normativas mínimas de seguridad para los buques tradicionales mejorarían la seguridad y la navegación sin obstáculos y fortalecerían la cooperación y el intercambio de información entre los propietarios de los buques y las Autoridades.



Ilustración 7: Cover Page del Memorando de Entendimiento para buques tradicionales.

Fuente: <http://www.european-maritime-heritage.org/>.

## 7.2. CODIGO DE SEGURIDAD APLICADO A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES, 2008

El presente Código, resolución de la IMO MSC.266(84) del 13 de mayo de 2008, conocido como *Code of Safety for Special Purpose Ships*, fue creado con el propósito de estipular una norma internacional de seguridad aplicable a los buques para fines especiales de nueva construcción, cuya aplicación facilitará la utilización de tales buques y se equilibrará el nivel de seguridad al que exige el *Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)*.

El Código define buque para fines especiales cómo *buque de arqueo bruto no inferior a 500 que lleva un contingente de personal especial de más de 12 miembros, personas especialmente necesarias para la ejecución de las funciones operacionales concretas del buque y que se suman a las personas precisas para atender los servicios normales de navegación, máquinas y mantenimiento del buque, o contratadas para prestar servicios a las personas que se hallan a bordo.*<sup>43</sup>

Es necesario destacar que los buques para fines especiales que lleven personal preparado en materia de seguridad marítima no necesitan ser considerados ni tratados como buques de pasaje.

Para elaborar las normas de seguridad que figuran en el Código de Seguridad aplicable para a los Buques para Fines Especiales fue necesario considerar:

- El número de miembros que componen el personal especial.
- El proyecto y las dimensiones del buque de que se trate.

Este Código fue sido elaborado para los buques de arqueo bruto igual o superior a 500, aunque las Administraciones consideran la aplicación de las disposiciones del Código a buques de arqueo inferior.

A todo buque para fines especiales se le expide un certificado llamado *Certificado de Seguridad de Buque para Fines Especiales*. Cuando un buque

---

<sup>43</sup> Fuente: <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>. Consultado el 12 de diciembre de 2014.

para fines especiales esté dedicado a viajes internacionales, tal como se definen éstos en el *Convenio SOLAS de 1974*, tendrá que llevar a bordo, además, los certificados de seguridad del SOLAS correspondientes.

En relación con este Código se considera importante destacar el reporte *MGN<sup>44</sup> 390 (M)* emitido por la *Maritime and Coastguard Agency (MCA)*. Dicho reporte, anomenado *Construction Standars for Offshore Support Vessels and Other Special Ship Types<sup>45</sup>*, establece unas guías para la construcción y operación de buques especiales, para los que las disposiciones de los convenios sobre seguridad y prevención de la contaminación del *Convenio SOLAS 1974/88*, *MARPOL 73/78* y *ICLL<sup>46</sup> 66/88*, tal como se aplican en la legislación del Reino Unido, pueden resultar inadecuadas y de la que, por tanto, pueden estar parcialmente exentas sobre la base del cumplimiento de diversas resoluciones de la IMO.

### 7.3. DIRECTIVA 2009/45/EC

La *Directiva 2009/45/EC*, conocida como *Directiva 2009/45/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, del 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a buques de pasaje*, insta un marco jurídico por el que se establecen las reglas y normas de seguridad armonizadas para los buques de pasaje.

La presente Directiva se aplica a los buques y naves de pasaje que, con independencia de su pabellón, realicen travesías nacionales. Se trata de:

- Los buques de pasaje nuevos.
- Los buques de pasaje existentes de eslora igual o superior a 24 metros.
- Las naves de pasaje de gran velocidad.

---

<sup>44</sup> MGN: *Marine Guidance Notices*.

<sup>45</sup> *Estándares de construcción para buques de apoyo en alta mar y otros tipos de buques especiales*.

<sup>46</sup> *International Convention on Load Lines*.

Todo país de la Unión Europea debe de garantizar que los buques de pasaje y las naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales en zonas marítimas bajo su jurisdicción cumplan plenamente con lo dispuesto en la presente Directiva.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva los siguientes buques:

- Los buques de pasaje destinados a fines militares.
- Los yates de recreo que no lleven más de 12 pasajeros con ánimo comercial.
- Los buques y naves de pasaje sin propulsión mecánica o de construcción primitiva o en materiales distintos del acero o equivalentes.
- Los buques originales o reproducciones singulares de buques de pasaje históricos.
- Los buques utilizados exclusivamente en zona portuaria.

La presente Directiva nace de la necesidad de reforzar la seguridad del transporte marítimo de pasajeros. Esta Directiva deroga y sustituye la *Directiva 98/18/CE del 17 de marzo de 1998*, nombrada anteriormente.

### 7.3.1. Clases de buques de pasaje

Los buques de pasaje se dividen en cuatro clases<sup>47</sup>. Cada país de la UE tiene una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción. Asimismo, se indican las zonas marítimas en las que está permitida la utilización de buques durante todo o parte del año.

---

<sup>47</sup> Clases A, B, C y D; en función de la zona marítima y de la distancia de la costa a la cual operan dichas naves.



### 7.3.2. Aplicación de las reglas y normas de seguridad

Los países de la UE autorizan la utilización de los buques de pasaje o naves de pasaje de gran velocidad cuando dichos buques o naves cumplan las reglas y normas de seguridad prescritas en esta Directiva: en calidad de país de acogida, se reconoce el certificado de seguridad expedido por otro país de la UE. El país de acogida puede inspeccionar los buques de pasaje o naves de pasaje de gran velocidad y comprobar su documentación con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.

### 7.3.3. Recomendaciones de seguridad, equivalencias, exenciones y medidas de salvaguardia

La Directiva establece las recomendaciones detalladas de seguridad que deben satisfacer los buques de pasaje nuevos o existentes de las clases A, B, C y D. Dichas recomendaciones incluyen la construcción de buques, la maquinaria, las instalaciones eléctricas, la protección contra incendios y el equipo de salvamento.

Además, impone a los países de la UE la adopción de medidas específicas para garantizar a las personas discapacitadas un acceso seguro a todas las clases de buques de pasaje, y a las naves de pasaje de gran velocidad que presten un servicio de transporte público.

Sin embargo, los países de la UE disponen de cierta flexibilidad en lo que respecta a la aplicación de las recomendaciones de seguridad. Se pueden adoptar medidas destinadas a:

- Reforzar las recomendaciones de seguridad.
- Autorizar equivalencias para las reglas detalladas que figuran en el Anexo I de la Directiva.
- Eximir a los buques de determinadas recomendaciones específicas para los viajes nacionales realizados en las zonas marítimas de dicho país y en ciertas circunstancias predeterminadas.

Según la Directiva, se puede suspender la explotación de un buque o nave de pasaje o se le pueden imponer medidas de seguridad adicionales cuando un país de la UE considere que entraña un riesgo para la seguridad de las personas, los bienes o del medio ambiente.

#### 7.3.4. Reconocimientos y certificados

Para aquellos buques abanderados en un país de la UE, el país debe de realizar varios tipos de reconocimientos a los buques de pasaje nuevos o existentes:

- Para los buques nuevos, un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio. Para los buques existentes, un reconocimiento inicial antes de que el buque realice travesías nacionales en un país de acogida.
- Un reconocimiento anual.
- Reconocimientos adicionales, según convenga.

El país de la UE en el que se registren debe de someter a reconocimientos a todas las naves de pasaje de gran velocidad, conforme con las reglas del *Código de Naves de Gran Velocidad (Código HSC)* o del *Código de Seguridad para las naves de Sustentación Dinámica (Código DSC)*.

Tras un reconocimiento inicial, el Estado de abanderamiento de la UE debe de entregar un certificado de seguridad de 12 meses de duración a los buques de pasaje nuevos o existentes. La renovación del certificado va en función de reconocimientos anuales.

El Estado de abanderamiento de la UE otorga un certificado de seguridad a las naves de pasaje de gran velocidad que cumplen las reglas del *Código HSC*.

#### 7.4. LEY 14/2014, DEL 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

La *Ley 14/2014, del 24 de Julio, de Navegación Marítima*<sup>48</sup> lleva a cabo una reforma amplia del Derecho Marítimo Español. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho Marítimo Internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera ha estado hasta la entrada en vigor de esta Ley constituida por el *Libro III del Código de Comercio de 1885*. Al mismo tiempo, pone fin a las carencias que en estos últimos años se han detectado en relación a una pluralidad de intereses nacionales cuya tutela debe ser reforzada. Es el caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración, o la lucha contra el contrabando.

La Ley regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho Español con los distintos Convenios internacionales en materia de Derecho Marítimo. Esta amplitud conlleva que esta Ley incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de derecho público como privado.<sup>49</sup>

La Ley consta de una Exposición de Motivos, 524 artículos estructurados en un Título Preliminar y diez Títulos, once Disposiciones Adicionales, dos Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y ocho Disposiciones Finales. El texto se ha configurado alrededor de aquellos ejes que se consideran ordenadores de la materia de la navegación y el negocio jurídico,

---

<sup>48</sup> Ver *Boletín Oficial del Estado* del 25 de julio de 2014.

<sup>49</sup> Ver *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, 29 de noviembre del 2013.

como son el medio acuático en el que se realiza la navegación; el vehículo con el que realiza la navegación; la persona que organiza los instrumentos con los que se realiza el desplazamiento por el agua; y finalmente, la actividad principal realizada.

Si bien es cierto que la nueva Ley es en sí misma el objetivo más importante, en tanto en cuanto supone la actualización del régimen general del tráfico marítimo en una única norma, independientemente de la técnica utilizada de remisión a los diversos Convenios Internacionales que regulan las distintas materias, la misma introduce abundantes, importantes y concretas novedades.

Las principales novedades que presenta el la *Ley de Navegación Marítima* son las siguientes:

- En primer lugar, se lleva a cabo una adaptación total de la ordenación administrativa de la navegación marítima a la normativa comunitaria e internacional.
- Se dispone de una definición unitaria de los vehículos de la navegación, distinguiendo entre buque y embarcación en función de la eslora y cubierta. La Ley entiende por buque *todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros*, y se prescinde de la distinción entre buque público y privado, civil o militar, mercante o de recreo y deportivo o científico, haciendo una diferenciación entre el buque y otras figuras tales como embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas.
- Por primera vez se regula el contrato de construcción naval y se incorporan también importantes innovaciones en el contrato de compraventa de buques, al tiempo que se unifica la regulación de los privilegios marítimos.
- Hay una mejora sustancial en la regulación de los accidentes de la navegación mediante la técnica de remisión a los Convenios que regulan esta materia en los casos de abordaje, avería gruesa, salvamento, bienes naufragados o hundidos y responsabilidad civil por contaminación.

