

Conservación del Patrimonio Marítimo Flotante:

marco normativo europeo y español

Con especial referencia al Patrimonio Marítimo de Ibiza y Formentera

Proyecto Final de Carrera



Facultad de Náutica de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya

Trabajo realizado por:

Javier Calbet Roig

Dirigido por:

Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea

Codirigido por:

Antoni Tur Riera

Grado en Náutica y Transporte Marítimo

Barcelona, 10 de octubre de 2020

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica





A la mar, madera





Agradecimientos

Una vez escuche aquello de que “para hacer un gran trabajo debes amar aquello que haces”. Desde luego no creo que el trabajo que se presenta sea algo grande —en todo caso, grande en extensión—, pero de lo que estoy seguro es de que amo aquello a lo que he dedicado largas horas estos ocho meses atrás: la mar y sus embarcaciones.

A pesar de vivirla, sentirla y beneficiarme de ella, en un ejercicio de humildad me di cuenta que yo sólo no sería capaz de canalizar todas las ideas que tenía hasta el momento sobre el patrimonio marítimo y debía rodearme de personas mejores que yo. Por tal motivo, solicite ayuda al profesor Jaime Rodrigo de Larrucea para que encabezara el proyecto y a Toni Tur para que aportara su sabia opinión en lo referente a las islas de Ibiza y Formentera. En su momento ya lo hice cuando aceptaron mi propuesta, pero me reitero en mi gratitud hacia ambos ahora que llegamos a las últimas líneas del proyecto.

La mayor parte de este trabajo se ha realizado en una situación carente de referencias similares para jóvenes y adultos: el confinamiento derivado de la Covid-19. Este duro periodo hubiera supuesto largos periodos de inactividad y retrasos de no ser por la bonhomía y filantropía encontrada en Fanny Tur, Lina Sansano y Margarita Riera, quienes me acercaron el conocimiento cuando las bibliotecas permanecían cerradas. En este mismo sentido, quería agradecer la visión técnica aportada a través de medios telemáticos de los capitanes de la Marina Mercante y grandes interesados por la historia: Juan B. Costa, Vicente Sanahuja, Jaume Ferrando y Joan Torres, así como del Jefe de Máquinas, Alberto Mantilla.

Muy útiles y amables han sido y espero lo continúen siendo las conversaciones sobre mar y barcos con Pedro Matutes y Vicente García-Delgado. Es de agradecer las vicisitudes compartidas sobre la cubierta del *Formentera Jet* y del pailebote *Santa Eulalia* con sus respectivos patrones, Xicu Castelló y Josep Montmany. Conversaciones que en muchos casos, por extensión, no se han podido plasmar en este proyecto, pero sin duda me han dado una visión particular sobre el tema que va más allá del análisis jurídico y material de los elementos.

La rigurosidad del proyecto la dan las distintas instituciones y organizaciones que han cooperado aportando datos y documentos textuales y gráficos para mayor objetividad de las ideas expuestas. Así que quisiera agradecer la labor prestada a Joan Castelló, Iván Pérez y, muy especialmente, a Xicu Cardona, quienes me han facilitado los censos de la flotas de las respectivas cofradías de pescadores y me han trasladado su visión profesional y personal de la situación que vive la pesca en nuestros días. A Belén Garijo del Consell d’Eivissa por su atención a mis



distintas solicitudes y a Francesc X. Torres por abrirme las puertas del Museu Diocesà de la Catedral de Santa Maria d'Eivissa y por la charla que mantuvimos sobre patrimonio marítimo y religiosidad.

Debo agradecer a la naviera Trasmapi la oportunidad que me brindó de poder realizar las prácticas curriculares como alumno de puente para la obtención del grado en Náutica y Transporte Marítimo. Al personal de oficina y, muy especialmente, a los capitanes y compañeros de cubierta y máquinas que me han enseñado todo lo que sé de la marina mercante.

También agradezco a Margalida Tur, a quien conozco de toda la vida, que esta última semana me haya ayudado en el proceso de revisión y corrección del texto. Asimismo, a Felip Cirer Costa, profesor en mi paso por bachillerato y de los mejores conoceros de la cultura insular, quien ha revisado el contexto de Ibiza y Formentera.

Por último y más importantes, a mi familia, compañeros de piso y amigos de la Facultat y profesores por allanarme el camino y hacerlo más placentero. No hace falta mencionarlos pues cada uno ya lo sabe.

Nunca se está en paz con los que nos hacen un favor, porque, aunque se pague la deuda, se debe la gratitud.

Alejandro Dumas – *El Conde Montecristo*



Resumen

El presente proyecto pretende analizar el estado del patrimonio marítimo flotante español y las causas que han llevado a la situación actual: hundimiento de buques, exportación a países extranjeros, política de estructuras pesquera y falta de conciencia social y política en la conservación del patrimonio marítimo.

Una breve visión internacional permite al lector conocer como se han llevado a cabo movimientos conservacionistas en países con vocación marítima parangonable a España. Además, se realiza un análisis de los marcos normativos europeos, nacionales y autonómicos que regulan el patrimonio marítimo flotante, haciendo especial hincapié en el reciente proyecto de Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Finalmente, se enumeran los distintos elementos de patrimonio marítimo existentes en las islas de Ibiza y Formentera y se propone una ficha para el inventariado de embarcaciones tradicionales.

Abstract

The aim of this present project is to analyse the state of the Spanish floating maritime heritage and the causes which have led to the current situation: the sinking of ships, exports to foreign countries, fisheries structural policy and the lack of social and political awareness towards the conservation of the maritime heritage.

A short international vision allows the reader to know how conservationist movements have been carried out in countries with a similar maritime vocation as Spain. Furthermore, an analysis of the European, national and regional regulatory frameworks governing floating maritime heritage is carried out, with a particular emphasis on the recent project, “Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares”.

Lastly, various elements of maritime heritage existing in the islands of Ibiza and Formentera are listed and a file card is proposed for the inventory of traditional boats.





Motivación personal

El presente trabajo nace del contacto personal, directo y la herencia familiar con la mar. Debo a mi padre las primeras vivencias a bordo de un laúd cuando con poco más de un año de edad me llevaba a pasar algunos fines de semana a sa Torreta. El haber nacido y crecido en una isla donde las únicas fronteras son el cielo, la arena y el mar también habrán aportado lo propio para acrecentar este sentimiento por la mar y los barcos.

Desde bien pequeño tuve claro qué quería ser de mayor y por ello, me apunté a la Facultad de Náutica de Barcelona. Fue en segundo de carrera cuando mi predilección por los barcos se inclinó hacia una tipología particular y extraña entre la gente joven: las embarcaciones tradicionales. Los motivos concretos fueron la participación en encuentros de vela tradicional a bordo del *Sant Ramon*, acompañado por gente buena y de mar; y la redacción de un trabajo para la asignatura de Construcción Naval. En este último, tuve la oportunidad de conocer a Toni Tur, cotutor de este proyecto y mi mentor, es además quien dirige la restauración de la embarcación que labró en mi el deseo de continuar con el estudio de las embarcaciones.

De esta experiencia con la cultura marítima nace en mi el afán por inquirir más profundamente en estos temas, sobre todo, del ámbito pitiüso, del que hasta la fecha conocía bien poco. Por tal motivo, una vez finalizados los estudios, le comenté mis ideas —difusas, por aquel entonces— para un futuro PFC al profesor Jaime Rodrigo de Larrucea, el tutor de este proyecto. Gracias a su vasto conocimiento sobre el tema y a la ilusión y esfuerzo que he depositado se presenta este trabajo, del que se espera ser útil para la causa: la conservación del patrimonio marítimo flotante.





Índice

Agradecimientos	I
Resumen	III
Abstract	III
Motivación personal	V
Ilustraciones	XIII
Gráficos	XIV
Tablas	XIV
Abreviaturas	XV
Introducción	1
Capítulo 1. El patrimonio marítimo flotante	3
1.1 El patrimonio marítimo español	3
1.1.1 Incendio de buques.....	4
1.1.2 Políticas de renovación y reestructuración del sector pesquero	5
<i>Consecuencias sobre el patrimonio marítimo</i>	7
1.2 Los últimos buques españoles: perdidos y en activo	8
1.2.1. Veleros históricos.....	8
<i>En activo</i>	9
<i>Perdidos</i>	10
1.2.2 Propulsión mecánica: vapores y otros	11
<i>Vapores</i>	11
<i>Noticias recientes sobre patrimonio marítimo</i>	13
1.2.3 Buques de la Armada	15
1.2.4 Buques y embarcaciones de entidades socioculturales.....	16
<i>Museu Marítim de Barcelona</i>	16
<i>Fundación Nao Victoria</i>	16
<i>Real Fundación Hispania de Barcos de Época</i>	16
<i>Asociación Española Barcos de Época y Clásicos (AEBEC)</i>	17



Capítulo 2. Marco normativo europeo	18
2.1 Conservación de buques y embarcaciones: una breve visión internacional	18
2.1.1 Francia.....	19
2.1.2 Reino Unido	20
2.1.3 Estados Unidos.....	22
2.1.4 Países Bajos.....	23
2.1.5 Australia	24
2.1.6 Dinamarca.....	24
2.1.7 Suecia.....	24
2.2 La European Maritime Heritage	24
2.2.1 El Wilhemshaven Mou	25
<i>El Port State Control: La labor de las administraciones marítimas.....</i>	<i>26</i>
<i>El documento de conformidad.....</i>	<i>27</i>
<i>El Convenio STCW 95 en los buques históricos.....</i>	<i>27</i>
<i>El Código ISM en los buques históricos</i>	<i>29</i>
2.3 La Directiva 2009/45 CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje	33
<i>Objeto y ámbito de aplicación</i>	<i>34</i>
<i>Clases de buques de pasaje</i>	<i>34</i>
<i>Medidas de aplicación y certificación.....</i>	<i>35</i>
<i>Prescripciones de seguridad</i>	<i>35</i>
2.4 La Directiva 2016/1629 CE sobre las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior	36
<i>Objeto y ámbito de aplicación</i>	<i>36</i>
<i>Medidas de aplicación y certificación.....</i>	<i>37</i>
<i>Excepciones para determinadas categorías de embarcaciones</i>	<i>37</i>
<i>Prescripciones de seguridad</i>	<i>37</i>
2.5 El Capítulo 24 del European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels (CESNI). Medidas especiales aplicables a buques tradicionales	38
<i>Aplicación de las Partes II y III</i>	<i>39</i>
<i>Reconocimiento y certificación.....</i>	<i>39</i>
<i>Otras disposiciones y requerimientos.....</i>	<i>40</i>
Capítulo 3. Marco normativo español.....	41
3.1 El Proyecto de Reglamento de Buques y Embarcaciones Históricas y sus Reproducciones Singulares .	41
3.1.1 Antecedentes para su redacción.....	41



Entidades y asociaciones culturales marítimas.....	41
Convenios y conferencias sobre patrimonio marítimo.....	42
3.1.2 Objeto y ámbito de aplicación.....	42
3.1.3 Conceptos.....	43
<i>Concepto de buque y embarcación histórica</i>	43
<i>Concepto de reproducción singular</i>	43
3.1.4 Del Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.....	43
3.1.5 Inscripción de buques y embarcaciones pesqueros en el Registro.....	44
3.1.6 Documentación.....	44
3.1.7 Seguridad, mantenimiento y mejora de los buques.....	45
3.1.8 Navegación de buques, embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros en aguas territoriales españolas.....	45
3.1.9 Emisión de documentos y certificados.....	46
3.1.10 Control sobre buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones.....	46
3.1.11 Beneficios fiscales.....	46
3.1.12 Régimen de voluntariado.....	46
Capítulo 4. Comunidad Autónoma de las Illes Balears.....	47
4.1 Buques históricos de las Illes Balears.....	47
4.1.1. Pérdida del patrimonio marítimo.....	47
<i>Los últimos motoveleros</i>	47
<i>Los vapores en las Illes Balears</i>	48
<i>Las motonaves de la Naviera Mallorquina</i>	48
4.1.2 Flota en activo.....	49
4.2 La Ley de Patrimonio Histórico de las Illes Balears.....	50
4.2.1 Categorías de protección de los bienes patrimoniales.....	51
4.2.1.1. Bienes de interés cultural.....	51
Lugar de interés etnológico.....	51
Zona arqueológica.....	51
Monumento.....	52
<i>Criterios para la declaración en las embarcaciones</i>	53
<i>La Balear</i>	53
<i>Procedimientos de declaración</i>	54
<i>Registro de bienes de interés cultural</i>	54
4.2.1.2. Bienes catalogados.....	54
<i>Procedimiento de catalogación</i>	55
<i>Registro de bienes catalogados</i>	55



4.2.2 Bienes muebles	55
<i>Régimen general</i>	56
<i>Conservación</i>	56
4.2.3 El patrimonio inmaterial	56
4.2.4 Las Comisiones Insulares y la Junta Interinsular del Patrimonio Histórico	58
4.2.5 Medidas de difusión y financiación.....	58
<i>Financiación</i>	58
<i>Difusión</i>	59
4.3 Síntesis y recomendaciones	59
Capítulo 5. Inventario general patrimonio Marítimo de Ibiza y Formentera	62
5.1 Contexto histórico y naval de la Islas Pitiüsas.....	62
5.2 Actividades relevantes en el entorno marítimo.....	67
<i>Construcción naval</i>	67
<i>El Corso</i>	70
<i>Comercio de productos</i>	71
<i>Salinas de Ibiza y Formentera</i>	72
<i>Cronografía de la Línea marítima Ibiza – Formentera</i>	73
5.2 Maritimidad pitiüsa	75
5.2.1 Mar y sociedad.....	75
5.2.2 Mar y política	77
<i>Programas de formación en carpintería de ribera</i>	77
<i>Ayudas económicas para el mantenimiento y la recuperación del patrimonio marítimo etnológico</i>	78
<i>Futuro Museu de la Mar i la Pesca d’Eivissa</i>	79
5.2.3 Mar y embarcaciones.....	80
Laúdes y balandros	80
<i>Primeras singladuras de laúdes y balandros</i>	80
<i>Segundas singladuras de laúdes y balandros</i>	82
<i>Últimas singladuras de laúdes y balandros</i>	82
Vela deportiva.....	83
<i>Club Náutico de Ibiza</i>	83
<i>Club Náutico de Sant Antoni (Es Nàutic)</i>	84
<i>Club Náutico de Santa Eulalia</i>	85
Hacia nuevas prácticas y tendencias sociales y culturales.....	85
Programas sociales	87
<i>Un mar de posibilidades</i>	87



<i>Semana del Mar</i>	87
Rapidez, confort y modernidad en la línea Ibiza – Formentera	88
5.2.4 Mar y gastronomía	89
5.2.5 Mar y tradiciones	90
5.3 Elementos patrimoniales marítimos	92
5.3.1 Edificios e instalaciones con finalidad marítima	92
Edificio e instalaciones del CIFP Can Marines	92
Cofradía de pescadores	92
Clubes náuticos	92
Instalaciones Salinera Española	93
Antiguo edificio Sanidad Exterior	93
Antiguo archivo Comandancia Naval/Capitanía Marítima de Ibiza	94
Comandancia Militar de Marina	94
Edificio de Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria	94
Estaciones marítimas	94
<i>Dique de Botafoch</i>	94
<i>Estación marítima de Ibiza – Formentera</i>	95
<i>Estación marítima de Sant Antoni</i>	95
5.3.2 Casetas de pescadores, zonas de varada e izada de embarcaciones	96
<i>Casetas de pescadores</i>	96
<i>Zonas de varada e izada de embarcaciones</i>	96
5.3.3 Muelles de atraque	96
5.3.4 Torres de defensa	97
5.3.5 Faros	98
5.4 Iconografías, coleccionismo privado y elementos ornamentales	100
5.4.1 Imágenes e iconografías religiosas	100
5.4.2 Objetos navales de coleccionismo privado	101
5.4.3 Elementos navales decorativos	101
Capítulo 6. Inventario de embarcaciones tradicionales: pesca y recreo	103
6.1 Trascendencia del inventario	103
6.1.1 Objetivos generales	103
6.1.2 Objetivos específicos	103
6.2 Flota pesquera pitiüsa	104
6.2.1 Datos estadísticos de la Cofradía de Sant Antoni	106
6.2.2 Censo general embarcaciones de pesca tradicionales	107



6.3 Ficha de inventario	109
6.3.1 Contenido de la ficha e instrucciones de uso.....	109
6.3.2 Proceso de inventariado.....	112
<i>Trabajo de campo</i>	112
<i>Trabajo de investigación</i>	113
6.3.3 Datos estadísticos puerto Sant Antoni y <i>Es Nàutic</i>	113
Conclusiones	115
Trabajos citados.....	119
Bibliografía.....	121
Publicaciones	121
Convenios y memorandos internacionales	122
Referencias legales.....	123
<i>Normativa europea</i>	123
<i>Normativa nacional</i>	123
<i>Normativa autonómica e insular</i>	123
Notas de prensa histórica	124
Correos electrónicos.....	124
Registros y fondos históricos consultados.....	125
Webgrafía	125
Anexo I. Comparativa embarcaciones Cofradía Sant Antoni (años 2000-2020)	129
Anexo II. Buque inventariado: Cala Millor.....	131
Anexo A. Metodología	133
Anexo B. Proyecto de Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.....	135



Ilustraciones

Ilustración 1. Tres embarcaciones siendo incineradas frente a la iglesia de San Nicolás, isla de Vis. Fuente: Velimir Salomon.....	5
Ilustración 2. Desguace por paralización definitiva. Cortesía de Xicu Cardona.....	8
Ilustración 3. Imagen submarina del pecio del <i>Thöpagá</i> . Fuente: <i>Periódico de Ibiza</i>	11
Ilustración 4. Correílo <i>La Palma</i> en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: propia.....	12
Ilustración 5. Vapor <i>María</i> navegando bajo pabellón español. Fuente: SS Robin.....	13
Ilustración 6. Proyecto museístico submarino Tonina. Fuente: Puente de Mando.....	15
Ilustración 7. <i>Far de Formentera</i> del MMB. Fuente: Vicente García-Delgado.....	16
Ilustración 8. El <i>Bon Temps</i> , inscrito en la flota de la AEBEC, participando en la X Regata Puig Vela Clásica Barcelona. Fuente: Nico Martínez (AEBEC.org).....	17
Ilustración 9. El Miguel Caldentey recientemente puesto a flote. Fuente: Ass. Miguel Caldentey.....	20
Ilustración 10. El pecio del <i>Mary Rose</i> visible a través de un cristal que lo protege. Fuente: maryrose.org.....	21
Ilustración 11. Logotipo del <i>European Maritime Heritage</i> . Fuente: EMH.....	25
Ilustración 12. Equipos de seguridad y salvamento a bordo del pailebote <i>Santa Eulalia</i> . Fuente: propia.....	32
Ilustración 13. PMR a bordo del Gure Cita. Fuente: Asociación minusválidos Gure Cita.....	35
Ilustración 14. Remolcador portuario <i>Maas</i> del RVEN. Fuente: https://www.fven.nl/	38
Ilustración 15. Motoveleros en el puerto de Ibiza. Fuente: L. Powell.....	47
Ilustración 16. Motonave <i>Cala Blanca</i> . Fuente: Buques.org.....	48
Ilustración 17. <i>Orionia</i> en el Mar Rojo. Fuente: N. Morgan.....	49
Ilustración 18. Casetas varadero en Formentera. Fuente: RIBC Consell de Formentera.....	51
Ilustración 19. Barcaza salinera al descubierto tras un temporal de invierno, Ibiza (2018). Fuente: <i>Periódico de Ibiza</i>	52
Ilustración 20. La <i>Balear</i> amarrada en el puerto de Ibiza. Fuente: propia.....	54
Ilustración 21. Pescador baldeando la cubierta de su laúd. Fuente: Alfons García Prats. AISME.....	57
Ilustración 22. Intervención de la cooperativa Jovent en la embarcación <i>Alzina</i> (2016). Fuente: abordelalzina.blogspot.com	59
Ilustración 23. El <i>Rafael</i> navegando por aguas ibicencas. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.....	61
Ilustración 24. Estampa que pone de manifiesto el estrecho vínculo entre la mar y la sociedad pitüsa. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.....	62
Ilustración 25. Imagen de principios del siglo XX tomada desde el Muro y en la que coinciden todas las tipologías de buques de la época. Fuente: AISME. Narcís Puget.....	65
Ilustración 26. Motonave entrando a la rada del puerto de Ibiza. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.....	66
Ilustración 27. Atarazana del rincón entre el Muro y la dársena de Levante (década de los 30). Fuente: ASIME. Postals antigues.....	67
Ilustración 28. Atarazana de S'Astillero. Fuente: Raymar. Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.....	68
Ilustración 29. Botadura goleta <i>Pedro</i> (19 de agosto de 1917). Fuente: Pedro Matutes.....	70
Ilustración 30. Descargando una mula de importación. Fuente: Fotos Eivissa Antiga - Ibiza Antigua (Facebook).....	71
Ilustración 31. Barcazas salineras en sa Canal. Fuente: AISME. Foto D. Viñets.....	72
Ilustración 32. Muelle de la Savina en 1973. Fuente: Stefan Mumme Fotos antiguas de Formentera (Facebook).....	73
Ilustración 33. Ferry <i>Espalmador</i> de naviera Umafisa. Fuente: Evaristo Mari. Fotos antiguas de Formentera (Facebook).....	74
Ilustración 34. Logotipo <i>Associació Marítima-Cultural d'Eivissa i Formentera</i>	76
Ilustración 35. Aspecto del museo flotante en el dique de abrigo en el marco de la I Trobada d'Embarcacions Tradicionals celebrada en el mes de mayo de 2009 en el puerto de Ibiza. Fuente: propia.....	79
Ilustración 36. <i>Reina del Mar</i> navegando a motor a plena carga (principios de los 50). Fuente: Familia Layeta.....	81
Ilustración 37. Tripulantes de la <i>Reina del Mar</i> extrayendo arena de playa. Fuente: <i>Familia Layeta</i>	81
Ilustración 38. <i>Reina del Mar</i> amarrada en el puerto de San Antonio (1985). Fuente: Antoni Costa.....	81
Ilustración 39. Recuperación y restauración de la <i>Reina del Mar</i> . Fuente: propia.....	82
Ilustración 40. Flotilla de <i>snipes</i> del CNI. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto. J. Buil Mayral.....	84
Ilustración 41. Embarcación 29er patrocinada participando en un campeonato europeo. Fuente: Juan Carlos García.....	85
Ilustración 42. Excursión de paddle surf, una nueva tendencia lúdica marítima. Fuente: Nerea Escandell.....	86
Ilustración 43. Personas con necesidades especiales en el programa Un mar de posibilidades. Fuente: Un mar de posibilidades.....	87



Ilustración 44. Benjamines reconociendo la jarcia de buque histórico. Fuente: setmanadelmarcnsa.blogspot.com.....87

Ilustración 45. Catamarán de la serie *Eco* de la naviera Baleària. Fuente: Puente de Mando.....88

Ilustración 46. Catamarán *Illetas Jet* de la naviera pitiüsa Trasmapi. Fuente: Trasmapi.....88

Ilustración 47. Póster publicitario de la Feria del salmonete. Fuente: Peix Nostrum.....89

Ilustración 48. Recreación del desembarco del caramel (2019). Fuente: *Diario de Ibiza*.....89

Ilustración 49. Procesión terrestre hasta la barca. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto. J. Buil Mayral.....91

Ilustración 50. Imagen de la Virgen del Carmen embarcando en una barca de pesca. Fuente: AISME.....91

Ilustración 51. Edificio CNI y pantalanes. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto Viñets.....93

Ilustración 52. Antiguo edificio de Sanidad Exterior y futura ubicación del museo marítimo. Fuente: propia.....93

Ilustración 53. Estación marítima de La Savina, Formentera. Cortesía de J. B. Costa.....95

Ilustración 54. Estación marítima de Sant Antoni, actualmente sin uso. Fuente: ferrybalear.blogspot.com.....95

Ilustración 55. Torre de defensa des Carregador. Fuente: Turisme Sant Josep de sa Talaia.....98

Ilustración 56. Faro de la Mola, Formentera. Fuente: farsdebalears.com.....99

Ilustración 57. Pintura al fresco en la parroquia de Sant Miquel de Balansat que describe la batalla del marino Riquer contra el *Felicity*. Fuente: G. Hernández.....100

Ilustración 58. Imagen de la Virgen del Carmen en la iglesia de San Telmo. Fuente: propia.....100

Ilustración 59. Retrato de la fragata *Remedios Pascual*, de José Pineda Guerra, como ejemplo del coleccionismo particular. Fuente: MMB.....101

Ilustración 60. Maqueta del molinete obra de Xumeu des Caló. Fuente: Joan Torres.....102

Ilustración 61. Molinete des Caló restaurado. Fuente: Joan Torres.....102

Ilustración 62. Tintero incrustado en el cimiento y dibujo de la nave en su interior. Fuente: Joan Torres.....102

Ilustración 63. Embarcaciones de arrastre en el puerto de Ibiza a finales de los años 80. Fuente: Gonzalo Hernández.....104

Ilustración 64. Hundimiento *J. Paris* en 1992. Fotograma del vídeo cortesía de J. Marí Tur.....105

Ilustración 65. Hundimiento *J. Maroto* en 1982. Cortesía de Blai Ferrando.....105

Ilustración 66. Laúd tradicional de pesca. Fuente: Registro General de la Flota Pesquera.....107

Ilustración 67. Nueva generación de embarcaciones de pesca de bajura. Fuente: Registro General de la Flota Pesquera.....108

Ilustración 68. Chalana cubertada y motorizada característica de la costa de levante de Ibiza. Fuente: Paula Torres.....111

Ilustración 69. La ubicación y disposición de las embarcaciones a menudo dificulta la adquisición de datos. Fuente: propia.....112

Ilustración 70. Flota tradicional de antaño en el puerto de Sant Antoni. Fuente: AISME. Foto D. Viñets.....114

Ilustración 71. Antiguo muelle del Club Náutico de Ibiza. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.....118

Gráficos

Gráfico 1. Materiales de construcción de las embarcaciones de la Cofradía de San Antoni (año 2000). Fuente: propia.....106

Gráfico 2. Materiales de construcción de las embarcaciones de la Cofradía de San Antoni (año 2020). Fuente: propia.....106

Gráfico 3. Número de embarcaciones por tipología en el puerto de Sant Antoni y Es Nàutic. Fuente: propia.....113

Gráfico 4. Esloras de laúdes y balandros en el puerto de Sant Antoni y Es Nàutic. Fuente: propia.....113

Gráfico 5. Histórico redacción PFC. Fuente: propia.....133

Gráfico 6. Horas invertidas según actividad. Fuente: propia.....134

Tablas

Tabla 1. Censo general embarcaciones tradicionales de pesca. Fuente: propia.....107

Tabla 2. Comparativa embarcaciones Cofradía de Sant Antoni (años 2000-2020). Fuente: Propia.....129

Tabla 3. Ficha inventariado buque Cala Millor. Fuente: propia.....131



Abreviaturas

BIC: Bien de Interés Cultural

CCNR: Central Commission for the Navigation of the Rhine

CESNI: Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure

CNI: Club Náutico de Ibiza

CNSA: Club Náutico de San Antonio

Código IGS: Código Internacional de Gestión de la Seguridad

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante

EMH: European Maritime Heritage

ES-TRIN: European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels

FVEN: Federatie Varend Erfgoed Nederland

ISM Code: International Safety Management Code

MoU: Memorandum of Understanding

NHS: National Historic Ships

NGV: Nave de Gran Velocidad

OMI: Organización Marítima Internacional

PMR: Persona con Movilidad Reducida

PRFV: Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio

RD: Real Decreto

RVEN: Register Varend Erfgoed Nederland

SOIB: Servei d'Ocupació de les Illes Balears

SOLAS: Safety of Lives at Sea

STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

UK: United Kingdom

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura





Introducción

En todas las vertientes mediterráneas, la relación que el hombre ha establecido al largo del tiempo con el mar, ha constituido uno de los hechos fundamentales de identidad propia, tanto individual como colectiva.

El pueblo español atesora una amplia historia, mucha de la cual se escribe en la mar, y ello no es difícil de comprender dado que contamos con 8.000 km de costa y un pasado de actividades estrechamente ligadas a este medio como fueron grandes descubrimientos, exploraciones, colonizaciones, guerras, batallas navales, así como también lo fueron y lo continúan siendo la pesca, la extracción de recursos del medio marino, el comercio y el deporte.

Esta vinculación con el medio marítimo ha dado como fruto un patrimonio cultural rico y diverso, dejando en herencia las embarcaciones y buques empleadas en las diversas actividades anteriormente citadas. Las embarcaciones y buques son un reflejo del conocimiento de los hombres puestos al servicio del dominio de un medio natural hostil, exigente y peligroso, aunque atractivo y lleno de retos a superar por la riqueza asociada a éste.

El patrimonio marítimo flotante se postula, pues, como una de las manifestaciones más genuinas de materialización de los sistemas socioeconómicos y culturales de las sociedades establecidas en la costa. No obstante, a diferencia de lo que ha sucedido en otras ramas de la cultura, los pueblos mediterráneos no han sido escenario de conciencia colectiva y, en consecuencia, de una actuación necesaria en materia de protección, ni desde el sector público ni desde el privado, hasta muy recientemente.

En España, la sensibilización de la sociedad civil y de sus instituciones públicas con la protección y conservación del patrimonio marítimo es experiencia nueva y que, seguramente, ha llegado tarde, propiciando la desaparición irreversible de buena parte de esta herencia y, por ende, la pérdida del legado cultural tanto material, entendiéndose por material las embarcaciones tradicionales, como inmaterial, todo aquello intrínsecamente asociado a lo material, como son el vocabulario marítimo, las técnicas constructivas, las artes de pesca y oficios antiquísimos.

Esta revalorización del patrimonio marítimo se da en un escenario de progresiva puesta en valor de otros sectores culturales como son el patrimonio etnológico, folclórico, tecnológico o industrial. En el caso concreto de la marina tradicional, hay que destacar la existencia de precedentes internacionales en este tema, que han aportado metodologías y referencias dignas de ser imitadas y traídas a España a fin de salvaguardar y proteger el patrimonio marítimo flotante que aún se conserva.

Afortunadamente, el creciente interés por la conservación del legado marítimo ha impulsado iniciativas de ámbito diverso, como son el surgir de movimientos asociativos para la recuperación de embarcaciones y asociaciones



de vela tradicional. En el ámbito institucional, se empiezan a entrever las primeras iniciativas normativas que persiguen la constitución de un marco normativo que regule y proteja las embarcaciones y buques históricos, así como aquellos elementos marítimos singulares dignos de ser conservados igualmente.

En este proyecto se pretende dar a conocer cuál es la situación actual del patrimonio marítimo flotante español y, más concretamente, en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, los acontecimientos que han motivado la situación del elemento en cuestión, cómo se ha gestionado el patrimonio marítimo en otras naciones tradicionalmente marineras, las futuras herramientas legislativas con las que se pretende revertir esta situación y, sobre todo, atender al caso específico del patrimonio marítimo de Ibiza y Formentera, que por especial sensibilidad en mi persona, merece unas líneas en este trabajo.



Capítulo 1. El patrimonio marítimo flotante

1.1 El patrimonio marítimo español

Una primera aproximación al concepto de patrimonio marítimo es la de definirlo como el conjunto de elementos materiales e inmateriales, artefactos y artificios simbólicos, vinculados a las actividades económicas y socioculturales que se han desarrollado en el pasado en relación con los recursos del ámbito marítimo y litoral y que, actualmente, son reconocidos y reivindicados como tales por determinados grupos sociales, como parte constitutiva de su propia herencia y —total o parcialmente— de su identidad, así como dotados de la suficiente relevancia como para ser transmitidos a las generaciones venideras. (Péron 2002, 15)

Aunque la historia de España se escriba desde y a través del mar, el patrimonio marítimo no ha sido objeto de conciencia colectiva y este hecho contrasta con otros sectores culturales como el arquitectónico, rural, etnográfico, industrial, entre otros, en los que sí ha habido un interés por su preservación y transmisión.

Entre las distintas causas particulares de cada territorio marítimo, existe un motivo generalizado en todo el litoral español y no es otro que el difuso límite del mismo, dada su doble condición marítimo-terrestre. Además de ello, los espacios litorales están indivisiblemente ligados al desarrollo de las sociedades, en tanto que son la puerta de entrada de cultura e innovaciones y salida de expediciones, así como de potencia política, económica y estratégica por la condición fronteriza de las costas. Estas características atribuibles a los países con vertientes marítimas se acentúan en países insulares como el Reino Unido, con fronteras exclusivamente marítimas. En cambio, naciones como España, de inmenso territorio interior, fundamentalmente rural y urbano, la fachada marítima no atesora la importancia de las fronteras terrestres, lo que tiene su correspondencia en el peso de las respectivas identidades y memorias dentro de cada sociedad nacional. (Homobono Martínez 2014, 42)

Para la existencia del patrimonio y su traspaso a las generaciones venideras debe de haber un grupo social portador de un proyecto para su puesta en valor, medios intelectuales y económicos para su ejecución y un público receptivo. En el caso particular del patrimonio marítimo flotante, el primer mancamiento se encuentra en la debilidad numérica y la dispersión geográfica y social de los descendientes de los pescadores, marinos, trabajadores de los astilleros, etc., lo que sumado a un déficit de intelectualidad, no han posibilitado más que una expresión modesta y tardía de un proceso de patrimonialización de su actividad y elementos llevada a cabo por otros actores ajenos al mundo marítimo. Sin duda alguna, las creencias y visiones propias de los trabajadores del mar también han fomentado unas u otras expresiones. La mar es vista como un lugar hostil, destinada únicamente

a la obtención de recursos y no como un espacio de recreación personal; y las embarcaciones, siempre sujetas a cambios y modernizaciones con el objetivo de mejorar las capturas y la seguridad de los que van a bordo, son vistas como meros instrumentos para el desarrollo de la actividad pesquera, con carácter funcional. En cambio, la tierra es asimilada por las gentes de mar como un lugar tranquilo y sereno, a salvo de la bravura de las aguas, un espacio para la erección de iglesias y catedrales¹ donde acudir a dar gracias, a hacer plegarias antes de embarcar y a rogar por las almas de los náufragos. En definitiva, lugares que, a diferencia de las embarcaciones que acusan el desgaste y la falta de movimientos conservacionistas, mantienen intransmutable su encanto durante siglos.

La evolución tecnológica y modernización de la flota mercante española en un relativo corto espacio de tiempo motivada por la fuerte competencia en las líneas marítimas también ha dejado en el camino del progreso y las innovaciones naves —motoveleros y buques de vapor— que a día de hoy constituirían verdaderos símbolos patrimoniales de la marina mercante española, tal y como ocurre con otros países vecinos que sí han contado con la iniciativa y los medios públicos y/o privados para la ejecución de proyectos conservacionistas.

Los últimos testimonios que restan —motoveleros, fundamentalmente—, suelen ser propiedad de navegantes tenaces, en muchos casos de procedencia extranjera, cuyos vínculos con la marina tradicional y conciencia patrimonial han servido para conservar las naves que los armadores nacionales han desechado en sustitución de buques más rápidos y con mayor capacidad de carga. Embarcaciones de esloras menores, en cambio, han sido recuperadas por entidades asociativas participando en la actualidad en festivales marítimos.

Las prácticas empleadas para el desguace de buques y embarcaciones han sido diversas. Las formas comunes en tiempos pasados fueron el incendio y el posterior hundimiento en medio de la mar, el aprovechamiento de la madera para servir de base de diques y muelles portuarios o la construcción de nuevas unidades. Con la entrada de España en la Unión Europea esta actividad quedará enmarcada dentro de los programas de reestructuración y ordenación del sector pesquero siendo las prácticas más comunes el corte en dos mitades de la embarcación para su inutilidad o el hundimiento sustitutorio de desguace.

