

PROXECTO

RECOÑECIMENTO DO PATRIMONIO CULTURAL FLOTANTE DE GALICIA

FUNDACIÓN MUSEO DO MAR DE GALICIA

I.- INTRODUCCION.....	3
II.- OBXECTIVO E ALCANCE.....	8
III.- ANTECEDENTES EN EUROPA.....	9
IV.- SITUACIÓN DAS EMBARCÍONS E BUQUES EN GALICIA.....	12
V.- PROPOSTA DE ACTUACIÓN.....	14
V.1. ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS PARA ELABORACIÓN DUN INVENTARIO DE EMBARCACÍONS.....	16
V.2. INVENTARIO	17
V.3. PONDERACIÓN DOS CRITERIOS E ESCOLLA.....	18
V.4. ANALISE DE INCENTIVOS.....	19
VI.- PERSPECTIVAS FUTURAS.....	21
VII.- ANEXO: Carta de Barcelona.....	22

I.- INTRODUCCION

No ano 1995 aprobouse a lei do Patrimonio Cultural de Galicia (Lei 8/1995 do 30 de outubro) que enuncia no seu artigo 1 o obxecto da mesma, nomeadamente, a protección, conservación, acrecentamento, difusión e fomento do patrimonio cultural de Galicia así como a súa investigación e transmisión a xeracións futuras. Asemade, dito artigo recolle como patrimonio aqueles mobles que teñan interese etnográfico, técnico, artístico, histórico ou arqueolóxico. Pola outra banda, a lei 9/1997 do 21 de agosto, de Ordenación e Promoción do Turismo de Galicia establece no seu artigo 21.4 que “tódalas actividades turísticas levaranse a cabo respectando os costumes e tradicións galegos e a súa riqueza cultural”, para logo no seu artigo 73 estimula-la creación de programas tanto para o turismo de costa (72.3.b), náutico (73.2.d) como cultural (73.2.g).

Este marco legislativo é sen dúbida propicio para a conservación, o fomento e divulgación do saber tradicional ligado ás embarcacións de Galicia o que redunda en toda a cultura marítima galega, xa que logo, a embarcación tradicional é o nexo de unión máis visible entre o medio natural marítimo e o importante conxunto de bens tanxibles e intanxibles ligados directa e indirectamente á explotación sostida dos recursos do litoral galego (peiraos, carpintarías de ribeira, conserveiras, chabolas, redeiras, comboas, ...). Unha cultura e identidade marítima que as propias autoridades europeas tratan de preservar e potenciar, xa que logo, recoñecen nela un factor determinante para o fomento das actividades e profesións ligadas ao mar, garantindo a medio e longo prazo o crecemento sostíbel da economía e do benestar social das zonas costeiras, á vez que se amosa como o mellor instrumento para a concienciación da poboación da necesidade de preservar o medio mariño e o litoral a través do coñecemento tradicional do mesmo¹.

Dentro deste panorama, o patrimonio e a cultura marítima galega ligada ás embarcacións pode xogar un papel importante. A recuperación de embarcacións así como da súa contorna paisaxística e material foi clave para a conservación do patrimonio en certas vilas

¹ Libro branco da Política Marítima Europea destaca a caída dos empregos relacionados co mar, considerados de escaso interese ou mesmo secundarios pola poboación á vez que, debido as normativas de seguridade e control de acceso, os portos deixaron de ser espazos públicos, tendo restricións de acceso á poboación, o que redunda no desapego polas actividades portuarias e marítimas.

de Alemaña, Croacia, Francia ou Inglaterra. Para elo, o patrimonio cultural marítimo, a través das embarcacións tradicionais foi obxecto dun tratamento respectuoso como produto turístico de alta calidade. As claves deste turismo son o clima, a paisaxe e o patrimonio cultural, nunha xestión na que a sociedade xoga un papel fundamental. O éxito se basea nas seguintes características:

- Integra paisaxe natural e habitada, o que converte os enclaves en sitios interesantes a coñecer.
- Está composto por elementos industriais ou artesanais simples, porén mecánicos e fáciles de comprender.
- Son interactivos, xa que logo, precisan en moitos casos da colaboración dos visitantes.
- Son didácticos ao estaren orientados a procesos produtivos.
- Amosan en moitos casos elementos intanxibles ligados tanto aos aspectos de uso como sociais ou de “clases”, reforzado pola implicación da propia sociedade².
- Permiten acotar espacial e temporalmente (i.e. dimensión historiográfica) simplemente pola comparación cos equipos e métodos actuais de produción.