- Son sujetos de la navegación el armador como el naviero, si bien aquel tiene la posesión del buque dedicándolo a la navegación en su propio nombre y responsabilidad, y siendo quien consta en el *Registro de Bienes Muebles* en la sección de buques, mientras que el naviero se dedica a la explotación del buque, ya sea propio o ajeno.
- Una de las notas más destacables por las importantes novedades que se contemplan, tanto a nivel práctico como teórico, sería la regulación del contrato de seguro marítimo que, por decisión de la jurisprudencia, quedó al margen de la *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*.
- Independientemente de todas y cada una de las regulaciones que se realizan en el *Título VIII*, resulta especialmente llamativa la acción directa del perjudicado frente a la compañía aseguradora para exigirle el cumplimiento de su obligación de indemnizar, declarándose indisponible para las partes, de forma que cualquier pacto que intente suprimirla será inválido.
- La inserción de una cláusula de jurisdicción no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos de negociación individual y separada de las mismas.<sup>50</sup>

Las normas de *Derecho Público del Proyecto* se basan en la aplicación de la *Convención de Derecho del Mar de las Naciones Unidas de 1982* en la que España ejerce su soberanía, y supone la formulación, por primera vez, en la legislación marítima española de una regulación básica muy completa y sistemática de policía administrativa. Ello permitirá una mejor intervención de la Administración en la defensa de la seguridad marítima y del salvamento de la vida humana en el mar, así como de los intereses medioambientales y costeros, debido a la especial relevancia cobrada por la seguridad de la navegación y la tutela del medio ambiente.

La nueva *Ley de Navegación Marítima*, en vigor desde el 25 de setiembre de 2014, viene a completar así lo que ya dispone el texto refundido de la *Ley de*

---

<sup>50</sup> SAN SIMÓN, A.: “*Proyecto Ley de Navegación Marítima cada vez más cerca*”, en *Diario Jurídico*, 2014.

*Puertos del Estado y de Marina Mercante y la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino.*

#### 7.4.1. El Patrimonio Marítimo ante la Ley 14/2014 de Navegación Marítima

La *Ley de Navegación Marítima* abre las puertas a la creación de un registro especial para buques o embarcaciones históricas, una opción que no satisface todas las expectativas de las personas dedicadas a preservar el patrimonio marítimo.

El *Museo Marítimo de Barcelona*, juntamente con el *Museo do Mar de Galicia*, en representación de las instituciones, entidades, asociaciones y particulares que han promovido o se han adherido a la propuesta de una enmienda a la *Ley de Navegación Marítima* a favor de los barcos históricos y tradicionales, creen necesario el desarrollo de una enmienda para que esta Ley se sitúe entre los más avanzados y más sensibles con el legado patrimonial atesorado en los barcos.

Las razones por las cuales se está llevando a cabo el desarrollo de la enmienda son las siguientes:

- Es necesaria una enmienda porque con ella España se pone a la altura del resto de países europeos en temas como la protección del patrimonio cultural marítimo.
- Porque permite mantener y fomentar la creación de empleo al potenciar los diferentes sectores económicos vinculados a las embarcaciones históricas y tradicionales, como astilleros, carpinteros de ribera, velería, maquinaria, marinería, escuelas de formación, técnicos turísticos...
- Porque las embarcaciones históricas y tradicionales forman parte de la identidad propia de España y vincula el país históricamente al mar, y esto contribuirá a desarrollar iniciativas en temas tan diversos como la promoción turística con un alto valor cultural, la ordenación de puertos, etc.

Los puntos importantes de la enmienda que deben de tenerse en consideración son los siguientes:

- Que la norma reconozca el carácter extraordinario de los buques y embarcaciones declaradas de interés patrimonial por las autoridades competentes en materia cultural.
- Que la norma defina y desarrolle la noción de unidad menor.
- Que reconocido tanto el carácter extraordinario y las tres categorías de barcos, la norma permita analizar y ponderar, incluso de forma individualizada, los criterios de aplicación de la ley a los barcos de interés patrimonial. Los requisitos mínimos de seguridad han de ser compatibles con el mantenimiento de las características singulares de la embarcación, tanto de construcción como de navegación.<sup>51</sup>

El texto de la enmienda es el siguiente:

#### **PROYECTO<sup>52</sup> DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

##### ***Disposición adicional: Protección del Patrimonio marítimo flotante. Estatuto jurídico de las embarcaciones históricas y tradicionales.***

*Las embarcaciones tradicionales e históricas, entendiéndose como tales aquellas embarcaciones que en su proceso constructivo se utilizaron técnicas artesanales inherentes a una sociedad o grupo social, dotándole de un interés identitario y patrimonial, y que como producto de una actividad artesanal, está ligada a su entorno, interactuando con la naturaleza y la propia historia de la comunidad social, bien por la transmisión de los conocimientos de los artesanos, bien por el desarrollo de la actividad para la que la embarcación fue construida (comercial, cabotaje, pesca, recreo, etc.), que incentivan y promueven la náutica, las vocaciones marítimas y los oficios tradicionales, que como parte que son del legado que nos vincula como pueblo al mar pueden ser consideradas*

---

<sup>51</sup> Parte de la “Declaración de Gijón en el marco del Día Marítimo Europeo, 20 de mayo de 2010”.

<sup>52</sup> Cuando se presentó la enmienda la ley aún era proyecto.

*como monumentos culturales vivientes y son manejadas de acuerdo a los principios tradicionales de la técnica y la práctica marítima y de acuerdo e inspirándose en los principios expuestos en el artículo 46 de la Constitución española (1), la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO (2003) (2), la Carta de Barcelona (Charter Barcelona) (3) y el Wilhemshaven Memorandum of Understanding (MoU) (4), este último ya firmado por el Gobierno de España, y de conformidad con los principios del derecho comparado europeo y el European Maritime Heritage (3), se regirán por un estatuto jurídico propio, desarrollado por vía reglamentaria, que garantizará su protección, uso y promoción de las mismas y de los oficios artesanales vinculados a ellas, entendiendo que forman parte de un legado cultural y patrimonial inherente a la sociedad española y reconociendo que la conservación de embarcaciones con valor histórico en sus condiciones tradicionales y de funcionamiento como un vivo patrimonio marítimo común es de interés público.*

*Dicha norma recogerá y unificará en un único estatuto jurídico los criterios y normas a aplicar a las embarcaciones tradicionales e históricas en los aspectos de construcción, navegación, seguridad marítima, figuras de protección del patrimonio, instrumentos de fomento, régimen fiscal, etc. Y deberá entrar en vigor antes de un año, contado a partir de la publicación en el Boletín Oficial del Estado de la presente Ley General de Navegación Marítima.*

(1)

## CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA

### Artículo 46

*Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio.*



(2)

CONVENCIÓN PARA LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL. UNESCO

<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?pg=00006>

(3)

CHARTER BARCELONA (2002)

THE BARCELONA CHARTER

EUROPEAN CHARTER FOR THE CONSERVATION AND RESTORATION OF TRADITIONAL SHIPS IN OPERATION

<http://www.european-maritime-heritage.org/bc.aspx>

(4)

Memorandum of Understanding (MoU) (2005)

*Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships.*

<http://www.european-maritime-heritage.org/mou.aspx> “

Todo lo comentado anteriormente se encuentra en la disposición adicional sobre Buques Históricos y Réplicas de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima.

El texto de la disposición es el siguiente:

*Disposición adicional octava. Buques históricos y réplicas.*

1. *Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares podrán matricularse y abanderarse en un registro especial en los términos que reglamentariamente se determinen*

*por el Gobierno. Dicha reglamentación establecerá, asimismo, un régimen simplificado de certificación e inspección al que estarán sometidas este tipo de buques y embarcaciones.*

- 2. Los buques y embarcaciones incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, además de inscribirse en el registro que se cita en el apartado anterior, gozarán de un régimen especial de carácter fiscal y de la exención de tasas portuarias en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con los instrumentos de fomento y protección reconocidos en la legislación sobre patrimonio histórico.<sup>53</sup>*

---

<sup>53</sup> Ver Ley 14/2014 del 24 de Julio de Navegación Marítima, Sección I, Página 59305.

## 8. LA LABOR DE LAS INSTITUCIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MARÍTIMO

### 8.1. EL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA

El patrimonio flotante de Cataluña está formado por las embarcaciones históricas incluidas en el *Registro de Bienes Patrimoniales de Cataluña* que se encuentran en situación de operatividad. Estas embarcaciones forman parte de la colección del *Museo Marítimo de Barcelona*.

El Museo, con más de 80 años de vida, es uno de los museos marítimos más grandes del país. En su historia se pueden encontrar momentos bien diferenciados en los que, sin duda, han influido las tendencias de las diversas épocas del mundo museístico, como la evolución que ha tenido la concepción del propio patrimonio, o como el contacto que el museo ha experimentado con otras realidades patrimoniales a nivel nacional e internacional, y sobre todo de las creencias y opiniones de los profesionales que han trabajado en él durante todos estos años.

Pero sea cual sea el período histórico al que nos referimos, lo que trasciende es, sin duda, la sensibilidad del museo para la preservación de una parte esencial del patrimonio marítimo, su voluntad de ejecutar acciones a favor de su salvaguardia y conservación y la convicción de no eludir responsabilidades.<sup>54</sup>

#### 8.1.1. *El Museo y la Preservación del Patrimonio*

Hasta hace pocos años las iniciativas de recuperación y preservación de embarcaciones históricas en países de ámbito mediterráneo eran prácticamente inexistentes. Mucho más excepcional era ver una de estas embarcaciones navegar por estas aguas. Esta tradición en Europa tan solo era habitual para los países atlánticos, los cuales daban valor a su cultura marítima.

---

<sup>54</sup> Fuente: <http://www.mmb.cat/>. Visitado el 14 de noviembre de 2014.

Sin equivocarnos y dejando al margen la Francia atlántica; ahora España (y en particular Cataluña), es el país de ámbito mediterráneo más avanzado en materia de preservación del patrimonio marítimo flotante. Sin ser exageradamente optimistas, se puede afirmar que son numerosas las iniciativas de preservación de embarcaciones históricas en estas aguas, aunque es evidente que aún queda mucho trabajo por hacer.

El proyecto de recuperación de un buque histórico plenamente operativo es un paso más de la política de preservación del *Museo Marítimo de Barcelona*. Aunque la voluntad del museo de preservar una embarcación histórica flotante la encontramos desde los primeros años de su constitución, hay referencias evidentes de que en la época de la Guerra Civil Española el museo trabajó en la iniciativa del salvamento del bergantín goleta *Sant Mus*. El verdadero punto de inflexión en la preservación del patrimonio marítimo flotante fue la adquisición del pailebote<sup>55</sup> *Santa Eulàlia* en enero de 1997.

A partir de la constitución del *Consortio de los Astilleros Reales* y el *Museo Marítimo de Barcelona* el año 1993, la voluntad de recuperar el patrimonio flotante se convirtió en un reto prioritario para la institución. El museo plantea nuevas dinámicas de actuación en la preservación de embarcaciones históricas sin duda influenciadas por el contrato i conocimiento de proyectos de salvaguarda en otros museos marítimos europeos. La preservación de las embarcaciones tradicionales e históricas a flote es esencial dentro de las líneas de actuación de los museos marítimos que, en definitiva, hoy en día son las instituciones públicas garantes de la conservación y custodia del patrimonio.