1.1.1 Incendio de buques

El fuego, uno de los cuatro elementos de la naturaleza, ha sido empleado en rituales funerarios durante siglos por las civilizaciones con la finalidad de garantizar la vida inmaterial del difunto una vez terminada la vida terrenal. Análogamente, en el patrimonio marítimo, el incendio de una embarcación constituye un acto de consagración. Un funeral celebrado cuando se ha agotado el provecho comercial de la embarcación y con el que se pretende

¹ Un ejemplo paradigmático lo es la Basílica gótica de Santa María del mar en Barcelona. Los más ricos mercaderes y armadores de la ciudad pusieron el dinero y los estibadores, conocidos como “bastaixos”, la mano de obra para transportar las piedras desde la cantera de Montjuïc hasta el lugar de erección del edificio, el cual dicese que se ubicaría cercano a la arena de la playa.



continuar con la personificación de ésta. En la cultura marítima, la barca no es vista como un mero vehículo, su significado, para su armador, va mucho más allá. La barca era bautizada, dotada de un nombre simbólico e identitario —con nombres de mujer o del santoral, normalmente— y, finalmente, incinerada. Quizás esta última acción fuera la manera del armador de dignificar la labor prestada por la embarcación.²

Este ritual ya era practicado por los vikingos y egipcios que solían incinerar a los difuntos con sus pertenencias en un barco funerario. El incinerado de embarcaciones es una costumbre extendida por los países nórdicos: en el isla de Vis, en el Mar Adriático la hoguera que consume las embarcaciones en desuso también puede verse en la noche de San Nicolás.³ Una costumbre, hasta hace pocos años vigente en Roses y Poble Nou (barrio de Barcelona) era la quema en la playa de una barca construida por carpinteros de ribera, lo que hace pensar en la posibilidad de que esta tradición se practicaran desde tiempos antiguos.⁴ Esta costumbre comúnmente practicada muy probablemente responda a la tradicional concepción de los usos y vida de la barca en los litorales españoles explicada en el refranero catalán como “l’aventura de la barca: quan és jove, a treballar; i quan és vella, a cremar”.



Ilustración 1. Tres embarcaciones siendo incineradas frente a la iglesia de San Nicolás, isla de Vis. Fuente: Velimir Salomon.

Sin conocer si hubo un componente ceremonioso o no, lo cierto es que en España esta práctica hizo cenizas importantes bastimentos españoles. Lo que está claro es que el motivo principal fue acabar con unos buques cuyas singladuras habían finalizado hacía años y su espacio de amarre podía ser ocupado por nuevas motonaves.

1.1.2 Políticas de renovación y reestructuración del sector pesquero

Uno de los hechos, sino el que más relevante, que propicia la desaparición de gran parte de los buques y embarcaciones es la progresiva renovación de la flota pesquera enmarcada dentro de los diversos programas de ayudas estructurales a la pesca promovidas por la Comisión Europea y, posteriormente, adoptadas por España en su ordenamiento jurídico. Las consecuencias de la aplicación de estas reformas, cuyas medidas continúan vigentes hoy día, pueden verse en el reducido número de embarcaciones de arrastre y de artes menores de construcción

² El incendio de las embarcaciones puede ser objeto de discusión sobre si su fundamento se halla en la acción de honrar a las mismas o si, por el contrario, responde a intereses puramente desechables cuya finalidad sea la desocupación de espacios de atraque en los puertos que cerraban la etapa de los motoveleros y se abrían a la de los vapores.

³ Buljubašić Joško, Božanić, Eni, “The Ritual of Boat Incineration on the Island of Vis, Croatia: An Interpretation,” *International Journal of Intangible Heritage*, 2012, 15–34.

⁴ Eliseu Carbonell, “El Patrimonio Inmaterial En Las Comunidades de Pescadores : Reflexiones Desde Catalunya,” *Argos*, 2013.

en madera que restan en los respectivos censos de cada comunidad autónoma con respecto a décadas anteriores. Sirva de ejemplo de lo anterior descrito el caso de la Comunidad Autónoma de Catalunya que en 2003 contaba con 356 unidades de arrastre y 796 de artes menores y en el 2019 solo eran 224 y 441, respectivamente.⁵

1.1.2.1 Ley 147/1961, de 23 de diciembre, sobre renovación y protección de la flota pesquera

La primera norma de reestructuración y modernización de la flota pesquera nace con la aprobación de la Ley 147/1961, de 23 de diciembre, sobre renovación y protección de la flota pesquera, promovida por Francisco Franco, pues se estimó necesario “por una parte, asegurar un nivel adecuado en el consumo de pescado fresco por habitante, y por otra, incrementar el que se destina a la industrialización, para aumentar las posibilidades de nuestro comercio exterior es indispensable disponer de una flota eficiente y moderna”. Cabe destacar que hasta entonces, a finales de los años cincuenta, el modelo de explotación pesquera en España era de carácter artesanal y costera, con excepción de los grandes buques que faenaban en Gran Sol y la flota bacaladera.

Para tales objetivos y, en consonancia con un escenario favorable por la combinación de elementos como la libertad de acceso a las aguas, un mercado proteccionista y una demanda creciente, “se precisa fomentar el desguace de las embarcaciones inadecuadas y sustituirlas por otras que, poseyendo las más modernas técnicas, tanto en los medios de captura como en los de conservación de la pesca, consigan aumentar el rendimiento por tonelada arqueo y explotar nuevas zonas y playas, cualquiera que sea su distancia a nuestras costas”.

1.1.2.2 La política de estructuras pesquera de la Comunidad Europea

Las políticas de ordenación y reestructuración en el sector pesquero tienen su continuidad dentro de la Política Pesquera Común⁶ promovida por la Unión Europea y que el Gobierno Español posteriormente la hace extensiva al país mediante la promulgación de Reales Decretos. Éstas tienen como objetivo el de proporcionar las medidas financieras necesarias para la aplicación de las políticas pesqueras comunes en la Unión Europea y desarrollo sostenible de las zonas pesqueras y de acuicultura. Asimismo, ayuda a los pescadores a cumplir los nuevos requisitos como la prohibición de los descartes, las nuevas medidas de seguridad y las modificaciones en las condiciones de trabajo, la recogida de datos y la infraestructura portuaria.

El Real Decreto 1035/2017 modificó el RD 1549/2009 y es, por tanto, la norma jurídica actual en el ordenamiento español que se encarga de ordenar y adaptar el sector pesquero español al Fondo Europeo de la Pesca. Las diversas políticas pesqueras comunes promulgadas se han ido adaptando a los distintos escenarios y objetivos marcados por los países miembros pudiéndose observar cambios en los Reglamentos que en el caso de las embarcaciones han tenido su afectación en la antigüedad, eslora, arqueo, potencia propulsora y deducciones para la concesión de primas para la construcción o paralización definitiva.

⁵ “Idescat. Anuario Estadístico de Cataluña. Flota Pesquera y Capturas. Por Modalidad. 2003,” accessed September 19, 2020, <https://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=468&lang=es&t=2003>.

⁶ La política pesquera común (PPC) fue instaurada por el Tratado de Roma, estando, en un primer momento, vinculada a la política agrícola común, aunque con el tiempo obtuvo su independencia de ésta. La PPC, tras su reforma de 2002, tiene como objetivo principal garantizar la sostenibilidad de la pesca y la estabilidad de los ingresos y los puestos de trabajo de los pescadores.



De entre las distintas medidas contempladas en sendos decretos, los artículos del RD 1549/2009 que se citan a continuación tienen un efecto directo sobre la conservación del patrimonio marítimo:

Artículo 3. Condiciones de las bajas

- I. Para la concesión de primas para la construcción de nuevas unidades ha de aportarse como mínimo el cien por cien del arqueo (GT) y potencia (kW) de la nueva embarcación. En caso de no alcanzar este porcentaje se podrán aportar unidades adicionales. (art. 3b)

Artículo 6. Materialización de las bajas (para la construcción de nuevos buques pesqueros)

- I. Para la materialización de las bajas para la construcción de nuevas unidades, se admitirá: el desguace, el hundimiento sustitutorio de desguace,⁷ la exportación definitiva, con el correspondiente cambio de pabellón y el cambio de lista. (art. 6.1)
- II. La comunidad autónoma en la que tenga el buque su base podrá autorizar que la baja en la lista tercera se realice por un procedimiento distinto del desguace o hundimiento sustitutorio de desguace, cuando el buque se destine a fines culturales, ornamentales o recreativos, siempre que su ubicación sea fuera del agua y quede asegurada la imposibilidad de su retorno a actividades a flote. (art. 6.2)
- III. Podrá aceptarse que la materialización de la baja aportada para la construcción de un buque pesquero se realice por cambio de lista, exceptuando la lista cuarta y la lista séptima, siempre que se transfiera su propiedad a una entidad sin ánimo de lucro. El adquirente no podrá transmitir el nuevo buque ni a ejercer con éste la pesca extractiva. (art. 6.4)

Artículo 47. Baja en censo

- I. La baja definitiva del censo de producirá en los casos de desguace, hundimiento, pérdida total por accidente, exportación al extranjero, transferencia a otro país comunitario y cambios desde la tercera y cuarta a otra lista del Registro de Buques y Empresas Navieras.

Consecuencias sobre el patrimonio marítimo

El artículo 3 ha fomentado que la construcción de nuevas embarcaciones se lleve a cabo por medio de la aportación de una o más unidades tradicionales, creando así un mercado de compra-venta en que armadores que quieren cesar su actividad venden la barca (los “papeles”) a un comprador que quiere usarla como moneda de cambio para la construcción de una nueva embarcación, fomentando una cultura monetaria que es la causa fundamental de la desaparición de la flota tradicional. En este mismo sentido, la concesión de elevadas primas para la paralización definitiva ha hecho que armadores desencantados con la actividad pesquera puedan abandonar

⁷ Queda autorizado exclusivamente para los buques de madera que cumplan los requisitos exigidos por la normativa vigente, y se llevará a término en los lugares debidamente prefijados por la autoridad competente.

el sector posibilitando su jubilación o el cambio a otros segmentos económicos comúnmente relacionados con el sector servicios o el turismo, motor económico de las vertientes levantinas y archipiélagos.

El cambio de lista como garantía de supervivencia tiene también sus inconvenientes, ya que en el primer supuesto su uso se restringe a la exposición en estático y en seco, sin posibilidad de poder servir para la difusión cultural desde el punto de vista de la navegación tradicional. Se deja clara la imposibilidad de ser adquirida por un particular (lista 7ª) y tampoco cabe la posibilidad que lo haga una entidad con ánimo de lucro. Si se observan las listas de buques⁸ restantes preceptuadas en el RD 1027/1989, la norma nos remite a la lista 8ª (perteneciente a organismos de carácter público tanto nacional como autonómico o local), práctica que supedita la conservación y gestión de la embarcación a la administración con los correspondientes beneficios y perjuicios.

El uso recreativo o lucrativo, a excepción de la actividad pesquera, queda permitido a tenor de lo dispuesto en el artículo 47 cuando se produce la baja definitiva en el censo, esto es, que no se aporta como baja para la construcción de una nueva embarcación.



Ilustración 2. Desguace por paralización definitiva. Cortesía de Xicu Cardona.

1.2 Los últimos buques españoles: perdidos y en activo

Lejos de tratarse de un extenso listado de buques y embarcaciones que ya no navegan o de los que aún lo hacen, las siguientes líneas pretenden dar al lector una visión real y actualizada del estado del patrimonio marítimo español, evidenciando el ostracismo puesto de manifiesto en multitud de ejemplos y las dificultades para la continuación de proyectos de conservación del patrimonio marítimo que ya habían sido iniciados por parte de las gerencias locales, autonómicas y estatales.

1.2.1. Veleros históricos

¡Oh gallardas arboladuras, velas blancas, fragatas airosas con su proa levantada y su mascarón en el tajamar! ¡Redondas urcas, veleros bergantines! ¡Qué pena me da el pensar que vais a desaparecer! ¡Amable sirena que te levantas sobre las olas azules para mirarnos con tus ojos verdes, ya no te verán más! (Baroja 1970)

⁸ Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.



Vaticinadoras palabras las del escritor español Pío Baroja, que con nostalgia empleó en su obra la metáfora de las velas para explicar un mundo cambiante. Así narró lo que ocurriría y así está pasando, ya que el patrimonio marítimo de grandes buques de vela se ha visto duramente azotado por el cambio económico y la entrada de los vapores.

En activo

Los últimos ejemplares corresponden mayoritariamente a motoveleros y el motivo se explica por el alargamiento de su vida útil en las rutas de cabotaje y la posterior adquisición por intereses particulares. Se citan:

- *Cala Millor*: pailebote construido en Mallorca en 1946, se dedicó al tráfico de cabotaje entre las Islas y la Península. Posteriormente, navegó por el extranjero donde fue abandonado hasta que una pareja de navegantes lo restauró y actualmente dedica sus singladuras al transporte de pasajeros en excursiones marítimas.
- *Rafael Verdera*: buque en activo más antiguo de la flota española (1841). Tras dedicarse al transporte de cabotaje, hoy en día se explota como velero de excursiones marítimas por el litoral mallorquín.
- *Gure Cita*:⁹ bergantín goleta que fue una bonitera del Cantábrico y que con su transformación se ha tenido en cuenta su adaptación estructural para permitir la presencia a bordo de personas con discapacidad. Su objetivo es el de construir un buque para fines formativos y sociales.
- *Isla Ebusitana*: goleta construida en Mallorca en 1856. Se trata del segundo buque más antiguo de la flota española, por detrás del *Rafal Verdera*. Dedicó sus viajes al transporte de mercancías en las rutas de cabotaje. Hoy en día, pertenece a intereses particulares y a pesar de algún intento de ser adquirida por el Consell de Mallorca, por el momento se encuentra en Málaga a la espera de un proyecto de restauración, del que su armador pretende encargarse personalmente.
- *Santa Eulalia*: buque insignia del Museu Marítim de Barcelona, construido en Torre Vieja en 1918 y bautizado originalmente como *Carmen Flores*. En 1997 fue adquirido por la entidad y restaurado con su aspecto original de goleta de tres palos. En estos momentos constituye uno de los mejores, sino el mejor, de los ejemplos de difusión y transmisión del patrimonio marítimo, participando en programas sociales y educativos.
- *Pascual Flores*: gemelo del *Santa Eulalia*. Tras un proyecto de restauración hace ya once años llevado a término por el ayuntamiento de Torre Vieja, a día de hoy aguarda amarrado y desarbolado a la espera de un futuro abocado a la destrucción si éste depende de la nefasta gestión de la administración.¹⁰
- *Åran*: goleta construida en 1903 en Suecia. A pesar de no ser un buque de construcción nacional, tanto el buque como sus nuevos armadores merecen aparecer en esta sección por su tesón en la recuperación de este bastimento y deseos de convertirlo en buque escuela.

⁹ “Aulamar,” accessed September 20, 2020, <http://www.aulamar.org/barco/barco.html>.

¹⁰ “Torre Vieja Desmantela Los Palos Del Velero Pascual Flores Ante El Riesgo de Caída,” accessed September 20, 2020, <https://www.informacion.es/vega-baja/2019/04/10/pailebote-pascual-flores-queda-casco-5451316.html>.

- *Orionia (ex Joven Teresa)*: último motovelero construido en la isla de Ibiza, actualmente se encuentra navegando por aguas extranjeras bajo pabellón también extranjero.¹¹
- *Cervantes*: construido en 1934 en Suecia y dotado de un casco de acero reforzado para el hielo. Tras diversas singladuras, en 2005 fue fletado por la Universidad Camilo José Cela para realizar la primera de las Travesías de España y la Mar, que llevaría hasta Lepanto a un grupo de 40 estudiantes. El año siguiente realizaría una travesía en homenaje a Cristóbal Colón. Tras el éxito de sendos proyectos, es adquirido por armadores nacionales y rebautizado con el nombre de *Cervantes Saavedra*. Tras haber participado en la serie “El Barco”, su actividad se centra en programas de índole académica y en la promoción educativa basada en la experiencia vital y la formación en valores humanos.¹²
- *Bella Lucía*: goleta construida en Las Palmas en 1881 y que actualmente se encuentra completamente restaurada y en servicio gracias a la acción de un empresario local.
- *Galatea*: este es uno de los casos más enigmáticos que afectan al patrimonio marítimo español. Construido en Glasgow en 1896, fue adquirido por la Armada española en 1922 y usado como buque escuela. Llegado el momento de tramitar su baja, Sevilla lo amarró en el río Guadalquivir como atractivo para la Expo’92. Abandonado a su suerte, fue tomado por ocupas y despojado de sus elementos más valiosos. Antes de proceder a su desguace, la National Historic Ships supo del inmediato desenlace y, tratándose de uno de los cinco buques construidos en acero en el río Clyde, buscaron financiamiento y los medios técnicos para trasladarlo a remolque hasta Glasgow donde fue restaurado y rebautizado como *Glenlee*.¹³ Este caso, como otros que se citan, muestra la clara desventaja que presentan los proyectos marítimos por el simple hecho de darse en España y no en otras naciones europeas, las cuales demuestran tener la firmeza para llevar a cabo la restauración de proyectos de esta envergadura.

Perdidos

En poco más de tres décadas no han sido pocos los buques que han se han perdido. De construcción o navegación por aguas baleares se conoce la pérdida del *Nuevo Corazón*, el *Cala Mondragó*, el *Pedro*, el *Isla Mauritia*, el *Phöenix*, el *Maria Assumpta*, *Le Marselloise* y el *Thöpage*.¹⁴ Otros casos conocidos son el *Marino Riquer* y el *Olimpic III* ambos hundidos en Canarias. El *San Miguel* y el *Pesquera* también forman parte del largo listado de buques desguazados de Canarias. Las causas de estas importantes pérdidas patrimoniales se deben por una parte, al desgaste de los buques que acusan el paso de los años y la falta de un mantenimiento adecuado a sus requerimientos así como a infortunios inherentes a la vida marinera. En algún caso, el motivo ha sido una combinación de ambas.

¹¹ Véase el Capítulo 4 de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears, sección 4.2.2 *Flota en activo*.

¹² “El Barco – Buque Escuela Cervantes Saavedra,” accessed September 20, 2020, <https://goletacervantes.es/el-barco/>.

¹³ Consúltense la web de la asociación para más información acerca del proyecto: <https://www.nationalhistoricships.org.uk/register/450/glenlee>

¹⁴ Véase el Capítulo 4 de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears, sección 4.1.1 *Pérdida del patrimonio marítimo. Los últimos motoveleros*.



Ilustración 3. Imagen submarina del pecio del *Thöpaga*. Fuente: *Periódico de Ibiza*.

1.2.2 Propulsión mecánica: vapores y otros

Vapores

El carbón, ese dios modesto, pero útil, ha reemplazado las alas del poético Ángel de la Guarda que llevábamos en nuestras velas, y ha cambiado las condiciones del mar. (Baroja)

Con estas palabras, Baroja ponía de relieve la introducción de los buques a vapor como los sustitutos de los veleros y la causa, por tanto, de la desaparición de estos últimos. Y no se podría estar más de acuerdo con estas palabras. Ni tampoco con estas otras:

[...] el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia..., una maquinaria en eterna transformación.

La “eterna transformación” de la máquina de vapor de la que habla Baroja es probablemente uno de los hechos que producirán un vacío en el acometimiento de proyectos de conservación en torno a esta tipología de buques. Con la aparición de la máquina alternativa de vapor y los buques de acero, la líneas marítimas dan un salto de calidad que se traduce en un aumento de la capacidad de carga y la posibilidad de realizar los viajes en menor tiempo. Los correos marítimos entre islas y península posibilitan la entrada y salida de pasajeros y productos a un ritmo creciente en consonancia con el contexto social y económico. Mientras tanto, nuevos avances seguían introduciéndose en las marinas mercantes vecinas y la competencia, junto con la incipiente demanda, son los mejores aliados para ser importados a España.¹⁵ Esta acelerada renovación de la marina mercante junto con los

¹⁵ De la visita al correillo *La Palma* puede recordarse hasta el mínimo detalle la explicación del encargado de guiar por el barco al grupo de personas que visitábamos el vapor por primera vez. Quedaron grabadas unas palabras en referencia a esto mismo: «el vaporcillo, traído de Inglaterra tenía baños con agua corriente y elementos decorativos distintivos de una sociedad mucho más avanzada que la canaria».

ya conocidos desintereses en el patrimonio marítimo y el panorama social de la época todavía marcado por la contienda nacional, son quizás la exposición de motivos por los que hoy sólo se puedan nombrar dos ejemplares.

- *Correillo La Palma:*

La palabra “correillo” era el nombre que recibían los vapores y motonaves que realizaban las líneas interinsulares en las Islas Canarias —“correus” en las Illes Balears para las líneas interinsulares y con la península—.

El 12 de abril de 1912 resbalaba por la grada de Middlesbrough el vapor mixto de carga y pasaje La Palma, de cubierta de abrigo y casco de acero remachado, de proa recta y popa redonda. En 1951 se acomete una importante reforma en su carena y se transforma la máquina de vapor que pasaría de quemar carbón a fuel pesado. En 1976 es retirado de su servicio regular e inicialmente es adquirido por la familia Flick cuyas perspectivas de futuro son la exposición museística y la participación del buque en actividades de índole marítima. A pesar de pasar por dificultades económicas y no contar con el apoyo de la administración, en marzo de 1986 el vapor es adquirido por el Cabildo Insular de Tenerife para acometer su restauración y habilitación como museo flotante. Sin embargo, un cambio en la política insular aboca el buque a diez años más de parálisis administrativa y deterioro físico. En 1996, la Fundación Canaria Correillo La Palma encabeza un ambicioso proyecto patrimonial para devolver este buque a una situación más ventajosa y que bien pueda ensalzar el valor patrimonial de un vapor único en estos tiempos.



Ilustración 4. Correillo *La Palma* en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: propia.

- *Hidria Segundo:*

Único barco propulsado auténticamente a vapor en España. Fue botado en Vigo en 1966 y en cuyas cuadernas se escribe la historia de un barco de pasaje con capacidad para 120 personas en sus inicios y barco aljibe para el aprovisionamiento de agua potable a los mercantes de la Ría de Vigo, entre 1966 y 1994. En 1997 fue adquirido por una pareja de entusiastas reflatándolo del Puerto de Vigo. Su objetivo era convertirlo en buque escuela y museo pero, una vez más, las trabas administrativas dinamitaron el interés de esta pareja de románticos de la navegación. En este momento están a la espera de financiación y cobertura administrativa.



En el camino han quedado importantes buques de vapor y motonaves como el *Joaquín del Piélago*¹⁶ o el *Ciudad de Toledo*,¹⁷ que por su trascendencia social e histórica serían tratados de forma diferenciada en otras naciones. Un ejemplo denigrante para el patrimonio marítimo español y digno de ser reconocer la habilidad anglosajona lo es el vapor *María*.

El *María* fue en su origen el *Robin*, botado en los astilleros de Orchard House Yard de Blackwall (Londres) en 1890 para una naviera local. En 1903, los Sres. Blanco Hermanos y Cia. compraron el buque que fue renombrado como *María*. Tras pasar por diversos armadores y realizar innumerables viajes con sus bodegas llenas de carbón y mineral de hierro, el 27 de enero de 1970 embarrancó en la ría de Bilbao. En 1974, es adquirido por el Maritime Trust que supo valorar el diseño y fasquía de la nave única entre los centenares que se hundieron o fueron bombardeados en la II Guerra Mundial e inició un proyecto de restauración que permite hoy en día ver el buque en estático en el London's Royal Victoria Dock.



Ilustración 5. Vapor *María* navegando bajo pabellón español. Fuente: SS Robin.

Noticias recientes sobre patrimonio marítimo

A pesar de no constituir noticias de interés nacional, a través de los periódicos regionales se puede conocer el “estado” del patrimonio marítimo. En este sentido, cabe señalar algunas crónicas relativas a la desaparición o restauración de buques y embarcaciones nacionales:

¹⁶ Primer buque construido en los propios astilleros de la naviera Trasatlántica, en Matagorda (Cádiz), siendo al tiempo el primer vapor construido en España. La construcción dio comienzo en 1890 y su botadura tuvo lugar el 9 de mayo de 1891. Como un hecho novedoso en la época, estaba dotado de alumbrado eléctrico que producía su dinamo de 15 kW. Contaba con aparejo de vela para poder navegar a vela en caso de fallo de la máquina y llevaba piezas de artillería, de obligado cumplimiento al tratarse de un vapor correo. En 1940 fue vendido a s.a.h. Africana del Atlántico y transformado en carguero. Finalmente, fue desguazado en 1951. “Trasatlantica (1),” accessed September 20, 2020, http://www.buques.org/Navieras/Trasatlantica/Trasatlantica-1_E.htm.

¹⁷ El *Ciudad de Toledo* fue un transatlántico de la clase Monasterios encargado por la Empresa Nacional Elcano a la Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques S.A. El verano de 1955, el ministro de Comercio, Sr. Arburúa, dio la orden de organizar una exposición flotante de productos españoles en el continente americano. Para el traslado de los productos hasta el Nuevo Mundo al tiempo que la sala de exposiciones se eligió esta motonave. Terminada la exposición, dedicó sus singladuras al transporte de mercancías y pasaje en distintas líneas de interés general. Tras visitar numerosos puertos americanos, españoles y marroquí, su vida marinera cesó con su desguace en 1979. “C. DE TOLEDO,” ACCESSED SEPTEMBER 20, 2020, <HTTPS://WWW.TRASMESHIPS.ES/LOS-BUQUES/CIUDAD-DE-TOLEDO/>.

- La draga *Jaizkibel*, Bien Cultural del País Vasco, restaurada por la Autoridad Portuaria en 2010-2012, se encuentra abandonada en el Astillero Ondartzo. Sin duda se trata de una situación paradójica, que indica la consideración dual que el patrimonio cultural tiene en nuestros tiempos.¹⁸
- Ballenero *IBSA UNO*: embarcación de construcción noruega, fue adquirida de segunda mano por una empresa gallega IBSA entre 1974 y 1975. Además de formar parte de la historia de la industria ballenera gallega, cuyos orígenes datan de la Edad Media, se le atribuye un suceso ocurrido en abril de 1970 cuando la organización ecologista *Sea Sheperd Conservation* bombardeó a ésta y a sus dos gemelos. La embarcación estaba amarrada en Cee a la espera de ser desguazada hasta que una localidad noruega tradicionalmente ballenera se hizo con ella y actualmente es un museo dedicado a la ballena único en Europa.¹⁹
- *Aita Guria*: aunque se trata de una réplica de un ballenero del siglo XVII construida en 2006. Su desmantelamiento por el grado de deterioro y los costes de reparación de los mismos, constituye igualmente una pérdida patrimonial más teniendo en consideración la labor de interpretación de la actividad pesquera en los bancos de Terranova que realizaba.²⁰

Si bien es cierto que la balanza acostumbra a inclinarse del lado del desguace, son conocidos algunos ejemplos de restauración y conservación del patrimonio marítimo.

- *El Orzán*: se trata del pesquero más antiguo de Galicia. Su imagen actual es de deterioro y abandono, y por ello, un partido político regional ha propuesto su recuperación, ya que sus cuadernas albergan la memoria de las flotas gallegas del Gran Sol.²¹
- *Adriano Tercero (El Vaporcito)*: mítico barco que unía por mar el Puerto de Santa María con Cádiz y al que hasta el mismo Rafael Alberti dedicó unas líneas en sus memorias. En 2011 una vía de agua lo hundió y tras ser reflotado ha esperado varado un proyecto de restauración. El ayuntamiento gaditano ahora quiere llevar a cabo un proyecto con participación público-privada.²²

¹⁸ “Piden Explicaciones a La Diputación Sobre La Draga Jaizkibel, Bien de Interés Cultural | El *Diario Vasco*,” accessed September 23, 2020, https://www.diariovasco.com/20090109/pasaia-errenteria/piden-explicaciones-diputacion-sobre-20090109_amp.html.

¹⁹ “Un Ballenero de Museo Que Emigró de Galicia - Faro de Vigo,” accessed September 23, 2020, <https://www.farodevigo.es/portada-omorrozo/2012/01/15/ballenero-museo-emigro-galicia/614642.html>.

²⁰ “Bermeo Hunde a Su Ballenero | El Correo,” accessed September 23, 2020, <https://www.elcorreo.com/bizkaia/costa/bermeo-hunde-ballenero-20200625125119-nt.html?ref=https:%2F%2Fwww.elcorreo.com%2Fbizkaia%2Fcosta%2Fbermeo-hunde-ballenero-20200625125119-nt.html>.

²¹ “Proponen Salvar El Pesquero Más Antigo de A Coruña Para Convertirlo En Un Museo Del Mar y de La Pesca,” accessed September 23, 2020, <https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2020/09/05/bng-propone-salvar-pesquero-antigo-coruna-convertirlo-museo-mar-pesca/00031599298056632752541.htm>.

²² “El vaporcito Reflota Al Fin En La Bahía de Cádiz | Cultura | EL PAÍS,” accessed September 23, 2020, <https://elpais.com/cultura/2020-05-28/el-vaporcito-reflota-al-fin-en-la-bahia-de-cadiz.html>.



1.2.3 Buques de la Armada

Dado el desconocimiento total de quien suscribe este proyecto sobre la marina de guerra, se ha visto muy necesario acudir a fuentes conocedoras del tema, y en este caso, se toma nota de los apuntes realizados por Marcelino González.²³ En su trabajo se citan los siguientes buques:

- Fragata *Numancia*: primer barco blindado o acorazado que entró en combate y primero de esta clase en dar la vuelta al mundo. Hubo un conocido interés en convertirlo en museo, pero finalmente acabó hundido frente a las costas portuguesas cuando era enviado a desguace.
- Crucero *Canarias*: último de la clase de cruceros “Washington” que quedaba a flote. Su conservación no se fraguó muy probablemente por las connotaciones políticas atribuibles al buque.
- Portaaviones *Príncipe de Asturias*: hubo un movimiento conservacionista por este buque al tratarse del primer portaaviones construido en España, pero una vez más todo quedó en el deseo de unos pocos.
- Fragata *Extremadura*: de las primeras unidades de su clase construidas en España, también fue objeto de movilización en demanda de su conservación, pero su destino fue como el de los anteriores descritos.

Según el propio González, otros muchos otros pudieron haber sido conservados como es el caso del submarino *Tonina* (S-62), del que ahora se oyen voces de que será trasladado a Cartagena tras quince años varado en dique seco en Navantia.²⁴ Se puede mencionar también la conservación en seco de los submarinos *Delfín* (S-61), dos unidades *Foca* (SA-41 y SA-42) y dos unidades *Tiburón* (SA-51 y SA-52), así como del *Peral*, conservado en el Museo Naval de Cartagena.

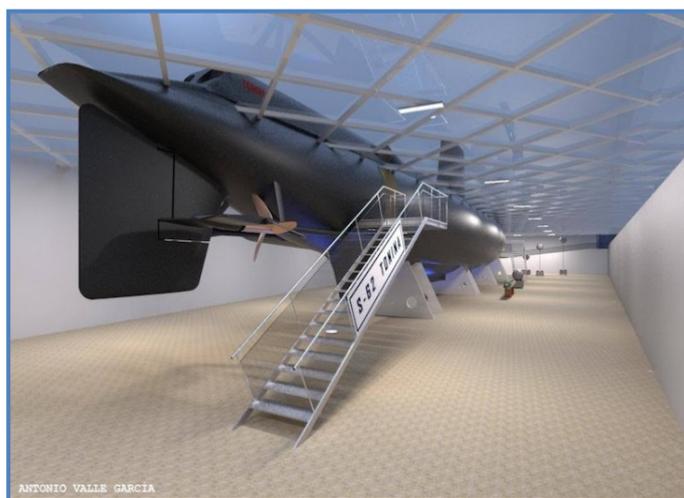


Ilustración 6. Proyecto museístico submarino Tonina. Fuente: Puente de Mando.

²³ Marcelino González Álvarez, “Patrimonio a Flote. Una Asignatura Pendiente,” Cuadernos de Pensamiento Naval, 2018.

²⁴ Véase “NAVANTIA DESPEJA NUBARRONES Y LE SONRÍE A ESTA NUEVA DÉCADA - MURCIAPLAZA,” ACCESSED SEPTEMBER 23, 2020, [HTTPS://MURCIAPLAZA.COM/NAVANTIA-DESPEJA-NUBARRONES-Y-LE-SONRIE-A-ESTA-NUEVA-DECADA](https://murciaplaza.com/navantia-despeja-nubarrones-y-le-sonrie-a-esta-nueva-decada).

1.2.4 Buques y embarcaciones de entidades socioculturales

Museu Marítim de Barcelona

Hablar de buques y embarcaciones a flote en el contexto de los museos es hacerlo del Museu Marítim de Barcelona. De entre el variado elenco de embarcaciones de usos y épocas distintas, se han de destacar las que se encuentran a flote en el Port Vell, pues a parte constituir verdaderos ejemplos de recuperación y mantenimiento patrimonial, es de destacar los objetivos sociales y culturales que se consiguen con los mismos. Completan el listado el ya conocido pailebote *Santa Eulalia*, la goleta de origen noruego *Far Barcelona*, los laúdes *Far de Formentera*, *Far de Cabrera*, *Santa Espina* y *Lola*, la embarcación de regatas de clase dragon, *Drac*, un antiguo bote de prácticos de 1985, el *Pol-lux* y un bote de recreo de 1931, el *Patapum*.²⁵



Ilustración 7. *Far de Formentera* del MMB. Fuente: Vicente García-Delgado.

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.

Su objetivo principal objetivo es la recuperación, recreación y explotación de las réplicas de buques históricos (Nao Victoria, Nao Santa María y la Nao Victoria 500).²⁶

Real Fundación Hispania de Barcos de Época

La Real Fundación Hispania de Barcos 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.

²⁵ “La Flota - Museu Marítim Barcelona,” accessed September 24, 2020, <https://www.mmb.cat/es/visita/descubre/la-flota-del-museo-maritimo-de-barcelona/>.

²⁶ “La Fundación Nao Victoria,” accessed October 1, 2020, <https://www.fundacionnaovictoria.org/es/la-fundacion/>.



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.

La flota de la fundación la forman el buque insignia, el *Hispania*, el *Cambria*, el *Mercury*, el *Rafael Verdera*, el *Giraldilla*, el *Agneta*, el *Eva* y el *Sonata*.²⁷

Asociación Española Barcos de Época y Clásicos (AEBEC)

La AEBEC es una asociación que fomenta la cultura náutica tradicional, la conservación, la restauración, la reconstrucción y la navegación de los barcos clásicos, así como la afición por ellos. Esta asociación considera barco clásicos a todo aquel propulsado a vela o motor, para el recreo y el deporte, construido en madera o materiales metálicos de construcción anterior a 1980, así como réplicas posteriores basadas en planos y materiales acordes a la época anterior a 1980.

Es un entidad sin ánimo de lucro, fundada en 2009, inscrita en Barcelona y con sede social en el Club Nàutic d'Arenys de Mar que aglutina un total de treinta y cinco embarcaciones de tipologías y esloras distintas.²⁸



Ilustración 8. El *Bon Temps*, inscrito en la flota de la AEBEC, participando en la X Regata Puig Vela Clásica Barcelona. Fuente: Nico Martínez (AEBEC.org).

²⁷ “Real Fundación Hispania de Barcos de Época,” accessed October 1, 2020, <https://www.fundacionhispania.org/giraldilla.htm>.

²⁸ “Quiénes Somos | AEBEC,” accessed October 1, 2020, <http://www.aebec.org/quienes-somos/>.

Capítulo 2. Marco normativo europeo

2.1 Conservación de buques y embarcaciones: una breve visión internacional

La valorización del patrimonio en todas sus vertientes no es nada nuevo para algunos países de nuestro entorno. Como práctica común, movimientos asociativos, entes públicos y privados trabajan desde hace tiempo de manera conjunta para llevar a cabo planes de financiación para la recuperación, divulgación y promoción del rico patrimonio nacional, sin dejar de lado el patrimonio marítimo.²⁹

En España, sin embargo, la iniciativa de protección del patrimonio marítimo ha quedado, hasta fechas muy recientes relegada a museos estatales (Museo Naval de Madrid y Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán). De obligada mención es la labor del Museu Marítim de Barcelona, cuyas iniciativas son tratadas en apartados posteriores. En el ámbito local, cabe destacar la labor de las asociaciones marítimo culturales que pueden encontrarse a lo largo del litoral español, nucleadas en diferentes puertos o entorno a embarcaciones emblemáticas. (Rodrigo de Larrucea, 2014)

La existencia de estos precedentes internacionales nos ha aportado metodologías y referencias dignas de ser imitadas y traídas a España y, a lo sumo, han motivado a las administraciones estatales a trazar una hoja de ruta que se ve plasmada en el Proyecto de Reglamento de Buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares con el fin de poner en valor el patrimonio marítimo español y dotarlo del nivel de importancia que se ha venido confiriendo a otros sectores patrimoniales. Del mismo modo, se pretende poner fin al vacío que hasta día de hoy existía en nuestro ordenamiento jurídico sobre este tema, en comparación con nuestros países vecinos.