O turismo activo é un turismo de coñecemento que se interesa tanto por museos máis convencionais, ecomuseos e museos de técnica, roteiros de interese arquitectónico, paisaxístico, arqueolóxico ou etnográfico ou integrando faenas de traballo tradicionais ou lecer e establecementos de servizo con encanto ou singulares. Precisa estratexias de marketing para recoñecelo e diferencialo, así como para darlle sentido unitario, de identidade e de proxección internacional. Baixo este prisma unha embarcación ben pode chegar a categoría patrimonial a través dunha axeitada exhibición ou uso (posta en valor), adquirindo así un carácter aditivo (i.e. necesidade ou gañas de admiralo, tanto pola satisfacción presente como polo seu valor sentimental, aumentado cando esta exhibición faise de xeito colectivo ou ordenado). Asemade, esta posta en valor redundará no interese e preocupación da cidadanía pola súa preservación, como expresión da propia sociedade. O patrimonio marítimo

² A Convención para a Salvagarda do Patrimonio Inmaterial da UNESCO (2003) ten como obxectivo a protección de tradicións e expresións orais - incluído o idioma como vector do patrimonio cultural inmaterial - artes do espectáculo, usos sociais, rituais e actos festivos, coñecementos e usos relacionados coa natureza e mailo universo e técnicas artesanais tradicionais. A UNESCO destaca que a salvagarda deste patrimonio é un proceso complexo, que supón a intervención de múltiples protagonistas, comezando polas comunidades e grupos que lle dan vida.

galego, a través da gran diversidade de embarcacións que posúe, pode cumprir perfectamente este papel.

Compre destacar que o turismo asociado ao patrimonio continúa medrando a un ritmo moi superior ao tradicional de sol e praia, cun público máis interesado polo consumo de experiencias e produtos específicos e sobre os cales o patrimonio ofrece unhas posibilidades moi interesantes que se poden desenvolver en accións concretas que conleven a visita, o uso e a conservación do mesmo³.

Non obstante, existen varias eivas que condicionan o desenvolvemento do mesmo. Por unha banda, as normativas e regulamentos para a construción e despachos de buques e embarcacións, non contribúen ao uso e fomento das mesmas.

Asemade, a normativa en materia de recoñecemento patrimonial en Galicia, ao contrario do que acontece en outros países, é inespecífica, polo que non recolle os condicionantes propios das embarcacións que aínda están en uso e que poderían ter consideración patrimonial⁴. Así o decreto 232/2008 sobre o Inventario xeral do patrimonio, que recolle a tres categorías patrimoniais (inmóble, móble e inmaterial) así como tres grados de recoñecemento (Ben de Interese Cultural, Catalogado e Inventariado), no procedemento administrativo para a inscrición dun ben móble require dun informe da Comisión Superior de Valoración de Bens Culturais de Interese para Galicia, composta polo Director Xeral de Patrimonio, que actuará como presidente, o Subdirector Xeral de Patrimonio; dous vogais propostos pola Consellería de Facenda, sete vogais escollidos entre arquiteiros, museólogos, bibliotecarios, docentes en arte, arqueoloxía, arquitectura e etnografía e dous vogais escollidos polo Consello da Cultura Galega. Non obstante, os criterios xerais de escolla, moitas veces ligados ao seu valor quer de culto, artístico ou económico, a súa antigüidade e mesmo a súa excepcionalidade, deberían ser complementados con outros máis específicos das embarcacións.

³ Segundo os datos da asociación Patrimonio Marítimo Europeo (EMH), ca ano preto de vinte millóns de espectadores asisten a espectáculos ligados ás embarcacións, cun gasto estimado por visitante de 25 €, representando uns 500 millóns de euros de negocio para as comunidades costeiras. Asemade, cada embarcación, quer clásica ou tradicional (5000 recoñecidos en Europa), ten un gasto estimado anual en mantemento de 20.000 euros, o que significa uns 100 millóns de euros en negocio para estaleiros e tendas de efectos navais.

