

## **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.**

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