Por la importancia que deviene del escenario internacional se cree importante realizar una breve descripción de las prácticas empleadas en la conservación del patrimonio marítimo en distintos países seleccionados expresamente por el abogado marítimo Jaime Rodrigo de Larrucea.³⁰

²⁹ En el Reino Unido encontramos la primera sociedad de historia marítima del mundo. Fundada en 1910, fue fundamental en la recuperación del HMS Victory y participó también en la fundación del National Maritime Museum at Greenwich y el National Museum of the Royal Navy. Véase “The Society For Nautical Research,” accessed March 18, 2020, <https://snr.org.uk/>.

³⁰ Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, “La Protección Del Patrimonio Marítimo Flotante: Hacia Un Estatuto Jurídico Del Buque Histórico,” n.d., 1–17.



2.1.1 Francia

El movimiento conservacionista del patrimonio marítimo se inicia con el hundimiento en el canal de la Mancha de la fragata *Dugay-Trounin* en 1949, buque que permanecía anclado en el puerto de Portsmouth desde las guerras napoleónicas. A raíz de este acontecimiento surgen las primeras referencias legales en esta materia promulgadas por el senador francés Louis de Catuelan.

Fue en 1992 y de la mano de la Secretaría de Estado para el Mar cuando se crea la Association de préfiguration pour la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial. En 1997 se transforma en la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial, compuesta por miembros activos, personas física o jurídicas y miembros benefactores. Actúa de manera conjunta con el resto de federaciones regionales de cultura marítima y su actuación se concentra en la catalogación de los buques en tres categorías y sujetos a diferentes niveles de protección: 1º Monumento histórico (*Monument historique*) para buques; 2º Buques BIP (*Bateau d'Intérêt Patrimonial*), a petición del propietario y sujetos al cumplimiento de unos requisitos, gozan de ciertas ventajas fiscales;³¹ 3º Buques y embarcaciones de concepción antigua diseñados antes de 1950 o contruidos de manera idéntica, esencialmente con materiales originales. (Arrêté 30-04-2009)

Actualmente son 1.233 los buques a los que les ha sido otorgada la etiqueta BIP y 140 buques forman parte de la flota histórica.³²

Si se habla de festivales marítimos, indudablemente, debe mencionarse el que se celebra en la ciudad de Brest cada cuatro años en el mes de julio y que acoge a buques de vela y motor de todos los lugares del mundo. Especial mención merece el museo de la pesca en Concarneau que nace en 1961 con el objetivo de “hacer que la vasta y poco conocida actividad de la pesca fuera accesible para la mayor cantidad de personas posible”.³³ El principal atractivo del museo es, sin duda alguna, el barco de arrastre clásico *Hemérica*, atracado en el museo y abierto a los visitantes.

Como ejemplo de recuperación del patrimonio marítimo y por su actualidad, merece unas palabras el pailebote *Miguel Caldentey*. Construido en 1913 en los astilleros Llopart de Mallorca por encargo de armadores locales fue inicialmente destinado al comercio entre los puertos levantinos, las islas y el sur de Francia. Tras pasar por distintos armadores franceses, en 1976 lo adquiere el Ayuntamiento de Canet destinándolo a servicios para el club náutico. En 1988 es declarado monumento histórico por el estado francés. En el 2001, una avería lo hunde, aunque reflatado, su destino es el abandono y olvido junto al puerto.

En este mismo año, la asociación Sauvons l'ideal descubren la goleta abandonada y deciden comenzar una campaña para su recuperación. Dada la relación que aguarda el pailebote con la isla de Mallorca, el propio Consell

³¹ *Le Label bip*: etiqueta que se concede a un barco de interés patrimonial y que lo exonera del cumplimiento de regímenes fiscales y goza de subvenciones.

³² “Les Projets de La Fondation Du Patrimoine,” accessed March 18, 2020, <https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/eau>.

³³ “Découvrez Le Musée - L'histoire Du Musée - Musée de La Pêche,” accessed March 18, 2020, https://www.musee-peche.fr/fr/content_page/item/131.

de Mallorca, en 2006, decide inspeccionar el estado del buque considerando finalmente “imposible” la recuperación del bastimento.³⁴

Al año siguiente, el gobierno francés establece un proyecto de recuperación y el casco de la embarcación es trasladado a un taller de carpinteros de ribera en Narbona (sur de Francia). Trece años más tarde desde el comienzo de su recuperación, el pailebote vuelve a flote.³⁵

Con este hecho, se manifiesta de forma inequívoca la disparidad en las políticas de conservación del patrimonio marítimo entre Francia y España, mostrando la inoperancia y desidia de esta última.



Ilustración 9. El Miguel Caldentey recientemente puesto a flote. Fuente: Ass. Miguel Caldentey.

2.1.2 Reino Unido

El potente y eficaz proyecto inglés para la conservación del patrimonio marítimo queda confiado desde el 2006 a un organismo no gubernamental: el National Historic Ships,³⁶ bajo la tutela del Departamento de Cultura y de la Secretaría de Estado correspondiente. La organización brinda asesoramiento objetivo al gobierno del Reino Unido, las autoridades locales, organismos de financiación³⁷ y armadores. Además de ello, aborda también cuestiones relacionadas con el contexto que rodea a los buques históricos haciendo de éstos instrumentos nacionales que contribuyen al desarrollo social, comunitario y económico.

El NHS-UK cuenta con el asesoramiento de un Consejo de Expertos (Council of Experts), elegidos por el Director.

³⁴ “El ‘Miquel Caldentey’ Navegará de Nuevo - *Diario de Mallorca*,” accessed May 1, 2020, <https://www.diariodemallorca.es/actual/1693/miquel-caldentey-navegara-nuevo/302688.html>.

³⁵ “La Goleta Mallorquina Miquel Caldentey,” accessed March 18, 2020, <http://miquelcaldentey.balearweb.net/>.

³⁶ H. Cunliffe, “Conserving Historic Vessels,” RINA, Royal Institution of Naval Architects - International Conference on Historic Ships III, no. December (2012): 27–33.

³⁷ En el Reino Unido numerosas son las fundaciones que apoyan proyectos de conservación patrimonial. El National Historic *Ships* proporciona asesoramiento a armadores y fundaciones en los proyectos de restauración de buques.



El registro y clasificación de los buques se lleva a cabo en diferentes categorías y sujetos a distintos niveles de protección y ayuda, de acuerdo a los criterios de priorización objetivamente establecidos: el *National Register of*



Ilustración 10. El pecio del *Mary Rose* visible a través de un cristal que lo protege. Fuente: maryrose.org

Historic Vessels, que cuenta con más de 1300 buques, exige buques de más de 50 años de antigüedad y más de 33 pies de eslora, en buen estado y que por su trascendencia histórica sean dignos de pertenecer a este registro; el *National Historic Fleet*, registro que suma alrededor de 200 embarcaciones que constituyen verdaderos emblemas de historia nacional o regional; el *National Archive of Historic Vessels* contiene detalles de más de 500 buques perdidos o hundidos que pertenecían al registro nacionales de buques históricos.

Registros de menor entidad son también el *Overseas Watch List*, una categoría registral en atención a ultramar y en recuerdo al imperio; la *UK Replica List* que da a conocer el listado de réplicas de buques nacionales; y el *National Small Boats Register*, una categoría que suma 700 modelos, destinada a embarcaciones históricas menores de 33 pies.

Loable es la actuación llevada a cabo en el rescate del pecio del *Mary Rose* (Portsmouth) en 1982 y su posterior exposición al público en un recinto cerrado que protege el pecio del deterioro y que atrae anualmente a decenas de miles de visitantes. Por su aprovechamiento en el ordenamiento portuario y su labor sociocultural y educativa, son destacables los buques históricos *HMY Britannia* en Keith (Edimburgo) y el *Discovery* (empleado por Robert Falcon Scott en las expediciones atlánticas) en el puerto de Dundee. Otros ejemplos de buques históricos conservados y abiertos al público son el *HMS Warrior*, el *HMS Belfast*³⁸ el *Great Britain* (primer transatlántico de hierro y propulsado por hélice) o el *Edmund Gardner*.

Muchos de los buques nombrados anteriormente y otros como el vapor español correílo *La Palma*³⁹ deben su existencia a la acción del Maritime Trust, una fundación sin ánimo de lucro creada en 1970 bajo el patrocinio del duque de Edimburgo. A partir de distintas iniciativas de financiación, esta entidad ha participado de forma parcial o total la restauración de importantes buques nacionales como el *Cutty Sark*.⁴⁰

³⁸ “Visit Bristol’s No.1 Attraction | Brunel’s SS Great Britain |,” accessed March 19, 2020, <https://www.ssgreatbritain.org/>.

³⁹ L A Palma, Juan Pedro Morales, and Julio A Rodríguez, “El Correílo ‘LA PALMA’ En Su Centenario. - 1.912 – 2.012,” no. 1 (2012).

⁴⁰ “The Maritime Heritage Trust - WHAT WE DO,” accessed March 19, 2020, <https://maritimeheritage.org.uk/what-we-do>.

2.1.3 Estados Unidos

En 1994 se aprobó la *National Maritime Heritage Act* supeditada a la supervisión del *National Maritime Heritage Program of the National Park Service*, el Departamento de Interior americano y la Administración Marítima del Departamento de Transportes. Se trata de una de las normas más completas en materia de conservación del patrimonio marítimo y que relaciona tanto al sector público – gobierno federal y estados – como a organizaciones sin ánimo de lucro. Se crea el *National Maritime Heritage Grants Program*, un programa nacional de ayudas que provee fondos y bonificaciones fiscales para la realización de proyectos educativos y de preservación entorno al patrimonio marítimo con el objetivo de acercarlo al público y fortalecer la conciencia y aprecio de la comunidad por el patrimonio marítimo americano.

Se cree oportuno adjuntar la versión original, en atención al valor que otorga al patrimonio marítimo como símbolo de identidad nacional y el fiel diagnóstico sobre el estado de la cuestión y las medidas que se aprueban.

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.*



La conservación de buques se ha llevado a cabo, sobre todo, por suscripción popular mediante fondos privados. Entre numerables buques,⁴¹ la inmensa mayoría de la Armada, cabe destacar el *UUS Intrepid*⁴² pues resulta paradigmático el escenario creado en torno a un portaaviones. Botado para la participar en la Segunda Guerra Mundial también lo haría más tarde en la Guerra Fría, constituye un verdadero emblema nacional y vivo ejemplo de la historia de la marina de guerra americana de antaño. Además, representa una importante fuente de ingresos en el lugar por la afluencia turística.

Otros ejemplos del buen hacer americano en la conservación y divulgación de su patrimonio e historia marítima lo son el *USS Pampanito*⁴³ (submarino de la Segunda Guerra Mundial) y el *SS Jeremiah O'Brien*,⁴⁴ ambos situados en San Francisco, sus cubiertas son escenario de eventos y actos conmemorativos para los veteranos de guerra u otras festividades americanas como el día de la Independencia.

Existen algunos ejemplos de buques civiles tales como goletas, remolcadores y ferries. En esta última categorías es digno de mención el *Queen Mary*, un antiguo crucero convertido en hotel flotante, a día de hoy el buque conservado más grande del mundo.⁴⁵

2.1.4 Países Bajos

En palabras del EMH, la mayor flota de buques históricos operativos se localiza en los Países Bajos. Los buques y embarcaciones, mayoritariamente de navegación interior, se agrupan en asociaciones claramente diferenciadas según la tipología de buque. De ese modo, podemos encontrar asociaciones dedicadas a la conservación y navegación de antiguos remolcadores y empujadores, barcos pesqueros, yates de vela clásica en todas sus modalidades existentes, goletas, canoas y botes y lanchas de salvamento, entre otros.⁴⁶

La mayoría de estas asociaciones están adheridas a la *Federatie Varend Erfgoed Nederland*, entidad que promueve los intereses comunes de las organizaciones de conservación y navegación y coordina y gestiona actividades relacionadas con el patrimonio marítimo neerlandés.⁴⁷

Como ejemplo más de su arraigada su tradición marinera y, a la vez, curioso por la falta de referencias similares en otras naciones, ha de mencionarse la existencia de la *Enkhuizer Zeevaartschool*,⁴⁸ una escuela náutica que forma a marinos profesionales para la navegación a bordo de buques de vela tradicional.

⁴¹ Véase Listado en “HNSA Ships | Historic Naval Ships Association,” accessed March 20, 2020, <https://www.hnsa.org/hnsa-ships/>.

⁴² “Exhibits at the Intrepid Museum,” accessed March 20, 2020, <https://www.intrepidmuseum.org/The-Intrepid-Experience/Exhibits>.

⁴³ “Submarino USS Pampanito - Horario, Precio y Ubicación,” accessed March 20, 2020, <https://www.disfrutasanfrancisco.com/submarino-uss-pampanito>.

⁴⁴ Buque civil de la clase Liberty para el transporte de carga y provisiones en la Segunda Guerra Mundial. Véase “Events – National Liberty Ship Memorial,” accessed March 20, 2020, <https://www.ssjeremiahobrien.org/pages/cruises-and-events>.

⁴⁵ “Home,” accessed March 20, 2020, <https://www.queenmary.com/>.

⁴⁶ Véase “EMH Links to Relevant Sites,” accessed March 20, 2020, <https://european-maritime-heritage.org/links.aspx#Netherlands>.

⁴⁷ “Inicio | Federación de Vela Patrimonio de Los Países Bajos (FVEN),” accessed March 20, 2020, <https://www.fven.nl/>.

⁴⁸ “Enkhuizer Zeevaartschool - Opleidingen Kleine En Grote Zeilvaart,” accessed March 20, 2020, <https://www.ezs.nl/>.

2.1.5 Australia

Bajo los auspicios del Australian National Maritime Museum, entidad gubernamental establecida por el Gobierno australiano en 1991 y que alberga la *National Maritime Collection*: colección de objetos de especial relevancia en la historia marítima del país y el *The Australian Register of Historic Vessels (AHRV)*, en colaboración con la *Sidney Heritage Fleet*. Este registro aglutina buques y embarcaciones de todas las categorías construidas, salvo excepción, antes de 1970.⁴⁹

2.1.6 Dinamarca

En muchos aspectos, Dinamarca ha sido la pionera en Escandinavia en la conservación de buques. Su orgullo patrimonial marítimo es el segundo vapor de paletas más antiguo del mundo, el *Hjejlen*, del 1865. Su labor se ha concentrado, sobre todo, en la conservación de buques de carga, hechos de madera, tanto de vela como de motor. La iniciativa del museo vikingo de Roskilde de convertir la goleta *Fulton* como barco museo y proyecto psicopedagógico ha sido una idea que ha servido de referencia para otras iniciativas similares. A pesar de un modesto financiamiento público, Dinamarca ha conseguido llevar a cabo importantes proyectos de conservación como la fragata *Jylland* gracias a fondos privados.

2.1.7 Suecia

Hablar de Suecia y patrimonio marítimo es hacerlo del *Vasa*, galeón que después de 333 años en el fondo del mar fue rescatado y ahora dícese la nave del siglo XVII en mejor estado conservación. Este país atesora una importante y variada flota de buques históricos. No obstante, Suecia tiene una categoría única de buques históricos activos, sobre todo, buques a vapor, que conectan la ciudad de Estocolmo con otras ciudades e islas vecinas y canales. El Gobierno sueco está poco implicado en la cuestión, quedando ésta relegada a la labor asociativa.⁵⁰

2.2 La European Maritime Heritage

La European Maritime Heritage (EMH) es una organización no gubernamental que trata de establecer sinergias para un fin único: la protección del patrimonio marítimo europeo. Para llevar a cabo esta labor aglutina distintos organismos, cuyo vínculo de unión son los buques y embarcaciones tradicionales. Entre éstos tienen cabida armadores, entidades asociativas y museos marítimos.

⁴⁹ “Australian Register of Historic Vessels | Australian National Maritime Museum,” accessed March 20, 2020, <http://arhv.anmm.gov.au/collections>.

⁵⁰ Bard Kollveit, “La Conservació de Vaixells. Realitats i Reflexions,” Museu Marítim d’Oslo, n.d., 26–32.



Más allá de sus fines culturales clásicos, actúa con carácter de organismo consultivo para los organismos de la Unión Europea, de manera particular con la Agencia de Seguridad Marítima Europea (EMSA), y el Consejo, pues el patrimonio marítimo se postula como una de las vías más eficaces de mostrar la unión de los países europeos.

51

Sus principales actuaciones llevadas a cabo en la materia han sido:

- I. *Recomendación n.º 1468 (2000)* del Parlamento Europeo y el Consejo a los gobiernos europeos en aras de dar soporte a las administraciones, y asociaciones a preservar los barcos históricos; a fomentar su uso educativo y su dimensión social; al establecimiento de un sistema mutuo de reconocimiento de certificados y demás requerimientos técnicos por parte de las administraciones marítimas de los estados miembros.
- II. *Wilhemshaven Mou*,⁵² ligado al esquema del Port State Control⁵³ y el MoU de París,⁵⁴ su eje principal de acción se centra en la adopción de criterios mínimos de seguridad marítima para los buques históricos.
- III. *Barcelona Charter*,⁵⁵ una auténtica guía europea para la conservación y restauración de los buques históricos que navegan.



Ilustración 11. Logotipo del *European Maritime Heritage*. Fuente: EMH

2.2.1 El Wilhemshaven Mou

El Consejo de Seguridad del European Maritime Heritage, especialmente interesado en dotar a los buques históricos de las capacidades operacionales —sobre todo en materia de seguridad— para la realización de viajes dentro de los límites europeos a fin de poner en valor los esfuerzos en su reconstrucción y mantenimiento y, a su vez, consciente de las dificultades para adaptar estos buques a los convenios y normativas internacionales, ve necesaria la creación del *Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe*

⁵¹ Larrucea, “La Protección Del Patrimonio Marítimo Flotante: Hacia Un Estatuto Jurídico Del Buque Histórico.”

⁵² “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”.

⁵³ Port State Control es la inspección de barcos extranjeros en puertos nacionales para verificar que la condición del buque y su equipo cumplen con los requisitos de las regulaciones internacionales y que el buque está tripulado y operado de acuerdo con estas reglas.

⁵⁴ Organización formada por 27 administraciones marítimas cuyo objetivo es eliminar los buques que operan bajo condiciones subestándar a través de un sistema armonizado de Port State Control.

⁵⁵ Prof Jaime and Rodrigo De Larrucea, “El Manifiesto de Barcelona (‘ Barcelona Charter ’): Carta Europea Para La Conservación y Restauración de Los Barcos y Embarcaciones Tradicionales,” n.d., 6–7.

operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships, con el que se pretende resolver esta problemática.

El mencionado memorándum fue firmado en el año 2000 en la ciudad de Wilhemshaven por las administraciones marítimas de Dinamarca, Finlandia, Alemania, Holanda, España, Suecia y el Reino Unido. Con posterioridad lo firmaron Noruega (2004) y Estonia (2005).

Los principales antecedentes por los que se lleva a cabo su redacción son los siguientes:

- I. El creciente interés público en el mantenimiento en activo de los buques históricos, tanto por cuenta privada como pública y en atención también al patrimonio marítimo como una atracción turística y fuente de riqueza.
- II. Ejemplos fundados de buques históricos que, con un mantenimiento exhaustivo, bien equipados y operados por tripulaciones experimentadas, la seguridad y condición de navegabilidad no se ven amenazadas.
- III. La problemática observada en algunos buques históricos del norte y oeste de Europa con el sistema de inspección del Port State Control cuando han visitado puertos extranjeros.
- IV. El hecho que la manca de modernas tecnologías a bordo de los buques históricos debe ser solventada mediante la implementación de medidas operacionales a fin de establecer un nivel de seguridad equivalente al resto de buques sin que ello repercuta en el carácter histórico de dichos buques.
- V. La necesidad de una diferenciación con respecto a los buques con fines comerciales a efectos de los convenios y normativa internacionales, conscientes de que éstos no recogen las necesidades específicas de los buques históricos.
- VI. La necesidad de establecer un criterio común para el reconocimiento de los certificados nacionales dentro de los países firmantes del acuerdo y unos requisitos mínimos de seguridad en la construcción, equipamiento y radiocomunicaciones.
- VII. Establecer una herramienta de intercambio de información y cooperación entre los estados marítimos.
- VIII. Y por último, entendiéndose este memorándum como un instrumento de promoción de la cultura marítima europea y continuando así, con los objetivos de la EMH.⁵⁶

El Port State Control: La labor de las administraciones marítimas

Las autoridades marítimas firmantes del memorándum adquieren una importancia caudal en la aplicación de las disposiciones del presente documento. Cada país deberá expedir un documento de conformidad con el formato que se presenta en el Anexo I del memorándum, haciendo constar que el buque cumple con lo dispuesto en el Anexo II del mismo documento.

⁵⁶ European Maritime Heritage, ed., “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” (London, 2005).



Cada autoridad marítima deberá reconocer los documentos de conformidad de los buques que enarbolan su pabellón, así como los certificados de competencia de las tripulaciones de buques históricos de otros países firmantes que lleguen a sus puertos. Las inspecciones que se llevarán a cabo seguirán el formato Port State Control. Ante la ausencia de alguno de los certificados preceptuados o el incumplimiento total o parcial de los mismos por parte del buque y tripulación, la administración marítima que realice la inspección deberá informar al estado de bandera y trasladarle el resultado de la inspección.

Las deficiencias que afecten directamente a la seguridad del buque y al medio marino permitirán a la autoridad marítima detener el buque hasta que dichas deficiencias sean resueltas. En caso que éstas no pudieran ser llevadas a cabo, la autoridad marítima otorgará un permiso especial para que el buque navegue hasta el astillero más próximo.

El documento de conformidad

El documento de conformidad, expedido por las administraciones marítimas, será la prueba fehaciente de que el buque cumple con los requisitos del país firmante para poder operar como “buque tradicional” de acuerdo a lo prescrito en el citado memorándum. Se otorgará a “todo tipo de buques históricos y sus réplicas, incluidos aquellos diseñados para fomentar y promover las habilidades y la navegación, que en su conjunto actúan como monumentos culturales vivos, operados de acuerdo con los principios de la navegación y técnicas tradicionales”. (EMH 2005, Section 2-Definition)

En este documento deberá constar: nombre del buque, distintivo de llamada, puerto de registro, tonelaje (expresado en GT), eslora, año de construcción, número IMO (cuando aplique), número máximo de personas a bordo, área de navegación y cualesquiera otras observaciones en atención a restricciones operacionales o requerimientos adicionales.

El Convenio STCW 95 en los buques históricos

La aplicación del Convenio STCW 95⁵⁷ se lleva a cabo teniendo en consideración la simplicidad y carácter tradicional de los equipos de a bordo, así como el grado de complejidad asociado a la navegación de estos buques, sobre todo, a los buques de vela.

La aplicación del convenio se realiza acogiéndose al principio de equivalencia que se detalla en el Artículo IX del Convenio STCW:⁵⁸

- 1) *Lo dispuesto en el Convenio no impedirá que la Administración mantenga o adopte otros planes de instrucción y formación, incluidos los que entrañen periodos de embarco y una organización a*

⁵⁷ Seafarer’s Training, Certification and Watchkeeping. este convenio establece las prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Se ha de destacar el hecho que en su artículo III (Aplicación) exenta a los buques históricos de construcción en madera.

⁵⁸ Art. IX Equivalencia del Convenio STCW 78

bordo especialmente adaptados a adelantos técnicos y a clases especiales de buques y de tráfico, a condición de que el periodo de embarco, los conocimientos y la eficiencia exigidos en cuanto al gobierno del buque y a la manipulación de la carga, tanto en el aspecto náutico como en el técnico, sean tales que garanticen un grado de seguridad en el mar y de prevención de la contaminación que sea cuando menos equivalente al prescrito en el Convenio.

- 2) *A la mayor brevedad posible se pondrán en conocimiento del Secretario General los pormenores de tales planes y éste los hará llegar a todas las Partes.*

La adopción de medidas equivalentes tiene su justificación en los siguientes puntos:

- La mayoría de tripulaciones no son marinos profesionales, pero empiezan en la profesión a bordo de buques de este estilo o yates.
- Los buques tradicionales no transportan mercancías.
- La propulsión mediante velas o motores de gran valor histórico requiere de un gran número de tripulantes, a diferencia de buques modernos con tripulaciones mínimas.
- La actividad principal de estos buques acostumbra a ser estacional, concentrándose entre los meses de mayo a octubre.
- La navegación tradicional debe gestionarse desde el punto de vista recreativo, pues no tiene cabida en el sector de transporte de mercancías y bienes.⁵⁹

Los certificados serán expedidos sujetos a la Regla II/3 número 7 del Convenio SCTW que establece la potestad de la administración marítima de exonerar al capitán y primer oficial del mando del buque en aquellos casos en que el tamaño del buque y las condiciones del viaje impidieran la correcta aplicación del Artículo II/3 del Convenio.⁶⁰

El Wilhemshaven Mou sigue el formato del Convenio STCW para establecer los requisitos exigibles a capitanes y oficiales de cubierta de buques históricos y al departamento de máquinas.

Se hacen dos distinciones según eslora del buque —mayor o menor de 24 metros— y según si los buques realizan viajes próximos a la costa o no.

- Los requisitos aplicables a buques tradicionales de eslora inferior o igual a 24 metros se rigen por la normativa nacional para la regulación de las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo y se adaptan a los requisitos en materia de seguridad prescritos en las secciones A-II/5 (*Mandatory minimum requirements for certification of ratings as able seafarer deck*) y A-II/7 del Convenio.

⁵⁹ Thedo Fruithof and Anders Berg, “Minimum Requirements for Certification According to a Minimum Standard of Competence for Masters , Mates and Engine Operators on Traditional Ships of Less than 500 Gross Tonnage Based on the STCW Convention and the STCW 95 Co,” 2006.

⁶⁰ Section A-II/3. Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages.



- Los requisitos para capitanes y oficiales de buques tradicionales de eslora superior a 24 metros se basan en las prescripciones de la sección A-II/3 (*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages*)
- Los buques que realicen viajes no próximos a la costa se ajustarán a las directrices establecidas en la secciones A-II/1 (*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more*) y A-II/2 (*Mandatory minimum requirements for certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more*) del Convenio.

Si bien muchos de los estándares tomados del Convenio STCW son perfectamente aplicables a los buques históricos, algunos de éstos se adaptan de acuerdo a las necesidades específicas de guardias de mar, seguridad y gobierno, especialmente para el caso de los buques tradicionales de vela. De entre éstos, se distinguen, por ejemplo, la necesidad de acreditar un periodo de embarque —determinado por la administración marítima competente— a bordo de un buque de navegación tradicional; la realización de planes de viaje que tengan en cuenta el tipo de aparejo y su maniobrabilidad; conocimiento de los factores que afectan a la maniobra de los buques veleros, así como el manejo del mismo a vela atendiendo al tipo de velas que envergue; conocimiento del vocabulario específico del aparato velero; y conocimiento de los principios básicos de estabilidad en los buques de vela, entre otros.

En cuanto a las guardias de mar, dada la falta o escasez de modernidad en los equipos de ayuda a la navegación, el memorándum recomienda destinar más personal de cubierta para este cometido del que podría destinarse en un buque convencional con los equipos y medios adecuados.

Los estándares de competencia dirigidas al departamento de máquinas se basan en las prescripciones de la sección A-III/1 (*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room*) del Convenio. Del mismo modo que para el departamento de cubierta, recomienda aumentar el personal encargado de la guardia de las máquinas desatendidas e incluso realizar patrullas contra incendios en los puntos más críticos de la misma.

El Código ISM en los buques históricos

El memorándum incluye una guía para la redacción de un plan de gestión de la seguridad y prevención de la contaminación a bordo de buques tradicionales de hasta 500 GT, independientemente del área de navegación. Este documento, inspirado en las prescripciones del Código IGS, adquiere una gran relevancia pues incorpora todas aquellas medidas operacionales que compensan la falta de tecnología a bordo dotando al buque de un nivel de seguridad adecuado sin afectar al carácter tradicional del buque.

Cada buque deberá tener a bordo un plan de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación que se adapte a sus necesidades, esto es, tipo de buque, actividades que realice y personas y tripulación a bordo.⁶¹

Cabrán tener en consideración si el buque es por sí solo una entidad independiente o si está vinculada a una sociedad en tierra. En el primer caso, uno de los tripulantes deberá encargarse de la gestión de la seguridad. En caso de existir una conexión en tierra, una persona ejercerá como DPA (Designated Person Ashore).

Una de las recomendaciones que hace la EMH como medida para compensar el déficit de equipamiento es mediante un incremento sustancial de los ejercicios contraincendios, sobre todo, en los buques de construcción en madera. Así mismo, adquieren una vital importancia prohibiciones como las de fumar a bordo, entre otras de similar índole.

Previa verificación del contenido del plan y aceptación del mismo por parte de la administración, se expedirá al buque el Certificado de Gestión de la Seguridad.

A continuación se exponen los puntos básicos del contenido del plan que siguen el esquema básico propuesto por el Código IGS.

I. Declaración de Seguridad y protección del medioambiente

La declaración será firmada por el responsable de la compañía, quien se declarará responsable de la ejecución de lo descrito en el manual de gestión de la seguridad.

II. Propiedad

1. Si la entidad responsable de la explotación del buque no es el propietario, éste habrá de comunicar a la Administración el nombre y demás datos de aquella.
2. La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

III. Responsables de la Seguridad y el Medioambiente

A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a uno o varias personas, a ser posible, directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan los recursos suficientes y el debido apoyo desde tierra. Figura que en la navegación mercantil se conoce como DPA.

⁶¹ La actividad que realice el buque determinará en gran medida el contenido de su plan de gestión de la seguridad. El *Glenlee*, amarrado en el río CLyde tiene como actividad principal la museística y acoge a bordo banquetes y eventos pudiendo albergar hasta 200 personas, mientras que el pailebote *Santa Eulalia*, cuya actividad fundamental es la navegación, tiene una capacidad máxima de 30 pasajeros y 8 tripulantes, número que se ve reducido en navegación nocturna y de altura.



IV. Responsabilidad y autoridad

1. La compañía determinará y documentará las funciones y tareas a repartir entre los oficiales con el fin de cumplir lo prescrito en el manual de gestión de la seguridad. En caso de necesidad, se elaborará un plan de organización de la compañía y buque.
2. La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de sus funciones y responsabilidades, entre las cuales, se destaca:
 - i. implantar los principios de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;
 - ii. fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios;
 - iii. impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de forma clara y simple; y
 - iv. revisar periódicamente el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.
3. La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

V. Recursos y personal

1. La compañía garantizará que los buques estén tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.
2. La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente puede familiarizarse debidamente con sus funciones.
3. La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices. Así mismo, impartirá una formación avanzada para aquellos sujetos que estén plenamente implicados en alguna tarea dispuesta en el SGS.

VI. Checklist para procedimientos de a bordo

Se llevarán a cabo listas de comprobaciones según proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del personal y del buque y la protección del medio ambiente.

VII. Preparación para emergencias

1. La compañía determinará las posibles situaciones de emergencia a bordo y adoptará procedimientos para hacerles frente. Entre éstas, el memorándum recomienda, al menos:
2. La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.
3. En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.

VIII. *Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos*

1. El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimientos de la compañía los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema. Así mismo, la compañía informará a todas las personas involucradas en la seguridad del buque de los resultados de las evaluaciones y las deficiencias observadas a fin de que se tomen en consideración.
2. La compañía adoptará procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los accidentes similares.
3. Los accidentes deberán ser puestos en conocimientos de las comisiones investigadores de accidentes marítimos, a fin de esclarecer cuáles han sido las causas y mejorar a través de sus conclusiones.

IX. *Mantenimiento*

La compañía o los responsables de la seguridad a bordo adoptarán procedimientos para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

Se efectuarán inspecciones con la debida periodicidad; se notificarán los casos de incumplimiento y, si se conocen sus posibles causas; se tomarán las medidas correctivas adecuadas; y se conservarán sendos expedientes de esas actividades.

El memorándum en su guía para la redacción del Manual SGS confiere especial atención en el mantenimiento a las siguientes secciones del buque: maquinaria, cubierta, labores de mantenimiento en puerto y equipos y medios de seguridad.

Documentación

La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS. Se asegurará de que: se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios; las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado; y se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido su vigencia.



Ilustración 12. Equipos de seguridad y salvamento a bordo del pailebote *Santa Eulalia*. Fuente: propia.



2.3 La Directiva 2009/45 CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje⁶²

El creciente interés surgido en la preservación de los buques históricos en condiciones de navegabilidad permite que éstos se desplacen por sus propios medios de puerto en puerto, asistiendo a encuentros y festivales marítimos. El ambiente marítimo se traslada a puertos como el de Pasaia, donde espléndidos buques como *L'Hermione* francés son muy bien recibidos por gentes que nunca han presenciado este tipo de espectáculos más allá de la pantalla del cine.⁶³

Tal es el impacto de estas naves entre los visitantes de los numerosos festivales que se dan cita en distintos puertos europeos de arraigada tradición marinera que, aunque muchos de ellos totalmente ignorantes de la navegación tradicional, gustarían de navegar a bordo de un buque de tal magnitud.

El Wilhemshaven Mou, como ya se ha dejado patente en párrafos anteriores, establece unos estándares para que se pueda llevar a cabo una armonización de la seguridad marítima a bordo de las embarcaciones y buques tradicionales. Su labor es fundamental para acercar la cultura marítima a la sociedad que la demanda, estableciendo un primer marco normativo que dote a esta actividad de las condiciones de seguridad idóneas. No obstante, la realización de viajes de corta duración a bordo de buques como *L'Hermione* requiere de certificados nacionales y, por tanto, compete a las autoridades marítimas del puerto donde se realice la actividad.

Estos buques por razones obvias transportarán más de doce pasajeros a bordo, asumiendo de manera automática la denominación de buque de pasaje. Por este motivo, tal y como manifiesta el Safety Council del EMH, los requisitos técnicos y operacionales quedarían subordinados a la Directiva 1998/18 CE, refundida por la Directiva 2009/45 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.⁶⁴

En este sentido, se cree conveniente realizar un análisis general de la mencionada Directiva buscando su adaptación a los buques tradicionales.

⁶² Unión Europea. Directiva (UE) 2009/45 del Consejo, de 6 de mayo de 2009, que deroga la Directiva 1998/18/UE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. Diario Oficial de la Unión Europea L 163, DE 25 DE JUNIO DE 2009, pp. 1-140.

⁶³ En 2018 se celebró la primera edición del Festival Marítimo de Pasaia donde se dieron cita numerosas embarcaciones y buques tradicionales de distintos lugares del continente. Cinco días de ambiente cosmopolita plagado de actividades culturales, gastronómicas y musicales que reunió a más de 115.000 visitantes. El plato estrella fue la visita de *L'Hermione*, réplica de la fragata con la que el marqués de Lafayette contribuyó a la independencia americana.

⁶⁴ R L A Culture Unesco and John Robinson, "Annex III European Maritime Heritage Recommendation for a Common Practice for the Performance of Day Trips from Ports of Call in the Waters of the Member Countries Based on the EU Directive 1998 / 18 of the Council for Passenger Vessels Performance Of," 2005.

Objeto y ámbito de aplicación

La presente Directiva tiene por objeto introducir un nivel uniforme y armonizado de seguridad de los pasajeros y bienes a bordo de buques de pasaje y naves de gran velocidad nuevos y existentes cuando estas categorías de buques y naves realizan travesías nacionales en Europa.

Será de aplicación a los siguientes buques y naves, con independencia de su pabellón, cuando realicen travesías nacionales.

- a) los buques de pasaje nuevos,
- b) los buques de pasaje existentes de eslora igual o superior a 24 metros,
- c) las naves de pasaje de gran velocidad.

Los siguientes buques quedarán excluidos de la Directiva:

- a) los buques de pasaje destinados a fines militares,
- b) los yates de recreo que no transporten más de 12 pasajeros con ánimo de lucro
- c) los buques y naves de pasaje sin propulsión mecánica o de construcción primitiva o en materiales distintos del acero o equivalentes,
- d) los buques originales o reproducciones singulares de buques de pasajes históricos proyectados antes de 1965 y construidos predominantemente con los materiales de origen,
- e) los buques utilizados exclusivamente en zona portuaria,
- f) las naves de gran velocidad en todas las modalidades anteriores.