Las diversas acciones en materia de preservación de embarcaciones que el Museo ha desarrollado han formado un plan de trabajo en el que se ha planeado el hecho de afrontar la preservación de las embarcaciones en Cataluña. En este sentido, el Museo ha ayudado a diversos proyectos de recuperación de barcos históricos de la costa catalana, como el *Sant*

---

<sup>55</sup> Pailebote (definición): Goleta pequeña, sin gavias, muy rasa y fina.

*Ramón* en Vilassar de Mar, la *Teresa* en Cambrils y el *Sant Pau* en Sant Pol de Mar.

El Museo también ha desarrollado proyectos a nivel europeo en relación a la recuperación de embarcaciones históricas; ha presentado conjuntamente con el *Museo do Mar de Vigo* un manifiesto<sup>56</sup> a favor de este patrimonio en España delante de la Unión Europea; ha sido uno de los motores que ha impulsado la reflexión estableciendo puentes entre diversas administraciones implicadas, organizando mesas de debate y jornadas de reflexión sobre las embarcaciones históricas y, entre muchas otras cosas, ha impulsado los mecanismos que han hecho posible la protección de embarcaciones de acuerdo con la *Ley de Patrimonio Cultural Catalán*.

Una embarcación no es más que una pequeña parte de un universo patrimonial al que se ha denominado Patrimonio Marítimo, el cual está constituido por un conjunto de elementos de la cultura material e inmaterial atados al mundo del mar.

El *Museo Marítimo de Barcelona*, juntamente con la *Dirección General de Patrimonio de la Generalitat de Catalunya*, ha constituido una *Comisión de Expertos* para iniciar los trabajos en relación con la protección del patrimonio marítimo y fluvial y para el futuro de las embarcaciones susceptibles de ser protegidas por su valor patrimonial. Esta iniciativa, pionera en el Estado Español, trabaja en la protección del patrimonio marítimo manteniendo un dialogo constante con todas las entidades nacionales e internacionales que trabajan en este campo patrimonial. Aunque aún no existe una política de preservación a nivel de país y los planes de trabajo son parciales y aislados, la Comisión de Expertos está trabajando en una guía con criterios claros y consensuados para la clasificación y registro del patrimonio flotante.

---

<sup>56</sup> MANIFIESTO EN FAVOR DEL PATRIMONIO MARÍTIMO FLOTANTE DEL ESTADO ESPAÑOL. DECLARACIÓN DE GIJON EN EL MARCO DEL DÍA MARÍTIMO EUROPEO, 20 de Mayo de 2010. Página 99 de este capítulo.

### 8.1.2. La Colección del Museo

La actual colección de embarcaciones del *Museo Marítimo de Barcelona* está formada por un total de 53 embarcaciones, la mayor parte de las cuales el museo las conserva y las custodia en seco.

La clasificación de las embarcaciones del Museo es la siguiente:

- 18 embarcaciones deportivas.
- 16 embarcaciones de pesca.
- 7 embarcaciones exóticas.
- 6 embarcaciones de trabajo.
- 4 embarcaciones de recreo.
- 2 embarcaciones especiales.

La mayor parte de las embarcaciones de la colección corresponden a la cultura marítima de Cataluña, aunque el museo tiene algunas embarcaciones de otras culturas y áreas geográficas, como dos embarcaciones de pesca gallegas y dos embarcaciones deportivas concretas. Se podría decir que esta colección constituye mayoritariamente un factor de identidad del patrimonio flotante en nuestro país, incluso hay muchas embarcaciones con diseño extranjero que han sido construidas en los astilleros de nuestro litoral.

La colección del Museo ha sido creada en su totalidad entre los años 1936 y el 2011. La primera embarcación que ingresó en el Museo fue un laúd llamado *Carmen*, con el número de inventario 248. Esta embarcación, de la cual hoy en día solo se conserva un remo, se perdió en uno de los bombardeos que afectó a la ciudad de Barcelona durante la Guerra Civil Española en 1938.

De las 53 unidades de la colección, el Museo mantiene 49 embarcaciones en dique seco y cuatro en el agua.

Sus principales embarcaciones son las siguientes:

### 8.1.2.1. El pailebote *Santa Eulàlia*

El pailebote *Santa Eulàlia*, construido en 1918, fue adquirido por el *Museo Marítimo de Barcelona* en 1997. En finalizar su proceso de recuperación y restauración fue renombrado con este nombre en honor a la co-patrona de la ciudad. Actualmente se encuentra amarrado en el *Moll de la Fusta (Bosch i Alsina)* del *Port Vell de Barcelona*.

Con esta adquisición, el Museo se planteaba uno de los retos más importados y difíciles de su historia: la recuperación y restauración de un gran velero histórico. Esta operación, pionera en España, pretendía ser un primer paso en la recuperación del valioso patrimonio flotante catalán.



Ilustración 8: El pailebote *Santa Eulàlia* navegando por la costa de Barcelona.

Fuente: <http://www.mmb.cat/>.

Después de recoger la información histórica y técnica que permitió conocer, con bastante exactitud cómo era el barco en su aspecto original, el año 1998 se iniciaron los trabajos de restauración y reconstrucción, conservando todo aquello que era posible. Algunas partes tuvieron que hacerse de nuevo, como la arboladura y la jarcia. Paralelamente, se planificaba su habilitación como barco operativo, con

el fin de que el pailebote, una vez restaurado, se pudiera visitar en el puerto y también pudiera navegar.

El *Santa Eulàlia* se ha convertido en el barco insignia del Museo y es una pieza fundamental en todo tipo de programas educativos y actividades pedagógicas y ciudadanas relacionadas con nuestro mar. El 28 de junio de 2011 fue declarado por el Gobierno de la Generalitat, *Bien Cultural de Interés Nacional*.

### 8.1.2.2. El *Pòl·lux*

Bote de prácticos construido el año 1985, que operaba en el interior del Puerto de Barcelona. Aunque se trata de un bote de construcción reciente, tanto por las formas como por los materiales y las técnicas de construcción, representa el tipo de embarcación propia de los prácticos de Barcelona casi desde la incorporación del motor en sus barcas.



Ilustración 9: El bote Pol·lux amarrado en el *Moll de Barcelona*.

Fuente: <http://www.mmb.cat/>.

El año 2001 la *Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona* lo dio al *Museu Marítim de Barcelona*. El Museo lo ha mantenido en activo, de manera que el *Pòl·lux* no ha dejado nunca navegar. Hace navegación periódica semanal por todo el ámbito del Puerto y actúa como apoyo y acompañamiento del pailebote *Santa Eulàlia* en entradas y salidas de



puerto y actividades diversas que se desarrollan dentro de las aguas portuarias.

### 8.1.2.3. El *Drac*

Velero de regatas de la clase *Dragon*, construido en los astilleros Borresen de Dinamarca el año 1966. La clase *Dragon*, que fue olímpica de 1948 a 1972, presenta unas características específicas de construcción con respecto a otros veleros y ha estado en peligro de desaparición.

El año 2003, sus antiguos propietarios lo dieron en el Museo. Fue restaurado en el astillero del Museo y en abril de 2008 fue varado en el *Port Vell de Barcelona*. Actualmente el Museo lo continúa manteniendo en activo. Se ha rebautizado con el nombre de *Drac* y hace navegación de forma regular y participa en regatas de veleros clásicos.

### 8.1.2.4. El *Patapum*

Barca de madera y a motor construida en Llançà el año 1931. El año 2008, su propietaria en aquel momento la vendió al *Museu Marítim*. A finales del año 2012 se finalizó la restauración de la barca a cargo de los carpinteros de ribera del Museo.



Ilustración 10: El *Patapum* con sus propietarios en la Costa Brava.

Fuente: <http://www.mmb.cat/>.

#### 8.1.2.5. El Lola

Laúd de madera con aparato latino y remos construido en Roses el año 1906 por el carpintero de ribera *Pere Guitart Pujol*. Es el único ejemplar de barca auxiliar -o *llaüt del foc*- utilizada en la denominada *pesca a l'encesa* que se conserva en Cataluña. Preserva las formas, elementos, materiales y características propias de este tipo de embarcación de pesca tradicional catalana.

A final del 2009 sus anteriores propietarios la donaron al *Museu Marítim de Barcelona*. El Museo, como con las otras embarcaciones que tiene en el agua, se encarga de mantener la *Lola* en estado operativo, de continuar preservándola como bien del patrimonio marítimo flotante y de divulgar una parte de la cultura tradicional marinera de nuestras costas a través de ella. A partir del mes de enero de 2010, la *Lola* es catalogada como un bien histórico del *Catàleg del Patrimoni Cultural Català*.



Ilustración 11: El laúd *Lola*.

Fuente: <http://www.mmb.cat/>.

### 8.1.2.6. Réplica de la galera *Real*

La *Real*, construida en Barcelona fue la mayor galera de su tiempo y el buque insignia de Don Juan de Austria en la *Batalla de Lepanto de 1571*, la mayor batalla de la historia entre galeras, en la cual la flota de la Liga Santa, la alianza de las potencias cristianas del Mediterráneo, derrotó a la flota del Imperio otomano bajo el mando de Alí Pachá.

En 1971, para conmemorar el 400º aniversario de la batalla, se construyó una réplica de la *Galera Real* que se encuentra en el *Museo Marítimo de Barcelona*.

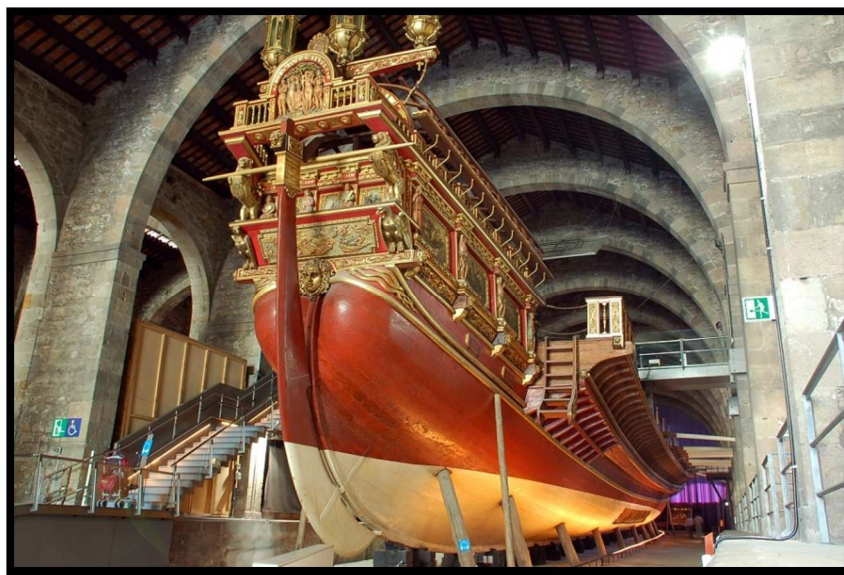


Ilustración 12: La réplica de la galera *Real* en las *Reials Drassanes de Barcelona*.

Fuente: <http://www.mmb.cat/>.

## 8.2. MUSEO NAVAL DE MADRID

El museo se ha concebido como una institución viva y abierta al gran público, que además de la conservación, estudio, exposición e incremento de sus fondos, sirva de instrumento de comunicación y educación de la historia marítima de España para salvaguardar sus tradiciones y promover la conciencia marítima nacional.