⁴ A lexislación francesa no eido patrimonial, recoñece a especificidade do patrimonio marítimo na antiga Lei n°89-874 do 1 decembro 1989 relativa aos bens culturais marítimos como no novo Código do patrimonio francés que no seu Libro V, Título III, Capítulo 2 considera como Ben cultural marítimo calquera xacemento, pecio, vestixio ou ben con interese prehistórico, arqueolóxico, técnico ou histórico

Pola outra banda, o carácter eminentemente etnográfico ou industrial de moitas embarcacións galegas, ligado a explotación dos recursos, fai que existan ameazas reais de perda por obsolescencia e substitución. No tocante as embarcacións tradicionais galegas, a pesares da evolución tecnolóxica na arquitectura naval, novos materiais construtivos e sistemas de pesca e mesmo dos cambios normativos en materia de seguridade marítima que tiveron lugar durante os últimos 50 anos, conservouse un número moi interesante de tipoloxías, en grande medida grazas ao traballo de dinamización feito polas asociacións reunidas principalmente ao abeiro da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, recuperando e mantendo en uso un número crecente de embarcacións que doutro xeito se perderían. Non obstante e maila ser o colectivo que máis está a traballar, non existe un censo de embarcacións e tampouco un traballo exhaustivo de investigación sobre as principais características tanto técnicas de navegación como construtivas de cadansúa tipoloxía principal. Esta situación podería xerar problemas e identidade a medio prazo, ao incluír como tradicional calquera embarcación feita en madeira. Do mesmo xeito, tampouco están claras as definicións de buque clásico, tradicional, histórico, réplica, o que dificulta a catalogación ou adscrición das embarcacións. Pola outra banda, tal como se ten comentado, a lexislación española e comunitaria no tocante a inspección e uso de embarcacións de valor patrimonial e moi restritivo, xa que logo, tende a primar os criterios de seguridade fronte a preservación dos elementos ou características orixinais a preservar, porén descoñecidas ao non existiren, nalgún caso, traballos específico ao respecto.

Finalmente, convén subliñar que tal como se deduce da Convención para a Salvagarda do Patrimonio Cultural Inmaterial da Unesco (París, 17 de outubro de 2003)⁵, os estados deben promover medidas encamiñadas a garantir a viabilidade (identificación, documentación e investigación; preservación, protección, promoción, valorización, transmisión e revitalización), porén a salvagarda do patrimonio inmaterial que inclúe técnicas tradicionais artesanais e coñecementos e usos relacionados coa natureza. Tal como

⁵ A Unesco define como pertencentes ao patrimonio inmaterial os usos, representacións, expresións, coñecementos e técnicas -xunto cos instrumentos, obxectos, artefactos e espazos culturais que lles son inherentes- que as comunidades, os grupos e nalgúns casos os individuos recoñecen como parte integrante do seu patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de xeración en xeración, é recreado constantemente polas comunidades e grupos en función da súa contorna, súa interacción coa natureza e a súa historia, infundíndolles unha señardade de identidade e continuidade, porén contribuíndo así a promover o respecto da diversidade cultural e a creatividade humana. A los efectos da presente Convención, terase en conta unicamente o patrimonio cultural inmaterial que sexa compatible cos instrumentos internacionais de dereitos humanos existentes e cos imperativos de respecto mutuo entre comunidades, grupos e individuos e o desenvolvemento sostible.

se ten descrito nesta introdución, o mantemento do patrimonio flotante en uso garante a preservación dos saberes tradicionais ligados tanto a construción como navegación e mesmo técnicas de pesca e marisqueo tradicionais que doutro xeito, custaría moito máis manter.

Este documento pretende facilitar ás administracións galegas e estatais unha análise rigorosa do estado do patrimonio cultural marítimo galego co obxectivo de propiciar un novo marco normativo de recoñecemento, protección, salvagarda, restauración, uso e difusión da cultura marítima galega, centrada na dinamización de embarcacións con marcado carácter patrimonial. Asemade, este documento tamén pretende servir de guía para futuros traballos de recuperación e restauración neste eido. Para elo analizouse o estado da cuestión en outros países europeos, especialmente do arco atlántico, onde a singularidade do patrimonio marítimo e da súa salvagarda está garantida por normas e mesmo entidades que actúan como interlocutores válidos.

II.- OBXECTIVO E ALCANCE

O obxectivo deste documento é analizar marcos legislativos e propoñer accións que permitan o recoñecemento como ben de interese patrimonial galego ás embarcacións representativas da cultura marítima galega.