Clases de buques de pasaje

La Directiva en cuestión establece 4 clases de buques de pasaje en función de las zonas en las que operen. En el caso que nos acontece: los buques históricos, éstos parecen encajar de manera inequívoca en la *Clase D*:

Buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10% en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o en un período determinado de inferior duración si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano), y que no se alejan en ningún momento más de 6 millas de un abrigo ni más de 3 millas de la línea de costa —contadas a la altura media de la marea—, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

La inscripción en esta categoría queda justificada ya que los acontecimientos marítimos que entre su oferta cultural incluyen el viaje a bordo de un buque histórico se realizan en períodos del año muy concretos, primordialmente en la temporada estival. Además, éstos suelen realizarse en puertos al abrigo de radas o bahías que ofrecen una navegación tranquila. Atendiéndonos al motivo exhibicionista del viaje y a su corta duración, parece evidente que la distancia de 6 millas es más que suficiente para este cometido.



Medidas de aplicación y certificación

La presente Directiva será de aplicación a todos los buques de pasaje, ya sean nuevos o existentes, así como las naves de alta velocidad.

En lo relativo al régimen de certificación, todos los buques de pasaje nuevos y existentes irán provistos de un certificado de seguridad de buques de pasaje de conformidad con la presente Directiva. Lo expedirá la Administración del Estado de abanderamiento tras un reconocimiento inicial.

Los Estados miembros, en su calidad de Estado de acogida, reconocerán el certificado de seguridad de buques de pasaje expedido por otro Estado miembro a buques de pasaje que realicen travesías nacionales.

Prescripciones de seguridad

Los buques de pasaje deberán cumplir con la normativa prescrita en el Anexo I de la Directiva. No obstante, un Estado miembro podrá adoptar disposiciones equivalentes a la reglas contenidas en el citado anexo, a condición de que dichas disposiciones sean al menos tan eficaces como estas reglas.

Estas medidas podrán dispensar a algunos buques del cumplimiento de determinadas prescripciones cuando éstos realicen travesías nacionales en dicho Estado, incluidas las zonas de aguas archipelágicas abrigadas de los efectos del mar abierto bajo determinadas condiciones operativas, como la menor altura característica de las olas, navegación restringida a ciertos periodos del año, a las horas de luz o a otras condiciones climáticas apropiadas, duración limitada del viaje o proximidad de los servicios de salvamento. Requisitos operacionales que, eminentemente, aluden a la actividad de los buques históricos en los festivales marítimos.

Dado el carácter social y cultural de los buques tradicionales, conviene destacar el Artículo 8 de la Directiva que, con el fin de dotar a los buques de pasaje de un carácter integrador e inclusivo, establece la obligación de adoptar, en la medida de lo factible, medidas que velen por el acceso seguro a bordo de personas con movilidad reducida.⁶⁵



Ilustración 13. PMR a bordo del Gure Cita. Fuente: Asociación minusválidos Gure Cita.

⁶⁵ Véase Victoria Wallworth, “Creating Access For All : Guidance for Historic Vessels,” no. August (2018).

2.4 La Directiva 2016/1629 CE sobre las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior⁶⁶

Habida cuenta de la importancia de la navegación interior en Europa, la Unión Europea aprueba la Directiva 2016/1669 CE del Parlamento y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87 CE.

La Unión Europea se sirve de la experiencia acumulada por la CCNR⁶⁷ en la elaboración y actualización de prescripciones técnicas para las embarcaciones de navegación interior en el río Rin adoptándolas para las vías navegables interiores de la Unión. El CESNI,⁶⁸ bajo los auspicios de la CCNR y abierto a expertos de todos los Estados miembros, es responsable de redactar las normas técnicas en el ámbito de la navegación interior a las que la Unión debe hacer referencia.

En Dinamarca, Estonia, Irlanda, Grecia, España, Chipre, Letonia, Malta, Portugal, Eslovenia y Finlandia, no hay vías navegables interiores o no se practica en un grado significativo. Por consiguiente, la UE ve innecesario y desproporcionado obligar a dichos Estados miembros a trasponer y aplicar la presente Directiva.

Objeto y ámbito de aplicación

La presente Directiva quiere ser una vía de armonización a escala de la Unión a fin de evitar distorsiones de la competencia y distintos niveles de seguridad entre los diversos marcos jurídicos y calendarios en los procedimientos decisorios que hasta la aprobación de la presente Directiva se hallaban. El fin último de la misma pues, es la aplicación de unas mismas prescripciones técnicas a todas las vías navegables interiores de la Unión y su periódica actualización, así como la clasificación de dichas aguas navegables interiores.

Será de aplicación a las embarcaciones siguientes:

- a) los buques de eslora igual o superior a 20 metros;
- b) los buques cuyo producto de eslora x manga x calado sea igual o superior a 100 m³;
- c) los remolcadores y empujadores o los artefactos flotantes;
- d) los buques de pasaje;

⁶⁶ Unión Europea. Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/UE y se deroga la Directiva 2006/87/UE. Diario Oficial de la Unión Europea L252, del 16 de octubre de 2016, pp 118-176.

⁶⁷ Central Commission for the Navigation of the Rhine.

⁶⁸ Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure.



No se aplicará a:

- a) los transbordadores;
- b) los buques militares
- c) los buques marítimos, incluidos los remolcadores y empujadores que naveguen y atraquen en aguas marítimo-fluviales o se encuentren navegando temporalmente en aguas interiores.

Medidas de aplicación y certificación

Los Estados miembros velarán por que las embarcaciones que operen en las vías navegables interiores de la Unión se construyan y mantengan de conformidad con las prescripciones establecidas en la presente Directiva.

El certificado de navegación interior de la Unión se expedirá a las embarcaciones tras una inspección técnica realizada antes de la puesta en servicio de la embarcación con objeto de comprobar si ésta cumple las prescripciones técnicas que establecen los anexos II y V de la Directiva. La validez del mismo será de cinco años para los buques de pasaje y NGV;⁶⁹ y diez años para todas las demás embarcaciones.

Excepciones para determinadas categorías de embarcaciones

Siempre que se garantice una seguridad equivalente o adecuada, los Estados miembros podrán conceder excepciones de partes de la presente Directiva o de toda a ella a:

- a) las embarcaciones que operen en vías navegables interiores no conectadas;
- b) las embarcaciones cuyo peso muerto no sea superior a 350 toneladas o a las embarcaciones, que no estén destinadas al transporte de mercancías, cuyo desplazamiento sea inferior a $100 m^3$, construidas antes del 1 de enero de 1950 y naveguen exclusivamente dentro de su territorio.

Prescripciones de seguridad

La Directiva Delegada 2018/970⁷⁰ de la Comisión Europea, de 18 de abril de 2018, modifica los anexos II, III y V de la Directiva 2016/1629 de la Comisión Europea relativos a las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones que naveguen por las vías navegables interiores de la Unión.

El Anexo II⁷¹ de esta última Directiva nos remite a la norma ES-TRIN 2017/1 elaborada por el CESNI. Esta norma se divide en 33 capítulos y 5 anexos que proporcionan prescripciones de seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida a bordo de los buques y embarcaciones que naveguen por aguas interiores en atención a la zona de navegación, la tipología de buque y sus partes, equipos y maquinaria.

⁶⁹ Nave de Gran Velocidad.

⁷⁰ Unión Europea. Directiva Delegada (UE) 2018/970 de la Comisión, de 18 de abril de 2018, por la que se modifican los anexos II, III y V de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. Diario Oficial de la Unión Europea L 174, del 10 de julio de 2018, pp 15-19.

⁷¹ Sobre prescripciones aplicables a las embarcaciones que naveguen por las vías navegables interiores de las zonas 1, 2, 3 y 4

En el Anexo V,⁷² la Directiva 2018/970 del Consejo incluye en las comisiones inspectoras “un experto en embarcaciones tradicionales para la inspección de las embarcaciones tradicionales”, figura que en la anterior Directiva no existía y que, con su inclusión, se muestra la clara apuesta por dotar a las embarcaciones tradicionales del trato específico y diferenciado del resto de embarcaciones, tal y como demanda el Inland Waterway Council del EMH.



Ilustración 14. Remolcador portuario *Maas* del RVEN. Fuente: <https://www.fven.nl/>.

2.5 El Capítulo 24 del European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels (CESNI). Medidas especiales aplicables a buques tradicionales

Aunque ya se mencionado con anterioridad, relacionado con la Directiva 2018/970 del Consejo, conviene destacar que el CESNI surge en junio del 2015 mediante una resolución del CCNR con el fin de crear un comité dedicado a la elaboración de estándares en el campo de la navegación interior en la Unión Europea.

Alrededor de este comité se reúnen expertos de los Estados miembros de la UE y de la CCNR y representantes de organizaciones internacionales con intereses en el campo de la navegación interior.

El Inland Waterway Council del EMH —organismo aprobado por el CESNI— define el Capítulo 24⁷³ de la norma ES-TRIN como un compendio de estándares particularmente útiles para los armadores de buques tradicionales por su capacidad de adaptación a esta tipología de buques en comparación con otros regímenes de certificación.⁷⁴ No obstante lo anterior, la legislación comunitaria todavía no ha adoptado estos estándares, quedando, todavía,

⁷² Disposiciones de procedimiento pormenorizadas.

⁷³ Disposiciones especiales aplicables a los buques tradicionales.

⁷⁴ “ABOUT EMH HomeObjectivesOrganisa,” accessed March 4, 2020, <https://european-maritime-heritage.org/iwc.aspx>.



dicha cuestión al amparo de las posibles excepciones que compete a los Estados miembros conceder en materia de seguridad marítima, tal y como ponen de manifiesto las anteriores Directivas.

Aplicación de las Partes II y III⁷⁵

El Artículo 24.1 del presente documento aclara las condiciones en las que se aplicarán las disposiciones redactadas en las Partes II y III del mismo:

1. En primer lugar, el buque histórico deberá estar construido acorde a las técnicas comúnmente empleadas en el país y el contexto histórico en el que se le sitúa.
Así mismo, el estado del buque, su equipo y equipamiento deberán cumplir con las regulaciones del país al cual pertenecen.
2. Aquellas partes, equipos y equipamiento no incluidos en el inventario original del buque citado en el apartado anterior deberán cumplir con las prescripciones de las Partes II y III del presente.
3. En caso de que resulte imposible la aplicación de los mencionados estándares, el inspector establecerá otros requisitos de compensación a fin de asegurar un nivel de seguridad equivalente. Estas excepciones solo quedarán justificadas por la preservación del carácter tradicional del buque.

Reconocimiento y certificación

1. El reconocimiento de un buque como tradicional requerirá de una inspección previa a la emisión del certificado que le acredite para la navegación interior como buque tradicional. Se requerirá de una inspección especial en caso que el buque quiera pasarse a la lista de buques tradicionales.
2. Además, deberán entregarse los siguientes documentos al organismo encargado de llevar a cabo la inspección:
 - a. Informe de un experto en conservación del patrimonio especializado en la rama marítima o por un especialista en buques históricos que certifique que el buque cumple con los requisitos expuestos anteriormente para ser denominado “buque histórico” y es, por tanto, digno de ser conservado.
 - b. Las actividades a las que va a destinarse.
 - c. Documentación del buque:
 - i. Detalles del estado del buque, equipo y equipamiento que han resultado de la inspección en forma de descripciones, planos, imágenes u otros.
 - ii. Listado de anotaciones sobre las cuales pueda justificarse la excepción en el cumplimiento de las Partes II y III de este Estándar.
 - iii. Pruebas de que el buque puede operar bajo la denominación de buque histórico.

⁷⁵ Parte II. Disposiciones sobre construcción, equipamiento y equipo; Parte III. Disposiciones especiales.

- iv. Dibujos, planos, cálculos y evidencias en atención a la aplicación y cumplimiento de los requisitos de este Estándar.
 - v. Información sobre la tripulación del buque.
 3. La fecha histórica del buque también adquiere cierta importancia. En el caso de las réplicas de buques históricos, ésta podrá verse en el informe técnico realizado para la certificación.
 4. Una vez presentada la documentación del buque anteriormente descrita y se haya realizado la inspección, el organismo de control evaluará su conformidad con respecto al Artículo 1 (1.29)⁷⁶ y el Artículo 24.1 para ser reconocido como buque tradicional.

En cualquier caso, el dictamen del organismo de control no irá en contra de la decisión tomada por el experto en buques tradicionales.

5. En caso de cumplir con dichos requisitos, el certificado de navegación en aguas interiores que se expedirá seguirá el formato que se expone en la Sección V del Anexo 3 del Estándar.

Otras disposiciones y requerimientos

El Artículo 24.3 establece que el organismo de control, en concordancia con la operativa del buque y su seguridad, a tenor del estado del buque, equipo y equipamiento, determinará:

- a) La tripulación mínima exigida y la cualificación de la misma.
- b) El número de personas a bordo y su reducción en situación de tripulación mínima.
- c) Régimen de estadía y funciones a bordo de las personas ajenas a la tripulación.
- d) La máxima carga admisible y la condición de lastre.
- e) El área de operación permitida.
- f) Las restricciones meteorológicas y otras restricciones náuticas que se puedan prever.

⁷⁶ 'Embarcación tradicional': una embarcación que, por su antigüedad, su carácter técnico o su construcción, su rareza, su significado para la preservación de los principios tradicionales de navegación marítima o técnicas de navegación interior o su importancia para un período desde un punto de vista histórico, sea digna de ser conservada y se explote, en particular, con fines de demostración, o una réplica de la misma.



Capítulo 3. Marco normativo español

3.1 El Proyecto de Reglamento de Buques y Embarcaciones Históricas y sus Reproducciones Singulares

3.1.1 Antecedentes para su redacción

Entidades y asociaciones culturales marítimas

La redacción del Proyecto de Reglamento de Buques y Embarcaciones Históricas y sus reproducciones singulares tiene por objeto reconocer y apoyar la labor que particulares y asociaciones desde hace décadas llevan realizando en pro de la preservación de la tradición náutica, en un país con innegable vocación y arraigo marítimo como tiene España.

Como breve apunte, se ha de destacar una vez más la labor del Museu Marítim de Barcelona y también la del Museo Naval de Madrid, entidades que han ejercido una presión positiva sobre las administraciones correspondientes para que finalmente se lleve a cabo este proyecto. A estos dos se le han de sumar todos los museos marítimo extendidos por el territorio español y muy particularmente, el Museu Marítim de Mallorca.

De muy especial atención lo son las distintas entidades marítimo-culturales que se extienden por el litoral nacional y cuyos objetivos principales son el de la conservación y el mantenimiento de embarcaciones y la práctica y difusión de la navegación tradicional. En la costa catalana, integradas en la Federeació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial, se pueden contar un total de quince asociaciones de este tipo.⁷⁷ En las Illes Balears son un total de diez asociaciones.

Como ejemplo de institución privada se ha de destacar la tarea de la Factoría Marítima Vasca Albaola, que construye una réplica del pecio del ballenero San Juan que, tras 400 años bajo el agua, fue descubierto por un equipo de arqueología canadiense en Red Bay (Canadá). Hoy en día, y tras importantes estudios, se ha convertido en el icono que simboliza el Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO.⁷⁸ La entidad trabaja en colaboración con la Capitanía Marítima de Pasaia para la aprobación de un régimen de certificación e inspección en materia de seguridad para que la nave pueda desarrollar la navegación tradicional.

⁷⁷ Joan Manuel Rivas Santandreu, “Estudi per a La Construcció d’ Una Rèplica d’ Una Barca de Pesca de Vela Llatina” (Facultat de Nàutica de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya, 2020).

⁷⁸ “Albaola Historia - Museo En San Sebastián - Patrimonio Marítimo Vasco,” accessed October 5, 2020, <http://www.albaola.com/es/site/una-historia-compartida>.

Convenios y conferencias sobre patrimonio marítimo

El Proyecto se inspira en los convenios y conferencias internacionales sobre la protección del patrimonio histórico, artístico y cultural. Entre éstos, destacan los siguientes:

- La *Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de 2003*, aprobada por la UNESCO;
- La *Recomendación 1486/2000* del Parlamento Europeo sobre el patrimonio marítimo y fluvial;
- La “*Barcelona Charter*”: Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos Tradicionales que navegan (2002);
- El *Libro Verde* “Hacia una futura política marítima de la Unión”;
- La *Declaración de Gijón* en el marco del Día marítimo europeo de 20 de mayo de 2010.

No obstante lo anterior, el más importante es el Memorando de entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de certificados para la operación segura de barcos tradicionales en aguas europeas y de certificados de competencia para tripulaciones en barcos tradicionales, conocido como Wilhemshaven Mou que España firmó, junto con otras naciones marítimas europeas, en 2005.

Este documento pretende aclarar los sistemas de gestión de la seguridad para este tipo de buques, proponiendo una normativa paralela a la Directiva sobre Buques de Pasaje 2009/2018 que, en muchos casos, excluye al buque histórico. En este contexto, se explica la necesidad de contar con una regulación de ámbito nacional específica que ponga fin a las disfunciones que se venían constatando para la conservación y recuperación de buques históricos. La disposición adicional 8ª de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima habilitó al Gobierno para llevar a cabo un desarrollo reglamentario dirigido a prever un registro especial para los buques históricos, así como un régimen simplificado de certificación e inspección.

3.1.2 Objeto y ámbito de aplicación

Este Reglamento tiene por objeto la adopción de medidas de protección y apoyo para la conservación de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, mediante la regulación de su registro, su documentación y el establecimiento de un régimen simplificado de certificación e inspección.

El Reglamento será de aplicación a los siguientes buques y embarcaciones y sus reproducciones singulares:

- a) Los incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español.
- b) Los declarados de interés cultural.



- c) Los que revistan un interés especial por estar relacionadas con actividades marítimas significativas de España, por haber pertenecido o estar relacionadas con alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica.
- d) Los que tengan una antigüedad superior a 40 años.
- e) Las que forman parte de un tipo de construcción o que su tipo específico ha dejado de producirse o es prácticamente inexistente.
- f) Haber sido construido utilizando una tecnología especial o que ya no se utilice.

3.1.3 Conceptos

Concepto de buque y embarcación histórica

El valor histórico de los buques y embarcaciones se determinará en función de su pertenencia al patrimonio histórico español o de su consideración como barco clásico, de época o tradicional, siempre que su caso específico concorra en alguno de los supuestos previsto en el presente reglamento.

Para el caso específico de buques y embarcaciones con carácter tradicional o histórico, las comunidades autónomas, como órganos competentes en materia de conservación y protección del patrimonio histórico, tendrán una función caudal en la propuesta de inclusión de buques y embarcaciones en el mencionado registro.

Concepto de reproducción singular

Las reproducciones singulares deberán reproducir fielmente las características originales del buque o embarcación. Sin embargo, se permite la incorporación de algunos elementos menores o auxiliares. Dichas reproducciones podrán ser de tres tipos:

- a) Una reproducción que reproduzca las características conocidas de un determinado buque o tipo de buque.
- b) Una reproducción con finalidad operacional que incluya las mínimas adaptaciones necesarias.
- c) Una reproducción singular digital en atención a las recreaciones y animaciones 3D que puedan realizarse por medios electrónicos de un buque o embarcación cuya estructura se halle ya sin representación física o sea imposible su recuperación como ocurre con algunos pecios.

3.1.4 Del Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

El Registro, que será de carácter público y accesible a través de la web del Ministerio, se crea dentro del Registro de Buques y Empresas Navieras y depende del Director de la DGMM. La gestión del mismo correrá por cuenta del Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección de la DGMM.

La inscripción al registro se realizará a través de la sede electrónica del Ministerio y para su acceso se requerirán de una serie de justificaciones técnicas y administrativas que se recogen en el documento del Reglamento.

Entre éstas, destaca la exigencia de que al menos el 70 por ciento de la estructura original del casco esté en buenas condiciones, a excepción de la autorización de un menor grado de conservación que se pueda hacer cuando se acredite su importancia patrimonial.

3.1.5 Inscripción de buques y embarcaciones pesqueros en el Registro

La inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares implicará la baja automática en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y tendrá los mismos efectos y beneficios que el desguace.

Con este hecho, sin duda, se fomentará una cultura de conservación de las unidades de pesca tradicional que hasta día de hoy han estado en una clara situación de desventaja con respecto a demás buques por las dificultades para evitar su desguace que se hacen mención en el primer capítulo de este trabajo.

3.1.6 Documentación

Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, con excepción de las digitales, deberá contar con los siguientes documentos y certificados:

- a) La patente de navegación cuando tengan un TRB o Registro Bruto igual o superior a 20.
- b) El rol de despacho y dotación cuando tenga tripulación profesional.
- c) El certificado de cumplimiento.
- d) Las pólizas de cobertura de riesgos en atención a la actividad que desarrollen.

El certificado de cumplimiento es el documento distintivo, declarará que el buque o embarcación respeta los requerimientos de seguridad y sigue las medidas operaciones y anticontaminantes que le sean exigibles en atención a sus características y actividad. El resto de documentos se rigen por las normas generables aplicables.

Este documento debe tomar muy en consideración el buque o embarcación del que se trate, ya que no es comparable la seguridad operacional o las medidas anticontaminación previstas para un pailebote que para un laúd. El uso que se le vaya a dar al buque o embarcación debe ser prioritario en la legislación prevista para el mismo, por lo que los certificados e inspecciones deberán ir en la línea de las actuales normativas nacionales y de los convenios internacionales, cuando apliquen. El proyecto aprobado por la Administración podrá recoger las exenciones o las medidas adicionales otorgadas por la DGMM siempre que éstas doten al buque de un nivel de seguridad como mínimo de igual nivel que el exigible a un buque no histórico de la misma clase.



3.1.7 Seguridad, mantenimiento y mejora de los buques

La seguridad y la protección de la contaminación a bordo de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares quedará bajo el amparo de lo establecido en el certificado de cumplimiento.

Se establece para los buques y embarcaciones históricas el plazo de cinco años para ser puestos en seco para efectuar las inspecciones relacionadas con la obra viva. En el caso de casco de madera, este plazo se reducirá a tres años. Estos plazos pueden ser modificados para un buque o embarcación histórica concreta mediante resolución de la DGMM.

En este sentido, cabe destacar la gran diferencia entre buques y embarcaciones históricos y tradicionales. Los primeros se entiende que por su edad pueden presentar un grado de deterioro mayor y su construcción con maderas locales —como en el caso de laúdes de pino balear—, justifica un régimen de inspección y varada de menor plazo y más exhaustivo que para el caso de los barcos clásicos y de época, de maderas altamente resistentes (iroko, teca, caoba, etc.).

El control de los requisitos de seguridad y de los exigibles en la prevención contra la contaminación del medio marino será llevado a cabo por los órganos competentes de la DGMM mediante planes y programas individualizados de inspección y control. Los buques, embarcaciones y sus reproducciones deberán ser inspeccionados de acuerdo a los proyectos aprobados y sus certificados de cumplimiento, sin que se les puedan exigir requisitos adicionales.

3.1.8 Navegación de buques, embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros en aguas territoriales españolas

Los servicios de inspección de las Capitanías Marítimas podrán realizar controles en los buques, embarcaciones o reproducciones singulares extranjeros para comprobar que sus certificados están en vigor y que todos sus equipos, incluidos los de la cámara de máquinas, cumplen con los mínimos requisitos exigidos por su ley nacional.

Los controles se ajustarán a los criterios y principios establecidos en el Wilhemshaven Mou o en los convenios internacionales o memorándums sobre buques tradicionales o históricos de los que España sea parte y seguirán los procedimientos, detención y formalidades que se establecen en el Memorando de Acuerdo de París (París MoU) en materia de control por el Estado del puerto.

3.1.9 Emisión de documentos y certificados

La Dirección General de la Marina Mercante otorgará, concluida la inspección, un nuevo Certificado de Cumplimiento mediante el que confirma que el buque o embarcación histórica o la reproducción singular cumple con los requerimientos específicos establecidos para ella. En el certificado de cumplimiento se especificarán las medidas concretas para el cumplimiento de las finalidades de los convenios internacionales marítimos que les sea de aplicación y de los que España sea parte.

La Dirección General de Marina Mercante podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos con carácter general para el resto de los buques y embarcaciones.

3.1.10 Control sobre buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones

Al igual que ocurre con los bienes incluidos dentro de los inventario de patrimonio histórico, cualquier obra de mantenimiento o mejora que altera o pueda alterar los elementos del buque o embarcación histórica o de la reproducción singular deberá ser aprobada y controlada por la Administración Marítima. En el supuesto de las unidades que formen parte del patrimonio histórico, se precisará autorización previo y seguimiento posterior.

El control sobre éstos también se hará efectivo cuando salgan navegando de las aguas territoriales españolas para participar en eventos culturales en otros estados, por lo que será necesario informar a la Delegación de Aduanas con una antelación de quince días del puerto de destino, el motivo del viaje y la fecha prevista de regreso

3.1.11 Beneficios fiscales

Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares tendrán las bonificaciones en las tasas portuarias y de la Marina Mercante, y los beneficios fiscales que se establezcan en las leyes.

3.1.12 Régimen de voluntariado

Las actividades que se desarrollan en los buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares, salvo prueba de lo contrario, tendrán la consideración de voluntariado cultural, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6.1. d) de la Ley 45/2015, de 14 de octubre, de Voluntariado.



Capítulo 4. Comunidad Autónoma de las Illes Balears

4.1 Buques históricos de las Illes Balears

El patrimonio marítimo balear sigue la estela de los acontecimientos nacionales. Si bien la marina balear tuvo presencia tanto en el Mediterráneo como en las rutas con América, actualmente su hegemonía de antaño se ve reducida a su mínima expresión, siendo los motoveleros los únicos ejemplos vivos de aquella gloriosa época.

Entre los distintos tipos de buques y embarcaciones de vela que hubo destacan las polacras, las polacras goletas y los bergantines en cuanto a buques redondos o de cruz. Entre los de vela latina, los más característicos fueron los jabeques, velacheros, tartanas y laúdes viajeros o costeros.

4.1.1. Pérdida del patrimonio marítimo

Los últimos motoveleros

Los motoveleros son a día de hoy los últimos representantes de la flota tradicional balear, junto con las embarcaciones de arrastre y los laúdes. El uso de los mismos para el transporte de cabotaje se alargó hasta bien entrados los años setenta. A partir de entonces, quedan desbancados con la incorporación de buques de propulsión mecánica más rápidos y con mayor capacidad de carga.

El destino de estos buques fue el olvido y abandono en los muelles aguardando una muerte anunciada. La sentencia final llegaría cuando el espacio de amarre ocupado por éstos confrontaba con las políticas de expansión comercial de los



Ilustración 15. Motoveleros en el puerto de Ibiza. Fuente: L. Powell.

puertos debiéndose materializar su desaparición por medio del hundimiento o el incendio en medio del mar. Los últimos ejemplos fueron los pailebotes mallorquines *Nuevo Corazón* (hundido el 12 de noviembre de 1986) y *Cala Mondragó* (hundido el 3 de febrero de 1988). La goleta de velacho ibicenca *Pedro* fue quemada el 7 de septiembre de 1970 frente a la isla de s'Espardell o el *José María Costa*, hundido a principios de los ochenta. Por

otra parte, el bergantín goleta de cuatro palos *Sant Mus*,⁷⁹ tuvo como destino final, allá por los años sesenta, el hundimiento para servir de base a la prolongación del muelle adosado.

Otros bastimentos causaron baja a consecuencia de infortunios inherentes a la vida marinera como fue el caso del *Isla Mauritia* (ex *Concepción*), hundido por un tifón; el *Phoenix* (ex *Villa d'Andraitx*), destruido en Indonesia cuando lo sacaban a varadero; el *Maria Assumpta*, hundido en 1995 cerca de la bahía de Padstow donde perecieron tres tripulantes; el *Thöpaga*, hundido frente a las costas de la Bretaña francesa; el *Cala Virgili* (después llamado *Le Marselloise* y convertido en restaurante flotante) fue calcinado por un incendio y hundido en el mismo puerto en 2014.

Tanto por causas de la navegación como por la pasividad del hombre a acometer proyectos culturales en torno a buques en desuso, se pueden observar unas cifras de bajas de buques históricos que, de compararlas con las de buques mercantes no resultarían sustanciales, pero patrimonialmente constituyen una gran pérdida, dado el escaso número de unidades históricas que quedan en el mundo.

Los vapores en las Illes Balears

Tal vez suene ilusorio hablar de los buques a vapor como objeto de valorización patrimonial en un contexto como el nuestro, aunque si se analiza su trascendencia en el servicio de correo marítimo entre península y Baleares así como entre las islas del archipiélago, quizás no resulte tan descabellado pensar en proyectos de restauración y conservación, al menos de los últimos ejemplares, tal y como ha ocurrido en otros países europeos. Podrían citarse varios ejemplos de buques que navegaron por el Mar Balear hasta no hace muchas décadas. Por ejemplo, el vapor *Rey Jaime I* y el vapor *Mallorca*, ambos de la antigua naviera *Isleña Marítima* y después adquiridos por la *Compañía Trasmediterránea*. Fueron desguazados en Valencia (1968) y Burriana (1974), respectivamente.

Las motonaves de la Naviera Mallorquina

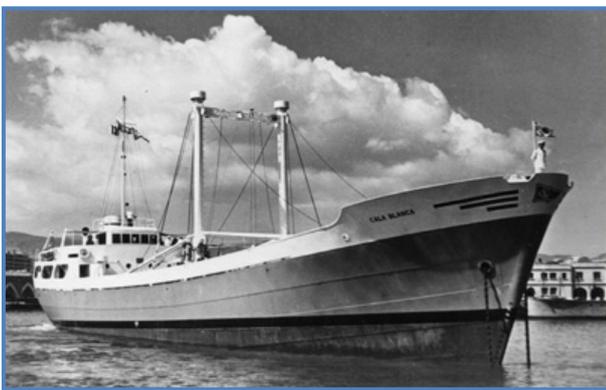


Ilustración 16. Motonave *Cala Blanca*. Fuente: Buques.org

Quizás estos versos caigan de nuevo en la idea utópica que hubiera supuesto conservar las motonaves de líneas marineras de la prestigiosa naviera balear, Naviera Mallorquina. Sin embargo, dicha ocurrencia no suena tan inverosímil si se tiene en cuenta que la construcción o compra de motonaves por parte de la naviera se inicia en el año 1958 con el *Cala Blanca* y el desguace o venta de sus últimas unidades se efectúa entre finales de los años ochenta y principios de los noventa.

⁷⁹ De 1200 toneladas de registro bruto, fue el mayor buque construido en Baleares. Acabada la guerra civil, fue cedido a la Escuela Oficial de Náutica para destinarlo a la formación de flechas navales pasando a llamarse *Baleares*, aunque debido a la falta de financiación restará amarrado en Barcelona.

“NAVIERA EGARA, EL SANT MUS Y LO QUE PUDO SER... | Vida Marítima,” accessed June 16, 2020, <https://vidamaritima.com/2007/09/naviera-egara-el-sant-mus-y-lo-que-pudo-ser/>.



Es de suponer que la falta de conciencia en la conservación del patrimonio marítimo estaría nuevamente presente en un contexto marcado por la competencia entre navieras y el interés por deshacerse de las viejas motonaves — para las cuales aún había mercado en países emergentes o subdesarrollados— y adquirir buques de mayor porte para el transporte de carga rodada. Otro hecho digno de mención es la incorporación de los hidrofoils *Pez Volador* (1987) y *Tiburón* (1988), naves que supusieron una auténtica revolución dada la particular sustentación hidrodinámica en proa.⁸⁰

4.1.2 Flota en activo

Otra ha sido la suerte de unos pocos buques que, gracias a iniciativas particulares, entidades asociativas o a la intervención de la administración local, en su día fueron rescatados de un destino abocado al de los buques que se mencionaron en el párrafo anterior, y aún hoy, o bien el agua balear discurre todavía bajo sus cuadernas o portan parte de la historia balear escrita en éstas por los mares de los cinco continentes.

A falta de un registro de buques históricos, la transmisión oral por parte de entusiastas de los buques y embarcaciones históricas, las redes sociales y la información obtenida por Internet ha resultado clave a la hora de localizar el paradero de los buques que se hallan en el extranjero y que guardan algún vínculo con las Illes Balears.

El listado que se ha elaborado recoge: el *Joven Teresa*, último motovelero construido en la isla de Ibiza (1962), actualmente navega en el Mar Rojo bajo el nombre de *Orionia*; el *Miguel Caldentey*, pailebote construido en la isla de Mallorca y recuperado recientemente por una asociación francesa;⁸¹ el *Santa Eulalia*, buque insignia del del Museu Marítim de Barcelona, navegó por el mar balear en las rutas de cabotaje, y es hoy el mejor ejemplo de recuperación y mantenimiento del patrimonio marítimo cumpliendo perfectamente con el fin último del proyecto: la navegación; y el *Isla Ebusitana*, construido en 1856 en Mallorca, actualmente se halla amarrado en Puerto Sherry y es propiedad de un armador local.



Ilustración 17. *Orionia* en el Mar Rojo. Fuente: N. Morgan.

Actualmente, los únicos buques arraigados a Baleares y con puerto base en la Comunidad son el *Cala Millor* y el *Rafael Verdera*, este último es el buque más antiguo en activo de la flota española (folio de 1841). Adquiridos

⁸⁰ Se agradece la información recibida por parte del capitán jubilado de Naviera Mallorquina, Jaume Ferrando, quien muy amablemente ha puesto su conocimiento sobre los buques de la naviera a disposición de este proyecto.

⁸¹ Véase el apartado 2.1.1 Francia para más información sobre la recuperación del pailebote Miguel Caldentey.

por armadores vascos y extranjeros, respectivamente, ambos son dedicados al negocio del chárter ofreciendo excursiones marítimas por el litoral pitiüso y mallorquín, respectivamente.⁸²

Cabría destacar también las embarcaciones de arrastre *Rafael*⁸³ (1915) y *Sant Isidre* (1925), ambas construidas en Mallorca, actualmente también son dedicadas al chárter náutico en la Costra Brava.

Las secciones que se exponen a continuación pretenden analizar los mecanismos legales de protección del patrimonio existentes a nivel autonómico y su idoneidad en el ámbito marítimo, así como las actividades ejecutadas en la materia.

4.2 La Ley de Patrimonio Histórico de las Illes Balears⁸⁴

La Comunidad Autónoma de las Illes Balears en el ejercicio de atenerse a lo dispuesto en el artículo 46 de la Constitución⁸⁵ y al uso intensivo de la competencia que le otorgan los artículos 148.1.16^{a86} de la Constitución y 10.19 del Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares aprueba la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

El objeto de la presente Ley es la protección, conservación, el enriquecimiento, el fomento, la investigación y la difusión del patrimonio histórico de las Illes Balears en cualesquiera de sus manifestaciones que revelen un interés histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, histórico-industrial, paleontológico, etnológico, antropológico, bibliográfico, documental, social, científico y técnico para las Illes Balears. Asimismo, también se incluye el patrimonio cultural inmaterial.

Para alcanzar dicho objetivo, las administraciones públicas actuarán bajo el principio de cooperación institucional coordinando su actuación e intercambiando información entre las mismas para el correcto ejercicio de sus competencias. Del mismo modo, la ciudadanía, las empresas e instituciones privadas también se verán involucradas.

⁸² Se agradece la información aportada por distintos colaboradores, cuyos nombres aparecen en la sección de *agradecimientos*, y que ha hecho posible la confección de este listado de buques históricos.

⁸³ Estuvo en manos de armadores ibicencos hasta 1995, año en que fue vendido a intereses catalanes. Tuvo como pareja de arrastre la barca *Bartolomé*, actualmente en Ibiza a la espera de un proyecto de recuperación.

⁸⁴ Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. Boletín Oficial del Estado, de 5 de febrero de 1999, núm. 31.

⁸⁵ Art. 46 de la Constitución. 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 jurídico y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio.

⁸⁶ Art. 148 de la Constitución. 1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: 16ª Patrimonio monumental de interés de la Comunidad Autónoma.



4.2.1 Categorías de protección de los bienes patrimoniales

4.2.1.1. Bienes de interés cultural

Tendrán la catalogación de bienes de interés cultural los bienes muebles e inmuebles más relevantes del patrimonio histórico de la comunidad que por su valor singular se declaren como tales de forma individualizada.

Los bienes de interés cultural (conocidos como BIC) se clasifican en siete tipologías distintas: monumento, conjunto histórico, jardín histórico, lugar histórico, lugar de interés etnológico, zona arqueológica y zona paleontológica. No obstante, el estudio que se desarrolla a continuación inquirirá en sólo tres de éstos, escogidos por su capacidad de adaptación al entorno marítimo.