Sus objetivos prioritarios se enmarcan en el fomento del conocimiento en los siguientes campos: la historia de la Marina Española, la construcción naval, la náutica y sus ciencias auxiliares: cosmografía, cartografía e instrumentos, la historia de los viajes marítimos y los descubrimientos, la Arqueología Subacuática y el patrimonio inmaterial mariner.

La colección de construcción naval, integrada por más de 600 fondos y organizada con objeto de mostrar la historia de la *Armada Española* y por tanto la evolución de la navegación y de la construcción naval, es una de las más representativas del Museo. Aunque no dispone de patrimonio flotante, su colección está formada por maquetas de arsenales, modelos de máquinas y motores, herramientas utilizadas en la construcción naval, pertrechos marineros y sobre todo los modelos de buques al servicio de la Marina desde el siglo XVI hasta nuestros días. Estos últimos ingresaron en virtud de la *Real Orden de 1853* que establecía la obligación de remitir al Museo Naval un modelo de todo buque que se construyese para la Armada.

Los modelos de arsenal o construcción forman la sección más importante de esta colección. Fabricados al mismo tiempo que los planos, reproducen con exactitud a escala reducida, los detalles de construcción del navío real para que la Junta de Constructores pudiese evaluarlos. En estos modelos están representados los sistemas de construcción naval española del siglo XVIII y buques tan célebres como el *Santísima Trinidad*, el *Santa Ana*, el *San Genaro* y el *San Ildefonso*.

Por último, están presentes en los fondos del Museo modelos de marina mercante, de pesca y deportiva, en su mayoría realizados en el siglo XIX. Representan pequeñas embarcaciones de cabotaje, de pesca fluvial y transporte de pasajeros propios de las antiguas colonias, modelos de pesca utilizados en la Península Ibérica y reproducciones de modelos de la antigua navegación mediterránea y naves empleadas en el descubrimiento.

### 8.2.1. Reproducción del *Santísima Trinidad*

El navío *Santísima Trinidad*, oficialmente *Nuestra Señora de la Santísima Trinidad*, fue un navío español de 120 cañones en un principio, ampliados hasta 140 con posterioridad, el más grande de su época, recibía el apodo de *El Escorial de los Mares* y era uno de los pocos navíos de línea de cuatro puentes que existieron. Fue hundido en 1805 en la *Batalla de Trafalgar*.

El *Museo Naval de Madrid* tiene expuesta una reproducción de este buque.<sup>57</sup>



Ilustración 13: Reproducción del *Santísima Trinidad* en el MNM.

Fuente: <http://www.armada.mde.es/>

### 8.2.2. Reproducción del navío *Real Carlos*

El *Real Carlos* fue un navío de línea español de 112 cañones que prestó servicio en la *Armada Española* desde que fue botado el 4 de noviembre de 1787, hasta que explotó en la noche del 12 de julio de 1801. Su nombre de advocación era *Santiago*.

<sup>57</sup> Fuente: <http://es.wikipedia.org>. Visitado el 19 de noviembre de 2014.

El *Real Carlos* navegaba con otros buques españoles en dos líneas paralelas cuando, de noche, el navío británico *Superb* de 74 cañones que navegaba furtivamente sin luces, disparó al *Real Carlos*, alcanzando varios tiros al *Hermenegildo*, que navegaba a babor del *Real Carlos* y ocasionando por confusión el cañoneo de ambos buques hasta que explotaron al comunicarse las llamas. Ambos navíos explotaron y se perdieron, muriendo casi 1.700 hombres en lo que se consideró una de las mayores catástrofes navales.<sup>58</sup>

### 8.2.3. Reproducción del navío Santa Ana

El *Santa Ana* fue un navío de línea español de 112 cañones que prestó en servicio en la *Armada Española* desde 1784 hasta 1816. Sus dimensiones eran de una eslora de 213,4 pies de y una manga de 58 pies, con un peso total de 2112 toneladas.

En la *Batalla de Trafalgar* estuvo al mando del capitán de navío *José de Gardoqui*, en la que sufrió 97 muertos y 141 heridos, siendo rescatado por el navío *Rayo*.

En 1810 se trasladó a La Habana junto con el *Príncipe de Asturias* para estar más seguro durante la guerra contra los franceses, en cuyo arsenal se fue a pique en 1816 por falta de carena, debido a los efectos colaterales e indeseables de la propia *Guerra de la Independencia*.

El *Museo Naval de Madrid* alberga una réplica a escala de este navío.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> Fuente: <http://www.todoababor.es/listado/navio-realcarlos.htm>. Visitado el 19 de noviembre de 2014.

<sup>59</sup> Fuente: <http://modelismonavaldeinvestigacion.webnode.es/products/producto-1/>. Visitado el 19 de noviembre de 2014.



Ilustración 14: Reproducción del navío *Santa Ana* en el MNM.

Fuente: <http://www.armada.mde.es/>

### 8.3. MUSEO DO MAR DE VIGO, GALICIA

Creado a iniciativa del Ayuntamiento y de la Autoridad Portuaria de Vigo, el *Museo do Mar* abrió sus puertas al público en 2002 aunque, tras diversas alternativas, actualmente depende de la *Consejería de Cultura de la Junta de Galicia*.

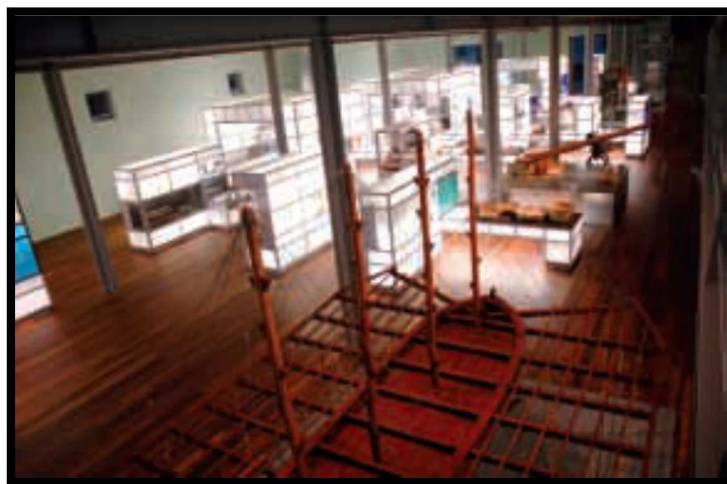


Ilustración 15: Interior del Museo Do Mar de Vigo.

Fuente: <http://museodomar.xunta.es/es>.

La exposición permanente está dedicada a la pesca e industria gallega en el siglo XX, todo ello complementado con grandes exposiciones temporales de larga duración. Este Museo es un centro de investigación, a la vez que instrumento de coordinación y apoyo a las otras iniciativas sobre el Patrimonio Marítimo en la región, entre ellas los *Encuentros de Embarcaciones Tradicionales*.

#### 8.4. FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARITIMA E FLUVIAL

La *Federación Gallega por la Cultura Marítima y Fluvial (FGCMF)* nació en 1994 con un objetivo: socializar y resaltar la cultura del mar y los ríos. La Federación está compuesta por más de 45 asociaciones y organizaciones relacionadas con el patrimonio marítimo y fluvial, y su territorio de trabajo incluye Galicia y el norte de Portugal.

Todo el trabajo es realizado por voluntarios, y ahora la Federación tiene más de 150 embarcaciones de distintos tipos. Algunas se restauran y otras son réplicas de tipos de buques con presencia en la zona de acción de la Federación.

La Federación produce exposiciones y publicaciones para dar a conocer su trabajo, y la riqueza del mar y de los ríos en la cultura gallega.

Organizado por la *FGCMF*, cada dos años se celebra el *Encontro de Embarcacions Tradicionais de Galicia*, principal evento de su tipo en la Península Ibérica, con la participación de más de 200 embarcaciones y cerca de 900 miembros de la tripulación de España, Portugal, Francia, etc.

Dicho encuentro, que desde hace veinte años se viene realizando con carácter bianual, tiene un carácter de reivindicación del patrimonio marítimo. El presidente de la *FGCMF* indicó que el *Encontro de Embarcaciones Tradicionais de Galicia* nació, en 1993, con la intención de llamar la atención sobre la



situación en la que se encontraba el patrimonio material e inmaterial relacionado con las embarcaciones tradicionales.<sup>60</sup>

## 8.5. ASOCIACIÓN CULTURAL MARIÑEIRA OS PATEXEIROS

La *Asociación Cultural Mariñeira Os Patexeiros* es una asociación gallega que forma parte de la *FGPCMF*. Dicha asociación pretende mantener vivo el patrimonio *Patexeiro*: embarcaciones dedicadas a la pesca del *patexo* – un pequeño cangrejo - en la costa gallega.

Los *Petexeiros* descargaban sus capturas varando en la playa de Sada, y des de allí traspasaban la carga a los carros tirados por vacas, los cuales comerciaban los *patexos* en la región.

### 8.5.1. A Balbina

Construido en 1944 por el carpintero *Don Constantino García* y equipada des de 1958 con un motor *Larrán*, *A Balbina* tenía su puerto base en Sada, A Coruña. Su eslora es de 11.5 metros y su manga de 3.15.



Ilustración 16: *A Balbina*

Fuente: <http://www.patexeiros.org/p/a-flota-patexeira.html>

<sup>60</sup> CASADO SOTO, José Luis: “Museos y centros dedicados al Patrimonio Marítimo que jalonan la costa norte de España”, *Itsas Memoria*.

En 2009 estuvo a punto de ser abandonado, pero finalmente se acordó un acuerdo de transferencia a la *Asociación Cultural Mariñeira Os Patexeiros*. Dicha asociación la restauró y la aparejó con su vela latina que llevaba cuando trabajaba.

### 8.5.1.2. Motores Larrán

La fábrica de motores marinos e industriales *Larrán* fue fundada en el barrio de *Gracia* de Barcelona a finales de los 40 y principios de 1950, por *Don Genaro Larrucea* y *Don Andreu Torrens*, quienes unieron sus nombres para crear la marca comercial *Larrán*.

La *Asociación Cultural Mariñeira Os Patexeiros* intenta rescatar y poner en marcha el motor Larrán equipado en la lancha *patexeira A Balbina* para que las nuevas generaciones puedan ver cómo funcionaban estos grandes motores que contribuyeron a desarrollar el estado industrial y económico en tiempos muy difíciles. El motor del *A Balbina* es un motor con 3 cilindros y un sistema de mechas, el cual arranca con una manivela.