As accións máis salientables que resultarían da aplicación deste documento son as seguintes:

1. Desenvolvemento protocolos de toma de datos para censar embarcacións de interese patrimonial de Galicia
2. Tipificación as principais tipoloxías das embarcacións tradicionais de Galicia.
3. Coñecemento do número e estado de conservación das embarcacións de interese patrimonial de Galicia.
4. Creación dunha figura administrativa de Etiqueta de Patrimonio Marítimo de Galicia para as embarcacións de interese patrimonial
5. Aplicación de medidas e incentivos que fomenten a divulgación e o uso das embarcacións recoñecidas.
6. Coordinación con outros países accións comúns para salvagarda e uso das embarcacións recoñecidas de interese patrimonial.
7. Extensión da figura administrativa de recoñecemento a outros bens mobles e inmobles.

III.- ANTECEDENTES EN EUROPA

En Europa a preocupación pola conservación e uso das embarcacións históricas e tradicionais comezou no último cuarto do século XX. Así en Francia no ano 1980, recoñecido como Ano do Patrimonio, amplía a noción de patrimonio ao incluíren buques, e bens industriais e técnicos. No ano 1981 logo dunha conferencia pronunciada por Jacques Lande a bordo do buque Belem, se inician os primeiros expedientes de recoñecemento como monumentos de dous buques, un deles de pesca. A partir de 1992, co apoio das asociacións ligadas ao patrimonio marítimo, faise o primeiro inventario, creándose, asemade, unha Fundación Pública para a xestión administrativa e económica das embarcacións recoñecidas como monumentos (máxima categoría de protección) ou inscritas como ben patrimonial. Tamén o Reino Unido comezou no ano 1995 un proxecto para a investigación do seu patrimonio marítimo.

Pero sen dúbida o grande avance a nivel europeo ten lugar ao abeiro do IV Congreso da asociación Patrimonio Marítimo Europeo, celebrado en Barcelona no ano 2001, onde resolveuse adaptar a Carta de Venecia -carta elaborada en 1931 que contribuíu a crear un extenso movemento internacional que se concretou en normativas a nivel das nacións, no traballo do Consello Internacional de Museos e na UNESCO e posteriormente no establecemento do Centro Internacional para a Preservación e Restauración de Bens Culturais- para o Patrimonio Marítimo en Europa, sendo coñecida como a CARTA DE BARCELONA e que se inclúe como anexo.

Froito destas declaracións así como da acción do ICOM a través do ICMM⁶, moitos países en Europa foron adaptando a súa lexislación cara o recoñecemento singular do patrimonio marítimo. A situación por países é a seguinte⁷:

⁶ O ICMM (siglas en inglés de Congreso Internacional de Museos Marítimos), é un organismo afiliado ao ICOM (Consello Internacional de Museos, organismo de ámbito internacional creado en 1946 para fomentar a cooperación e o intercambio de experiencias profesionais entre museos), que a través de congresos adaptada e desenvolve os programas aprobados polo ICOM ás particularidades dos museos marítimos.

⁷ Datos obtidos mediante enquisa efectuada por Patrimonio Marítimo Europeo (EMH).A enquisa, feita a nivel europeo, aínda non se obtivo a resposta de todos os países.