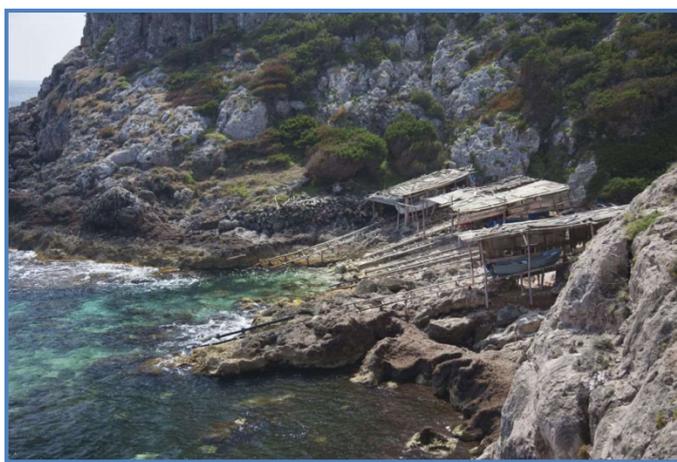


Ilustración 18. Casetas varadero en Formentera. Fuente: RIBC Consell de Formentera.

Lugar de interés etnológico

Lugar o paraje natural con construcciones o instalaciones vinculadas a formas de vida, cultura y actividades tradicionales del pueblo de las Illes Balears que merecen ser preservados por su valor etnológico.

En la categoría de *lugares de interés etnológico* podrían incluirse todos aquellos espacios situados en el litoral y que forman parte de lo que se conoce como *hinterland* mar-tierra. Estos lugares son zonas de confluencia entre las actividades marítimas y terrestres y se erigen como espacios indisolublemente ligados al desarrollo de las civilizaciones, el intercambio cultural, la innovación y el progreso. Como ejemplo de estos espacios encontramos las casetas de pescadores repartidas por todo el litoral balear, barrios tradicionalmente ligados a oficios marítimos,⁸⁷ muelles y zonas portuarias.

Zona arqueológica

Lugar donde hay restos materiales, muebles y/o inmuebles, fruto de la intervención humana, tanto si se encuentra en la superficie como si se encuentra en el subsuelo o bajo las aguas [...].

⁸⁷ Véase Ecomuseo Astilleros Nereo

Esta categoría elude, en el caso del patrimonio marítimo, a los yacimientos arqueológicos terrestres o subacuáticos,⁸⁸ esto es, los pecios, que pudieran hallarse fruto de investigaciones destinadas a este propósito o por casualidad durante la práctica de otras actividades de naturaleza submarina tanto recreativas como profesionales.



Ilustración 19. Barcaza salinera al descubierto tras un temporal de invierno, Ibiza (2018). Fuente: *Periódico de Ibiza*.

Monumento

Edificio, obra o estructura arquitectónica y/o de ingeniería de interés histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, histórico-industrial, etnológico, social, científico o técnico. En la declaración de monumento podrán incluirse los bienes muebles, las instalaciones y los accesorios que se señalen expresamente, siempre que el edificio, la obra o la estructura constituyan una unidad singular.

En cuanto a bienes inmuebles bajo la etiqueta de monumento que atañen al entorno marítimo destacan por antonomasia en los registros de los respectivos consejos insulares las torres de defensa. Aunque indudablemente, también se podrían incluir fortificaciones, faros y atarazanas.

Es esta categoría la que mayor relevancia adquiere en el presente análisis por ser aquella donde podrían incluirse los buques o embarcaciones que revistieran un interés particular en comparación con otros de la región. Discernir si dicho buque o embarcación tiene un interés patrimonial o no, y en qué medida con respecto a otros ejemplares, para su posterior declaración BIC o bien catalogado, requiere de una laboriosa actividad de investigación y captación de datos acerca del sujeto.

⁸⁸ En la playa de Ses Salines de Ibiza, algunos inviernos, tras el paso de temporales por el litoral, quedan al descubierto los restos de las barcazas empleadas en la industria salinera que transportaban la sal desde su punto de extracción hasta los buques fondeados que esperaban el cargamento.



Criterios para la declaración en las embarcaciones

Habiéndose observado los casos de las, hasta ahora, únicas embarcaciones con catalogación BIC: la *Balear*, la *Alzina*, el *Port Blau* y el *Besitos*, así como la declaración de bien catalogado a favor de la embarcación *Margarita II*, se ha observado que los criterios que motivan dichos procedimientos, en líneas generales, podrían resumirse en los siguientes puntos:

- Empleo de técnicas tradicionales locales en su construcción y conservación.
- Maestro de ribera que la construyó: su consideración social y profesional en el sector y unidades que construyó.
- Año y época de construcción. Su antigüedad puede revelarse en las líneas y formas que presenta el casco —fundamentalmente en la popa—, si éste fue concebido para la navegación exclusivamente a vela, si se diseñó en la etapa de transición, o más posteriormente, para su funcionamiento a motor como sustituto íntegro de la vela.
- Estado de conservación. Aquí han de hacerse dos precisiones:
 - I. Valorización del estado que presenta y, si así lo demanda su integridad estructural, estudiar la viabilidad de un proyecto de recuperación.
 - II. Si aún conserva sus líneas y aspecto original. En caso de haber sufrido restauraciones, si se han conservado los elementos genuinos de la embarcación.
- Importancia y labor social de la embarcación, a saber, las actividades marítimas que ha realizado tales como la pesca, el transporte de materiales, el contrabando, el recreo, entre otras. Las embarcaciones como instrumentos esenciales para la supervivencia de las gentes insulares imbrican también todo un conjunto de relaciones humanas surgidas entorno a éstas que se manifiestan en un rico patrimonio inmaterial, objeto de estudio de la etnología y la antropología.
- Historias reseñables y anécdotas atribuibles que perduran en la memoria local colectiva.

La Balear

Embarcación de arrastre construida en los astilleros Ballester de Palma el año 1924, de 13,56 metros de eslora, 4,45 de manga, 1,49 de puntal y 14,67 TRB. Es el primer ejemplo de declaración de bien de interés cultural a favor de una embarcación en las Illes Balears. El argumento principal que mantuvieron l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca y la ya desaparecida *Associació Llatins de Fusta* cuando propusieron la salvación de esta embarcación fue su construcción manteniendo las líneas veleras en un momento en que las embarcaciones de arrastre ya se equipaban con motores de explosión y, en consecuencia, sus líneas se veían modificadas. Así pues, la embarcación aún conservaba la esencia de las embarcaciones de pesca de arrastre que envergaban velas latinas.

En 1997 es declarada BIC por el Consell de Mallorca y en 1999, la Unitat de Mestres d'Aixa recuperó, restauró e hizo que volviera a navegar la *Balear*. La barca se acabó en junio de 2004 y, desde entonces, se ha convertido

en una pieza clave para la promoción del patrimonio marítimo flotante, para la educación ambiental y para los valores de la vela latina.⁸⁹



Ilustración 20. La Balear amarrada en el puerto de Ibiza. Fuente: propia.

Procedimientos de declaración

La declaración de bien de interés cultural sigue, de forma resumida, el siguiente proceso administrativo:

1. Acuerdo de incoación del procedimiento de declaración por parte del consejo insular correspondiente y que podrá ser instada por cualquier administración pública o persona física o jurídica.
2. Declaración BIC en el pleno del consejo insular, a propuesta de la Comisión Insular del Patrimonio Histórico, que incluirá una descripción de los elementos para identificarlos, informe favorable de una de las instituciones consultivas y estado de conservación.

Registro de bienes de interés cultural

Cada consejo insular creará, en su ámbito territorial, un registro de BIC que tiene por objeto la identificación y la localización del bien. En éste se anotarán los actos jurídicos y técnicos que pueden afectar a los bienes inscritos. La información incluidas en el Registro es de carácter pública, salvo aquella que concierne la intimidad de las personas, secretos comerciales o científicos protegidos por Ley.

La información de los registros insulares será contenida en un registro de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears que, a su vez, traspasará la información y las inscripciones, anotaciones y modificaciones que se realicen al Registro General de Bienes de Interés Cultural del Estado.

4.2.1.2. Bienes catalogados

Podrán ser considerados bienes catalogados aquellos bienes muebles o inmuebles que, no teniendo la relevancia que les permitiría ser declarados bienes de interés cultural, tienen suficiente significación y valor para constituir un bien del patrimonio histórico a proteger singularmente.

⁸⁹ “La Balear - Museumaritim,” accessed April 10, 2020, <https://museumaritim.conselldemallorca.cat/es/la-balear>.



El siguiente párrafo, extraído de la declaración como bien catalogado de la embarcación *Margarita II*,⁹⁰ da fe de lo descrito anteriormente:

El informe del técnico en patrimonio marítimo, una vez analizados los criterios estándares a la hora de valorar embarcaciones históricas (antigüedad; estado de conservación; conservación de los registros originales; singularidad tipológica constructiva; variabilidad morfológica; uso actual, y valoración histórica y simbólica), concluye que esta embarcación, a pesar de constituir un elemento con valía patrimonial, no tiene la relevancia que lo permitiría ser declarado BIC, pero si ha de constituir un bien con protección jurídica individualizada como es la categoría de bien Catalogado.

Procedimiento de catalogación

La iniciación, la ordenación, la instrucción y la ejecución de los expedientes para la inscripción de un bien en el catálogo insular corresponderá a la Comisión Insular del Patrimonio Histórico competente, mientras que el acuerdo de declaración de bien catalogado corresponderá al pleno del consejo insular.

Registro de bienes catalogados

Los catálogos insulares reflejarán los actos jurídicos y técnicos que se realicen sobre los bienes inscritos. Los bienes serán también inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. En el caso de los bienes muebles, también se deberá dar cuenta al Inventario General de Bienes Muebles de la Administración General del Estado.

4.2.2 Bienes muebles

Las siguientes líneas son dedicadas al análisis de los bienes muebles. Si bien los buques y embarcaciones ostentan la concepción jurídica de bienes muebles especiales,⁹¹ en el que caso de ser declarados BIC o bien catalogado, se entiende que quedarían supeditados al cumplimiento de las prescripciones que se exponen en el capítulo IV de la presente Ley sobre bienes muebles.

⁹⁰ Resolución de 2 de octubre de 2019, del Consejo Insular de Mallorca, referente a la declaración, como bien catalogado, de la embarcación «*Margarita II*», localizada en el Puerto de Andratx.

⁹¹ Helena Lagarda Salazar, “La Protección Del Patrimonio Marítimo Flotante Español : Análisis y Recomendaciones” (Universitat Politècnica de Catalunya, 2014).

Régimen general

- 1) Cualquier acción de modificación, reparación o restauración de los bienes muebles de interés cultural o catalogados no podrá ser ejecutada sin la previa autorización de la Comisión Insular del Patrimonio Histórico de cada consejo insular.
- 2) Cualquier acto de cambio de titularidad o posesión del bien mueble deberá ser notificado por los propietarios o poseedores al consejo insular respectivo. La venta o transmisión se notificará con una antelación mínima de un mes.

Conservación

Si la conservación de bienes muebles de interés cultural o catalogados pudiera quedar comprometida por las condiciones del lugar de ubicación, las comisiones insulares del patrimonio histórico podrán acordar el depósito provisional en un lugar que cumpla las condiciones adecuadas de seguridad y de conservación.

4.2.3 El patrimonio inmaterial

El patrimonio inmaterial también debe ser objeto de salvaguarda por la citada Ley. La Administración promoverá la investigación y recogida exhaustiva de soportes materiales que garanticen su transmisión a las futuras generaciones.

El patrimonio inmaterial se define a través de la negación, es decir, que el patrimonio inmaterial es por definición aquel patrimonio que no es material. (Santamarina, 2011, 1412) Como sostiene Philippe Dubé “el patrimonio inmaterial suscita de modo intrínseco la cuestión de los límites, es decir, de las fronteras de la propia materialidad del patrimonio”. Tal y como se presenta, el patrimonio inmaterial condiciona la existencia de los bienes materiales, en tanto que el contorno lo pone éste. La producción de embarcaciones con unas u otras formas e incluso su aparejo es el producto del conocimiento adquirido por las gentes de mar durante siglos. Unos oficios (maestros de ribera, calafates, maestros veleros) y técnicas constructivas, así como de navegación que se han heredado de generaciones pasadas y que se han ido adaptando al entorno natural y sociológico del contexto, tratando así de satisfacer las necesidades comunitarias, objeto último de las embarcaciones. Todo ello no acaba aquí, pues a medida que se avanza se abre un camino hacia otras formas patrimoniales como los vocablos náuticos o propios de la jerga antropológica, la gastronomía, la tradición, los usos y costumbres de las comunidades marítimas.

En definitiva, inmaterial es aquello que nace del roce de las cosas con la naturaleza, de los mismos seres humanos y sus obras materiales con el entorno natural inmediato. (Carbonell 2014, 116-121) Imagínese por un momento



un laúd balear, en sus orígenes, dedicado al transporte de cabotaje y la pesca.⁹² La orografía del litoral donde se ubicara determinaba sustancialmente sus formas. Si la navegación era en zonas predominantemente ventosas y poco resguardadas, las proas eran más aiosas gracias a la obertura de los barraganetes y cuadernas evitando así embarcar agua. Si operaban en aguas someras era notable una reducción del calado e incluso fondos planos, la instalación de quillas de pantoque posibilitaba su varada en las playas o la incorporación de una zapata en la quilla a modo de protección contra la erosión y los golpes que pudiera ocasionar un fondo rocoso. Desde el punto de vista funcional, a bordo los aparejos serían distintos, en un caso se observarían puntales de carga y anchas escotillas, mientras que en la embarcación de pesca se hablaría de un arte de pesca u otro, según la práctica común del momento. De igual modo, para cada uso, un vocablo náutico sin grandes diferencias, pero una jerga distinta. Cronológicamente también pueden observarse todo un conjunto de ejemplos que evidencian la adaptación de las embarcaciones al entorno, observando así formas más finas y hidrodinámicas para la navegación tradicional a vela o formas más llenas en la popa para la instalación de un motor. Una brusca de mayor a menor agudeza con el paso del tiempo por la paulatina sustitución de las velas, y en consecuencia, ángulos de escora menos acusados, con lo que el agua embarcada es mucho menor y no hay razón para desembarcarla rápidamente, posibilitando la construcción de cubiertas planas más llanas y confortables.



Ilustración 21. Pescador baldeando la cubierta de su laúd. Fuente: Alfons García Prats. AISME.

A bordo se pueden apreciar un sinnúmero de evidencias del “roce de las cosas con la naturaleza” como el desgaste de la tapa de regala por la fricción con los cabos, el deshilachado de la cabuyería de la jarcia de labor, la decoloración de la obra muerta o las incrustaciones en la carena. Los saberes que se desprenden de esta relación que se encuentra en los contornos de la embarcación y que condicionan las acciones de las gentes de mar, son los

⁹² Se pone el ejemplo del laúd por ser la embarcación tradicional balear más numerosa en el presente. Si bien sus usos, en un principio, fueron fundamentalmente el transporte y la pesca, hoy en día pueden verse todavía en la actividad recreativa y pesquera. Por todo ello, es un claro ejemplo tanto del patrimonio material como del inmaterial.

denominados “conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo”, definidos de este modo en la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Inmaterial de 2003 de la UNESCO.⁹³

4.2.4 Las Comisiones Insulares y la Junta Interinsular del Patrimonio Histórico

Las comisiones insulares del patrimonio histórico son órganos colegiados de los consejos insulares que ejercen funciones consultivas y ejecutivas que les son propias. Cada consejo insular regulará la composición, la organización y el funcionamiento de estas comisiones insulares.

Existe también la Ponencia Técnica de Patrimonio Histórico artístico como órgano consultivo encargado de elaborar las propuestas de los expedientes que hayan de someterse a la comisión insular y los informes que solicite dicha Comisión sobre temas de su competencia. Los informes de la Ponencia Técnica serán previos y preceptivos, excepto en los casos de urgencia apreciados por la Comisión con el voto favorable de la mayoría de los presentes. Las Ponencia Técnica de Patrimonio Histórico artístico de cada consejo insular están integradas por miembros del Colegio Oficial de Arquitectos de Baleares, miembros del Colegio Oficial de Arquitectos Técnicos de Baleares, miembros de entidades arqueológicas, culturales, humanísticas y personas de reconocido prestigio, entre otros.

Se crea también la Junta Interinsular del Patrimonio Histórico con la finalidad de coordinar los criterios de protección, intervención y gestión del patrimonio histórico a nivel autonómico.

4.2.5 Medidas de difusión y financiación

Financiación

Las administraciones correspondientes colaborarán con los particulares poseedores de bienes declarados BIC o catalogados para la conservación, la recuperación y la difusión de los mismos, mediante la prestación de asesoramiento técnico y jurídico y, si procede, de la concesión de ayudas de tipo económico-financiero.

Los consejos insulares aprobarán anualmente un programa de inversiones y ayudas para la investigación, la documentación, la conservación, la restauración, la intervención, la mejora y la puesta en valor del patrimonio histórico. Este programa tendrá en cuenta los objetivos establecidos en el Plan Insular de Gestión del Patrimonio Histórico, que redactarán y aprobarán los consejos insulares, y en el Plan de Gestión del Gobierno de las Illes Balears.

⁹³ Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial (UNESCO) celebrada el 17 de octubre de 2003 en París.



Los propietarios y titulares de derechos de los bienes de interés cultural o catalogados tendrán acceso preferente a dichas ayudas.

Difusión

El Gobierno Autónomo se encargará de incluir en el currículum educativo el conocimiento del patrimonio histórico de la comunidad, mediante la promoción de proyectos educativos de investigación y desarrollo en esta materia.

Asimismo, desarrollará enseñanzas especializadas en la conservación y el mantenimiento del patrimonio histórico, estableciendo los convenios necesarios con entidades públicas y/o privadas, y centros de formación especializados como es el Taller de Mestres d'Aixa del Consell de Mallorca.⁹⁴

4.3 Síntesis y recomendaciones

Paralelizando con el derecho comparado, la declaración de monumento flotante puede resultar efectiva en la conservación y divulgación de embarcaciones y buques a modo de elementos museísticos estáticos tal y como se ha observado con el *Vasa* (Estocolmo), el *Mary Rose*, el *Cutty Sark* (Reino Unido), entre otros. En otras ocasiones, ello tampoco asegura su conservación y protección del deterioro, tal y como ocurre con la draga *Jaizkibel*.

Centrando el estudio en la conservación de los buques y embarcaciones con condición de navegabilidad, esto es, aptos para la navegación y ser exhibidos a flote – objeto del presente proyecto – se han observado ciertas dificultades para la realización de un proyecto de conservación en torno a estos bienes muebles especiales. La experiencia observada en las embarcaciones declaradas BIC y el testimonio de sus armadores arroja un claro desequilibrio entre éstas y otros bienes patrimoniales ante la presente Ley.



Ilustración 22. Intervención de la cooperativa Jovent en la embarcación *Alzina* (2016). Fuente: abordelalzina.blogspot.com

Como ya se ha visto, cualquier modificación debe ir precedida por un proyecto técnico que justifique la acción que se va a llevar a cabo y debe contar con la aprobación de la comisión insular, que previamente deberá ser

⁹⁴ Su fundación data de 1989 cuando la Unidad de Patrimonio del Departamento de Medio Ambiente y el maestro de ribera Josep Cabot ponen en funcionamiento la Escola de Mestres d'Aixa ubicada en el Muelle viejo de Palma. Sin embargo, no fue hasta 1999 cuando se consolida dicha escuela que llevaría a cabo la recuperación de la barca de bou *balear*, propiedad del Consell de Mallorca, que un año antes había sido declarada BIC. Desde 2009, funciona de forma activa como taller de Mestres d'Aixa participando en la recuperación de embarcaciones menores tradicionales contribuyendo, así a la promoción y pervivencia del oficio de *mestre d'aixa*.

asesorada por la ponencia técnica. Todo este procedimiento administrativo, sumado al retraso comúnmente instaurado en la administración, suele conllevar largos periodos de espera e inacción.

Los trabajos de mantenimiento que se proyectan anual o bianualmente al tratarse de proyectos ya previstos, se solicitan con la antelación prevista, por lo que no generan mayores inconvenientes. No obstante, una situación imprevista que pudiera afectar a un elemento clave podría poner en severo riesgo la integridad y/o flotabilidad de la embarcación y, por tanto, el tiempo en tal escenario resultaría determinante. El armador tampoco podría tomar acciones enmendadoras por cuenta propia sin contar con el beneplácito de la comisión, pues estaría cometiendo una infracción que conlleva sanción económica.

Por otra parte, la política patrimonial balear, canalizada fundamentalmente a través del Museu Marítim de Mallorca, contribuye a la puesta en valor del patrimonio marítimo. La exposición museística y la realización de actividades educativas y socioculturales permite la difusión de los valores históricos, artísticos y etnológicos del patrimonio marítimo.

Si bien las embarcaciones, todas ellas pertenecientes a la administración pública o a entidades asociativas, no se benefician de unas ayudas y subvenciones propiamente dichas, las labores de mantenimiento y restauración son sufragadas por la propia administración y ejecutadas por jóvenes aprendices de maestro de ribera en la Escola Taller de Mestres d'Aixa,⁹⁵ lo que supone un relevo generacional en la carpintería de ribera garantizando la pervivencia de ésta y contribuyendo al desarrollo profesional de estos jóvenes. A la postre, este escenario propicia el traspaso de todo un conjunto de vocablos, técnicas constructivas y de navegación que constituyen el patrimonio inmaterial.

La notificación a la administración de cualquier cambio de propiedad o titularidad que se ejerce sobre los bienes así como de cualquier obra de reparación y modificación, permite conocer cuál es la ubicación y estado de conservación del buque o embarcación aún cuando estos no se hayan en aguas nacionales o han sido adquiridos por intereses extranjeros,⁹⁶ mecanismo parangonable a la *Overseas Watch List*⁹⁷ del National Historic Ships.

A modo de recomendación, dada la singularidad de las embarcaciones y el deterioro que pueden manifestar con respecto a otros bienes muebles e inmuebles por verse expuestas a un entorno hostil como es la mar, se vería plausible la formulación de un listado pormenorizado de acciones que quedarán exoneradas del paso por la ponencia técnica, lo que sin duda evitaría un proceso administrativo redundante y carente de sentido en el caso de las actividades de mantenimiento.

⁹⁵ Aunque ya se ha mencionado en párrafos anteriores, la Escola Taller de Mestres d'Aixa, perteneciente al Departament de Medi Ambient i Natura del Consell de Mallorca, sólo se sitúa en Mallorca. En el resto de islas podemos encontrar particulares que, de forma aficionada o como actividad profesional individual, continúan con el oficio de carpintería de ribera, pero no lo hacen bajo la tutela de la administración. En la isla de Ibiza, hace aproximadamente una década sí hubo un proyecto similar al mallorquín... (continuar cuando se disponga de más info).

⁹⁶ La información sobre la titularidad y ubicación de las embarcaciones resulta un instrumento eficaz a la hora de establecer proyectos de conservación e inventariado de los buques y embarcaciones nacionales. En las últimas décadas, son varios los ejemplos de pailebotes y goletas que han sido comprados por armadores extranjeros. El *Phœnix*, *Isla Mauritia*, *Joven Teresa* (actualmente, *Orionia*) son sólo algunos ejemplos.

⁹⁷ Véase el apartado 2.1.2 Reino Unido.



Para las medidas de carácter urgente se podría permitir el salto del escalón administrativo de la comisión insular, práctica que ya se lleva a cabo en otros sectores patrimoniales y con la que se consigue disminuir los tempos de decisión administrativa sin que ello falte a la legalidad, ya que la aprobación recae en la presidencia de la comisión insular previa consulta al cuerpo de técnicos. Asimismo, la ponencia técnica podría proponer medidas provisionales que garantizaran la integridad de la embarcación y permitir la restitución de piezas y elementos mediante el uso de técnicas, materias primas y productos no tradicionales, cuando su uso quedara justificado y el carácter tradicional de la embarcación en su conjunto no se viera alterado.

No obstante lo anterior, ha de dejarse claro que estas medidas propuestas sólo podrían ser aplicables a las actividades de mantenimiento, reparación y restauración. Toda modificación que quisiera llevarse a cabo en la embarcación sí debería pasar por el procedimiento administrativo descrito en la presente Ley, habida cuenta de la intención de transformar el carácter físico del bien protegido.

Por último, a fin de conferir a las embarcaciones catalogadas un trato adecuado a sus necesidades, se vería conveniente incluir un técnico del sector marítimo (como un maestro de ribera, un Capitán Marítimo, un ingeniero naval o una persona de reconocido prestigio en la historia marítima) en la ponencia técnica, si no de forma permanente, como miembro invitado cada vez que se expongan proyectos marítimos.

Asimismo, y continuando con las demandas específicas al patrimonio marítimo, la contratación de un técnico en patrimonio marítimo para cada consejo insular constituiría una herramienta de agilización de las intervenciones y, a lo sumo, contribuiría a la dinamización de las relaciones entre armadores y administración.



Ilustración 23. El *Rafael* navegando por aguas ibicencas. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.

Capítulo 5. Inventario general patrimonio Marítimo de Ibiza y Formentera



Ilustración 24. Estampa que pone de manifiesto el estrecho vínculo entre la mar y la sociedad pitiüsa. Fuente: Arxiu d'imatge i So del Consell d'Eivissa.

5.1 Contexto histórico y naval de la Islas Pitiüsas

En el siglo VII aC ocurrirá en Ibiza un hecho trascendental que marcará su devenir histórico durante siglos posteriores y lo separará, definitivamente, de la resta de las Illes Balears durante la mayor parte de la Antigüedad. En el caso de Ibiza, no hay duda que la privilegiada situación de la isla en la encrucijada de rutas de navegación por el Mediterráneo occidental fue una de las causas que debieron favorecer su ocupación por parte de los fenicios. Ibiza es un punto de paso obligado en la ruta de este a oeste, especialmente en el tramo comprendido entre Motia, al extremo occidental de Sicilia, y las costas levantinas de la península Ibérica; del mismo modo ocurre con la ruta del sur hacia el norte, es decir, desde la costa andaluza hasta el golfo de León. Por otra parte, todo parece indicar que la isla, a diferencia de las demás del archipiélago balear, no contaba hasta entonces con otros poblamientos indígenas suficientemente poderosos como para hacer frente a la colonización fenicia.

De esta época se conocen dos asentamientos importantes, uno situado en Sa Caleta⁹⁸ y otro en la bahía del Puerto de Ibiza. No obstante, dada la intensificación del comercio marítimo, entre otras causas generales, parece ser que la rada del puerto de Ibiza iría creciendo en importancia y desde el siglo VI aC pasarán numerosas importaciones —griegas, etruscas, egipcias, feniciooccidentales y del Mediterráneo central—, que desde el enclave de Ibiza

⁹⁸ También conocida como Es Bol Nou, es una cala situada al suroeste de la isla de Ibiza y pertenece al municipio de Sant Josep de sa Talaia.



serán distribuidas a la vertiente costera peninsular, hecho que consolida el puerto ebusitano⁹⁹ como un punto importante dentro de las amplias redes comerciales fenicias. Se cree también que alrededor del puerto se establecía la ciudad con todos sus elementos típicos y dotada ya de unas atarazanas.

De la etapa púnica se puede decir que Ibiza continúa manteniendo su importancia comercial, sobre todo, de ánforas (vino, aceite y salazones) e importación de productos de manufactura propia. El comercio griego, en buena parte en manos púnicas,¹⁰⁰ hace de Ibiza un punto de escala habitual en las rutas provenientes del norte de África y Sicilia hacia las costas peninsulares. En esta época destaca la producción de recipientes cerámicos y terracotas, así como de vidrio y joyas y muy probablemente de explotación de las minas de plomo y galena argentífera de s'Argentera.¹⁰¹ Igualmente, en las Guerras Púnicas, el potencial económico de la isla pudo jugar un papel fundamental en el sufragio de la contienda. (Costa y Fernández)

La adhesión de Ibiza al imperio romano fue un proceso lento y dícese que la isla mantuvo su esplendor comercial conseguido en etapas previas. Aunque finalmente queda totalmente adherida al imperio perdiendo así su personalidad diferenciada y quedando sujeta a la legislación latina, todo apunta a que continuaron siendo importantes las exportaciones de aceite, vino, sal, higos secos, púrpura, entre otros productos.

El proceso de desintegración política y cristianización del imperio romano irá sucedido de una época oscura por la falta de datos y estudios de rigor en el tema. La isla de Ibiza a partir de principios del siglo V dC, como ocurrió con las demás Islas Baleares, es invadida por los vándalos y posteriormente le sigue la etapa bizantina. (Joan i Marí 2005, 27)

Durante la dominación vándala la navegación comercial en el mediterráneo occidental quedó, a buen seguro, reducida a un mínimo y los puertos baleares, dependientes a la sazón de Cartago, debían servir de base a las escuadras vándalas que asolaban las riberas del que se llamaba «Mar Vandálico». La dominación bizantina con que siguió a la vandálica en el 534 y se prolongó hasta mediados del siglo VIII no debió mejorar apreciablemente las condiciones de tráfico de los puertos. (Soler Gayà 2004, 32) Joan Ramon, en cambio apunta que, dado que la isla no sufrió ninguna situación de aislamiento, el comercio no se vio afectado en estas etapas.

Si bien son pocos los datos que permiten determinar la situación del tráfico naval entre los siglos VII y la primera mitad del siglo IX, son frecuentes referencias generales, sobre todo a partir del siglo XI. (Jorge Lirola 1992, 60-66) Cabe recordar que es en el siglo X cuando la isla es conquistada por los musulmanes lo que supondrá un

⁹⁹ *Ebusitano*. Gentilicio de la ciudad de Ebusus, nombre adaptando al latín que dieron los griegos a la actual isla de Ibiza.

¹⁰⁰ El derelicto del *Sec*, correspondiente a un barco hundido en la bahía de Palma de Mallorca entre el 375 y el 350 aC por causa de un incendio y que se dirigía a la costa peninsular siguiendo un rumbo SE mas los elementos de juicio hallados en su interior, hace pensar que el barco era de origen púnico y, concretamente, provenía de Cartago o Sicilia, confirmando así el tráfico de productos griegos a Occidente (Heinrich Hermans 2013).

¹⁰¹ La zona minera del Puig (cerro) de s'Argentera es el yacimiento minero más importante de la isla de Ibiza. El mineral que se haya en esta zona es la galena argentífera acompañada por la baritina. La zona está situada en el nordeste de la isla, aproximadamente a 5 Km al norte de Santa Eulàlia des Riu, lindando con la carretera PM-810 que conduce a Sant Carles de Peralta y la carretera que lleva a Es Canar. No obstante, la posibilidad de ser ya empleadas por los púnicos tal y como se pone de manifiesto en el cuerpo principal, la primera evidencia de archivo documentada de una minería es del año 1374. La actividad minera se da por concluida en 1912 a pesar de que unas prospecciones realizadas en 1950 garantizaban su rentabilidad, si bien no a gran escala (Heinrich Hermans 2014).

periodo de florecimiento del tráfico marítimo (Soler Gayà, 34). En los siglos XI y XII se verán dos realidades paradigmáticas. Por una parte, se verán incrementadas cada vez más las presiones catalanas que iban asentando las bases para la futura conquista de 1235 y, por otra parte, una isla considerablemente próspera que proveía el norte de África de toda clase de productos y frutos, entre los más preciados la leña y la sal. (Joan i Marí, 26) En tiempos islámicos las fuentes —concretamente los geógrafos del siglo XIII Yaquut y al-Himyari— precisan la existencia de instalaciones dedicadas al bastimento de naves y alaban la calidad de los árboles ibicencos. (Antoni Tur).

La conquista catalana llegaría en 1235 de la mano del rey Jaime I motivada, entre otros motivos de índole religiosa, política y territorial, por la necesidad de eliminar los piratas musulmanes que hostigaban los barcos cristianos viéndose afectado el comercio de la burguesía aragonesa. (Ernest Prats) Antoni Costa, en su obra *Drassana*, señala que en 1273, treinta y ocho años después de la conquista, el arzobispo de Tarragona concede a los habitantes de Ibiza y Formentera el derecho de construir una atarazana para que pudieran “treura, tenir i hauer galeras, lenys y barcas”. Supone Pere Vilàs que durante el periodo comprendido entre el siglo XIII y XV la marina balear participó activamente en el apogeo general de la Corona de Aragón y de forma particular en el esplendor que llegarían a tener la navegación, el comercio y la cartografía náutica de la vecina isla de Mallorca.

Durante los siglos XVI y XVII fueron las rutas con el Nuevo Mundo las que ocuparon los esfuerzos de la corona española y la exclusividad de las mismas fue otorgada a Castilla, lo que junto con la aparición de la piratería turca en las aguas mediterráneas propiciaría un decaimiento de la marina isleña y, en consecuencia, también de la construcción naval. (Vilàs i Gil 1989, 11) Una vez llegado el siglo XVIII y con el reinado de Carlos III se cancelan las trabas existentes hasta el momento y las naves ibicencas¹⁰² con su bandera de matrícula pudieron relanzarse a la navegación atlántica. (Sampol Isern 1986, 9)

En el siglo XIX, con la progresiva desaparición de la piratería se vuelve a abrir una etapa de construcción febril en las atarazanas ibicencas animada por la progresiva sustitución de los esbeltos y rápidos jabeques¹⁰³ y faluchos¹⁰⁴ empleados hasta entonces en el combate contra los árabes. Las formas finas y el aparejo latino pronto se verá sustituido por naves de formas más llenas para mayor espacio de carga y aparejos que requerían un menor

¹⁰² En el 1834 se finaliza la construcción de la fragata *Wallis* de 402 toneladas, que sería el primer barco que haría un viaje a Nueva York con tripulación totalmente autóctona de la isla de Ibiza. Su construcción no se realizó en *Sa Drassana*, sino en un rincón del puerto donde actualmente podemos encontrar el café Mar y Sol y la tienda Mango que hace esquina (Costa Ramon 1944).

¹⁰³ El jabeque fue —pues ya no quedan ejemplares— una nave de origen árabe y que junto con el laúd mejor adaptación tuvieron a la navegación y usos del Mediterráneo. Eran embarcaciones de porte mediano a grande que solían arbolar tres palos con velas latinas. Destacó por su versatilidad, rapidez y maniobra, características idóneas para ser empleado en la guerra, aunque más tarde también pudieron haberse empleado en el comercio costero. Los emplearon los árabes en primera instancia y luego también lo hizo la Armada española, francesa y otros países mediterráneos hasta bien entrado el siglo XIX (Sampol Isern, 23-25).

¹⁰⁴ El nombre de “Falucho” adquiere distintos significados según la época y autor. En líneas generales, se lo puede catalogar como un pariente pequeño del jabeque. Caracterizado por unas esbeltas líneas marineras, sirvió en el comercio, la guerra y la pesca. Su época data del último tercio del siglo XVIII y los primeros del siglo XIX (Sampol Isern, 12).



número de tripulantes, lo que dará como resultado la aparición de las velas cangrejas.¹⁰⁵ Los buques más empleados en esta época fueron las goletas y pailebotes. Sin embargo, los de mayor porte, como la goleta de gavias o la polacra¹⁰⁶ y sus variantes, siguieron portando en sus velas más altas aparejos cuadros o de verga, dado el buen resultado que ofrecían con vientos portantes. (Vilàs i Gil, 12) Poco tiempo después, fruto de los avances tecnológicos y el imperativo económico, entraron en escena los primeros vapores. En un primer momento, de rueda de paletas y después de hélice. El primer ejemplo de buque de vapor en la isla de Ibiza fue el *Niny*, adquirido en el año 1887 por la naviera Wallis y Cía, procedente de Londres.¹⁰⁷ Sin embargo, el aparejo de vela cangreja aún se mantendría como auxiliar de la máquina alternativa de vapor hasta bien entrado el siglo XX. También durante el periodo de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) los buques veleros volvieron a tomar importancia en la navegación, suponiendo una reactivación de la construcción naval pitiüsa pero que pronto se desanimaría acabada la guerra. Un hecho contrastable de la época es la construcción del que decían que fue el pailebote de mayor porte construido en Ibiza hasta la fecha (800 o 900 toneladas de desplazamiento según fuentes de la época). Su finalización, coetánea con el fin de la contienda y la consecuente caída de los fletes, hizo que nunca llegara a botarse quedando en grada hasta su desguace.¹⁰⁸ Del periodo de Guerra Civil puede decirse que los laúdes y buques de mayor porte desempeñaron una labor no desdeñable, pues sirvieron para la huida de grupos de represaliados a la península.

