

Comentarios desde la

FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL

El periodo de enmiendas a la futura ley de navegación en el Estado español abre la puerta a que se recoja en un primer momento la existencia de una realidad: un rico y variado patrimonio flotante en España , que genéricamente conocemos con el término de embarcaciones tradicionales y que por su singularidad, por ser parte de la cultura de nuestros mares y por formar parte del patrimonio marítimo español necesita el mayor reconocimiento legal posible para un posterior tratamiento diferenciado y positivo, que permita su conocimiento, difusión, conservación y uso social.

El texto que sigue a continuación pretende dar una rápida y ligera visión de la situación sobre la realidad del patrimonio marítimo español, para a su vez contextualizar y comprender la actual situación de sus embarcaciones tradicionales.

EL PATRIMONIO MARÍTIMO EN EL ESTADO ESPAÑOL

INTRODUCCIÓN

Durante generaciones, las poblaciones marineras del estado español, como fruto de compartir con el mar cerca de 7880 kilómetros de costa, fueron generando unas formas propias de relacionarse con el medio marino. La economía, las infraestructuras, el paisaje, la cultura, el habla, la tradición, la toponimia, los juegos de los niños, la arquitectura de sus pueblos, en definitiva sus formas de vivir, e incluso sus formas de morir, están marcadas profundamente por su relación con el mar.

“Heredamos de nuestros antepasados un capital inmenso: la cultura del mar, la toponimia, las artes y técnicas de pesca, los cuentos de los mayores, las fiestas, la arquitectura popular marinera... y los barcos. Las embarcaciones tradicionales, diseñadas por el saber y la experiencia de los carpinteros de ribera, científicos del arte de navegar. Y sin embargo, parece que no valoramos suficientemente ni el tesoro cultural que heredamos ni la artesa de pan futuro que es el mar. La realidad está ahí...No es nuevo, llevamos tiempo infravalorando lo propio” (Luis Rei en el prologo del libro “Galeóns de Arousa”. Traducción del gallego).

DEFINICIÓN DE PATRIMONIO MARÍTIMO

“ la totalidad de las manifestaciones relacionadas con la actividad marítima de los hombres y mujeres de la costa, a lo largo del tiempo, manifestaciones que están inscritas en el paisaje litoral e en el propio medio marino; este, a su vez, forma parte de nuestro patrimonio natural” (Dionisio Pereira; Revista ADRA)

Nos estamos refiriendo, pues, tanto a construcciones, como a objetos o a creaciones inmateriales: puertos; faros y señales marítimas; viviendas marineras; embarcaciones de todo tipo; artes de pesca; imaginería marinera; canciones y tradición oral; habla marinera; técnicas de trabajo; hidrotoponimia;..

La enorme diversidad de este patrimonio marítimo nos permite establecer 23 categorías en el apartado Inmobiliario, 34 en el Mobiliario y 17 en el de Cultura Inmaterial.

DIAGNÓSTICO ACTUAL SOBRE EL PATRIMONIO MARÍTIMO ESPAÑOL

Francisco Fernández Rei, en su discurso pronunciado el 25/9/1999, en su incorporación a la Real Academia Gallega decía sobre la cultura gallega lo siguiente: *“...en la cultura gallega, sigue habiendo mucha costa y poco mar”* (traducido del gallego).

Si tenemos en cuenta que Galicia es la Comunidad autónoma del estado español que mayor esfuerzo está realizando en la conservación, difusión y uso social de su patrimonio marítimo (gracias a las más de 40 asociaciones agrupadas en la Federación Galega pola Cultura marítima e Fluvial con los tímidos apoyos de las administraciones de esa comunidad) la frase de Francisco Fernández Rei nos aproxima a la realidad del patrimonio marítimo español.