- Italia: O código de Patrimonio do ano 2004, inclúe como ben patrimonial: “aos buques e embarcacións que teñan valor histórico, artístico ou etno-antropolóxico”. Como criterio xeral, previo ao seu recoñecemento, deben ter polo menos 50 anos de antigüidade. Teñen recoñecido 12 buques e/ou embarcacións.
- Suecia: Recoñecen as embarcacións e mesmo clasifican aquelas que están operativas. Deben de cumprir os seguintes requisitos: a) Ter valor histórico ou cultural ou ser unha replica dun buque de valor histórico ou cultural sempre que sexan construídas de xeito tradicional e respectando ás técnica mariñeiras doutrora; b) Promover a participación da cidadanía e a difusión da cultural mariñeira tradicional e as actividades non poden ter afán de lucro máis aló do que é a sostenibilidade da actividade; c) As persoas que embarquen, que non teñan consideración de tripulación estable, deben de ser enroladas e participar tamén nas manobras. O recoñecemento ten unha vixencia de 36 meses, debendo ser renovado. Actualmente teñen recoñecidas 80 embarcacións e buques.
- Reino Unido: Non fan distinción entre buques en operación ou a flote(i.e. en Museos ou visitables en porto). Teñen 1200 buques e embarcacións recoñecidas das cales 600 están inscritas no arquivo nacional de buques históricos.
- Alemaña: Fan distinción entre buques en operación e a flote. Posúen 150 buques recoñecidos. Os criterios son semellantes aos suecos.
- Francia: Non fan distinción. Posúen diferentes categorías de protección, monumentos, con criterios moi estritos, inscritas e etiquetadas. A etiqueta posúe criterios mais amplos e permite réplicas. Actualmente teñen arredor de 118 buques na categoría de monumento e agardan chegar aos 2000 etiquetadas aínda que actualmente a lista está composta por 200 buques. Como no caso Sueco, teñen especial consideración os buques denominados NUC (Navío de Uso Colectivo) cuxa tripulación debe estar composta por 2 ou 3 mariñeiros profesionais (segundo o tamaño do buques) e 24-26 persoas de apoio (formación).
- Croacia: Estase a traballar na realización de censos e inventarios, con especial énfase no patrimonio intanxible asociado ás embarcacións (mariñeiría, comida, cánticos...) e mesmo na integración do patrimonio inmovible, en especial, portos. Teñen 4 embarcacións recoñecidas de valor patrimonial.
- Bélxica: Estase a traballar nunha nova lexislación específica de protección das embarcacións, estando aínda na fase de inventariado.

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

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

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

En España, o marco normativo se establece a nivel autonómico, habendo declaración de buques en Baleares e tamén en Cataluña. É tamén de destacar o aumento da concienciación patrimonial que está a acontecer en Andalucía onde paradoxalmente foi declarada BIC unha lancha de transporte de pasaxeiros o Adriano III, cun historial moi vinculado a Ferrol. Asemade unha carpintaría de ribeira ten una figura de Protección de Interese Etnolóxico. A nivel nacional, declarouse Ben de Interese Cultural a draga Jaizkibel que actualmente está en Pasaia. Non obstante a Jaizkibel, maila súa declaración, está a sufrir un deterioro importante, xa que logo a aplicación de criterios estritos de restauración a un ben a flote e de ferro son caros e probablemente pouco eficientes a longo prazo para mantelo a flote e, pola outra banda, a reparación usando criterios semellantes aos utilizados en outros países (i.e. usando a tecnoloxía da época de construción) pode resultar tamén dificultosa levala a cabo.

IV.- SITUACIÓN DAS EMBARCIÓNS E BUQUES EN GALICIA

Tal como se comentou na introdución, ao longo do litoral galego existen unha serie de tipoloxías específicas de embarcacións, onde fondos planos ou con quilla, construción a calime ou a tope, popa redonda ou en espello, propulsión a remo ou a vela, velas de relinga ou latinas, van creando un tapiz moi rico de formas⁸, aos que se poden engadir buques singulares tanto de lecer, transporte ou pesca.

Sen embargo non existe ningún censo nin inventario feito ao efecto, nin hai criterios establecidos para a restauración ou tipificación das embarcacións.

Asemade, non hai ningún buque ou embarcación recoñecida. Probablemente a configuración da normativa así como as restricións administrativas ao seu uso sexan factores determinantes para este feito.

Así no actual decreto de inventario (decreto 232/2008), establece que no tocante a bens mobles, os expedientes de solicitude serán valorados tendo en conta o informe da Comisión Superior de Valoración de Bens Culturais de Interese para Galicia. Dita Comisión está formada polo Director Xeral de Patrimonio, en calidade de presidente, o Subdirector Xeral de Patrimonio, 2 vogais da Consellaría de Facenda e 7 vogais escollidos polo Conselleiro de Cultura entre o persoal facultativo arquivos, conservadores de museos, facultativos de bibliotecas, e docentes en materia de arte, arqueoloxía, arquitectura e etnografía así como 2 vogais propostos polo Consello da Cultura Galega. Dada a especificidade do patrimonio marítimo flotante é posible que haxa dúbidas sobre a obxectividade de dita comisión a hora de valorar un expediente.

⁸ Hai diversos libros publicados ao efecto. Sen querer elaborar un catálogo exhaustivo, teríamos de sur a norte o carochó, gamela da guarda, gamela de coruxo, bote de cesantes, bote polbeiro, dorna xeiteira, dorna polbeira, dorna de tope, gamela de Cabo de Cruz, bote de Carril, lancha xeiteira, buceta ou canoa de Muros, bote de media construción, bote pulpeiro da ría de Ferrol, bucetas do norte, bote de Ribadeo e cunha distribución máis xeral chalana, racú, traíña e galeón, aínda que este está circunscrito ás Rías Baixas.