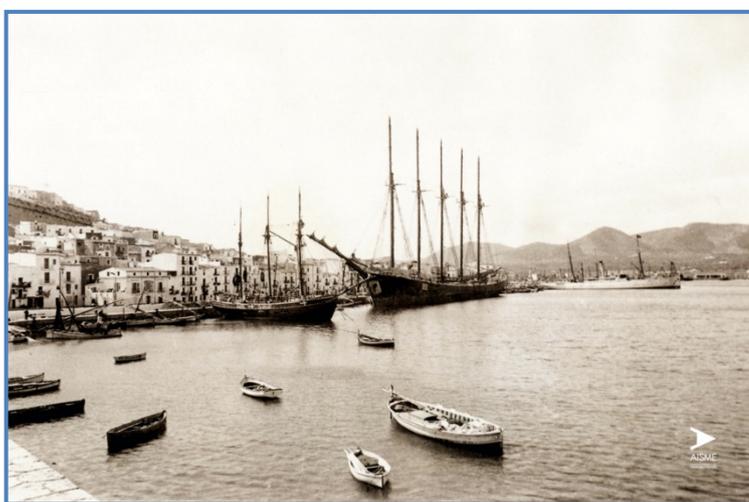


Ilustración 25. Imagen de principios del siglo XX tomada desde el Muro y en la que coinciden todas las tipologías de buques de la época. Fuente: AISME. Narcís Puget.

Desde aquellas fechas hasta entonces las rutas marítimas verán incrementados sus números tanto en frecuencia como en tonelaje motivadas por el cambio económico que experimentará la isla con la llegada de los primeros

¹⁰⁵ No obstante lo anterior, el aparejo latino y sobre todo los laúdes, de características prácticamente idénticas a los faluchos aunque de menor tamaño, se continuaron empleando en el tráfico comercial interior y en la actividad pesquera tradicional llegando hasta nuestros días, postulándose como uno de los símbolos más vivos de tradición marinera balear.

¹⁰⁶ Como dato que corrobora lo anterior, basta con citar el hecho que en el año 1873, la matrícula de Palma contenía más polacras que cualquier otro tipo de embarcación siendo un total de 24 (Sampol Isern, 79). Observando también los datos que aporta Antoni Costa relativos a la construcción naval ibicenca, entre 1765 y 1861 son 30 las polacras construidas, mayor número de unidades por tipología después de los jabeques.

¹⁰⁷ Era un pequeño buque con casco de madera y hélice, cubierta corrida y proa de violín, de 191 toneladas de registro bruto, eslora de 128,9 pies ingleses (39,2m), 21,8 de manga (6,64m) y 9,95 de puntal (3,03m). Su máquina tenía una potencia de 40 caballos nominales que le permitían alcanzar una velocidad de crucero de 7,5 nudos. Disponía también de un aparejo de tipo goleta. Tenía capacidad para un total de 18 pasajeros y en sus bodegas albergaba carga general. El 21 de septiembre de 1887 realizó su viaje inaugural con destino Barcelona, una singladura de 23 horas de duración (Sampol Isern 1988, 205-207).

¹⁰⁸ Se agradece la información aportada por Pedro Matutes Barceló sobre este buque en particular, cuyo nombre dicese que debía de haber sido "ABEL" o "Abel Matutes". Este nombre sólo se trata de una suposición basada en una clara tendencia de la naviera Matutes a poner a los buques construidos nombres familiares, como bien se observa en algunos pretéritos a éste, "Pepita Matutes", "Pedro" o "Isabel". Del nombre "Abel" –Junto con "Pedro" es el nombre por antonomasia de la familia– sólo se conoce un jabeque del año 1898, lo que induce a pensar que el futuro buque llevaría este nombre, quizás también el apellido.

turistas a partir de la segunda mitad del siglo XX. Primero serían los vapores y tiempo después los ferries que hoy en día continúan llegando a los puertos pitiusos.

La consolidación de la construcción naval en acero y el uso de la máquina de combustión interna fue minando progresivamente la actividad ardorosa de tiempos atrás en las atarazanas ibicencas, y los motoveleros, que cambiaron la vela por el motor a fin de alargar su vida útil, también se vieron desplazados por los grandes buques de propulsión mecánica, quedando abocados a unos u otros usos descritos en secciones anteriores. A partir de aquel momento, los maestros de ribera se dedicaron a la construcción y reparación de pequeños laúdes y balandros para la pesca o el transporte de mercancías, ya que las islas se van adhiriendo al fenómeno turístico y necesitan crear toda una red de carreteras e infraestructuras hasta el momento escasas o inexistentes. Las embarcaciones adquieren en este contexto un gran protagonismo pues si bien en un principio son empleadas en la pesca, también lo harán en el transporte de mercancías para la construcción de carreteras y establecimientos hoteleros y una vez esto, se adaptarán a la normativa vigente de seguridad marítima para ejercer como buques de pasaje realizando excursiones marítimas por el litoral.¹⁰⁹

Otros hechos comunes en todos los litorales que conllevan la desaparición del oficio de carpintería de ribera y la pérdida del carácter tradicional de los puertos es, por una parte, la ya comentada renovación de la flota pesquera y por otra, la fabricación en serie de laúdes con fibras de vidrio y resinas sintéticas a imitación de los modelos tradicionales, así como la tendencia que experimenta la náutica de recreo hacia embarcaciones motoras rápidas, quedando la navegación tradicional a vela relegada a unos pocos ejemplos esparcidos por el litoral pitiuso. Probablemente, la flota más numerosa de embarcaciones tradicionales se halle en estos momentos en el puerto de Sant Antoni de Portmany.



Ilustración 26. Motonave entrando a la rada del puerto de Ibiza. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.

¹⁰⁹ Véase Javier Calbet Roig, “La Reina Tornarà Al Mar” (Universitat Politècnica de Catalunya, 2018).



5.2 Actividades relevantes en el entorno marítimo

Conviene a continuación, hacer una breve exposición —pues algunos de los temas han sido profundamente estudiados y descritos extensamente por los historiadores locales— de algunas de las actividades e industrias más relevantes de las islas Pitiüsas y que por ser actividades vinculadas al devenir marítimo o hacer de este medio su vía de circulación, merecen la importancia que no se les ha dado en el apartado anterior.

Aunque el interés del presente estudio inquiera en la importancia naval pitiüsa, hay que remarcar que éstas adquirieron una importancia determinante en el sector social y económico isleño, motivo por el cual, las administraciones regionales y nacionales tuvieron siempre gran interés en el desarrollo de las mismas. Si bien algunas ya se trate de hechos pasados, otras todavía conservan su vigencia e importancia socioeconómica en el sector turístico, principal motor económico de las islas.



Ilustración 27. Atarazana del rincón entre el Muro y la dársena de Levante (década de los 30). Fuente: ASIME. Postals antigues.

Construcción naval

Ubicación de las atarazanas

La construcción naval fue una actividad extensamente desarrollada desde tiempos antiguos gracias a dos hechos particulares: la ubicación estratégica de la isla de Ibiza como punto de recalada de embarcaciones en los distintos tráfico comerciales y la buena calidad de la madera de pino que puebla sus bosques.

Fuentes precisan la existencia de instalaciones dedicadas a este propósito ya en tiempos islámicos.¹¹⁰ Fuera como fuere, la evidencia clara de una atarazana data del 1273, año en que el arzobispo de Tarragona, del cual Ibiza tenía cierta dependencia, concede el citado privilegio a los habitantes de la isla, atendiendo así a la petición de los caballeros y prohombres de la isla. (Cirer, y otros 2019, 196-199) La construcción del astillero ibicenco se enmarcaría dentro de un marco común y prácticamente coetáneo en los puertos de la Corona de Aragón y Mallorca, relacionado así mismo con el impulso que experimenta el corsarismo, el comercio catalán y la explotación salinera. (Fajarnés Tur 2009, 392)

El autor Antoni Costa Ramón, en su libro titulado *La triple muralla de la Ibiza Árabe*, cuya aportación resulta clave para conocer la configuración de la pretérita ciudad de Ibiza antes de la construcción de las murallas

¹¹⁰ Antoni Tur Riera, “La Construcción Naval y Los Carpinteros de Ribera En Las Pitiusas,” n.d.

renacentistas, describió también la ubicación de la atarazana, situándola en la actual calle de Sa Drassana y la plaza dedicada al marino y corsario Antonio Riquer. Aunque resulta clara su ubicación, no se tienen datos sobre su estructura ni actividad. Su desaparición fue a finales del siglo XIX con motivo de la ampliación de los muelles del puerto. A partir de entonces, las embarcaciones pasaron a construirse en Talamanca, detrás de los Molinos, las Figueretas, Ses Salines, y una vez finalizadas las obras de ampliación del muelle, la construcción naval se trasladó a la dársena de Levante adosada al dique de abrigo, popularmente conocido como es Muro. (Riera Costa 2016, 148)

Enrique Fajarnés Cardona, en su obra *Lo que Ibiza me inspiró* dio cuenta del aspecto y labor que se realizaba en la atarazana cuya fisonomía puede verse en la ilustración superior:

El astillero, en el oeste del puerto, es un espacio cuadrado, constantemente laborioso. Por la vertiente del mediodía suben los barcos para reparar y se entregan al mar los nuevos. Y cada día sorprende con un cambio, como el puerto, como el horizonte, como el mar, movilidad constante. El bergantín que ayer, alto en la grada, parecía abandonado en tierra, hoy está a la boca del puerto, ansioso de viento. Y la jábega que ahora llega de pescar, mañana estará en seco.



Ilustración 28. Atarazana de S'Astillero. Fuente: Raymar. Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.

En el extremo opuesto, en la dársena de Poniente, en la isla de casas frente al actual hotel Montesol también hubo construcción naval. Fue aquí, en 1834, donde se construyó la fragata *Wallis*.¹¹¹ (Costa Ramon 1944)

El oficio debió practicarse en otros puntos del puerto, en Formentera y zonas costeras aisladas suponiendo como motivo principal el ahorrarse el desplazamiento de las maderas hasta la ciudad, la ocupación de la explanada del astillero o a la imposibilidad de navegar hasta el mismo.

En 1918, la naviera Matutes, dada su capacidad emprendedora, decide poner en funcionamiento “s’Astillero”, el cual se ubicaría en el lado de Poniente del Puerto, al lado del actual Club Náutico. En éste se construyeron, armaron y repararon numerosos bastimentos de medio y gran porte,

entre ellos, el motovelero *Joven Teresa*, último ejemplar construido en la isla. El citado astillero puso fin a su actividad en el año 1981. (Riera Costa)

¹¹¹ Véase el pie de página núm. 107 para más información



Actividad de la atarazana

A falta de datos que lo corroboren, casi con total garantía, la construcción y/o reparación de buques se remonte a épocas fenicias. Más tarde, se sabe que lo harían los árabes y con la conquista catalana se construiría la atarazana de la que se habla en la sección anterior. Con todo, las noticias son pobres en lo referente a las etapas medievales y anteriores, aunque se conoce la existencia de una cierta actividad, no se sabe en qué volumen.

Las dos primeras noticias sobre construcción naval datan de 1456, año en que la Universitat¹¹² concede una subvención para la construcción de una galeota; y del 1528, en que el Llibre d'Entreveniments¹¹³ hace mención del primer maestro de ribera.

Las primeras cifras sobre actividad constructiva corresponden al año 1765, Costa Ramon sostiene que el apogeo de la misma se inicia a mediados del siglo XVIII y entró en profunda crisis a partir de 1860, hecho que queda probado con el testimonio del Archiduque Luís Salvador de Áustria, que en 1867 visita por vez primera las islas y revela una construcción naval pobre, fundamentalmente dedicada a las embarcaciones de poco tonelaje y a las reparaciones. Dos épocas gloriosas cabe destacar, una situada entre el 1785 y 1860, periodo en que se construyeron 419 buques que sumaban un total de 22.259 toneladas;¹¹⁴ y otra correspondiente a los años 1812, 1815 y 1855, poco antes de la entrada en decadencia. El inicio de la I Guerra Mundial hace resurgir la actividad en la atarazana.

Botadura goleta *Pedro*

Como un hecho paradigmático de la situación de inactividad en la que se encontraba sumida la construcción naval y el hálito de vida que supuso para ésta la primera contienda, se reproducen vilmente unas líneas del recorte de prensa local que se hizo eco de la botadura de la goleta que llevaría por nombre *Pedro*, el 19 de agosto de 1917:¹¹⁵

Día de fiesta, porque iba a ser botado al mar un hermoso buque [...] Día de júbilo, porque el acto solemne que íbamos a presenciar, simboliza el resurgimiento de una industria, no desprovista de arte, que hizo célebres a nuestros antepasados y que hará que esa celebridad alcance a los artifices de nuestros días!

La expectación creada en torno a la botadura de un buque de tales dimensiones merece la pena resaltar. Del mismo recorte de prensa, unas líneas más abajo:

¹¹² Institución de gobierno y representación local de las islas de Ibiza y Formentera entre el siglo XIII y la promulgación del Decreto de Nueva Planta de Mallorca e Ibiza a principio del siglo XVIII.

¹¹³ Era, junto con los libros de bautismos, los principales registros de la actividad ordinaria de la parroquia de Santa Maria d'Eivissa entre los siglos XVI i XVIII.

¹¹⁴ Según fuentes, en estos datos no se contabilizan las embarcaciones menores de 10 toneladas.

¹¹⁵ Recorte de prensa de El Resumen de Ibiza, núm. 1993, 20 de agosto de 1917.

[...] la multitud, mientras esta, anhelante, seguía los movimientos de los maestros de ribera, de los calafates y de los marineros que iban de un lado a otro para ultimar los preparativos indispensables para la botadura. Los balcones, las ventanas y las azoteas, atestados de gente, semejaban enormes racimos de carne humana.

Buen número de lanchas y botes, entre los que vimos uno tripulado por marinos de la Armada, formaron un arco de circunferencia frente al varadero. Todo constituía un hermoso cuadro de luz y de color.



Ilustración 29. Botadura goleta *Pedro* (19 de agosto de 1917). Fuente: Pedro Matutes.

Vigilancia de los bosques

La calidad de la madera pitiüsa para la construcción naval era tal que la Autoridad de Marina debió ocuparse de la vigilancia y el control de los bosques poblados de pinos. De este modo, a finales del siglo XVII una Real Orden promovida por el Rey determina la forma en que deben realizarse las inspecciones para el control de la tala de los bosques en Ibiza. El Comandante de Marina de Ibiza emitirá informes a su majestad dando cuenta del estado de los bosques.

A mediados del siglo XIX, se sabe que empezó a escasear la madera para la construcción naval, de modo que el Gremio de la Maestranza, por medio de la Comandancia, se dirigió a la Reina en suplica de que efectuará un control de la tala de los bosques, que poco después se materializaría con el control del grosor de los troncos de los árboles. Así mismo, se controlaban otros productos obtenidos del árbol e igualmente aprovechados en la industria naval como la resina, la brea, el alquitrán y la corteza. (Riera Costa, 145-146)

El Corso

El corsarismo fue una actividad comúnmente practicada por los marinos ibicencos durante siglos y su trascendencia social se confirma con la victoria del corsario Antoni Riquer Arabí sobre el barco inglés *Felicity* el 1 de junio de 1806, suceso que se transmite de padres a hijos por la heroicidad de la gesta y que cien años después se vería conmemorado con la erección de un monumento.

El corso fue en la época medieval la versión marítima de la cabalgatas e incursiones terrestres llevadas a cabo por los nobles y caballeros cristianos sobre los territorios de Al-Ándalus. Lejos de convicciones patrióticas, el corso tuvo un claro afán lucrativo en que la inversión debía ser amortizada con la consecución de beneficios.



Con la conquista catalana, la actividad corsaria se centra en las costas africanas y su objetivo fundamental es la captación de esclavos de los que buen provecho se obtendría con su comercio o como mano de obra en la construcción y la extracción salinera.

En el siglo XVI, tras el descubrimiento de América y la apertura de las nuevas rutas comerciales, se dan las circunstancias para el apogeo del corso que el Mediterráneo experimentaría en el siglo XVII. Fue esta época corsaria fuertemente marcada en su práctica totalidad por el estado de guerra constante con Francia provocada por la política expansionista de Luís XIV y con turcos y musulmanes, enemigos irreconciliables por cuestiones ideológicas. En este sentido, los monarcas emplearon el corso como instrumento de guerra activo disponible a su necesidad, lo que requería una intervención de los gobernadores sobre dicha actividad. Es precisamente este marco legal que ordenó y reguló el corso lo que permite diferenciar el corsario del pirata. La expedición de una patente de corso por parte de las autoridades fue motivada también por la problemática diplomática acaecida con las naciones amigas tras el secuestro de embarcaciones y esclavos por parte de corsarios nacionales (Tur Riera, y otros 2007).

Como describe Pere Vilàs en la misma obra, la actividad corsaria fue ampliando sus funciones, superando el combate y presa de barcos y tripulaciones enemigas. De este modo, el corsarismo tomaría parte en el transporte de tropas, víveres, equipamiento bélico y el correo de documentos oficiales entre las ciudades del reino. Todo ello, sin dejar de lado la posibilidad de obtener algunos beneficios económicos que se presentaran del ejercicio de la actividad corsaria.

Comercio de productos

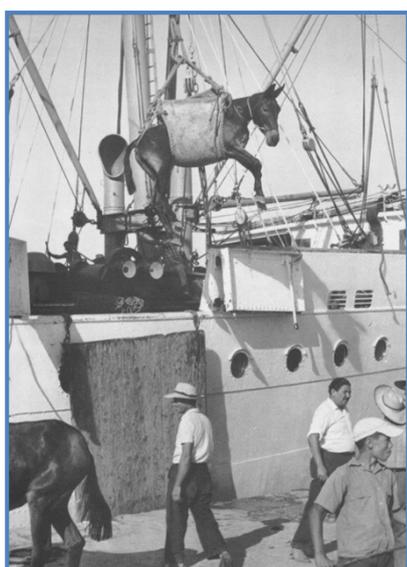


Ilustración 30. Descargando una mula de importación. Fuente: Fotos Eivissa Antiga - Ibiza Antigua (Facebook)

Los datos recogidos por el economista ibicenco, Joan Carles Cirer de las Estadísticas de Cabotaje y Comercio Exterior permiten analizar la situación comercial y económica de Ibiza y Formentera entre los siglos XVIII y XX.

El siglo XVIII se caracterizó por una economía de subsistencia y autoconsumo motivada por el estado de guerra permanente en las islas y las amenazas procedentes del norte de África. Aunque transitoriamente hubo algún atisbo de cambio en el modelo productivo, lo cierto es que el comercio de importaciones y exportaciones no experimenta un alza hasta el 1890, año en que aumenta la oferta y la demanda de manera global.

Entre los productos de importación que llegan a las islas cabe destacar: harina de trigo, mulas, hierro, arroz, azúcar, legumbres, aceite, tabaco, vino y aguardiente. Los productos de salida del puerto ibicenco fueron: sal,

almendras y algarrobas, carbón, carrasca de pino, madera, mineral de plomo y cal.¹¹⁶

A finales del siglo XIX con la llegada de los vapores se establecen líneas regulares que permiten la exportación de productos perecederos como los huevos o el cordero. Este nuevo escenario favorecerá una bajada de precios tanto de los bienes de exportación como de importación. Poco a poco, la economía isleña se irá modernizando y dará lugar a la creación de industrias auxiliares y nuevas iniciativas empresariales.

Salinas de Ibiza y Formentera

La situación, la topografía, los suelos poco permeables y las condiciones climáticas con insolación elevada, un microclima de verano particularmente cálido y largo y la presencia constante de brisas y vientos suaves, que facilitan la evaporación son factores que favorecen la explotación salinera con tradición milenaria, supuestamente de origen feniciopúnico y una antigüedad de alrededor de tres mil años (Vallès Costa).

La capacidad conservadora de la sal fue sin duda la causa de la gran importancia que este producto químico adquirió durante siglos hasta el punto de ser usada como materia de pago en especias, es decir, como producto de intercambio comercial. (Ferrer Abárzuza 2015, 30) Un hecho que corrobora la abundante y óptima producción de sal sucede en el año 1900, año en que la sal pitiüsa llega a Islandia, a las Islas Feroe, a Noruega, a Inglaterra, a Terra Nova en Canadá, donde hay grandes bancos de bacalao y gran tradición bacaladera. La importancia de Salinera Española fue tal que se fundaron departamentos comerciales en distintos países. Actualmente continúan con las exportaciones produciendo unas 50.000 toneladas de sal anuales. (Fernández Ramos 2015, 78, 82)

La actividad salinera tuvo su trascendencia en la sociedad isleña, pues numerosos eran los campesinos que acudían cada verano a la recogida de la sal, pudiendo obtener unos ingresos extras que buen provecho les hacían. Éstos se encargaban de trabajar en los estanques, y luego entraban en escena los patronos y marineros de las barcazas que cargaban la sal en es Carregador (Sal Rossa), es Cavallet o sa Canal y la descargaban a bordo de los buques mercantes fondeados en la playa o amarrados en el puerto de Ibiza. (Ferrer Abárzuza, 38)



Ilustración 31. Barcazas salineras en sa Canal. Fuente: AISME. Foto D. Viñets.

¹¹⁶ La cal se empleaba para encalar las casas, en la construcción y como desinfectante. Su transporte a bordo de las naves entrañaba un cierto peligro dada la reacción exotérmica que se deriva de su reacción con el agua y la solidificación que se produce.



Cronografía de la Línea marítima Ibiza – Formentera

La doble insularidad de la Pitiüsa menor ha hecho que la ruta marítima que la une con su vecina mayor, la isla de Ibiza, haya constituido una vía de comunicación —la única existente— indispensable para su desarrollo social y de la actividad económica y política desde sus primeros pobladores.¹¹⁷ En esta línea, las embarcaciones y sus tripulaciones han sido los auténticos protagonistas.

Para el desarrollo de esta sección histórica, se ha consultado el sabio y vasto conocimiento del Capitán de la Marina Mercante y formenterer, Juan B. Costa.¹¹⁸

Lejos de un listado extenso de los buques que han conformado la historia marítima de esta ruta, se pretende dar una visión general de la misma haciendo especial hincapié en los hitos que ha alcanzado dicha ruta a través de los tiempos.

- 1) Las primeras embarcaciones de las que se tienen registros fueron laúdes y balandros, tal y como describe Víctor Navarro.¹¹⁹ El primogénito de ellos fue el *Francisco Javier* y de entre los que se conocen, es de obligada mención el *San Jaime* (1928) por ser un testimonio aún visible en el Puerto de Sant Antoni con aparejo de balandro.
- 2) Los “atracaderos” —así los define Costa— existentes a finales del siglo XIX eran dos y se establecían en Es Caló y La Savina, éste último es hoy el puerto. Probablemente también se deba considerar como tal el puerto natural de Es Pujols. La existencia de distintos enclaves para amarrar responde a fenómenos meteorológicos y, en concreto, el de Es Caló evitaba pasar por los Freos, zona de difícil navegación para buques a vela de la época según cuál fuera la dirección del viento.

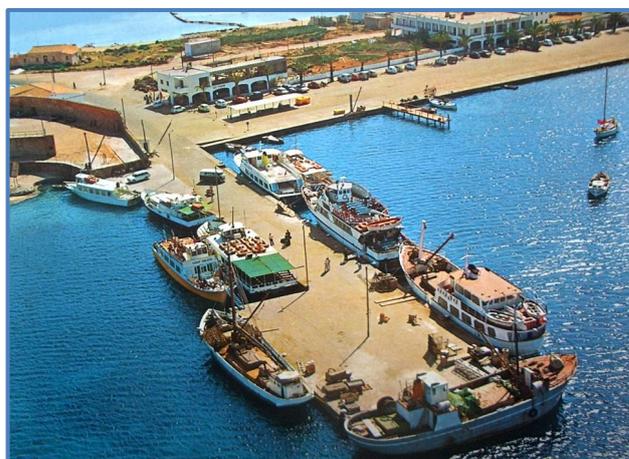


Ilustración 32. Muelle de la Savina en 1973. Fuente: Stefan Mumme Fotos antiguas de Formentera (Facebook).

¹¹⁷ Cabe destacar el hecho que Formentera no dispone de aeropuerto y su única vía de entrada es por mar. Además de ello, su extensión no posibilita la existencia de una infraestructura de muy grandes dimensiones, motivo por el cual se justifica el flujo de personas de Formentera a Ibiza para realizar gestiones administrativas, realización de estudios de formación profesional o universitarios, visitas médicas, punto de escala para viajes a la península o extranjero, visita de familiares, entre otras muchas casuísticas. Formentera consigue su plena autonomía política en 2007 cuando se crea su propio Consell Insular que hasta aquel momento compartía nombre y sede con el de Ibiza.

¹¹⁸ Juan B. Costa, “El Transporte Marítimo Entre Formentera e Ibiza,” in *La UOM a Formentera*. Universitat de Les Illes Balears (Formentera (Islas Baleares), 2010).

¹¹⁹ Registrador de la propiedad valenciano que en su obra *Costumbres en las Pitiusas* realiza una interesante descripción de las islas Pitiüsas de finales de siglo XIX y en la que no olvida de describir cómo era el tráfico marítimo entre ambas islas.

Ilustración 32: Imagen en la que coinciden varias embarcaciones de la época en el muelle del Puerto de la Savina. En primera instancia, la motonave *Río Mandeo* (atracada en la punta), a la derecha, la *Joven Dolores*, a su proa, la *Illa de Formentera* y a proa de ésta, dos golondrinas sin identificar. A la derecha, el balandro *Rafel Verdera* en su último año en la línea. De popa al diente, la motolancha *San Francisco* y abarloada una golondrina que por el nombre que lleva pintado debajo del puente se advierte *Super Goleta*. A proa de estas dos, la motolancha *Tanit* y en última instancia, la *Bahía*.

- 3) La navegación a vapor se inicia con el *Constante* en 1907 y pronto sería sustituido por el vapor *Formentera*, antes remolcador. La incorporación del barco de vapor, sin embargo, no sustituye los laúdes y balandros, que siguen realizando la línea hasta la irrupción de las motonaves.
- 4) La primera motonave fue la *Damiana Sanz* (1963). Dos años más tarde entraría en servicio la *Joven Dolores*,¹²⁰ motonave que estuvo en servicio hasta el año 2000 y que ha dejado una impronta en la sociedad formenterera. Estas motonaves supusieron un cambio en la forma de la navegación, antes encomendada a la aleatoriedad de los vientos.
- 5) La naviera de Alonso Marí (hoy en día, Trasmapi) comienza su andadura con el *Burlón* (1976).
- 6) La naviera Umafisa compra los buques gemelos *Ibiza* y *Espalmador* (1985). En este momento ya se puede hablar de ferries y no de motonaves. Estos dos buques “dignifican” la ruta marítima y contribuyen a una mejora del bienestar de la sociedad formenterera fundamentada en dos hechos: por primera vez el servicio de transporte marítimo se realiza bajo la normativa SOLAS y, por otro lado, la bodega de estos ferries permite la llegada de camiones refrigerados y otros y, por tanto, el consumo de productos frescos.



Ilustración 33. Ferry *Espalmador* de naviera Umafisa. Fuente: Evaristo Marí. Fotos antiguas de Formentera (Facebook)

- 7) Otro importante hito corresponde a la llegada de las primeras naves de alta velocidad. Iniciado con el hidrofoil *Rápido de Ibiza* en 1988 y sucesivamente hasta la actualidad con la incorporación de más unidades alcanzando un afán desmesurado por la rapidez y la participación en todos los horarios posibles.¹²¹

¹²⁰ Desguazada en Alicante en 2005 tras algún intento por impedirlo por quienes sí supieron ver su valor patrimonial y quisieron reconocer la labor social que realizó esta embarcación durante décadas en una sociedad que rápido se olvida de las cosas del pasado mas cuando lo que se presenta es mejor que lo anterior: los ferries.

¹²¹ Consúltese las publicaciones “Ibiza-Formentera Operators. More on Finnish Raketas,” Classic Fast Ferries, 2002. y “Balearic Islands Update,” Classic Fast Ferries, 2004.



5.2 Maritimidad pitiüsa

El entorno marítimo de hoy, con sus edificaciones, barcos y gentes, es un una obra reciente fruto del dinamismo inherente en las sociedades marítimas cuyas dimensiones culturales, sociales y económicas contribuyen a dar forma a los territorios litorales, espacios de conexión entre el mar y la tierra, de imparable transformación.

Las gentes de mar cada vez lo son menos, tanto en número de individuos como en modos de vida tradicionalmente vinculados a los recursos locales. En un mundo globalizado y dominado por intereses económicos, en el caso particular de las islas Pitiüsas, hace décadas que asistimos a una reconversión de los trabajos y espacios marítimos en pro del turismo de masas que, como se verá, no deja intransmutable a ningún sujeto. Pese a un litoral cada vez menos marinero, los viejos oficios y tradiciones son rememorados por las gentes actuales mediante diferentes recursos memoriales y simbólicos (ferias del pescado y marisco local, procesiones religiosas, etc.).

El concepto de maritimidad, acuñado a principios del siglo XXI, invita a reflexionar no tanto en la industria directa y tradicionalmente arraigada al medio marítimo (pesca, construcción naval, industria salinera, comercio de productos, etc.) sino, más concretamente, sobre la diversidad, la evolución y los cambios recientes en los modos de percibir la mar y la costa. El escenario es muy propicio para que se dé el panorama presente, pues la necesidad de mar se manifiesta de forma creciente desde hace más de un siglo en las sociedades urbanas europeas y norteamericanas habiendo creado una predilección por las actividades de ocio recreativas y deportivas; pero en el fondo muy asociadas por el público a la demanda de espacios naturales, entre los cuales, la mar es la reserva más extensa. De este modo, se ha producido un cambio de sensibilidades, que implican que la mar y el litoral sean ahora de interés general, trascendiendo a los colectivos socioeconómicos y culturales. (Homobono Martínez, 43, 52)

Maritimidad es, por tanto, una fórmula para describir la sólida pero trasmutable relación entre el hombre y su medio líquido predilecto: la mar.

5.2.1 Mar y sociedad

Las relaciones establecidas entre el conjunto de mortales y la mar pueden responder a distintas áreas sociales, profesionales, deportivas, culturales, lúdicas, etc. Antaño, las manifestaciones más comunes correspondían a entornos directamente ligados con las actividades profesiones de extracción de los recursos marinos. Sin embargo, con el paso del tiempo, se entierran formas de vida tradicionales y se crean nuevas tendencias cuyos actores principales pueden estar impregnados en cierto modo por el entorno marítimo sintiendo por éste un sentimiento de pertenencia; u obtención de beneficios de otros individuos cuyo paso por aquel lugar constituye un episodio breve de recreación en la mar o en sus espacios limítrofes.

Un hecho notable de las relaciones entre mar y comunidad en el ámbito profesional es la progresiva pérdida de la cohesión grupal en favor de la individualización de los trabajos. Este fenómeno puede apreciarse claramente en la comunidad pesquera de las Pitiüsas y, en concreto, en el barrio de la Marina de Ibiza y aledaños, donde antiguamente se ubicaba el centro neurálgico y motor económico de la ciudad también se encontraba la cofradía de pescadores. A partir de los años setenta, el edificio se traslada al muelle de pescadores siendo este espacio una concesión de la Autoridad Portuaria de Baleares. A esta descontextualización del espacio de trabajo y convivencia se le ha de sumar una realidad que evidencia una falta de atractivo hacia la profesión, suponiendo un grave problema de relevo generacional motivado por el riesgo, la aleatoriedad y la dureza con que se relaciona el trabajo en la mar y una baja oferta formativa profesional en las últimas décadas que han hecho que las futuras generaciones miraran hacia otros horizontes más favorables.

Si bien todo este escenario que rodea al sector pesquero ha propiciado el abandono del tradicional barrio pesquero y gran parte del patrimonio inmaterial que limita este material, son muchas otras las formas de reconocer y merecer a este sector las que se han ido gestando.

No exentos a los avances y la modernidad, trabajadores portuarios, estibadores, mozos y demás también han visto como su profesión se iban quedando sin espacio en un puerto donde los barcos que entraban y salían pasaron de ser barcos de carga general y pasaje desprovistos de medios mecánicos de carga y descarga, a modernos buques especializados en un tipo de carga con sus propios medios para su cometido y rampas de acceso tanto en el buque como en la terminal.

La apertura al turismo mundial trae consigo un cambio en el modelo económico y social que o bien transforma o arrastra las profesiones tradicionales hasta su desaparición dando lugar a nuevos puestos de trabajo, todos ellos ligados directa o indirectamente al sector turístico. En la fachada marítima, concretamente, los empleos basan su potencial económico en el turismo de sol y playa. Así pues, cabría mencionar aquellos que se encuentran en primera línea, dedicados al sector servicios, como lo son los negocios situados en la costa (hoteles, chiringuitos, restaurantes), alquiler de embarcaciones de recreo (lanchas, motos acuáticas, catamaranes, velomares, etc.), gestión de los espacios y concesiones del litoral, clubes náuticos y marinas, patrones y marineros profesionales, entre otros. Y también aquellos que se benefician de manera indirecta abasteciendo de recursos, productos y mano de obra a estos otros.



Il·lustració 34. Logotipo *Associació Marítima-Cultural d'Eivissa i Formentera*.

Por último, se advierten otros dos actores, unos cuya relación con la mar les viene heredada de un pasado arraigado a tal entorno; y otros en búsqueda de un territorio en el que puedan sentirse identificados, pudiendo ser éste su lugar de nacimiento o no. Ambos grupos de individuos, de características comunes, suelen emplearse en oficios desligados de la mar, de clase media o acomodada y de cierto nivel cultural o estima por aquello de lo que creen sentirse parte: la mar y el patrimonio marítimo. Para ellos, la pequeña



comunidad marítima ya no es un lugar de control social y de opresión, como sí —en buena medida— para los autóctonos, sino una fuente de autenticidad y de recreación de identidad. (Homobono Martínez, 46) Estas gentes se reúnen en asociaciones para la promoción del patrimonio marítimo, como es el caso de la Associació Marítima-Cultural d'Eivissa i Formentera.

5.2.2 Mar y política

Los agentes que emanan del poder político tienen la empresa de ordenar y regular el mar, en definitiva, de legitimar las acciones y actividades desarrolladas por la sociedad civil en el entorno marítimo. Así mismo, la administración pública, con sus capacidades y limitaciones, tiene el poder para promover y aplicar sus propias políticas marítimas.

Lejos de valoraciones subjetivas sobre si se ha hecho poco o mucho en la materia, si se ha hecho bien o mal, a continuación, se exponen algunos proyectos que, sin duda alguna, han sido determinantes a la hora de conformar el panorama marítimo actual que se nos dibuja.

Programas de formación en carpintería de ribera

Las primeras referencias que se tienen sobre la existencia de cursos formativos en carpintería de ribera datan de los años cuarenta, cuando el carpintero de ribera Joan Tur Guardiola comienza a impartir clases en la Escola d'Arts i Oficis d'Eivissa. En los últimos años hasta el 1966 —año en que finaliza su actividad— colabora en las clases de dibujo lineal debido a la falta de alumnos interesados en una construcción naval cada vez más menos presente en la ribera ibicenca.

Aunque no quiere decir que no se hayan realizado cursos individualizados y de carácter privado, los únicos cursos promovidos y organizados por la administración pública, en este caso, el Consell d'Eivissa, fueron dos: Escuela Taller *Arrels I* y Taller de Ocupación *Es Varador*.

La Escuela Taller *Arrels I* se inició el 1 de diciembre del 2003 y finalizó el 30 de noviembre del 2005, teniendo por tanto, una duración de 2 años. Para su ejecución se contó con una participación económica del 99,17% por parte del SOIB (Servei d'Ocupació de les Illes Balears) y de un 8,3% del Consell Insular d'Eivissa i Formentera.¹²² En total, contó con un presupuesto de 371.733,46 euros.

El objetivo de dicha escuela taller era la formación de operarios cualificados en la áreas de picapedrero-restaurador y auxiliar de carpintero de ribera.

¹²² La fundación del Consell de Formentera no se produce hasta el 10 de julio del 2007, motivo por el cual aquí aparece aún como un solo consejo de las dos islas.

El Taller de Ocupación *Es Varador* fue un programa de formación ocupacional dirigido a personas mayores de 25 años con el objetivo de formar operarios como auxiliares de maestro de ribera. Se inició el 20 de octubre de 2008 y tuvo un año de duración. Contó con un presupuesto de 246.855,85, financiado en un 83% por el SOIB y un 17% por el Consell Insular d'Eivissa.

Desde el año 2011 se eliminan las escuelas taller creándose, en el caso particular de Ibiza, el Pla de Garanties Juvenils y el Programa Visibles, programas de formación promovidos por las entidades locales y el Servei d'Ocupació de les Illes Balears (SOIB). En estos esquemas educativos ya no se imparten oficios, por lo que el oficio de carpintería de ribera ya no forma parte de la oferta formativa.