El desconocimiento del patrimonio del mundo del mar es algo común para buena parte de la población española y su conservación y revalorización están olvidadas en las políticas patrimoniales. Hoy en día, ni a nivel de ciudadanía, ni de las administraciones se le tiene la misma consideración a una ermita o a un puente de estilo románico que a un puerto de origen fenicio, a un secadero de pescado o a una carpintería de ribera en la que trabajaron 5 generaciones, por poner tan solo unos ejemplos. Mientras que por cualquier daño causado a la ermita o al puente sus causantes serían castigadas con importantes multas, en el caso de los puertos de origen fenicio o romano, los secaderos de pescado o las carpinterías de ribera son cubiertos de cemento y asfalto o demolidos para hacer paseos marítimos (en lugar de integrar esos elementos en el paseo como un valor añadido al mismo, tal y como se hace en otros países europeos.) sin la más mínima consideración, con el agravante de

que los causantes del daño son mayoritariamente las propias administraciones públicas.

Actualmente, aunque de forma tardía, habida cuenta del deterioro irreversible de la mayoría de las poblaciones ribereñas, comienzan a desarrollarse algunas políticas de protección urbanística de la arquitectura popular de las villas marineras.

Capítulo aparte merece la labor de rehabilitación y recuperación de las embarcaciones tradicionales llevadas a cabo por particulares y asociaciones, muchas de ellas agrupadas en las Federaciones Gallega, Catalana y Andaluza por la Cultura Marítima y Fluvial.

CONCLUSIÓN

La intervención recuperadora de nuestro patrimonio marítimo fue hasta ahora puntual y descoordinada, atendiendo mayormente a las urgencias, fruto más que nada del interés y del compromiso aislado de asociaciones, particulares o instituciones museísticas, sin que exista una mínima coordinación o planteamiento por parte de las administraciones autonómicas ni estatales.

Como ya señalamos, la mayoría de los bienes asociados a la cultura marítima, incluidas las embarcaciones tradicionales, no tienen para importantes franjas de población la consideración de formar parte de un patrimonio que es preciso conservar o recuperar, tanto como una identidad de las poblaciones marineras, tanto como nuevas fuentes de riqueza al ser el soporte de un turismo cultural basado en el patrimonio marítimo.

Podemos considerar al patrimonio marítimo como un tesoro, cuyas múltiples parcelas están en estos momentos en grave peligro de perderse.

La continua transformación urbana no debería conllevar una destrucción patrimonial irreversible. Así mismo, la publicación de numerosos estudios sobre la identidad enfocada en todas sus dimensiones (individual, colectiva, social), ayuda a poner las bases para una renovada consciencia “conservacionista, entendiendo el patrimonio como un recurso que podemos y debemos potenciar para crear riqueza mediante una mayor consciencia social de nuestras señales de identidad (en este sentido insisten las recomendaciones de las autoridades europeas plasmadas en el libro blanco de política Marítima Europea. En la conocida como CARTA DE BARCELONA. En la convención para la salvaguarda del Patrimonio Inmaterial de la UNESCO (2003) o en las recomendaciones de Consejo Internacional de Museos).

Para que las iniciativas sobre conservación, difusión y puesta en valor de nuestro patrimonio marítimo que se están llevando a cabo en España puedan servir como germen del turismo cultural o de otras actividades de interés colectivo en la costa y sumar sinergias, es preciso organizar por parte de las administraciones una política de patrimonio, que atendiendo a las urgencias de protección normativa, incentive la valorización social de los bienes patrimoniales y metodológicamente, este basada en la transversalidad entre las diversas áreas implicadas, como son las de Medio Ambiente, Pesca, Turismo, Cultura.

Pero, para valorar alguna cosa, hay que conocerla primero. Antes que nada, y como paso previo a cualquier intervención es preciso saber lo que tenemos, para después recuperarlo y conservarlo siguiendo unas prioridades, aunando la iniciativa pública y privada. Las personas y asociaciones “militantes” del Patrimonio Marítimo llevamos años insistiendo en la urgencia de acometer desde las comunidades autónomas un inventario sistemático y pormenorizado del patrimonio relacionado con el mar (inmobiliario, embarcaciones y tradición oral principalmente); la elaboración de criterios para establecer las prioridades a corto, medio y largo plazo en la salvaguarda de bienes en peligro; y la disposición de dinero público que financie , por lo menos parcialmente, los proyectos declarados de interés.

Hay que decir que las federaciones gallegas, catalana y andaluza por la cultura marítima y fluvial ya vienen trabajando desde hace tiempo en la elaboración de la documentación que permita establecer criterios para la catalogación de las embarcaciones tradicionales.