Pola outra banda o patrimonio flotante é un patrimonio vivo, portador dun importante patrimonio inmaterial (saber facer na construción naval e navegación, hidrotponimia...) e que tamén permite a incorporación doutros bens mobles tradicionais ligados á actividades pesqueiras o de cabotaxe. Tamén compe destacar que a súa condición de vivo propicia o mantemento da actividade de construción naval, non sendo utópico que, como no caso de Andalucía, algún pendello de carpintaría de ribeira pola súa singularidade e emprazamento poida ter unha consideración de Interese Etnolóxico.

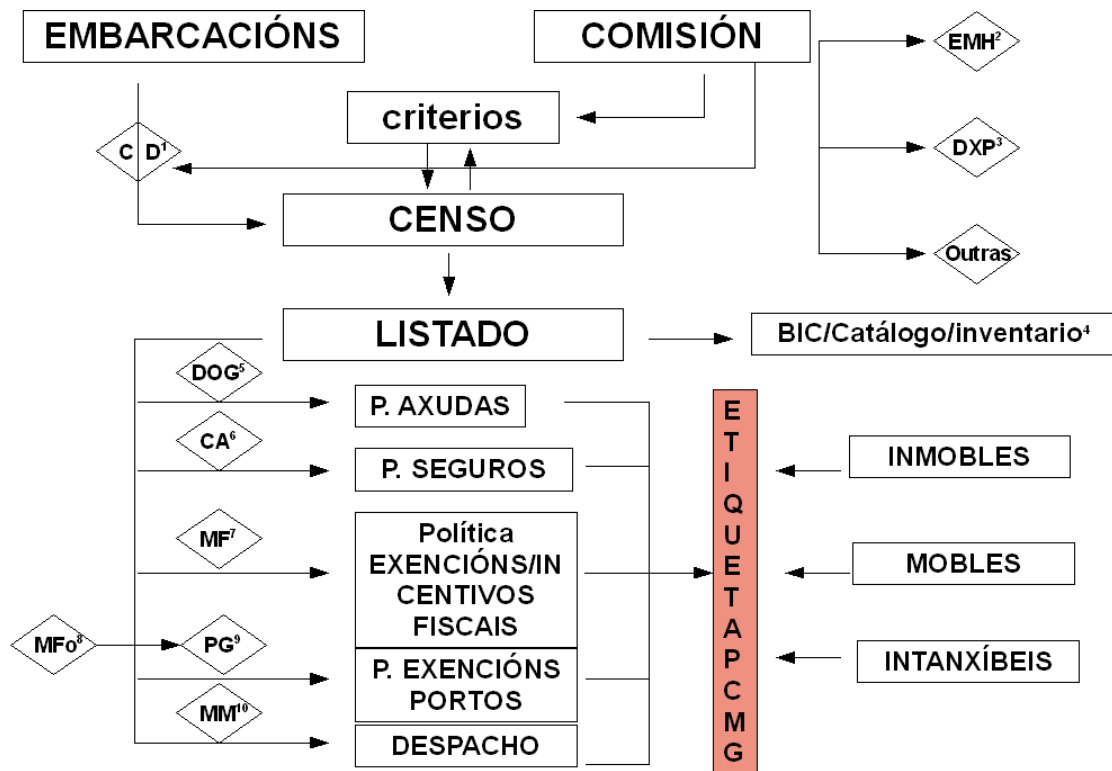
Porén faise preciso distinguir esta especificidade do patrimonio flotante e darlle un tratamento diferencial que potencia tanto o seu recoñecemento como o seu uso.

V.- PROPOSTA DE ACTUACIÓN

Para acadar o recoñecemento do Patrimonio Cultural Flotante de Galicia, faise preciso levar a cabo un traballo conxunto Administración e as Organizacións e Entidades relacionadas co Patrimonio Marítimo Galego. Para elo e tomando como exemplo a experiencia doutros países se constituirá unha **Comisión de Expertos** que podería incluír ás seguintes entidades e colectivos:

- Carpinteiros de Ribeira (AGALCARI)
- Enxeñeiros navais (COINGA)
- FGCMF
- Etnógrafos-Historiadores
- Asesores Fiscais e Económicos
- Asesores xurídicos
- Museos
- Consello da Cultura Galega

Dita Comisión, recoñecida pola Dirección Xeral de Patrimonio, será a encargada de propor e avaliar as actuacións a levar a cabo, mesmo creando Comisións Técnicas para desenvolver o seu traballo. O mecanismo de actuación, resumido no esquema desta sección, será debullado nas seguintes seccións.