Como breve apunte para entender la situación que vive este oficio, hay que destacar la inexistencia de un tipo de carpintería de ribera o de astillero en el amplio Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales. De este modo, la única posibilidad de realizar programas de formación profesional en la materia pasa por asemejar la carpintería de ribera a la carpintería en general y sus variedades, que sí se recogen en dicho catálogo.

Ayudas económicas para el mantenimiento y la recuperación del patrimonio marítimo etnológico

Desde el año 2003 al 2007, la Conselleria de Cultura del Consell Insular d'Eivissa i Formentera promovió una línea de ayudas económicas a las personas propietarias y/o usuarias de embarcaciones tradicionales, en especial, a las embarcaciones tradicionales de pesca de cala: laúdes, botes y chalanas del litoral pitiüso, para obras de restauración y reparación.

Las medidas aprobadas tenían como propósito mantener y/o mejorar el estado de conservación del patrimonio marítimo y, a su vez, concienciar a la sociedad civil pitiüsa de la importancia de la salvaguarda de estos elementos etnológicos testimonio de un pasado reciente de la pesca tradicional y de autosuficiencia.

El primer año, dicha iniciativa contó con una partida presupuestaria de 60.394,00 euros y, una vez reunidas todas las solicitudes (8 en total) con sus respectivos presupuestos, no se alcanzó ni la mitad del crédito presupuestado. Los años siguientes el presupuesto destinado a este menester fue de 30.000 euros.

Entre los distintos documentos a presentar a la administración constaba una memoria o proyecto en la que se reflejaran los trabajos que se iban a llevar a cabo, partes afectadas, materiales y procedimientos empleados. Así mismo, se debía adjuntar un presupuesto o valoración aproximada del coste total de la reparación. En cualquier caso, la dotación económica tenía una cuantía máxima de 3.000 euros y contemplaba únicamente la subvención de como máximo el 50% del presupuesto total.

Para la solicitud de dicha ayuda era requisito indispensable que la embarcación fuera de construcción y materiales tradicionales y no hubiera sido objeto de restauraciones previas que pudieran haber alterado su carácter original.



Igualmente, el proyecto que se presentaba debía de realizarse de conformidad con las técnicas, procedimientos y materiales genuinos.

La comisión evaluadora estaba compuesta por el Conseller/a de Patrimonio Histórico, 3 vocales del Consell (técnicos de la citada conselleria) y 2 vocales en representación del área de cultura popular, sección de náutica de l'Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera.

Futuro Museu de la Mar i la Pesca d'Eivissa

El futuro museo quiere devolver la identidad de la mar a una isla rodeada por el Mediterráneo, y una ciudad portuaria por excelencia, que tristemente ha vivido de espaldas a la tradición marinera los últimos años.

Se pretende documentar, exponer y divulgar temas marinos (flora, fauna, posidonia, etc.), la navegación tradicional, la pesca, el corso, la construcción naval, los oficios de carpintero de ribera y calafate, así como la evolución del antiguo puerto y sus diferentes configuraciones.

Este proyecto consta principalmente de dos partes: la museización del edificio que l'Ajuntament d'Eivissa cederá al Consell Insular, la antigua casa de Sanidad Exterior; y el "museo flotante" que se ubicará en el actual dique de abrigo, conocido como es Muro, y donde se expondrán a flote las embarcaciones que el Consell tiene actualmente almacenadas y las embarcaciones que reúnan los requisitos exigidos.



Ilustración 35. Aspecto del museo flotante en el dique de abrigo en el marco de la I Trobada d'Embarcacions Tradicionals celebrada en el mes de mayo de 2009 en el puerto de Ibiza. Fuente: propia.

5.2.3 Mar y embarcaciones

Las embarcaciones han sido siempre objeto de variaciones y de una evolución tecnológica en el tiempo, en vistas de obtener mejores rendimientos ya fuera en la guerra como en el comercio o la pesca. Así las cosas, son el espejo donde pueden verse reflejados los cambios sociales, culturales y económicos que experimentan los litorales y consecuentemente también los pueblos y urbes.

Las siguientes líneas pretenden contribuir al estudio de las tipologías diversas de embarcaciones que han existido en determinadas épocas y actividades como expresión de maritimidad pitiüsa en un marco temporal estrecho pero lleno de cambios.

Laúdes y balandros

Primeras singladuras de laúdes y balandros

Los inicios del turismo en las Baleares rondan los años treinta, época en que los ibicencos empiezan a vislumbrar alguna posibilidad de negocio en el turismo abandonando así una actividad agrícola que poco más les podía ofrecer. En el año 1936 Ibiza contaba con 500 plazas de alojamiento turístico. (Cirer, y otros, 369-374) Los orígenes turísticos son coetáneos con la inmigración de intelectuales a las Pitiüsas, atraídos por la pureza de una sociedad abierta e inalterada. La Guerra Civil cortó de raíz aquellos primeros brotes de turismo y la sociedad pitiüsa quedó duramente fragmentada. Antiguos laúdes como el *Bohemio* que todavía hoy se conserva en el Club Náutico de Sant Antoni sirvieron de huida a un grupo de republicanos a Denia.

La posguerra dejó una economía mermada, la cual tuvo que volver a servirse de una agricultura atrasada para poder superar la miseria y la falta de recursos. Sin alimento para toda la población, muchos residentes marcharon a la emigración y un caso paradigmático es el del laúd *Planisi*, el cual fue robado por seis jóvenes ibicencos el 13 de junio de 1947 en vistas a buscar nuevas oportunidades en tierras argelinas.¹²³ Este suceso constituye un ejemplo ilustrativo de las vueltas que da la vida; y de cómo se recibe a aquellos que en el pasado permitieron a nuestros abuelos que realizaron el trayecto inverso aspirar a una vida mejor.

La década de los años cincuenta se inició con un crecimiento lento pero sostenido motivado por una liberación económica acompañada del abandono del aislamiento internacional que sufría España desde la caída de los países del Eje, el fin de la Segunda Guerra Mundial así como los acuerdos firmados con Estados Unidos, el concordato con el Vaticano y la adhesión a las Naciones Unidas, que permitieron la llega de crédito e impulsaron la economía nacional e insular.

A partir de entonces y hasta la fecha, el número de turistas que visitan las Pitiüsas fue incrementándose debiendo dotarlas de nuevas infraestructuras que pudieran soportar la acelerada demanda: carreteras, ampliación del puerto,

¹²³ “El ‘Planisi’, Las Pateras y El Olvido - *Diario de Ibiza*,” accessed September 3, 2020, <https://www.diariodeibiza.es/opinion/2019/08/27/planisi-pateras-olvido/1087798.html>.



suministro eléctrico, apertura de un aeropuerto, transporte de combustible, líneas telefónicas, etc.¹²⁴ El boom turístico también fue acompañado de un aumento de la población en parte debida a la llegada de inmigrantes de



Ilustración 36. *Reina del Mar* navegando a motor a plena carga (principios de los 50). Fuente: Familia Layeta.

marés, arena y grava, aunque también se combinó esta actividad con la del contrabando de productos de primera necesidad y la pesca.

El laúd *Virgen de Fátima* se sabe que transportó los materiales para la construcción de la carretera de la Cala de San Vicente cuando este núcleo poblacional abrió sus puertas al turismo.



Ilustración 38. *Reina del Mar* amarrada en el puerto de San Antonio (1985). Fuente: Antoni Costa.

la península que primero participaron en la construcción de la planta hotelera y después se quedaron a trabajar en ella.¹²⁵

En este momento, las embarcaciones adquirieron un papel fundamental en el transporte de materiales de construcción. Sirvan los ejemplos del falucho *Reina del Mar*, el laúd *Virgen de Fátima* y las barcas de Talamanca, entre muchas otras. Sus bodegas transportaron piedras de



Ilustración 37. Tripulantes de la *Reina del Mar* extrayendo arena de playa. Fuente: Familia Layeta.

Por su parte, la *Reina del Mar* participó en la construcción de importantes edificios de la ciudad de Ibiza como el antiguo hospital (más tarde edificio del Consell Insular d'Eivissa i Formentera), el edificio Ibossim, Can Ballet y las actuales viviendas de protección oficial ubicadas al final de la Calle Aragón. (Calbet Roig 2018, 28, 29)

¹²⁴ En 1955 la planta hotelera de Ibiza estaba formada por 11 hoteles, 25 pensiones y diversas casas de hospedaje, sumando un total de 1.008 plazas. Este mismo año se inauguraba en Formentera el primer establecimiento turístico.

¹²⁵ Antoni Cirer, Felip; Costa, Benjamí; Ferrer, *Història d'Eivissa i Formentera. Des de La Prehistòria Fins Al Turisme de Masses*, ed. Balàfia Postals (Eivissa, 2019).

Segundas singladuras de laúdes y balandros

Finalizadas las obras de transformación y modernización, las islas comenzaban a estar preparadas para la recepción de turistas de todo el mundo. Los armadores no quisieron quedar al margen de la seductora oportunidad que se presentaba y quisieron cambiar el motivo de sus singladuras adaptando las embarcaciones al transporte de pasajeros. Las modificaciones más comunes —en aras de cumplir con las medidas de seguridad en la navegación vigentes— fueron el aumento de la altura de las bordas¹²⁶ acompañadas de una reducción del nivel de la cubierta principal a fin de bajar el centro de gravedad. Las escotillas de las bodegas fueron eliminadas o reducidas para dejar una cubierta corrida más espaciosa destinada a albergar bancos para el pasaje y el espacio se cubrió con una toldilla para el resguardo del sol y las salpicaduras. En algunos casos, la caña de timón se sustituyó por la rueda de timón y, si se consideraba oportuno, la timonera pasaba de popa a proa con el objetivo de ofrecer al patrón una guardia de navegación más cómoda, evitando distracciones ocasionadas por el pasaje.

Últimas singladuras de laúdes y balandros

Las protagonistas de las dos épocas anteriores —la mayoría de ellas con más de cincuenta años en sus cuadernas—, comenzaron a acusar el paso de los años en el momento que aparecen los modernos y rápidos catamaranes de fibra que, a parte de poder transportar más pasajeros, no requieren el mantenimiento y cuidados de estos antiguos laúdes y balandros. A esta realidad hay que añadirle las cada día más exigentes medidas de seguridad impuestas



Ilustración 39. Recuperación y restauración de la *Reina del Mar*.

Fuente: propia.

por las autoridades marítimas que en los últimos años se han traducido en una demanda de reformas y modificaciones así como una reducción del número máximo de pasajeros admitidos, hechos que sin duda condicionan fuertemente el mantenimiento en activo de éstas como buques de pasaje.

Así las cosas, el destino de estas embarcaciones, a falta de políticas patrimoniales que incentiven su conservación, ha sido el abandono en roda en las playas y bahías del litoral hasta su hundimiento. En casos

concretos, iniciativas particulares han evitado su absoluta destrucción siendo su estatus actual la restauración o la navegación en chárteres privados ofertando actividades atractivas y diferenciadas del resto de actividades náuticas posibles en la bahía.

¹²⁶ En la ilustración 39 “*Reina del Mar* navegando a motor a plena carga (principios de los 50)” puede apreciarse como la embarcación navega prácticamente sin francobordo.



Vela deportiva

Pasear por los pantalanes e instalaciones de los clubes náuticos aporta una imagen objetiva del estado del patrimonio marítimo. En estos lugares se pueden apreciar de manera inequívoca las relaciones establecidas entre la mar y la sociedad y nuevamente, las embarcaciones son el mejor testimonio de ello.

Club Náutico de Ibiza

La fundación del Club Náutico de Ibiza se fraguó el 27 de febrero de 1925 por intercesión del capitán de la Marina Mercante y práctico del puerto de Ibiza, don Francesc Costa Torres motivado por la animación y el afán de colaboración de jóvenes que desde ya hacía un tiempo organizaban regatas de botes de remo en el espejo portuario. El contexto social y político de la época marcado por la herencia del siglo XIX, la proclamación de la Segunda República, la Guerra Civil y la posguerra son motivos más que suficientes para considerar que los inicios de esta sociedad no fueron fáciles.

Una realidad paradigmática es que hasta la creación de la sociedad, a pesar de que la mayoría de las embarcaciones montaban velas en sus palos, pues el uso del motor aún no se había hecho extensivo, no se celebró la primera regata oficial a vela hasta el año 1933. Los motivos cabe buscarlos en la disparidad de embarcaciones de vela que había y la complejidad para establecer ratings. Además de lo anterior, hay que tener en cuenta la mentalidad predominante entre las gentes de mar de la época, quienes no concebían la navegación por puro placer, sin la obtención de un beneficio por ello.

No será hasta el año 1928 cuando se retoma una actividad náutica hasta entonces prácticamente nula. A partir de este año, las regatas de botes de remo son cada vez más asiduas, acompañadas de un público que acudía en masa a presenciar la competición. De aquellos primeros años cabe destacar la acogida de una regata internacional de yates de vela cuyo recorrido fue Cannes – Marsella – Barcelona – Ibiza – Argel (1930), la inauguración del nuevo edificio, que tantos esfuerzos había costado a los socios, el primer baile de sociedad en Navidad y la incipiente afición por las regatas a vela y la construcción de botes. Estas y otras actividades organizadas como la participación en una nueva regata de altura o las excursiones a vela a la vecina isla de Formentera hicieron del Club Náutico de Ibiza un referente social que cada año contaba con más afiliados.

A partir del 1936 ya se conocen los sucesos ocurridos. El efecto social del Club Náutico de Ibiza en la etapa de reconciliación es un hecho loable si se tiene en cuenta su labor cohesionadora e integradora canalizada a través de las regatas, los bailes y excursiones que reunían a una sociedad plural y desconfiada.

El ambiente deportivo hizo que se buscaran nuevas embarcaciones —de construcción local— que mejoraran las cualidades competitivas de los botes ibicencos. Poco tiempo después de la botadura de éstas, entre cierta suspicacia sobre sus cualidades marineras, llegó el *snipe*, embarcación de regatas que había entrado con fuerza

en España. Pronto se construyeron un gran número de unidades hasta formar una flotilla que se convertiría en escuela de vela y, a partir de entonces, pocas regatas de botes se celebrarían.

Primero fueron de casco de madera, jarcia de alambre, palo de madera y velas de algodón o recicladas de otras embarcaciones. Sin embargo, los regatistas ibicencos no tardarían en pasarse a cascos de fibra, palos de aluminio y velas de materiales innovadores que buen provecho y fama les darían en regatas locales y nacionales. A principios de la década de los cincuenta, la afición a los *snipes* fue decayendo y en su lugar se retomó la construcción y guarnición de los antiguos botes ibicencos y se formó una flotilla que portó en su vela mayor el anagrama de una bruja.¹²⁷



Ilustración 40. Flotilla de *snipes* del CNI. Fuente: Arxiu d'imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto. J. Buil Mayral.

A principios de los años setenta inicia su andadura la escuela de vela con los *optimist* como primeras embarcaciones, más tarde se incorporarían las clases *420*, *470* y *europa*. Hoy en día, también cuentan con una flota de *lasers 4.70* y mientras que la clase *420* ya no tiene participación, se ha introducido una nueva embarcación denominada *Moth*, dotada de una hidroala.

Club Náutico de Sant Antoni (Es Nàutic)

Este club náutico que recibe el nombre del municipio donde se ubica tuvo su fundación el 31 de marzo de 1973 por acción de Vicente Rosselló Prats y 140 personas más que fueron consideradas socios fundadores de la entidad. Antes de su fundación, ya desde los años cincuenta, se venían celebrando regatas de botes de remos en la bahía con motivo de las fiestas de San Bartolomé. Por esta festividad, más recientemente se han celebrado también regatas de vela tradicional donde han participado los distintos laúdes clásicos amarrados en los pantalanes del club.

Los primeros *optimist* llegaron al municipio en el año 1972, un año antes de la fundación de la sociedad. No obstante, la primera regata con participación “portmanyí”¹²⁸ a nivel balear no fue hasta 1975. De este mismo año datan las primeras regatas de *snipes* y *420* organizadas por el CNSA.

¹²⁷ Pere Vilàs Gil, “Ara Fa 75 Anys,” CNI (Eivissa, n.d.); Antoni Prats Calbet, “Memòries d’un Soci: Records d’un Passat,” CNI (Eivissa, n.d.).

¹²⁸ “Portmanyí”: Gentilicio propio de los habitantes de Sant Antoni de Portmany.



La sección de piragüismo del náutico creada en 1995 y con un número creciente de deportistas, es en estos momentos todo un referente a nivel autonómico y nacional.¹²⁹

Más recientemente se incorporaron las modalidades de *laser 4.70*, *laser radial*, *laser 3000*, *29er*, clase *crucero* y los *raqueros* para la introducción a la vela ligera.

Club Náutico de Santa Eulalia

De más reciente creación (1991), sus actuales secciones son vela, natación y piragüismo. La escuela de vela se inicia el mismo año de constitución de la entidad con seis *optimist* y seis tablas de surf. Con el tiempo irá adquiriendo distintas clases de embarcaciones de vela ligera como el *laser 4.70* y *laser radial*, clase *hansa*, o *pen bic*, *gambas* y *raqueros*.¹³⁰

Hacia nuevas prácticas y tendencias sociales y culturales

En el anterior recorrido histórico por los tres clubes náuticos de la isla de Ibiza se puede advertir un denominador común en la fundación de dichas entidades: la asociación de un grupo de locales con intereses en la náutica deportiva. Como ya se ha visto, los clubes náuticos no eran solo lugares donde amarrar las embarcaciones, constituían —sobre todo en el Club Náutico de Ibiza por su antigüedad— auténticos lugares de reunión de personas de clase social, ideas e inquietudes distintas al de al lado, pero donde el espectro social pitiüso se sentía cómodo y entretenido en una época carente del abanico de actividades lúdicas del de nuestros días.

Sin embargo, esta visión social y cohesionadora corresponde cada vez más a hechos pasados —de ahí la alusión a etapas anteriores—. En sintonía con otros sectores marítimo, la náutica de recreo también percibe la construcción y puesta en práctica de nuevas relaciones entre el mar y la sociedad, nuevamente caracterizadas por la inividualización de las actividades.



Ilustración 41. Embarcación 29er patrocinada participando en un campeonato europeo. Fuente: Juan Carlos García.

Esta nueva tendencia viene a suplantar realizaciones anteriores, aportando rasgos hasta ahora inexistentes y que se caracterizan por el individualismo como principio central, aunque apoyado en una sociedad de masas. (Rubio-Ardanaz 2010, 15) Un ejemplo claro cabe buscarlo en las distintas actividades lúdicas y colectivas que se realizaban en el seno de los clubes náuticos y en las que un gran número de locales tomaban parte, frente a las

¹²⁹ Pep Ribas, *XX5 Años de Club Nàutic Sant Antoni*, CNSA (Eivissa, 1998).

¹³⁰ "Historia - Club Náutico Santa Eulalia," accessed September 7, 2020, <http://www.clubnauticosantaaulalia.com/es/club/historia>.

regatas celebradas hoy en día, donde regatistas esponsorizados a bordo de sus embarcaciones —de clases olímpicas— compiten a varias millas de la costa, siendo ésta la única actividad que ocupa a los clubes náuticos, a parte de la custodia de las embarcaciones.

A través del tiempo se ha pasado de los modestos botes ibicencos o *snipes* a suntuosos veleros que permiten participar en regatas de cruceros de alto nivel competitivo como la *Ruta de la Sal*.¹³¹ Por otro lado, aunque con atisbos de mejor suerte para éstas, las embarcaciones de madera han perdido prácticamente toda su presencia en los pantalanes. El panorama actual lo definen las rápidas motoras de armadores con cierto poder adquisitivo con las que pueden desplazarse a los lugares de moda que antiguamente la distancia y el tiempo privaban a los laúdes. Las zonas litorales tampoco se libran de la influencia y la llegada del individualismo acompañado tanto de nuevas prácticas, como de nuevas percepciones de la mar, concebida en ocasiones como un espacio de oleajes y libertad. En este nuevo lugar el individuo es y se siente libre, solo sobre su tabla, aunque protegido por un grupo de iguales en el cual se conoce a sí mismo. (Rubio-Ardanaz) En este sentido, se ha de mencionar la aparición del *paddle surf*,¹³² artefacto flotante que en estos momentos puebla los litorales españoles. Entre las más recientes innovaciones en el sector náutico deportivo, también hay que destacar la aparición de tablas sustentadas por foils y propulsadas por motores eléctricos.



Ilustración 42. Excursión de paddle surf, una nueva tendencia lúdica marítima. Fuente: Nerea Escandell.

A pesar de las nuevas incorporaciones al ya de por sí amplio espectro de actividades lúdicas, las hay algunas que se resisten a desaparecer conviviendo con éstas de más reciente aparición. Una ejemplo de la convivencia basada en el respeto mutuo es el que se puede apreciar en las dos generaciones de golondrinas. Por otro lado, modernas tendencias de un pasado reciente, asimiladas a las primeras décadas del turismo, como el *parasailing* o las *salchichas* aun se mantienen en determinados puntos de la isla como la bahía de Sant Antoni de Portmany.

¹³¹ En 1989 la Asociación de Navegantes de Altura Mediterráneos (ANAM) organizó la primera edición de esta regata cuyo puerto de salida fue Port Ginesta y llegada las Pitiusas. Cada año son más los veleros inscritos a esta regata que tiene tres puntos de partida: Port Ginesta, CV Andratx y RCN Denia; el puerto de llegada es el Club Náutico de Sant Antoni, aunque antes lo fue el Club Náutico de Ibiza.

¹³² De orígenes hawaianos, se trata de una variante del surf que permite entrenar y salir al agua sin olas ni viento y cuya posición normal es de pie, sobre la tabla. La aparición de tablas hinchables y su fácil aprendizaje han hecho de este artefacto flotante un producto de moda en las playas pitiusas.



Programas sociales

Entre los numerosos usuarios del mar y las embarcaciones también han de tener cabida los más jóvenes y las personas con necesidades especiales, más cuando ello constituye una herramienta educativa y terapéutica, en cada caso. Los tres clubes náuticos de la isla y distintas administraciones públicas y fundaciones organizan y dan soporte a estas iniciativas.

Un mar de posibilidades

Este programa social encabezado por el Club Náutico de Ibiza y que cuenta con la colaboración del Consell Insular d'Eivissa y los cinco ayuntamientos de la isla nació en 2004 con el objetivo de que personas con necesidades especiales puedan disfrutar de los beneficios del mar como cualquier otra persona. Las actividades se realizan en la playa de Talamanca y se practica kayak, navegación a vela en embarcaciones adaptadas y ejercicios varios en la arena de la playa.¹³³

Semana del Mar

Por su parte, el Club Náutico de Sant Antoni, desde el año 1996, organiza para los escolares una jornada marinera que se desarrolla a bordo de un barco. Durante una semana, los jóvenes marinos mantienen un contacto directo con el medio marino y diferentes especialistas en cada rama imparten explicaciones y talleres sobre el litoral pitüiso, la fauna y flora local, las artes de pesca, nociones marineras, estrellas y constelaciones, entre otras actividades.



Ilustración 43. Personas con necesidades especiales en el programa Un mar de posibilidades. Fuente: Un mar de posibilidades.



Ilustración 44. Benjamins reconociendo la jarcia de buque histórico. Fuente: setmanadelmarcnsa.blogspot.com

¹³³ "Presentación," accessed September 7, 2020, <https://www.unmardeposibilidades.es/online/index.php>.

Rapidez, confort y modernidad en la línea Ibiza – Formentera

La línea marítima que une las islas de Ibiza y Formentera, declarada línea de interés estratégico por la Comunidad Autónoma de les Illes Balears,¹³⁴ transporta anualmente casi dos millones de personas.¹³⁵ Estas elevadas cifras tienen su pico más alto en la temporada alta de verano por la afluencia de visitantes a la isla de Formentera.

Otro dato ilustrativo acerca del tráfico marítimo en esta línea lo arroja el estudio realizado por el capitán de la Marina Mercante, Joan Torres. En éste compara datos de tres años consecutivos (2016, 2017 y 2018) y contabiliza el número de navieras, el número de buques (pasaje, carga y mixtos), el número de travesías, las millas recorridas y el consumo de combustible por día. Como cifra reveladora, destacar que los viernes y sábados de la temporada alta del 2018 se realizaron hasta un total de 192 frecuencias al día.

Del total de cinco navieras que participan en el tráfico entre las islas Pitiüses, dos son las que compiten en frecuencias y calidad del servicio. El pasajero, por regla general, busca el confort (butacas cómodas, wifi gratuito, limpieza y terraza al mar) y la rapidez del trayecto. Los armadores, conscientes de las demanda del pasajero moderno, han ido renovando sus flotas adquiriendo buques amables con el pasaje y a la vanguardia de la más alta tecnología en la construcción de los cascos y sistemas de propulsión mejorando así su rendimiento y contribuyendo notoriamente al desarrollo de los programas de eco-responsabilidad enmarcados dentro de los proyectos de responsabilidad social corporativa de las navieras.



Ilustración 46. Catamarán *Illetas Jet* de la naviera pitiüsa Trasmapi. Fuente: Trasmapi.



Ilustración 45. Catamarán de la serie *Eco* de la naviera Baleària.

Fuente: Puente de Mando.

¹³⁴ Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Art. 14 de la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears. Boletín Oficial del Estado, 5 de diciembre de 2010, Núm. 308

¹³⁵ Según datos del portal web de Autoridad Portuaria de Baleares <https://www.portsdebalears.com/es/estadisticas>.



5.2.4 Mar y gastronomía

El pescado y el marisco, productos hoy en día codiciados en todo el litoral español, han sido el alimento de pescadores y familias marineras en tiempos de autoabastecimiento y consumo de los frutos de la propia tierra, o en este caso, del mar. Sin embargo, la alimentación, no ajena a los cambios socioeconómicos que manifiestan las sociedades consumidoras, se postula como un vivo ejemplo de transformación que se traduce en una valorización al alza de los productos del mar, hasta el punto de haber una vinculación entre el turismo marítimo y la degustación de platos típicos elaborados con ingredientes del mar local, como el bullit de peix.

Sin duda alguna, el mérito es del producto pero también de los cocineros locales que, sin renunciar a sus orígenes, elaboran este y otros succulentos platos, conformando una amplia oferta gastronómica, reconocida internacionalmente y alabada por chefs y cocineros de prestigio.

Otro hecho digno de mención y cuya aparición ha propiciado la promoción y revalorización de productos autóctonos que en las últimas décadas habían sufrido un declive en su consumo son las ferias de pescado y marisco que se celebran en distintas localidades de las Pitiüses en distintas épocas del año, de acuerdo a la temporada de captura.

Estas ferias del pescado y marisco (*Fira des gerret, Fira de la llagosta, la gamba i el peix d'Eivissa, Fira des calamar, Concurs d'arròs mariner, Festival gastronòmic de sa sèpia, Fira del moll i peixos de tardor*) y otros certámenes de cocina local celebrados en paseos y plazas de los pueblos reúnen a una gran variedad de público y restauradores que presentan platos tradicionales e innovaciones gastronómicas elaboradas con el producto en cuestión. En alguna de estas se quiere imitar hechos del pasado como la llegada del pescado en los antiguos



Ilustración 48. Recreación del desembarco del caramelo (2019). Fuente: *Diario de Ibiza*.

laúdes y su transporte en carro hasta el mercado. Con todo, se contribuye a recuperar expresiones del patrimonio marítimo olvidadas por aquellos que las conocieron y se educa en valores y conocimiento mariner y etnología a los más jóvenes.

Dichas ferias gastronómicas están ya muy presentes en el elenco cultural y lúdico del calendario festivo municipal. Tanto es así, que suelen complementarse con otras actividades culturales tales como bailes típicos, conciertos de grupos locales, concursos gastronómicos, paseos en barca, entre otras.



Ilustración 47. Póster publicitario de la Feria del salmonete. Fuente: Peix Nostrum.

A la postre, no solamente se fomenta la cultura de valorización del patrimonio marítimo y los frutos del mar, sino también se contribuye al mantenimiento de la economía local tanto de las pescaderías y restauradores como las de los propios pescadores artesanales, algo que sin duda contribuye de manera efectiva a la conservación de embarcaciones tradicionales menores y, por ende, a una actividad pesquera basada en la calidad más que en la cantidad, con los beneficios medioambientales atribuibles.

5.2.5 Mar y tradiciones

La advocación marinera a la Virgen del Carmen constituye un símbolo de patrimonio marítimo inmaterial todavía presente en la comunidad marítima que reúne a gentes de mar y atrae la atención de los apodados “neo-marinos” y también de los terrestres.

Como breve aportación histórica a esta festividad, ha de decirse que la advocación a esta imagen es relativamente reciente. En concreto, la primera procesión en honor a la Virgen del Carmen se produjo el 16 de julio de 1945, después de instalarse en la isla una orden de Carmelitas. Anteriormente, el gremio de carpinteros de ribera y calafates eran devotos de San Telmo y, por su parte, los marineros lo eran de San Salvador.

La devoción a la Virgen del Carmen, en Ibiza desde antiguo fue sentida entre los marineros y prueba de ello son las numerosas embarcaciones que les ponían ese nombre, y las imágenes y capillas que le están dedicadas en la mayoría de las parroquias ibicencas. Desde 1945, se ha venido celebrando anualmente dicha festividad, excepto entre los años 1977 y 1982.¹³⁶ En la década de los setenta comenzaron a salir procesiones marítimas en Formentera y en el municipio ibicenco de Sant Antoni. En Es Cubells, al existir un comunidad de Carmelitas, desde los años ochenta también se celebra la misa y posterior procesión marítima. Más posteriormente, han sido los puertos de Santa Eulalia y Portinatx los que se han sumado a esta devoción marinera. (Riera Costa, 177, 178)

El festejo de esta onomástica en distintos puntos del litoral pitiüso y la forma en cómo se festeja es una clara muestra del atractivo del mar sobre las comunidades y como los “terrestres” han confeccionado el actual patrimonio marítimo, en parte gracias a la disgregación de la comunidad pesquera y de la pérdida de competencias y relevancia institucional de la Comandancia Militar de Marina de Ibiza. Ambos, junto con los representantes de la Marina Mercante, dibujaban una auténtica estampa marinera. Ataviados con sus mejores galas, unos de uniforme de punta en blanco y otros, los pescadores, con su mejor camisa. Devoción a raudales. En la procesión marítima precedida por la solemne misa, se embarcaban familiares y amigos a bordo de los laúdes de pesca y las barcas de arrastre hasta quedar llenos hasta la bandera. Lanchas de recreo, hoy en día; y laúdes, balandros y botes en sus inicios, escoltaban la embarcación porteadora hasta la bocana del puerto entre tifones, bocinas y vítores.

¹³⁶ Afirma Margarita Riera que la supresión de los actos de festejo de la Patrona durante estos años se debieron a que el entonces Comandante de Marina, en un destino anterior, durante la celebración ocurrió un fatal accidente.



La imagen de la Virgen se ha portado en distintas embarcaciones, desde las barcas de pesca y laúdes de la cofradía hasta el remolcador portuario y, más recientemente, en catamaranes de línea.

En cuanto a la procesión terrestre, ésta discurría por las estrechas callejuelas que formaban las islas de casas y pisos de los pescadores y habitantes del barrio de la Marina, cuyos balcones eran expresamente engalanados con flores y banderas nacionales. Actualmente, se sigue el mismo recorrido por un barrio desmejorado y sin devoción, donde el abandono y los locales de alterne se han cebado con la mayoría de las calles de antaño arraigo marinero.

La afluencia de gente a la procesión tampoco es la de un tiempo atrás. Antiguamente, las medidas de seguridad eran mucho más laxas posibilitando el embarque de un gran número de personas en las barcas que participaban en la procesión. Hoy en día, el compromiso con la seguridad marítima es incuestionable, y más si cabe en un puerto con mayor tráfico, hecho que sin duda reduce el número de asistentes que de querer participar deben hacerlo en embarcaciones particulares o comprar un ticket y subirse a bordo de uno de los catamaranes que acompañan la procesión, cumpliendo en cualquier caso con el número máximo de personas a bordo.

Un hecho de curioso análisis es el motivo de la celebración. Si antiguamente el motivo fuera la devoción y el recuerdo a aquellos que en su quehacer diario perecieron en la mar, hoy en día, esta festividad, celebrada por recreativos y tripulaciones profesionales, es vista como un símbolo de pertenencia a un mismo colectivo, motivo para homenajearlo con una buena comida y abundante alcohol.



Ilustración 50. Imagen de la Virgen del Carmen embarcando en una barca de pesca. Fuente: AISME.

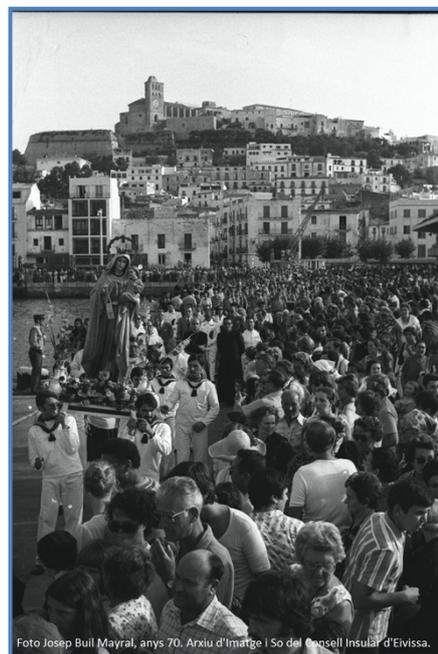


Ilustración 49. Procesión terrestre hasta la barca. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto. J. Buil Mayral.

5.3 Elementos patrimoniales marítimos

5.3.1 Edificios e instalaciones con finalidad marítima

Dado que un estudio detallado de las características e historia de cada uno de los edificios con vocación marítima que ha habido en ambas islas resultaría en una extensa composición y habida cuenta de que no es el objeto principal de estudio, se ha optado por hacer un breve listado de los edificios con finalidad marítima que aún se conservan, bien estén en activo o no.

Edificio e instalaciones del CIFP Can Marines

Desde el año 2017 el edificio del Centre Integrat de Formació Professional de Can Marines de Santa Eulària des Riu (Ibiza) cuenta con las instalaciones y el profesorado para impartir el grado medio de técnico en Navegación y pesca de litoral. Recientemente ha incorporado el grado superior en esta misma modalidad.

Para poder llevar adelante los estudios náuticos marítimopesqueros reglados y atender a las necesidades de los cursos formativos profesionales, la Consellera de Educació i Universitats dotó al centro de un simulador combinado de navegación y comunicaciones marítimas, lo que supuso una inversión de 258.112 euros.

Con esta oferta se cubre una parte importante de las demandas históricas de los profesionales del sector marítimo en las Pitiüses. Asimismo, se nutre a la comunidad pesquera pitiüsa de nuevos marineros/as y patrones/as, contribuyendo así al relevo generacional necesario para la supervivencia de este oficio.

Cofradía de pescadores

La primera sede de la Cofradía de Pescadores de Ibiza estuvo ubicada en un local situado en la planta baja de un edificio al lado del edificio de Sanidad del puerto, en Sa Riba. Los pisos superiores eran dedicados a escuelas.¹³⁷ Este edificio más tarde fue demolido y actualmente ocupa un espacio concesión de Autoridad Portuaria. Asimismo ocurre con las cofradías de Formentera y Sant Antoni, que en 1984 se formaron por segregación de la de Ibiza.

Clubes náuticos

El primer edificio del Club Náutico de Ibiza fue inaugurado entre gran expectación el 15 de agosto de 1932 y el año posterior se completaron las instalaciones con la construcción de un varadero para las embarcaciones de los socios, al lado de la sede social. A día de hoy, este edificio continúa en la misma ubicación. Completan el listado

¹³⁷ “Enciclopèdia d’Eivissa i Formentera,” accessed September 27, 2020, <http://www.eeif.es/veus/Confraria-de-Pescadors-dEivissa/>.



de edificios e instalaciones náuticas los clubes náuticos de Sant Antoni y Santa Eulalia, ambos de relativa juventud en comparación con el de Ibiza.



Ilustración 51. Edificio CNI y pantalanes. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto Viñets.

Instalaciones Salinera Española

De entre sus 2.752 hectáreas terrestres y 14.028 hectáreas marinas, las distintas compuertas, canales y estaciones de bombeo el elemento marítimo más distinguido son los muelles de carga que permiten exportar este producto al extranjero a bordo de buques mercantes. Hoy en día sólo cuenta con único muelle de carga —de La Canal—, sin embargo, hubo un tiempo en que la salinera disponía de tres muelles de carga.