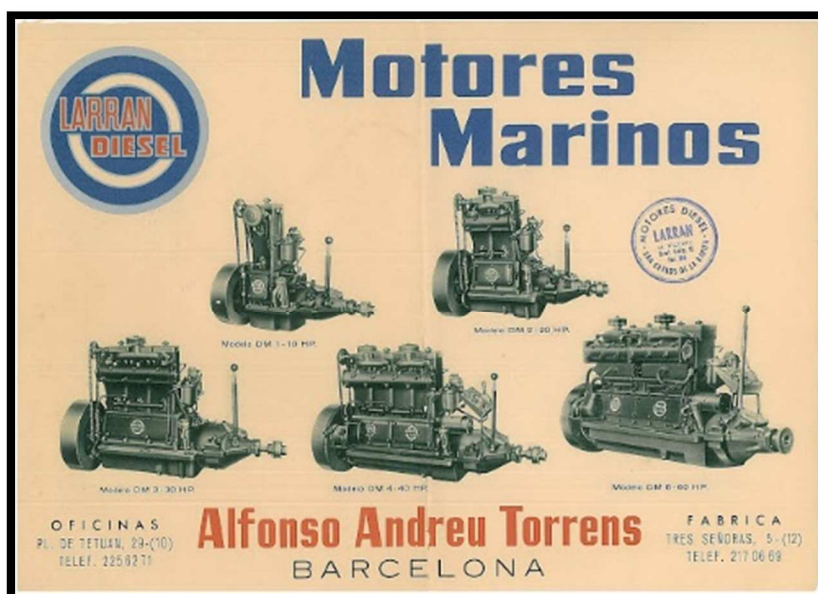


Ilustración 17: Cartel Comercial de Motores Larrán.

Fuente: <http://balbina.patexeiros.org/p/larran.html>

## 8.6. RED DE MUSEOS DE LA COSTA VASCA

La *Red de Museos de la Costa Vasca* es el escenario de colaboración que reúne a los museos, centros de interpretación y otras instalaciones que tienen diferentes enfoques pero un argumento central: la costa, concebida como un conjunto que no distingue entre Bizkaia o Gipuzkoa, fase que se superó desde un principio, sino que conforma una oferta turística de conjunto a lo largo de todo el litoral.

Se trata de un marco de trabajo funcional que tiene por objetivo cooperar en diferentes proyectos destinados tanto al público local como a los visitantes, y que trata de ser protagonista en la acción turística de la Costa Vasca, sin que ello sea impedimento para la cooperación en diferentes ámbitos de otra índole como la protección del patrimonio o la investigación.

Uno de sus principales objetivos es fomentar y valorizar el patrimonio costero vasco mediante el desarrollo de productos museísticos comunes, proyectos compartidos y acciones de comunicación y promoción turística.

Esta Red está formada por 36 museos e instituciones organizadas a lo largo de la costa del País Vasco.<sup>61</sup>

## 8.7. UNTZI MUSEOA - MUSEO NAVAL DE GUIPUZCOA

El *Untzi Museoa (Museo Naval) de Guipúzcoa* se concibe como centro destinado a contribuir a la conservación, estudio y divulgación de la historia y el patrimonio marítimo vascos.

El Museo mantiene estos objetivos en sus diversos ámbitos de actuación: actividades educativas, investigación, publicaciones, producción de exposiciones, recuperación y protección del patrimonio marítimo.

---

<sup>61</sup> Fuente: <http://www.losmuseosdelacostavasca.com/>. Visitado el 17 de noviembre de 2014.

En 1991 el Museo puso en marcha un plan de recogida de embarcaciones con el propósito de contar con una muestra representativa de embarcaciones de trabajo y ocio del litoral vasco. *Albaola Elkarte*<sup>62</sup> llevó a cabo la restauración de cuatro embarcaciones menores: los bateles *Pío*, *María Rosario* y *Antxeta*, y la motora *Eguzkiñe*. Los *Astilleros Olabe* se encargaron de la restauración de cuatro embarcaciones: la embarcación de pesca costera *Germancho*, de 1950; un *ala* del río Urumea construida hacia 1940; la merlucera *Juan María* (construida en Hondarribia en 1965); y una gabarra del Bidasoa construida hacia 1900.



Ilustración 18: Museo Naval de Guipúzcoa.

Fuente: <http://www.untzimuseoa.net/>.

### 8.7.1. El *Trinido*

Entre las embarcaciones principales del Museo de Guipúzcoa se encuentra el *Trinido*, barco que se construyó en 1947 en los astilleros *Eiguren* de Lekeitio. Es un barco de bajura que hacía, principalmente, la costera de la anchoa y del atún.

---

<sup>62</sup> ALBALOA, Fundación de Patrimonio Marítimo Vasco.



Ilustración 19: El *Trinido*.

Fuente: [http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/581-612\\_olaizolaolaberria.pdf](http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/581-612_olaizolaolaberria.pdf).

### 8.7.2. La draga *Jaizkibel*

Otra embarcación importante del *Museo Naval de Guipúzcoa* es la draga *Jaizkibel*. La draga, construida en los *Astilleros Euskalduna* de Bilbao en 1933, prestó servicio durante medio siglo en el puerto de Pasaia hasta su retirada en 1984.

La *Jaizkibel* es una draga modelo rosario, de 60 metros de eslora, y es actualmente uno de los pocos testimonios de patrimonio marítimo portuario que han sobrevivido a la amenaza de desguace. Este tipo dragas están provistas de un rosario o escala que soporta una cadena sin fin portadora de cangilones que excavan los fondos a la vez que extraen los sólidos excavados.

En 1992, fue declarada Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento por la Junta de Patrimonio del Gobierno vasco, a propuesta del *Untzi Museoa (Museo Naval)* de la Diputación de Gipuzkoa.<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Fuente: <http://www.untzimuseoa.net/>. Visitado el 17 de noviembre de 2014.



Ilustración 20: La draga *Jaizkibel* atracada en Pasaia.

Fuente: [http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/581-612\\_olaizolaolaberria.pdf](http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/581-612_olaizolaolaberria.pdf).

## 8.8. REAL FUNDACIÓN HISPANIA DE BUQUES DE EPOCA

La *Real Fundación Hispania de Buques de Época* inicia su andadura siguiendo la filosofía inspirada en D. Juan de Borbón de recuperar los barcos que en estado de semi-abandono aparecen en puertos y playas.

Su función principal es la de promocionar la restauración, conservación y divulgación del conocimiento de los Barcos de Época y recuperación del Patrimonio Cultural Marítimo.

### 8.8.1. El *Hispania*

El principal proyecto de la *Real Fundación Hispania de Barcos de Época* es la recuperación de la embarcación histórica *Hispania*. Tras diez años de restauración, y después de haber destinado una gran cantidad de recursos económicos y humanos a este proyecto, el *Hispania* ya es una

realidad gracias al impulso de la *Real Fundación Hispania de Barcos de Época* y a las entidades públicas y privadas que han contribuido a su recuperación con su ayuda desinteresada.

El *Hispania* es un cúter<sup>64</sup> de vela cangreja de la clase *First International Rule 15 Metres Class*, diseñado por William Fife por encargo de S.M. El Rey Alfonso XIII, construyéndose en el astillero *Karpard* de Pasajes.<sup>65</sup>



Ilustración 21: El velero *Hispania* en navegación.

Fuente: <http://www.fundacionhispania.org/>.

## 8.9. FUNDACIÓN NAO VICTORIA

La *Fundación Nao Victoria* toma el nombre del barco que en el siglo XVI culminó el primer acto de globalización; la primera vuelta al mundo. Se trata de una entidad sin ánimo de lucro, promovida por instituciones públicas y privadas de Andalucía.

<sup>64</sup> Cúter (del inglés *cutter*): Barco con un solo mástil, dos o más velas, con frecuencia un bauprés, y el mástil fijado más a popa que en las balandras.

<sup>65</sup> Fuente: <http://www.fundacionhispania.org/laRestauracion.html>. Visitado el 17 de noviembre de 2014.

Su principal objetivo es recuperar, recrear y explotar barcos históricos, y la gestión de proyectos para su conservación a flote y permanente exposición al público, además de conservar y recuperar los oficios tradicionales vinculados a la construcción naval y la carpintería de ribera.

El equipo que conforma la *Fundación Nao Victoria* tiene una amplia experiencia en el diseño, construcción y mantenimiento de barcos históricos. Actualmente, el Área de Navegación gestiona dos réplicas, a tamaño real, de navíos de época españoles: la *Nao Victoria* y el *Galeón*. Es la *Nao Victoria* réplica del barco que dio la primera vuelta al mundo en el siglo XVI, con la cual Magallanes llegó a las Filipinas; y el *Galeón*, réplica de los galeones de la *flota de Indias* y *galeones de Manila* del siglo XVII y XVIII.<sup>66</sup>



Ilustración 22: La réplica del *Galeón* entrando en el puerto de Nueva York.

Fuente: <http://www.fundacionnaovictoria.org/>.

<sup>66</sup> Fuente: <http://www.fundacionnaovictoria.org/>. Visitado el 19 de noviembre de 2014.





Ilustración 23: La Nao Victoria.

Fuente: <http://www.fundacionnaovictoria.org/>.

## 8.10. AMICS DE LA MAR - PORT DE MAO

*Amics de la Mar Port-Maó* es una asociación cultural sin ánimo de lucro que nació del 11 de noviembre de 1997 en Es Castell, Menorca. Su objetivo es proteger y conservar el patrimonio marítimo y divulgar la cultura marítima de la isla de Menorca y del Puerto de Mahón en particular.

Para conseguir el objetivo social la Asociación quiere impulsar entre otras, las siguientes actividades: promover un museo o centro del patrimonio, la cultura y la vida marinera de Menorca, fomentar el estudio y la investigación sobre temas marinos de la isla de Menorca en general y del puerto de Mahón, actuar en defensa y protección del medio ambiente, el paisaje y la arquitectura del litoral de la isla y promover la recuperación de las formas de navegación, deportes náuticos y pesca tradicionales.<sup>67</sup>

<sup>67</sup> Fuente: [www.amicsdelamarportmao.com/](http://www.amicsdelamarportmao.com/). Visitado el 19 de noviembre de 2014.

### 8.10.1. El *Bellísimo*

El *Bellísimo* fue una embarcación de competición muy popular en las regatas insulares de los años 30 y 40 junto al *Jover* y al *Cecilio*.

Estas tres embarcaciones, construidas todas por el *mestre d'aixa* del puerto de Maó, recibieron el sobrenombre popular de *Es tres fantasmes* y acumularon victorias y mérito. Hasta la década de los sesenta, siguió compitiendo con asiduidad aunque la llegada entonces de los *snipe*, otra tipo de embarcación de vela ligera más rápida y sencilla de dirigir lo convirtió en una antigüedad.

A finales de los sesenta el bote fue guardado en los almacenes del Club Marítim de Maó y en los noventa llegó a la cantera de l'Associació d'Amics del Port de Maó.



Ilustración 24: El *Bellísimo* en el almacén de su propietario.

Fuente: [www.amicsdelamarportmao.com/](http://www.amicsdelamarportmao.com/).

## 8.11. FUNDACIÓN CANARIA CORREILLO LA PALMA

Es una fundación sin ánimo de lucro para fines de interés general que desarrolla actividades relacionadas con la restauración del buque *Correílo La Palma*.

La función principal de la fundación es restaurar el *Correílo La Palma* respetando al máximo su aspecto de origen cumpliendo las normativas vigentes para que pueda volver a navegar y gestionar el buen uso del mismo, además de investigar y divulgar el *Patrimonio Marítimo Canario*.