1 Comisión de Difusión; 2 Patrimonio Marítimo Europeo; 3 Dirección Xeral patrimonio; 4 RD 232/08 DOG no 23 do 23/10/08; 5 Diario Oficial de Galicia e Provincias, decretos de axudas; 6 Compañías Aseguradoras; 7 Ministerio Economía e Fodencia; 8 Dirección Xeral de Portos, Autoridades Portuarias; 9 Portos de Galicia; 10 Dirección Xeral Mariña Mercante

Esquema: A Comisión establece os criterios que servirán para levar a cabo o censo. Para elo se constituirá unha comisión de Difusión que será a encargada de coordina-lo traballo de campo. Conforme vaia avanzando dito traballo os criterios serán ponderados e, conforme a esta ponderación, do listado resultante, as embarcacións que foran de interese, serán clasificadas de acordo coas categorías do decreto de Inventario Xeral do Patrimonio. Asemade estas embarcacións, xunto con aquelas que sen chegar ao limiar acordado para entrar no inventario pero que posúen características singulares, conformarán o Patrimonio Cultural Marítimo de Galicia Flotante, distinguidos cunha marca ou etiqueta. Sobre este conxunto analizaranse, xunto coas autoridades e entidades correspondentes as políticas de axuda, condicións de seguros, incentivos ao uso (taxas portuarias, política de incentivos e exencións fiscais), así como Despachos. A etiqueta Patrimonio Cultural Marítimo de Galicia pode tamén ser outorgada a outros tipos de mobles, inmoables e, xunto con eles, ao valor inmaterial inherente a eles ou a outras manifestacións culturais.

V.1. ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS PARA ELABORACIÓN DUN INVENTARIO DE EMBARCACIÓNS

Co obxectivo último do recoñecemento oficial das embarcacións, a Comisión definirá os criterios que deben incluírse na ficha de campo para o inventario. Conforme a experiencia noutros países os criterios a definir par a realización do censo e que logo, unha vez ponderados, servirán para determinar que embarcacións posúen interese son os seguintes:

- 0.1 Nome da embarcación**
- 0.2 Identificación (ano de construción, carpinteiro/estaleiro, folio, matrícula)**
- 0.3 Propietario**
- 0.4 Outras características xerais**
 - 1.1 Valor testemuñal, ligado aos propietarios
 - 1.2 Singularidade
 - 1.3 Autenticidade e/ou representatividade tipolóxica
 - 1.4 Integridade

 - 2.1 Compoñente histórico-social
 - 2.2 Compoñente tecnolóxica
 - 2.3 Compoñente artístico-construtiva
 - 2.4 Compoñente territorial, natural e paisaxístico

 - 3.1 Posibilidade de restauración
 - 3.2 Estado de conservación
 - 3.3 Plan de viabilidade previsto e rendemento social
 - 3.4 Situación xurídica

V.2. INVENTARIO

Para levar a cabo o traballo de campo constituirase unha Comisión de Difusión. Dita comisión entre outras será a encargada de:

- Poñer en marcha o formulario para o inventario.
- Concretar unha terminoloxía común así como a súa definición, acepcións e sinónimos
- Conformar e instruír as equipas de campo
- Verificar e avaliar, elevándoas a definitivas

O formulario incorporará como campos obrigatorios a información acordada para avaliar (aplica-lo baremo) conforme aos criterios definidos pola Comisión de Expertos. Deberá materializarse nunha ferramenta de traballo vía internet tal que permita aos informantes transferir, quer en tempo real quer cando haxa conexión, o resultado das mostraxes efectuadas. Dita ferramenta incorporará o tesouro e información gráfica tal que permita aos informantes encher as fichas minimizando os erros de campo debidos a unha errónea interpretación e/ou descrición.

As equipas de campo, configuradas por persoal de asociacións e entidades vinculadas ao patrimonio (i.e. FGCMF, Museos e outras entidades) reuniránse de xeito periódico coa Comisión de Difusión co gallo de aclarar calquera dúbida e mellora-la coordinación do traballo de toma de datos.

As fichas achegadas polos informantes serán revisadas pola Comisión e, unha vez conformadas, faranse accesibles vía internet. Xunto coa ficha, achegarase un formulario para posibles comentarios ao respecto da embarcación.

Como produtos desta fase obteranse:

1. Protocolo e criterios para a recollida de información sobre embarcacións
2. Tesouro e galería de imaxes para a tipificar embarcacións
3. Ferramenta de inventario, útil para seguir actualizando información
4. Inventario de embarcacións

V.3. PONDERACIÓN DOS CRITERIOS E ESCOLLA

Unha vez rematado o traballo de campo ou, no seu caso, cun número significativo de embarcacións censadas e/ou territorio explorado, procederase á ponderación dos criterios de escolla. Independentemente da cuantificación de cada criterio, para acadar ás máximas proteccións as embarcacións deberán superar o limiar imposto en cadanseu dos apartados que e establezan ao efecto. Asemade establecerase un limiar global que permita conceder etiqueta á unha embarcación determinada

V.4. ANALISE DE INCENTIVOS

Ao tempo que se confeccionan as listas de buques, comezarase a traballar en, polo menos cinco liñas de negociación coas diferentes administracións e entidades. Para elo, faranse escenarios plausibles co número de embarcacións totais a recoñecer por categorías. De xeito semellante á estrutura de European Maritime Heritage formaranse Comisións que aborden as seguintes temáticas:

1. Política de subvencións achegadas polas administracións ao fomento das embarcacións. Trataríase de avaliar os montantes globais anuais achegados polas administracións para o fomento das embarcacións tradicionais e priorizalo de cara ás embarcacións recoñecidas.
2. Condicións e primas de seguro. De xeito semellante ao caso francés coa Fundación de Patrimonio Marítimo, negociar primas beneficiosas para ás embarcacións recoñecidas
3. Política de incentivos fiscais diante do Ministerio de Economía e Facenda e os seus homólogos a nivel autonómico. De xeito coordinado con EMH e tamén con asociación e entidades do resto do estado, procurar incentivos fiscais para as embarcacións recoñecidas (IVE das facturas de reparacións, transaccións...)
4. Política de inventivos para amarres. Nun proxecto máis ambicioso, seguindo o planeamento expresado por Bernard Cadoret para a Memoria dos Portos Europeos, propiciar diante de Portos de Galicia, especialmente naqueles portos que conserven elementos orixinais de certa antigüidade, exencións de taxas portuarias. Se trataría, tal como recolle o concurso da Memoria dos Portos Europeos, dunha aproximación holística á historia de cada porto (comercial, militar, pesqueiro ou de pracer), recuperando elementos estruturais do propio porto (ramplas, peiraos...). edificios históricos, embarcacións, patrimonio inmaterial e o saber face dos diferentes oficios ligados ao porto.
5. Política de incentivos diante de Mariña Mercante para o despacho. Ao igual que se expuxo para os seguros, esta Comisión negociará coa Dirección Xeral de Mariña Mercante o réxime de inspección e despacho dos buques recoñecidos.

6. Grupo de coordinación de actuacións. Este grupo tería como función a explicación do modelo de recoñecemento tanto a nivel oficial (BIC, catalogado ou inventariado)

VI.- PERSPECTIVAS FUTURAS

Posto que o patrimonio debe ser conservado e posto en valor no seu conxunto, a sistema de actuación proposto para o patrimonio flotante será utilizado para o resto dos bens inmoables, moables e intanxíbeis asociados ao patrimonio cultural marítimo de Galicia, permitindo acadar a etiqueta de Patrimonio Cultural Marítimo de Galicia.

Asemade poderanse incentivar proxectos que contribúan ao desenvolvemento de ferramentas informáticas que permitan optimizar os traballos de campo.

VII.- ANEXO: Carta de Barcelona

DECLARACIÓN EUROPEA PARA A CONSERVACIÓN E RESTAURACIÓN DE EMBARCACIONES TRADICIONAIS EN USO.

Preámbulo

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

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

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

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

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

DEFINICIÓN

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

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

FINALIDADE

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

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

CONSERVACIÓN

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

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

RESTAURACIÓN

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

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

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

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

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

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