El objetivo de la fundación es estimular y canalizar la participación de la sociedad, así como colaborar con centros de enseñanza y recuperar el Patrimonio Marítimo de Canarias, además de potenciar el voluntariado.

### 8.11.1. El correílo *La Palma*

Un *correílo* era un tipo de buque destinado a las comunicaciones interinsulares de Canarias, transportando correo postal, carga y pasaje.

Los *correílos* eran inicialmente barcos veleros, luego vapores, que transportaban el correo del servicio postal español entre las Islas Canarias. La primera línea se abrió en 1855 para conectar las islas principales (Tenerife y Gran Canaria), dos o tres veces por semana. Con el resto de las islas (Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera, y El Hierro) la frecuencia era menor.



Ilustración 25: El correílo *La Palma*, atracción turística en las Canarias.

Fuente: [www.correillolapalma.com](http://www.correillolapalma.com).

Como se puede observar en la fotografía anterior, actualmente aún se conserva el centenario correílo *La Palma*, construido en el año 1912, para la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios*.<sup>68 69</sup>

## 8.12. LA DECLARACIÓN DE GIJÓN

El *Museo Marítimo de Barcelona* y el *Museo do Mar de Galicia* publicaron en mayo del 2010 el manifiesto conjunto conocido como *Declaración de Gijón* en favor del patrimonio marítimo español y, concretamente, para que se incorpore la enmienda a la Ley de Navegación Marítima española – analizada en el capítulo 7 - que reconozca el carácter cultural del patrimonio marítimo flotante y que promueva su conservación y uso.

La declaración se dio a conocer durante la *Conferencia de Agentes Socioeconómicos 2010* que se celebra en la ciudad asturiana por el *Día Marítimo Europeo*. El manifiesto cuenta con el apoyo de más de 200 museos y asociaciones.

Los museos catalán y gallego piden que la norma reconozca el carácter extraordinario de los buques y embarcaciones declaradas de interés patrimonial por las autoridades competentes. En este sentido, se reclama que la nueva ley defina y desarrolle con mayor precisión el tipo de buques susceptibles de ser objeto de protección.

El texto de la Declaración de Gijón es el siguiente:

***MANIFIESTO EN FAVOR DEL PATRIMONIO MARÍTIMO FLOTANTE DEL ESTADO ESPAÑOL. DECLARACIÓN DE GIJON EN EL MARCO DEL DÍA MARÍTIMO EUROPEO, 20 de Mayo de 2010.***

*La historia de Europa está fuertemente relacionada con la mar- Nuestro pasado está repleto de episodios marítimos cruciales que han determinado*

<sup>68</sup> *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, fundada en 1886 por el grupo británico Elder Dempster &Co.*

<sup>69</sup> Fuente: [www.correillolapalma.com](http://www.correillolapalma.com). Visitado el 19 de noviembre de 2014.

*nuestro devenir y nuestra cultura. Una cultura común a todos los pueblos de Europa que a su vez se muestra plural y diversa, cuya materialización más visible son los diferentes buques y embarcaciones que dieron sustento y porvenir a los pueblos costeros. Un importante patrimonio que atesora y expresa los saberes tradicionales materiales e inmateriales de aserradores, carpinteros de ribera, marineros o pescadores entre otros muchos oficios, vinculados a un territorio y a un paisaje natural.*

*Consciente del valor de este legado, la Unión Europea observa con preocupación el deterioro de los ecosistemas costeros y marinos y la falta de vocaciones marineras. La política de la Unión Europea fomenta la conservación del medio ambiente marino y la recuperación de los oficios vinculados al mismo. En el Libro Verde, “Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares” la Unión Europea introdujo un capítulo titulado Recuperando el patrimonio marítimo europeo y reafirmando la identidad marítima de Europa que finalmente se ha traducido en políticas activas de mayor visibilidad de la Europa marítima que incluyen la promoción del patrimonio y la celebración del Día Marítimo Europeo, fijado este año para el día 20 de mayo.*

*Las Administraciones públicas de algunos países europeos, sobre todo los de tradición atlántica, se han dotado ya de los instrumentos necesarios para una política más amplia y responsable en materia de preservación del patrimonio marítimo flotante. Estas políticas, que incluyen los instrumentos legales necesarios, han permitido, además, desarrollar una política de salvaguarda de los vestigios materiales e inmateriales de las actividades marítimas vinculadas a este patrimonio, promoviendo así la permanencia de los oficios artesanales y la aparición de nuevas vías de actividades culturales y turísticas vinculadas a ese patrimonio.*

*En la misma línea, la suscripción por parte de algunos países europeos del “Memorando para el reconocimiento mutuo de certificados de seguridad marítima para buques tradicionales en aguas europeas y de los certificados de competencia de las tripulaciones de los buques tradicionales (Wilhemshaven MOU 2000)” debe ser contemplada como un paso*

*importante en el reconocimiento del valor cultural de los buques tradicionales y del fomento de su uso.*

*También la sociedad se ha movilizadado en defensa de este patrimonio, creando asociaciones con el objetivo de recuperar los saberes tradicionales de navegación y construcción naval mediante la restauración y conservación de embarcaciones históricas y tradicionales. Cabe destacar en este sentido el papel que está desarrollando la asociación Patrimonio Marítimo Europeo (EMH), cuyos esfuerzos se han plasmado en la Carta de Barcelona (Barcelona Charter 2002),, basada en la Carta de Venecia de 1964 para la conservación de monumentos, que fija los criterios para la recuperación y el mantenimiento de los buques tradicionales en uso.*

*Los buques históricos y el patrimonio marítimo flotante son objeto de atención preferente en cuanto signos de civilización y cultura y testimonios vivos más allá de sus valores pedagógicos y culturales por la mayor parte de los ordenamientos jurídicos de nuestro entorno. El Estado de España, a pesar de su vocación y patrimonio marítimo, carece de categoría jurídica alguna en relación a la materia. Dicha falta de tipificación legal supone graves disfunciones en la conservación y recuperación del patrimonio marítimo español. Resulta indispensable un estatuto jurídico propio del buque histórico y del patrimonio marítimo que proporcione un tratamiento eficazmente protector.*

*La manera más eficaz de conservar su integridad, especialmente en lo que atañe a su patrimonio inmaterial, en línea con los principios y el espíritu de la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Inmaterial (2003) consiste en mantener los barcos en activo. Para ello resulta sumamente necesario promover medidas de recuperación y conservación del patrimonio flotante en uso, evitando la pérdida del mismo por desguace o por pérdida de su capacidad de navegar.*

*El proyecto de Ley General de Navegación Marítima, actualmente en fase de tramitación parlamentaria, supone una oportunidad para que el Estado español, al igual que han hecho otros países europeos, tome en*

*consideración el valor cultural del patrimonio flotante y ofrezca un marco legislativo que incentive tanto su uso como su preservación.*

*Los firmantes de esta declaración, el Museu Maritim de Barcelona y el Museo do Mar de Galicia, en representación e interpretando el sentir de las instituciones, entidades, asociaciones y particulares que han promovido o se han adherido a la enmienda a la Ley de Navegación Marítima en favor de los barcos históricos y tradicionales, apreciamos el esfuerzo del Estado español por modernizar y adaptar las leyes a los requerimientos actuales. Sin embargo, para que este proyecto se sitúe entre los más avanzados y más sensibles con el legado patrimonial atesorado en los barcos, es necesario que en el desarrollo de la misma se tengan en consideración los siguientes puntos, con carácter enunciativo y no exhaustivo:*

- *Que la norma reconozca el carácter extraordinario de los buques y embarcaciones declaradas de interés patrimonial por las autoridades competentes en materia cultural.*

*Las Comunidades Autónomas deberán promover, en el ámbito de sus competencias, la realización de un censo activo de buques y embarcaciones singulares con el objetivo de crear un inventario completo y detallado de buques y embarcaciones de interés histórico y cultural. Dicho censo deberá establecer criterios comunes para clasificar el patrimonio marítimo, teniendo en cuenta la autenticidad, originalidad, representatividad, componentes tecnológicos de uso y navegación así como valores intangibles ligados al entorno, época histórica, actividad, armador, capitán o eventos destacables así como su estado de conservación.*

*La experiencia acumulada por el Museu Maritim de Barcelona y por el Museo do Mar de Galicia, en colaboración con distintas asociaciones y entidades, permitirá establecer una hoja de ruta común para alcanzar este objetivo.*

*Así mismo, los esfuerzos de las Administraciones han de encaminarse también hacia la armonización de criterios en*

*materia de restauración, preservación y manejo, observando los preceptos fijados en la Carta de Barcelona.*

- *Que la norma defina y desarrolle la noción de unidad menor.*

*La ley contempla la distinción entre buque y embarcación atendiendo a la ausencia de cubierta corrida y/o eslora inferior a 24 m. Así mismo abre la posibilidad de introducir la unidad menor. Dado que la mayoría de los cascos de interés patrimonial poseen eslora inferior a 24 m y en la mayoría de los casos no alcanzan los 12 m de eslora, resulta necesario establecer la noción de embarcación menor, con las exigencias de seguridad que correspondan a esa clase de embarcaciones.*

- *Que reconocido tanto el carácter extraordinario y las tres categorías de barcos, la norma permita analizar y ponderar, incluso de forma individualizada, los criterios de aplicación de la ley a los barcos de interés patrimonial. Los requisitos mínimos de seguridad han de ser compatibles con el mantenimiento de las características singulares de la embarcación, tanto de construcción como de navegación.*

*Las experiencias europeas de reconocimiento del patrimonio marítimo a flote demuestran que el número de barcos catalogados suele ser un porcentaje bajo con respecto al censo total de la flota, lo que permite explorar vías de discriminación positiva de las mismas así como la concreción de medidas individualizadas a contemplar en materia de seguridad sin que ello suponga una merma de su valor cultural, incluyendo tanto sus elementos tangibles como los intangibles. Igualmente la aplicación general de la normativa marítima que contemple de forma prevalente la finalidad cultural de las embarcaciones históricas.*

*Para estudiar las medidas concretas, proponemos la creación de una comisión mixta con participación de las Administraciones competentes y de las organizaciones relevantes en el ámbito de la cultura marítima.*



*Por último, queremos manifestar que estas medidas, a contemplar en el desarrollo de la futura Ley de Navegación Marítima, deberían incluir medidas de carácter fiscal y de exención de tasas portuarias, en línea con los instrumentos de fomento y protección reconocidos en el derecho comparado europeo y en nuestro derecho positivo: Ley del Patrimonio Histórico (1985) y demás legislación complementaria.*

*Con todo ello, España avanzará en la consecución de los objetivos marcados por la Unión Europea para el Día Marítimo Europeo: la recuperación del patrimonio marítimo y la reafirmación la identidad marítima de Europa.*

*En Gijón 20 de Mayo de 2010*

## 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Después del análisis realizado, se reconoce el patrimonio marítimo como un elemento identitario de primera magnitud. Se debe considerar como un importante activo a preservar, con la finalidad de potenciar la riqueza patrimonial y fomentar la cultura histórica en nuestro país.

Una de las principales dificultades para la preservación del patrimonio está directamente relacionada con la inexistencia de criterios claros para poder definir con exactitud lo que se entiende por patrimonio marítimo flotante, qué elementos lo integran y cómo se debe de afrontar la problemática de su clasificación.

Aunque ya se definió el concepto de embarcación histórica en los primeros capítulos, se deberían definir los atributos básicos que debe de tener una embarcación tradicional, como en el caso del *Derecho Australiano*. Según el estudio realizado, éstas deberían:

- Ser anteriores al 1950, tal y como indica la *Circular 7/95 sobre construcción, equipos y reconocimiento de embarcaciones de recreo*.
- Estar ligadas a un grupo histórico de ámbito local o regional.
- Estar concebidas para efectuar una tarea de trabajo o de transporte en el agua.
- Tener un estilo definido que la identifique con el grupo histórico del que se deriva.
- Haberse desarrollado y perfeccionado a lo largo de las generaciones por los artesanos y usuarios del momento.
- Haber adquirido las técnicas de construcción por vía oral y por la práctica manual, no por estudios o conocimientos científicos.
- Estar construidas fundamentalmente con madera.
- Estar construidas con métodos tradicionales, siendo relevante para ello el uso de uniones mecánicas en la estructura (lazadas, clavos, pernos, colas de milano, etc.).
- En el caso de las embarcaciones con propulsión a vela, disponer de aparejos de simple y efectiva maniobra, dotados de poleas, motones o

cuadernales para multiplicar el esfuerzo humano, pero no otros medios más tecnificados o actuados por motores.

La *Comisión de Expertos del Museo Marítimo de Barcelona*, basándose en los criterios creados con los que poder decidir si una embarcación se debe de considerar tradicional o no, debe distinguir entre los que pueden incorporarse por derecho propio y los que solo merecen la consideración de *embarcación de época*, por su edad y por su estado de conservación aceptable.

Para decidir si una embarcación puede considerarse tradicional según los criterios de la *Comisión de Expertos*, ésta debería de reunir uno o más de los siguientes criterios:

- Unicidad o rareza. Se valora que se trate de una embarcación única, última representante de una tipología, etc.
- Originalidad. Se valora que la embarcación mantenga al máximo sus formas originales.
- Valor tecnológico. Se considera la representación de la embarcación como exponente de una tecnología específica.
- Valor de prototipo. Si se da el caso, que se trate del prototipo de una serie de embarcaciones o de una innovación.
- Valor de forma constructiva. Se valora que la embarcación muestre un tipo de embarcación local o propia de una zona determinada.
- Valor relacionado a su entorno natural, cultural, histórico, científico o técnico.
- Valor simbólico. Se valora que la embarcación esté relacionada a un hecho, un momento o un personaje histórico relevante.
- Valor de uso. Se valora que la embarcación o la relación de la embarcación esté relacionada o explique una actividad concreta.
- Valor estético.
- Estado de conservación. Se tendrá en cuenta el estado real de conservación de la embarcación para evaluar la viabilidad de su declaración y futura conservación.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Criterios creados por la *Comisión de Expertos del Museo Marítimo de Barcelona*.

En el territorio español, la actividad recuperadora de los diversos bienes que forman el patrimonio marítimo cultural del país empieza a ser apreciada socialmente, aunque con mucho retraso en relación a otros países del mundo. Como se comentó anteriormente, en la nueva *Ley de Navegación Marítima*, en vigor desde el 25 de setiembre del 2014, por primera vez se hace alguna referencia a los buques históricos, aunque sea mínima. La *Disposición Adicional Octava*, sobre buques históricos y réplicas, es la que habla de la creación de un nuevo registro donde podrán abanderarse y matricularse las embarcaciones históricas y réplicas, aunque no exista una definición ni ningún tipo de regulación sobre la creación de éstas.

Definiendo el concepto de réplica, se entiende que una embarcación es una réplica cuando son construidas y equipadas de forma exacta a las originales. Para ello, los constructores se habrán utilizado los mismos diseños, materiales y técnicas empleadas originalmente. Según la RAE<sup>71</sup>, una réplica es una *copia de una obra artística que reproduce con igualdad la original*. Esta igualdad al original es la mayor característica de las réplicas.

Otro punto relacionado son las reproducciones, que al igual que las réplicas, no hay ningún tipo de regulación sobre ellas. En este grupo, siendo posiblemente el más numeroso, se encuentran las reproducciones más o menos fieles al original. Según la RAE, una reproducción es algo *que reproduce o copia un original y también copia de un texto, una obra u objeto de arte conseguida por medios mecánicos*. Con las reproducciones no se exige una alta fidelidad con el objeto reproducido, como por ejemplo en muchas de ellas se pueden encontrar variaciones en el casco, variaciones en el aparejo, velamen, etc. Se puede decir que una embarcación de tipo tradicional, que se construya con técnicas y materiales que no sean exactamente los originales, o en la que se produzcan alteraciones de diseño, debería catalogarse como una reproducción, más que como una réplica.

La utilización a flote de las réplicas y reproducciones debería seguir una normativa de seguridad, y en este momento es importante recordar que España es uno de los países signatarios del *Memorandum of Understanding for*

---

<sup>71</sup> RAE: Real Academia Española.

*traditional ships* o *Willemshaven Mou*, el cual sí hace referencia a las réplicas y supone por primera vez la adopción de unas condiciones mínimas de seguridad marítima para los buques históricos y su reconocimiento público.

En referencia a seguridad, se concluye lo siguiente con todo lo analizado en este estudio:

1. Las embarcaciones tradicionales originales o réplicas deberían ser construidas sin la exigencia de medidas intrínsecas de seguridad, si no que estas medidas deberían estar orientadas al uso: esto significa mejorando los sistemas y equipos así como los protocolos.
2. A las reproducciones debería exigírseles el cumplimiento de las normas actuales, hasta el límite con el mantenimiento del carácter tradicional de la embarcación.

Algunas opciones posibles para mejorar la seguridad a bordo de las embarcaciones históricas serían:

1. Adopción de sistemas significantes de lucha contra incendios, juntamente con una exigencia de una mayor formación y entrenamiento de las tripulaciones en su uso.
2. Las tripulaciones deberían tener formación específica en los conocimientos y técnicas de navegación tradicionales, así como tener refuerzos en las guardias navegación como en las de maniobra.
3. Exigencia de sistemas de salvamento reforzados según el tipo de embarcación si la estabilidad no cumpliera con los requisitos modernos, y también la exigencia de un mayor nivel de formación y entrenamiento en técnicas de salvamento supervivencia en la mar de las tripulaciones.
4. El uso de luces de navegación sería obligatorio si se fuesen a realizar navegaciones nocturnas, y de día llevar las correspondientes marcas si se trata de un velero, si se trata de un buque con maniobra restringida, etc.
5. Exigir a las reproducciones el cumplimiento íntegro de la reglamentación actual.

6. En cuanto a estabilidad de las reproducciones, muy especialmente si se van a transportar pasajeros, es fundamental que se compruebe que se cumplen los criterios normativos.
7. En términos generales para las reproducciones debería siempre exigirse el correspondiente proyecto de construcción o modificación, según el caso, firmado por ingeniero correspondiente.

España debería hacer grandes esfuerzos para alcanzar el nivel de cumplimiento de los países de nuestro entorno en referencia al *Memorandum of Understanding for traditional ships*.

Como se ha visto en el capítulo 5, Francia y el Reino Unido son los dos países líderes en Europa en materia de salvaguardia y protección del patrimonio marítimo, en relación a la sensibilización de la sociedad con la importancia de la conservación, la protección, el estudio y la difusión de la cultura material vinculada a las actividades marítimas. Estos países enfocan el patrimonio marítimo desde la consideración social y la conservación de los elementos de interés. Además, deben servir de ejemplo ya que, más allá de los valores culturales y formativos, la protección del patrimonio marítimo les ha supuesto una importante fuente de riqueza y de creación de puestos de trabajo.

Sería conveniente, como ocurre en Catalunya y en otros países de Europa, que existiera un inventario de los bienes patrimoniales marítimos, llevado a cabo por alguna entidad competente, bajo control de la Administración pertinente. Este inventario a nivel estatal podría ser la iniciativa necesaria para futuros bienes protegidos. No obstante, es importante remarcar que no todos los bienes deben de ser conservados, ni todos deben tener el mismo grado de protección; pero al menos la catalogación de los bienes aseguraría la conservación documental de aquellos que no puedan ser salvaguardados. Se sugiere, por proximidad cultural y jurídica, la referencia al modelo francés en cuestión de catalogación, clasificación y creación de distintos niveles de protección al buque histórico, tales como: *Monumento Marítimo*, *Bienes del Patrimonio Marítimo Español* y *Buques históricos*.

La recuperación patrimonial también debe aportar beneficios a las pequeñas comunidades, aprovechando las distintas iniciativas ya en marcha, como el

*Encuentro de Embarcaciones Tradicionales de Galicia* o la *Regata de Vela Clásica de Menorca*, y se debería motivar la colaboración con otras asociaciones para poder crear una industria ligada a la cultura y al patrimonio. Además, como ocurre en Francia y se ha comentado en el capítulo de Derecho Francés, los gastos de mantenimiento y conservación de las embarcaciones históricas podrían justificar una exención total o la aplicación de tipos súper reducidos (en relación al nivel de protección del buque) como el IVA de las obras de reparación, mantenimiento, repuestos, etc.

Para concluir, recordar que el patrimonio marítimo forma parte de la identidad de un país, y más de un país como España, que a lo largo de su historia se encuentran barcos en todos sus capítulos. Se debería renovar la consciencia y el carácter de nuestro país, creando bases conservacionistas para poder entender el patrimonio como un recurso que podemos y debemos potenciar para crear riqueza, cultura e identidad; como bien argumentan la *Carta de Barcelona*, la cual supone una guía de referencia en los tratamientos de recuperación y conservación del patrimonio marítimo; y el *Convenio para la salvaguarda del patrimonio inmaterial de la UNESCO*.

Se ha tenido el escenario perfecto para para encajar el estatuto jurídico del buque histórico y del patrimonio marítimo flotante antes de que se aprobara la *Ley de Navegación Marítima*, pero solo se ha logrado la pequeña disposición que habla del nuevo registro para las embarcaciones históricas. Es importante entender que el patrimonio no es una cuestión de cantidad, sino de calidad. No se debe olvidar que los buques y embarcaciones son bienes que pueden desaparecer, que se deterioran rápidamente y se desballestan con mucha facilidad. Por esta razón, y porque se quiere que el patrimonio marítimo sea un símbolo de nuestra identidad, es necesario que los buques y embarcaciones tradicionales merezcan una atención especial e inmediata.





## BIBLIOGRAFÍA

### PUBLICACIONES

- ALVAREZ ARECES, M.A.: *“Patrimonio marítimo, fluvial y pesquero: identidad, transporte, turismo, paisajes y sostenibilidad”*. CICEES Ediciones, 2014.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. y BELTRÁN SÁNCHEZ, E.M. *“La reforma de la legislación marítima”*, Navarra, Aranzadi; 1999.
- CASADO SOTO, José Luis: *“Museos y centros dedicados al Patrimonio Marítimo que jalonan la costa norte de España”*, Itsas Memoria.
- GONZÁLEZ, J.I.: *“Guía del Museo Naval de Madrid. Tomo I”*. Madrid, 2007.
- GONZÁLEZ, J.I.: *“Guía del Museo Naval de Madrid. Tomo II”*. Madrid, 2000.
- JOHN COLOMBOS, C. *“The International law of the sea”*. 4th Ed. Editorial Longmans. Londres 1959.
- MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA: *“El Pailebot Santa Eulàlia”*. Angle Editorial, Barcelona, 2009.
- QUEROL, M.A.: *“El tratamiento de los bienes inmateriales en las leyes de Patrimonio Cultural”*. ISSN 1889-3104, Nº. 0, 2009
- REVISTA DEL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA: *“Drassana”*. MMB, Barcelona. 2011. ISSN: 0214-2279.
- RODRIGO DE LARRUCEA, J.: *“La Protección del Patrimonio Flotante: Hacia un estatuto jurídico del buque histórico”*, en UPC Commons, 2012.
- RUBIO-ARDANAZ, J.A.: *“Cultura y sociedades marítimas: prácticas específicas, sistemas técnicos, sociales y de representación”*. Donostia, Eusko Ikaskuntza; 2007
- SAN SIMÓN, A.: *“Proyecto Ley de Navegación Marítima cada vez más cerca”*, en Diario Jurídico, 2014.
- VARIOS AUTORES: *“Patrimonio Marítimo”*. Universidad de Cantabria, 2014.

## REFERENCIAS LEGALES

- BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989.
- BOE núm. 206, de 25/07/1889.
- Boletín Oficial de las Cortes Generales, 29 de noviembre del 2013.
- *Carta Internacional para la Conservación y Restauración de Monumentos y Edificios, Carta de Venecia de 1964.*
- *Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos y Embarcaciones tradicionales, Carta de Barcelona de 2002.*
- Código Civil Español de 1889.
- Código de Comercio Español de 1885.
- Código de Naves de Gran Velocidad (Código HSC).
- Código de Seguridad para las Naves de Sustentación Dinámica (Código DSC).
- Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial de la UNESCO 2003.
- Directiva 98/18/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, 17 marzo del 1998.
- Directiva 98/18/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, 17 marzo del 1998.
- Ley 9/93, del 30 de setiembre, de Patrimonio Cultural Catalán de 1933.
- Ley 14/2014, del 24 de Julio, de Navegación Marítima.
- Ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español de 1985.
- Ley 27/92 de Puertos del Estado y la Marina Mercante de 1992.
- Manifiesto en favor del patrimonio marítimo flotante del Estado Español. Declaración de Gijón en el marco del Día Marítimo Europeo, 20 de Mayo de 2010.
- National Maritime Heritage Act de los Estados Unidos de América.

## REFERENCIAS WEB

- Amics de la Mar – Port de Maó. [www.amicsdelamarportmao.com/](http://www.amicsdelamarportmao.com/)
- Asociación Os Patexeiros. <http://www.patexeiros.org/>

- Armada Española y Museo Naval de Madrid. <http://www.armada.mde.es/>
- Australian International Shipping Register. <https://www.amsa.gov.au/>
- Blog *Cultura Marítima*. <http://www.culturamaritima.org/>
- Blog *Todo a babor*. <http://www.todoababor.es/>
- Blog de investigación y modelismo naval.  
<http://modelismonavaldeinvestigacion.webnode.es/>
- Blog *Faro de Vigo*. <http://www.farodevigo.es>
- Blog *Historia del Derecho Marítimo*.  
<http://historiadelderechomaritimo.wordpress.com/>
- Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/>
- Diario la Voz de Galicia. <http://www.lavozdegalicia.es/>
- Fundación Correílo La Palma. [www.correillolapalma.com](http://www.correillolapalma.com).
- Fundación Hispania. <http://www.fundacionhispania.org/>.
- Fundación Nao Victoria. <http://www.fundacionnaovictoria.org/>.
- European Maritime Heritage. <http://www.european-maritime-heritage.org/>
- Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial.  
<http://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/spip.php?article21>
- Gentes del Mar. <http://gentesdelmar.es/>
- Guipuzkoa Kultura. <http://um.gipuzkoakultura.net>
- Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. <http://www.iaph.es/>
- International Maritime Organization.  
<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- Museo Marítimo de Barcelona. <http://www.mmb.cat/>.
- Museo do Mar de Vigo. <http://museodomar.xunta.es/es>.
- Museo Marítimo de Guipúzcoa. <http://www.untzimuseoa.net/>.
- Museos Navales y Marítimos.  
<https://museosnavalesymaritimos2.wordpress.com/>
- National Historic Ships. [www.nationalhistoricships.org.uk](http://www.nationalhistoricships.org.uk).
- Recercat. <http://www.recercat.cat/>
- Red de Museos de la Costa Vasca.  
<http://www.losmuseosdelacostavasca.com/la-red/>
- UNESCO. <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=es&pg=00002>
- US Code. <http://uscode.house.gov/>.

- Wikipedia Enciclopedia Online.  
*<https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada>*

## APÉNDICE

### 1. Recommendation from the EMH congress in Seixal. September 23-24, 2010:

The attendance in Seixal was greater than at earlier congresses and we had representatives from 20 countries.

The theme of the congress was:

#### **Are we able to hand over our maritime heritage to future generations?**

In order to achieve this EMH should give priority in the coming years to:

- Encourage all initiatives to include young people to get onboard and to learn the history, the intangibles and skills of our maritime heritage.
- Stimulate the exchange of best practices between the EMH membership in general and of how young people are engaged especially.
- Sell ourselves better to political Europe and the general public and in particular to young people.
- Gain better recognition of the value added by our maritime heritage activities to environment, economy and education and obtain a larger economic share.
- Change the mindset of regulators so that safety, of course must be given priority, but with a reminder that safety can be obtained in different ways. It will be important to stress that the maritime heritage should be maintained and not threatened.
- Enhance the knowledge and understanding of the various interpretations and classifications of our maritime fleet and promote discussion between our members without specifying a definite EMH wording.
- Make sure that the traditional fleet is included in the minds of UNESCO, EU policy makers and IMO.
- Include the traditional fleet in DG MARE's European Atlas of the Seas.

Seixal, September 24, 2010

## **2. The Baltic Sail conference, in session on 10th October 2008, declares:**

The concept of preserving traditional ships and craft for future generations by keeping them in operation has turned out to be very successful during the past three decades.

Maritime festivals and regattas frequently attract hundreds of thousands of spectators.

Major maritime festivals such as the Baltic Sail festivals and many others in various ports of Europe, testify that the public has a broad interest in the operating maritime heritage.

If we are to pass on this experience to our successors we must work together on a European level: by sharing expertise and resources among member states of the EU to ensure that this precious cultural heritage of maritime skills and traditions is not allowed to die from neglect.

### **Actions taken**

During the last decades the following political initiatives have been taken in order to facilitate the preservation and operation of traditional ships:

- In 2000 the Parliamentary Assembly of the Council of Europe (PACE) asked the governments of Europe in its recommendation No 1468 to:
  - ✓ Support and encourage private bodies which preserve historic vessels.
  - ✓ Encourage the display of these vessels for the general public.
  - ✓ Encourage further development of a system of mutual acceptability by the maritime authorities of nation states of standards for the safe operation of traditional vessels,
- In 2000 Denmark, Finland Germany, the Netherlands, Spain, Sweden, and the UK signed the Memorandum of Understanding (“Wilhelmshaven MoU”), which mutually recognizes each country’s national regulations for traditional ships in operation. Norway (2004) and Estonia (2005) have since then joined the MoU.
- In 2002 the Barcelona Charter was adopted, a guideline for conservation and restoration of traditional ships in operation

- In 2007 the participation in the green paper process for a future maritime policy in Europe with recommendations for a EU Maritime Policy regarding the support and safeguarding of maritime heritage

### **Actions to be taken**

The acknowledgement must now be shared that traditional ships in operation do preserve the maritime heritage and address a significant public interest.

- *National governments should acknowledge the concept of a traditional ship in their legislation in order to facilitate the registration and regulation of those vessels in accordance with their special status.*
- *An EU Maritime Policy should be drafted based on existing national regulations for traditional ships.*

The Baltic sail conference calls on all responsible persons and authorities to,

- Use their influence to solve the problem of the acceptance of national regulations for traditional ships (on international voyages),

### **The Wilhelmshaven MoU provides a guideline for a common minimum standard for traditional ships in operation which should be the base of an EU Maritime Policy**

- Use their influence to urge governments to work together to establish a European Maritime Policy for traditional ships.

### **3. Rotterdam Declaration.**

#### ***The triennial Congress of European Maritime Heritage, meeting at Rotterdam on 17-18 April 2007:***

- Applauds the initiative from the Commission of the European Communities to promote strategic objectives that embrace all aspects of maritime and coastal activity in Europe, as summarised in the Commission’s Green Paper *Towards a future Maritime Policy for Europe*.
- Welcomes the recognition in the Green Paper that maritime culture and heritage retain a central role in understanding how Europe’s present dominant position in maritime trade has evolved, and in planning for the future.
- Recognises the potential of maritime culture as a non-political and benign expression of regional identity and European identity at the same time, enabling neighbours across political, religious or geographical boundaries to enjoy and celebrate their shared values and heritage, and to demonstrate the distinctive status of their region without recourse to divisive contention or jealousy.
- Reiterates that monuments of the maritime heritage, such as traditional ships, historic port facilities and maritime museums can act as focus points for economic renewal and regional development, creating significant new local employment opportunities.
- Recognises the need to improve “convergence of the regions that are lagging behind” outlined in the Green Paper, where traditional vessels originating from such regions offer the potential to attract tourism and act as cultural ambassadors.
- Endorses the concept of the “living monument”, preserving the ship and its support facilities, together with related craftsmanship and skills, by continued operation
- Warns that the goal of “preservation by operation” could be obstructed by the reluctance of some shipping authorities to adopt a pragmatic approach, and by the increasing density of regulation.



- Reminds the European Commission, as well as national governments and agencies, that the Parliamentary Assembly of the Council of Europe urged all its member governments in 2000 to support “preservation by operation”.
- Seeks wider acceptance by governments and shipping administrations that traditional ships fulfil a valuable and largely self-supporting role in taking lands-people afloat for recreation and improving their appreciation of seafarers’ contribution to our quality of life ashore.
- Stresses the valuable role of traditional ships in ‘sustainable tourism’, relying significantly on wind power, a renewable energy source, for their propulsion.
- Highlights the role of traditional ships and seamanship in teaching social skills in a world of growing individualism, while also creating an interest in maritime careers.
- Resolves to work with the European Commission and its Agencies, as with international organisations.
- Having a wider remit, to support the owners and operators of traditional ships in their efforts to keep alive traditional seafaring skills, and to recognise the value of such skills in a world of dwindling natural resources

We shall continue to seek private and public financial support, as well as fiscal and other concessions for maritime heritage associations and operators of traditional craft, in recognition of the substantial burden they willingly shoulder in keeping such vessels in operation for public enjoyment, and in thus providing an attractive and welcoming environment for commercial and regional promotion and development.