Antiguo edificio Sanidad Exterior

Ubicado al final del muelle de levante, delante de los terrenos de la antigua atarazana del Muro, fue la sede de Sanidad Exterior, organismo público encargado de la inspección de buques y mercancías con sospecha de poder traer consigo epidemias de los puertos de origen. Las autoridades sanitarias, si así lo creían oportuno, ponían en cuarentena al buque y a la tripulación, denegándoles la entrada a puerto y habilitándoles un espacio para dicha cuarentena que recibía el nombre de lazareto.

El nuevo uso proyectado para este edificio es el de sede para el futuro museo de la mar y la pesca de Ibiza.



Ilustración 52. Antiguo edificio de Sanidad Exterior y futura ubicación del museo marítimo. Fuente: propia.

Antiguo archivo Comandancia Naval/Capitanía Marítima de Ibiza¹³⁸

En un piso situado encima de las antiguas oficinas de Trasmediterránea y la consignataria Ibiza Mar se encuentra el archivo de antiguos libros de inscripción marítima (militar) y documentos de registro marítima y despacho de buques y embarcaciones de la Capitanía Marítima de Ibiza.

Comandancia Militar de Marina

La Comandancia de Marina de Ibiza se encontraba inicialmente ubicada en una casa situada en medio del puerto, popularmente denominada *la casilla*, en las inmediaciones donde actualmente se erige el monumento a los corsarios. Con motivo de la ampliación de los muelles del puerto ésta se trasladó a la actual Plaza Garijo, hasta diciembre de 1966, en que se trasladó a dos pisos alquilados en la Plaza Enrique Fajarnés, en el centro de la ciudad. En 1985 se inauguró la actual sede, en la zona Norte del recinto portuario, junto al edificio de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima. (Riera Costa 2016, 133-139)

Edificio de Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria

Ubicado en el acceso al Muelle Norte, este edificio, dividido en plantas y dos alas, aglutina las oficinas de Autoridad Portuaria, los distintos despachos de la Capitanía Marítima y la Corporación de Prácticos de Ibiza.

Estaciones marítimas

Dique de Botafoc

La estación marítima de Botafoc fue consecuencia del plan especial del Puerto de Ibiza y el anteproyecto de obras portuarias; en 1994 contó con el beneplácito de la comisión insular de urbanismo. A pesar de ser contestado por distintas plataformas, su construcción respondía a una necesidad evidente de ampliar el recinto portuario, alejar de la ciudad el punto de descarga de combustibles y reducir la erosión del fondo por la agitación de las aguas. El dique tiene una largaría de 516 metros y casi 20 metros de calado, además cuenta con un oleoducto soterrado para el transporte del combustible hasta la central de Gesa.¹³⁹ Posteriormente, se han hecho nuevos diques de atraque paralelos a éste para buques mercantes.

La construcción de esta nueva estación marítima supuso el derrumbe de la antigua estación marítima ubicado en el Martillo, que desde el 2013 había quedado sin sus funciones propias.

¹³⁸ A consecuencia de las diversas investigaciones llevadas a cabo por el firmante de este proyecto y, en concreto, gracias a la documentación oral, se ha podido saber de la existencia de libros de inscripción marítima propiedad de la antigua Comandancia Militar de Marina de Ibiza en este edificio una vez se produjo el traspaso de competencias a las Capitanías Marítimas. De esta manera, en este piso se halla documentación tanto militar como civil y, según se comenta, el estado de dicho archivo no es el más indicado para la conservación de tal registro documental.

Sería bueno que la administración competente tomara cartas en el asunto y se produjera una reordenación de dicho espacio y, a propósito de la creación de un museo de la mar y de la pesca, fuera esta la nueva ubicación de dicho archivo. asimismo, aquellos documentos de pertenencia militar deberían ser trasladados al correspondiente archivo general de marina o en todo caso, incluirlos en el archivo histórico de patrimonio insular.

¹³⁹ “Enciclopèdia d’Eivissa i Formentera,” accessed September 28, 2020, <http://www.eeif.es/veus/Botafoc-es/>.



Estación marítima de Ibiza – Formentera

Ubicadas en los puertos de Ibiza y la Savina; la estación marítima de la pitiusa menor cuenta con un total de 290 metros lineales de atraque, mientras que el de Ibiza suma un total de 560 metros (datos recogidos en 2018). La antigüedad de sendas estaciones marítimas queda reiterada en el apartado específico a esta línea donde se pone de manifiesto la utilidad de la misma, sobre todo, para los habitantes de Formentera.



Ilustración 53. Estación marítima de La Savina, Formentera. Cortesía de J. B. Costa.

Estación marítima de Sant Antoni

En agosto de 2006 inauguraba la estación marítima de Sant Antoni el buque *Bahía de Málaga* procedente de Denia. Con algunas dificultades técnicas como la escasa longitud de su dique de atraque, la falta de servicio de practicaje y remolcador permanente y las limitaciones en la organización del tráfico rodado, sumado a la movilización de una parte de la población y sus dirigentes políticos en contra de la permanencia de dicha línea con la península y una postura más inclinada hacia la vocación náutico turística de la bahía, finalmente ya no arriba ningún buque mercante a sus instalaciones.



Ilustración 54. Estación marítima de Sant Antoni, actualmente sin uso. Fuente: ferrybalear.blogspot.com

5.3.2 Casetas de pescadores, zonas de varada e izada de embarcaciones

Casetas de pescadores

Las casetas de pescadores fueron en sus orígenes construcciones en el litoral con elementos naturales (piedra, madera, cañas) para albergar las embarcaciones y trebejos para la actividad pesquera de cala. Las características de las mismas pueden variar según la zona pudiendo ser de una o dos plantas, acostumbran a tener guías y parales y un molinete para el arriado e izado de la embarcación.

En lo que respecta a su construcción, las hay de distintos materiales y técnicas. Se pueden encontrar de piedra y cemento, únicamente de madera o combinación de ambas. La caseta suele quedar cubierta por todos sus lados, aunque en la isla de Formentera suelen cubrirse únicamente los tejados. En otros casos se ha aprovechado una cavidad del terreno para hacer allí la caseta.

Solamente en el municipio de Sant Josep de Sa Talaia en 2011 se contabilizaron un total de 670 casetas repartidas a lo largo de los 80 km de costa.¹⁴⁰ A pesar de que muchas de ellas aún continúan cobijando embarcaciones tradicionales, hoy la mayoría de ellas tienen una finalidad lúdica.

Sería interesante realizar un inventario a nivel insular de todas ellas permitiendo así preservar su carácter tradicional y proponer una categoría de protección por ser elementos marítimos innegablemente aferrados a la costa pitiüsa.

Zonas de varada e izada de embarcaciones

De acuerdo con el registro de los respectivos consejos insulares de Ibiza y Formentera, en la primera isla se cuenta con un total de nueve rampas de acceso al mar para pequeñas embarcaciones y, en el caso de Formentera, son tres en total.

Además de estas instalaciones de uso público, hay que mencionar también las instalaciones para tales fines ubicadas en cada club náutico de Ibiza y la marina de Formentera. En el municipio de Ibiza también se ha de sumar las instalaciones de Varadero Ibiza y el travelift de Marina Botafoc.

5.3.3 Muelles de atraque

Repartidos por el litoral pitiüso se pueden encontrar diversos muelles (de madera u hormigón) testimonio de los cambios socioeconómicos que ha sufrido el litoral. Un ejemplo de entre estos lo es el muelle ubicado en Cala Pada donde antiguamente se cargaba el plomo producido en las minas de s'Argentera. Hoy en día utilizado por las golondrinas para el embarque y desembarque de pasajeros.

¹⁴⁰ “Sant Josep Registra 670 Casetas Varadero y Espera Protección Para Aquellas de Carácter y Uso Tradicional,” accessed September 29, 2020, <https://www.periodicodeibiza.es/pitiusas/ibiza/2011/04/23/38511/sant-josep-registra-670-casetas-varadero-y-espera-proteccion-para-aquellas-de-caracter-y-uso-tradicional.html>.



5.3.4 Torres de defensa

La presencia de las torres de defensa que custodian el litoral se explica por la necesidad de proteger unas islas totalmente expuestas a invasores extranjeros que hasta principios del siglo XIX azotaron las costas pitiüsas y eran el temor de las gentes insulares.

En la erección de las mismas deben considerarse dos etapas diferenciadas; la primera desde que nacen hasta el siglo XVIII, la segunda desde éste hasta su abandono. Durante la primera tienen una misión pasiva, servir de refugio a las personas que trabajan o viven en sus inmediaciones cuando amenaza un peligro. En la segunda sufren una transformación a fin de incorporarlas a la defensa de una manera activa integrándolas en el sistema costero, que es cuando se convierten en torres de defensa. Su función defensiva prima sobre la de atalaya, y la idea de su construcción está presidida por el propósito de que sirvieran de asiento a un número de piezas de artillería. (Posadas López 1989, 145, 153)

Entre Ibiza y Formentera se contabilizan un total de catorce torres de defensa, el nombre de las cuales ha sufrido diversas modificaciones bien por errores tipográficos, movilidad en los nombres o invenciones recientes:

Ibiza:

- Torre del Cargador de la Sal
- Torres de Ses Portes
- Torre del Cap Jueu (por su ubicación), Torre des Savinar o Torre del Pirata (nombre reciente)
- Torre de la Punta de las Piedras de Cuenta o Torre d'en Rovira
- Torre del Puerto de Balanzat o Torre des Molar
- Torre del Puerto de Portinatx
- Torre del Cabo de Campanitx o Torre d'en Valls
- Torre de la Iglesia de Santa Eulalia
- Torre de la Iglesia de Sant Antoni

Formentera:

- Torre del Espalmador o Torre de Sa Guardiola
- Torre de Punta Prima
- Torre des Pi Català
- Torre del Cabo de Barbaria
- Torre de la Punta de la Gavina

Las torres del Cargador de la Sal, de Ses Portes, de la Iglesia de Santa Eulalia y la de la Iglesia de Sant Antoni corresponden a la primera etapa, mientras que el resto lo son de la segunda. Destacar entre el listado anterior la Torre de Ses Portes y la Torre de Sa Guardiola, de construcción simultánea y geográficamente a la vista una de

la otra, ambas formaban parte del mismo proyecto para impedir la navegación por los Freus a las naves enemigas, así como que utilizaran el puerto natural del Espalmador. (Posadas López, 146, 147, 209)



Ilustración 55. Torre de defensa des Carregador. Fuente: Turisme Sant Josep de sa Talaia.

Cuando los vigías o atalayeros descubrían la presencia de velas enemigas daban la alarma, o toque de *abalot* en la lengua vernácula, por medio de ahumadas si era de día y con luminarias durante la noche. Estas señales se acompañaban de sonidos emitidos por las caracolas marinas, resonancia conocida popularmente como *brulada*, que transmitida de alquería en alquería ponía al corriente del peligro que se avecinaba.

5.3.5 Faros

Marco Vitrubio, arquitecto y escritor romano del siglo I aC, dividía en dos partes la composición de la belleza de la arquitectura. La primera parte era la belleza positiva, cuantificable y apreciable por el sentido común. Y la segunda parte correspondía a la belleza arbitraria, fundamentada en las convenciones generadas por el azar y la fantasía de los antiguos, perpetuadas por la costumbre o respeto.

Independientemente de la belleza “positiva” que pueda acaparar una luz luminosa vista desde tierra firme, seguramente no le falta belleza “arbitraria” a ojos del marino que gobierna la nave —de noche o en un temporal— evitándole colisionar con un bajo o guiándole hasta la dársena de un puerto seguro, más si acabe en tiempos pretéritos cuando los buques carecían de los modernos sistemas de ayudas a la navegación con que van provistos en nuestros días.

Como sucinta nota histórica, señalar que, aunque no hay testimonios que lo corroboren, se cree que en los días de temporal se debían encender fogatas en los puntos más singulares de la costa. La reina Isabel II, consciente de la necesidad de una red de faros extendida a lo largo del litoral español creó una comisión especial de faros para



llevar a cabo el proyecto que llevaría por nombre *Plan General para el Alumbrado Marítimo de las costas y puertos de España e islas adyacentes* y que fue aprobado por Real Decreto de 13 de septiembre de 1847.¹⁴¹

Conviene hacer una distinción entre el faro y la baliza. El primero se trata de una torre alta situada en la costas y puertos que emite una potente luz a intervalos para orientar de noche a los navegantes. En cambio, las balizas suelen ser estructuras metálicas con la misma utilidad, pero con una alcance menor y pueden estar fijadas al fondo del mar. Una última categoría de luces incluiría a las boyas luminosas que señalan canales de paso o recaladas a puerto, por ejemplo.

Sin embargo, en este proyecto sólo se van a considerar aquellas señales luminosas que constituyan construcciones perennes, enfatizando más en su valor como elemento arquitectónico marítimo que en su actual servicio a la navegación marítima. Algunas balizas y boyas de recalada, a pesar de ser parte del extenso inventario de elementos marítimos, están sujetas a cambios devenidos de la actividad reguladora de la administración competente. Un ejemplo ilustrativo podría ser una baliza de una marca lateral¹⁴² que con la ampliación de un puerto cambia su ubicación.



Ilustración 56. Faro de la Mola, Formentera. Fuente: farsdebalears.com

Así pues, la lista de faros y balizas de más notoria importancia patrimonial y trascendencia en la historia de la navegación pitiüsa serían:

- Faro de la Mola (1861)
- Faro de Barbaria (1971)
- Faro Isla de los Ahorcados (1856)
- Faro Isla de Tagomago (sustituye el faro de Punta Grossa) (1913)
- Faro Punta Moscarter (1977)
- Faro Isla Conejera (1857)
- Faro *d'en Pou* (isla de s'Espalmador) (1863)
- Faro Isla de la Bleda Plana (1927)
- Faro Isla des Vedrà (1927)
- Baliza de la isla Espardell (1926)
- Baliza de *Es Dau Gros* (1917)
- Faro de Botafoc (1862)
- Baliza de la Sabina (1926)
- Luz roja del espigón del puerto de Ibiza (*es Muro*) (1915)

Mencionar también los faros de *Ses Coves Blanques* y de *Punta Grossa*, apagados en 1963 y 1916, respectivamente, pero de un importante valor histórico y monumental.

¹⁴¹ Documento consultado a través de la Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, a 9 de sept. de 20.

¹⁴² Utilizadas generalmente para canales bien definidos, asociadas a un sentido convencional del balizamiento. Indican los lados de babor y estribor de la derrota que debe seguirse y pueden servir también para indicar el canal principal en una bifurcación.

5.4 Iconografías, coleccionismo privado y elementos ornamentales

Entre el escaso patrimonio iconográfico y de objetos de temática naval se pueden distinguir tres tipologías distintas en atención a la finalidad para la que fueron concebidos: imágenes religiosas, objetos e instrumentos empleados en la navegación y de decoración.

5.4.1 Imágenes e iconografías religiosas

Del mundo devocional se pueden encontrar, fundamentalmente, tres elementos que dejan constancia del vínculo existente entre religiosidad y gentes de mar: las imágenes de la Virgen del Carmen repartidas en las distintas iglesias, exvotos y alguna pintura al fresco como la que se muestra abajo.¹⁴³



Ilustración 57. Pintura al fresco en la parroquia de Sant Miquel de Balansat que describe la batalla del marino Riquer contra el *Felicity*. Fuente: G. Hernández.



Ilustración 58. Imagen de la Virgen del Carmen en la iglesia de San Telmo. Fuente: propia.

La imagen de la Virgen del Carmen que sale a lucir todos los años el 16 de julio en una procesión terrestre y marítima puede verse en las iglesias del Convento, de San Miguel, San Elmo, Sant Antoni, Es Cubells y Santa Eulalia, entre otras. El caso de los exvotos es mucho más difícil de conocer dado que pudieran estar en manos de particulares. Se sabe de la existencia de un exvoto en la Iglesia de Jesús y en Sant Antoni. En la iglesia del Pilar de la Mola, en la isla de Formentera, se conocen dos maquetas del siglo XX.¹⁴⁴

Se precisaría un estudio detallado de los mismos aunque los resultados no arrojarían un número elevado de este tipo de ofrendas ya que durante la Guerra Civil y posteriormente en el periodo de reconciliación, fueron muchos elementos de carácter religioso los que se intervinieron para ser destruidos, como así lo constata el delegado diocesano de liturgia y patrimonio artístico, el señor Francesc Xavier Torres Peters.¹⁴⁵ En cualquier caso, la producción de exvotos iría en consonancia con los periodos de auge o decaimiento de la

¹⁴³ En la religión católica, don u ofrenda, como una muleta, una mortaja, una figura de cera, cabellos, tablillas de cuadros, maquetas de barcos, etc., que los fieles dedican a Dios, a la Virgen o a los santos en señal y recuerdo de un beneficio recibido y que se cuelgan en los muros o en la techumbre de los templos.

¹⁴⁴ Maria Lena Mateu Prats, *El Món Devocional a Eivissa. Retaules i Imatges Del Col·leccionisme Privat* (s. XVII-XIX), ed. Mediterrània - Consell Insular d'Eivissa i Formentera (Eivissa, 1999).

¹⁴⁵ Así lo manifiesta el señor Peters en una reunión y posterior visita al Museo Diocesano de la Catedral de Ibiza el 11 de julio de 2020. La única pieza de carácter marítimo que se puede ver en las dependencias del museo es un retrato a la acuarela de una fragata de autor y año desconocidos.



navegación marítima y la lógica repercusión que tendría la construcción naval pitiüsa en la fabricación de maquetas y obras pictóricas.

5.4.2 Objetos navales de coleccionismo privado

La posesión de objetos, instrumentos, fotografías y documentación de la marina tradicional por parte del coleccionismo privado se concentra en determinadas familias con arraigo marítimo: hijos de navieros, familias de pescadores, jubilados y antiguos profesionales del mar e historiadores navales, mayoritariamente.

En la conservación de cualquier manifestación del patrimonio son necesarios dos ingredientes básicos: la herencia material (e inmaterial) y el intelecto del heredero para llevar a cabo acciones en pro de su conservación así como labores de documentación histórica de los artilugios recibidos.



Ilustración 59. Retrato de la fragata *Remedios Pascual*, de José Pineda Guerra, como ejemplo del coleccionismo particular. Fuente: MMB.

5.4.3 Elementos navales decorativos

En las dos islas, situados cerca de la ribera, se pueden observar determinados elementos: anclas mercantes, cabrestantes, gravados, estatuas y monolitos para la conmemoración de batallas navales o naufragios. Todos ellos dispuestos para corroborar la existencia de la actividad marítima que hubo y en algunos casos también de la falta de voluntad política para dedicar parte del erario público a la conservación de los mismos, contribuyendo a una dejadez estética visible en la ciudad de Ibiza.

A la dejadez física se le ha de sumar la falta de referencias históricas para su contextualización. Un hecho paradójico de descontextualización se puede ver en el monumento del Marino «De l’Ajuntament d’Eivissa a la gent de la mar», cuyo aspecto recuerda más a la del “capitán Pescanova” que a los marinos pitiüsos de tiempos atrás. Muchas veces el entorno tampoco contribuye a la mejor visualización de estos elementos, tal y como ocurre con las anclas mercantes cubiertas de adelfas del aparcamiento del Club Náutico de Ibiza.

Por su parte, la isla de Formentera, cuya actividad marítimo pesquera se realizó fundamentalmente en calas, cuenta con elementos de patrimonio marítimo cuya presencia pasa desapercibida por su ubicación recóndita o su camuflaje en un paisaje que todavía mantiene su esencia marinera.

Entre los distintos ejemplos que se pueden hallar, es de destacar el proyecto de restauración de un molinete para varar el *Llaüt des Caló*. El proyecto se llevó a termino en 2006 gracias a la existencia de una maqueta hecha por un marino y vecino de la zona.¹⁴⁶

La costa de Formentera, dominada por bajos y rompientes ha sido en su historia testimonio de naufragios y lugar de refugio para sus náufragos. El marino, agradecido con todo aquel que le prestara ayuda y cobijo no dudaba en regalar objetos del buque perdido que hoy aún pueden verse en algunas casas próximas a la costa. Un ejemplo de entre estos lo es la siguiente imagen que se presenta, el tintero de un cabrestante de un buque que naufragó allá por el 1875 en la Punta de sa Creu.¹⁴⁷ Sin ser concebido como un objeto patrimonial, se utilizó como hornillo en una de las casas y, más tarde, fruto de reformas en la casa fue enterrado en el cimiento del patio, donde un lugareño dibujó imaginariamente aquel barco.

Ilustración 61. Molinete des Caló restaurado.

Fuente: Joan Torres.



Ilustración 60. Maqueta del molinete obra de Xumeu des Caló. Fuente: Joan Torres.



Ilustración 62. Tintero incrustado en el cimiento y dibujo de la nave en su interior. Fuente: Joan Torres.

¹⁴⁶ Molinete que data de 1928 y que permitía varar el *Llaüt des Caló*, el *San Jaime*, laúd del que se hace mención en el apartado referente a la cronografía de la ruta marítima entre Formentera e Ibiza.

¹⁴⁷ La Punta de sa Creu, cerca del *Racó des Forat* o *des Sofre* (en castellano, azufre) por ser ésta la carga que portaba el buque mercante hundido, se encuentra en el este de la isla de Formentera, forma parte del macizo rocoso de *La Mola* y hoy día tiene la catalogación de reserva marina.



Capítulo 6. Inventario de embarcaciones tradicionales: pesca y recreo

6.1 Trascendencia del inventario

La redacción de un inventario del patrimonio marítimo flotante tradicional pitiüso es de vital interés para conocer el estado actual del mismo. Existen precedentes locales, como en Mallorca o Menorca, y en países europeos como Reino Unido y Francia que dan buena cuenta de las consecuencias positivas para el patrimonio.

6.1.1 Objetivos generales

El objetivo principal del mismo no es otro que garantizar la preservación del patrimonio marítimo flotante pitiüso. Sin embargo, de la ejecución del mismo se pretende conseguir un estudio riguroso y actualizado del patrimonio que permita ser el eje vertebrador de las distintas medidas de protección que surjan de las partes implicadas. En concreto, este inventario pretende ser una herramienta que permita dar a conocer la existencia de un patrimonio marítimo desde el punto de vista cultural; y al mismo tiempo, servir para establecer unos criterios y bases reguladoras para futuras ayudas, subvenciones o bonificaciones fiscales a beneficio de sus armadores.

6.1.2 Objetivos específicos

Los objetivos particulares e inmediatos que se espera obtener son los siguientes:

- a) Contabilizar el número de unidades y sus distintas tipologías;
- b) Valorar el estado en que se encuentra el patrimonio marítimo;
- c) Constatar las dos épocas (vela y motor) de la navegación mediante la observación de la flota;
- d) La desaparición de unas tipologías y la supervivencia de otras;
- e) La distribución geográfica en número y tipología;
- f) Proponer medidas de conservación y mantenimiento a los armadores

A largo plazo, los objetivos fijados serán:

- a) Estado general del patrimonio marítimo flotante;
- b) Registro documental y digital de las distintas embarcaciones censadas;
- c) Elaboración de un inventario público del patrimonio marítimo pitiüso.
- d) Seguimiento de la evolución del patrimonio marítimo contrastando los primeros datos con los de futuros censos;
- e) Propuesta de medidas para su conservación desde los entes públicos;

- f) Estudio de las características constructivas e interés histórico y antropológico para cada caso concreto;
- g) Acceso a un punto de amarre del muelle flotante del futuro Museu de la Mar i la Pesca d'Eivissa.
- h) Propuesta de figuras de protección para las embarcaciones con mayor valor patrimonial.¹⁴⁸

6.2 Flota pesquera pitiüsa

No ajena al panorama que vive la pesca en España por los motivos puestos de manifiesto en secciones anteriores, la flota de pesca de las Islas Pitiüsas se encuentra en constante proceso de transformación y reducción de sus números. La valorización de productos autóctonos impulsada en ferias gastronómicas y etiquetados que certifican su calidad y captura sostenible, así como la formación de patrones locales de pesca y la introducción de mejoras en las condiciones laborales son algunos de los factores que contribuyen a suavizar la pendiente negativa que desde hace unos años amenaza la flota pesquera artesanal.

Un hecho que salta a la vista nada más pasear por los tres muelles pesqueros (Ibiza, Sant Antoni y Formentera) es el escaso número de embarcaciones de arrastre que quedan, pudiéndose contar solamente cuatro unidades entre Ibiza y Sant Antoni. El desguace de unidades de arrastre, en las que podían trabajar entre 5 y 7 tripulantes, sin duda ha tenido un efecto notable en el número de socios de las cofradías, siendo actualmente un total de 70 afiliados entre ambas cofradías, cuando antaño lo eran muchos más.



Ilustración 63. Embarcaciones de arrastre en el puerto de Ibiza a finales de los años 80. Fuente: Gonzalo Hernández.

¹⁴⁸ Este punto responde a las consideraciones expuestas en el apartado de *Criterios para la declaración en las embarcaciones*.



Las siguientes ilustraciones corresponden a dos hundimientos sustitutorio de desguace, procedimiento extensamente empleado en las Illes Balears y que ha contribuido a la reducción de unidades de arrastre. Esta práctica posibilita la creación de biotopos marinos en el pecio de la embarcación.¹⁴⁹



Ilustración 64. Hundimiento *J. Paris* en 1992. Fotograma del vídeo cortesía de J. Marí Tur.



Ilustración 65. Hundimiento *J. Maroto* en 1982. Cortesía de Blai Ferrando.

¹⁴⁹ Véase Jaume Jaume Munar, “El Hundimiento de Buques Para La Creación de Arrecifes Artificiales. Marco Normativo Español e Internacional” (Universitat Politècnica de Catalunya, 2020).

6.2.1 Datos estadísticos de la Cofradía de Sant Antoni

Se ha querido conocer cuáles han sido las consecuencias de las citadas políticas de reestructuración pesqueras promovidas a nivel nacional, motivo por el que se ha estudiado el caso particular de la Cofradía de Sant Antoni. Un dato ilustrativo lo ofrece la tabla comparativa de las embarcaciones de la Cofradía de Sant Antoni entre los años 2000 y 2020 que puede verse en el Anexo I. De la misma se han podido constatar varias cosas:

1. Un descenso de trece embarcaciones en la flota, correspondiente a un 39,4% del total contabilizadas en el año 2000.¹⁵⁰
2. En estas dos décadas la actividad pesquera de arrastre ha tenido muy poca relevancia en este puerto.
3. La introducción de nuevos materiales para la construcción de los cascos de las embarcaciones, tal y como muestran los gráficos siguientes:



Gráfico 1. Materiales de construcción de las embarcaciones de la Cofradía de San Antoni (año 2000). Fuente: propia.

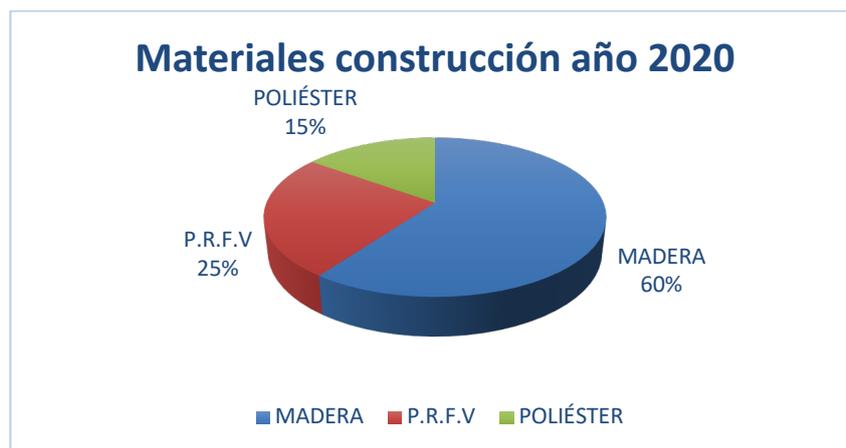


Gráfico 2. Materiales de construcción de las embarcaciones de la Cofradía de San Antoni (año 2020). Fuente: propia.

¹⁵⁰ Del Registro general de la flota pesquera se pueden conocer las características básicas de las embarcaciones y su estado. Cabe precisar que las bajas definitivas pueden haberse producido por desguace, hundimiento, cambio de lista, exportación definitiva o como unidad aportada para la construcción de un nuevo buque, lo cual quiere decir que no todas las bajas suponen la destrucción de la embarcación.



6.2.2 Censo general embarcaciones de pesca tradicionales

La siguiente tabla muestra las embarcaciones de construcción en madera todavía existentes en las distintas cofradías a las que se hace referencia.

Tabla 1. Censo general embarcaciones tradicionales de pesca. Fuente: propia.¹⁵¹

Cofradía	Censo general cofradías (año 2020)		
	Ibiza	San Antonio	Formentera
	ANTONIO JOSÉ	ANGEL	CINCO HERMANOS
	CABO NONO	CAE	MULI
	CHARPAT SEGUNDO	EL CORDOBES	MIGUEL PRIMERO
	CIUDAD DE MELILLA	GENOVEVA	LA MAJA PRIMERA
	DANIEL	HNOS. ROS	PUIG DEL PARE
	DESEO	JOSE ANTONIA	ANFOS TERCERO
	ES VEDRA	JUAN	RAOR
	FERMINA	MASBELLA	JUANA ROS
	GANASA	MURENETA	EUBARCA
	JUANELE SEGUNDO	REYNES Y REGINA	VIRGEN DEL PUIG
	JUREL	SAN GUILLERMO	AIMAR SEGUNDO
	LLUCH	SAPO	
	LLUM I VIDA	SIRES	
	MARCELO		
	MIREYA		
	ORION II		
	POLARIS SEGUNDO		
	ROSETES		
	SAN BARTOLOME		
Total	19	13	11

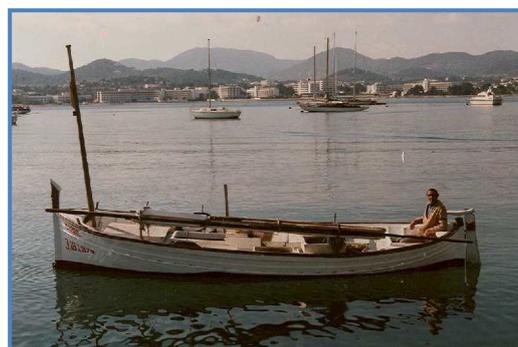


Ilustración 66. Laúd tradicional de pesca. Fuente: Registro General de la Flota Pesquera.

A día de hoy son 43 las embarcaciones de construcción en madera (laúdes) censadas. Sin embargo, todo hace pensar que si los números siguen la tendencia que muestran los gráficos de la página anterior, en pocas décadas las cifras quedarán reducidas a un mínimo, ya que los armadores —así lo han manifestado— tienen cada vez más dificultades para mantener sus laúdes como embarcaciones de trabajo. Entre éstas, destacan principalmente:

- La dificultades para encontrar carpinteros de ribera que reparen sus laúdes y los costes de mantenimiento;
- Las carencias de las embarcaciones tradicionales en cuanto a seguridad marítima frente a las barcas de construcción moderna;
- La ocupación del litoral marítimo por parte de las embarcaciones de turismo náutico;¹⁵²

¹⁵¹ Datos obtenidos gracias a la colaboración de las cofradías de Formentera, Ibiza y Sant Antoni que han proporcionado las hojas de Registro Marítimo Español de cada una de las embarcaciones, lo que ha posibilitado conocer sus datos constructivos, entre otros.

¹⁵² A partir del 1 de mayo, fecha en que puede situarse el inicio de la temporada de verano, se hace prácticamente imposible la practica de la actividad pesquera en el litoral de Formentera, ya que son miles de embarcaciones las que navegan, fondean y ocupan sus aguas llegando incluso a desbaratar las artes.

- Relacionado con el anterior punto, la necesidad pues de pescar más alejados de la costa suponiendo una inversión en tiempo considerable que es mayor en laúdes y menor en barcas modernas.

El inventario de patrimonio marítimo flotante no debe dejar de lado las embarcaciones de pesca tradicionales porque además de ser el vivo testimonio de la pesca tradicional de subsistencia de las pretéritas sociedades marítimas pitiüsas y de las de consumo de nuestros días, son también un reclamo en tanto que objetos de patrimonio. Con un estudio de estas 43 embarcaciones supervivientes se puede saber con detalle el valor patrimonial de unas y otras, y asimismo establecer criterios comunes para la otorgación de figuras de protección que eviten el desguace.



Ilustración 67. Nueva generación de embarcaciones de pesca de bajura. Fuente: Registro General de la Flota Pesquera.

3. Datos constructivos

- a. *Año*: si no se conoce la edad, hay una casilla para marcar, si se sabe, si tiene más de 40 años.¹⁵⁴
- b. *Lugar de construcción*
- c. *Carpintero de ribera*

4. **Aparejo y maniobra**: marcar en la casilla si tiene o no; y en caso afirmativo, hacer una breve descripción de la misma.

5. **Motorización**:¹⁵⁵ marcar en la casilla si tiene o no; y en caso afirmativo, hacer una breve descripción del motor (estado, marca, modelo y potencia).

6. Localización

- a. *Localización*: espacio para anotar señas y referencias geográficas que contribuyan a un mejor conocimiento de la ubicación exacta de la embarcación, sobre todo en el caso de localizarse en lugares recónditos o de difícil acceso a pie.
- b. *Municipio*: un dato más general para ubicar la embarcación.
- c. *En seco; en varadero, amarrado, fondeado*: distintos supuestos que pueden ayudar a establecer juicios de valor sobre estado de la embarcación.

7. **Estado de conservación**: distintos estados de conservación contemplados que la persona que valora la embarcación debe marcar con la casilla que, a su juicio, mejor represente el estado de la barca.

- a. *Obras de conservación*: el paso de los años en las embarcaciones más antiguas hacen necesario el acometimiento de obras de conservación. Según el fin que persigan estas obras y el empleo de unas u otras técnicas y materiales, hay que distinguir:
 - i. **Preservación**: Mantenimiento de la embarcación y sus partes en su estado actual aplicando medidas para retardar su deterioro. Es aplicable parcialmente a buques estáticos, pero incompatible con el uso operacional de los mismos.
 - ii. **Restauración**: Reparación de algunas partes afectadas del buque o embarcación mediante la introducción de los mínimos cambios y materiales y/o técnicas novedosas que no alteren sustancialmente el carácter tradicional y original de la embarcación.
 - iii. **Reconstrucción**: Reparación de una mayor envergadura en la que se introducen nuevas materiales y/o técnicas novedosas.
 - iv. **Adaptación**: Modificación de la embarcación para darle un nuevo propósito y a veces relacionado con las medidas de seguridad marítima de obligado cumplimiento.

b. *Observaciones*: espacio para reflejar, si se conoce, el año de dichas obras así como las partes afectadas, materiales y técnicas empleadas y carpintero de ribera.

8. **Uso**: Se habilitan distintas casillas con los usos comunes que se podían dar a las embarcaciones. Si son conocidos varios usos deben quedar reflejados, a poder ser introduciendo el periodo de tiempo dedicado en cada uno.

9. **Imágenes de la embarcación**: espacio para adjuntar imágenes tomadas de la embarcación (en el inventario digital) que resalten sus formas así como sus elementos distintivos. Así mismo, fotografiar

¹⁵⁴ Edad que establece el Proyecto de Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares para que la embarcación quede amparada por los supuestos de este reglamento.

¹⁵⁵ Algunas embarcaciones montan motores marinos que por su antigüedad constituyen elementos de valor históricos por sí mismos, lo que supone un valor patrimonial añadido a la embarcación.



partes o zonas que pudieran verse deterioradas a fin de tener conocimiento de ellas para futuras consideraciones sobre su estado de conservación.

10. **Observaciones generales:** Espacio para incluir otras observaciones reseñables de la embarcación y que no hayan podido ser reflejadas en los apartados anteriores (historia y anécdotas atribuibles, principalmente).
11. **Recomendaciones para su conservación:** Espacio para anotar las intervenciones que se recomiendan efectuar en aras de mejorar el estado de conservación de la embarcación, ya sean de carácter urgente o preventivo.
12. **Recomendaciones catálogo:** Espacio para la propuesta de inclusión de la embarcación en un futuro catálogo/inventario; la realización de un completo estudio histórico y arquitectónico; y asignación de una categoría de protección.
13. **Fuentes de información consultadas:** Anotar los testimonios y fuentes que han servido para la configuración de un relato histórico de la embarcación.



Ilustración 68. Chalana cubertada y motorizada característica de la costa de levante de Ibiza. Fuente: Paula Torres.

6.3.2 Proceso de inventariado

El proceso de inventariado, por norma general, se llevará a cabo en dos etapas diferenciadas:

1. Trabajo de campo: visita a las embarcación para la adquisición de datos de sus características físicas;
2. Trabajo de investigación: para conocer datos más precisos de la embarcación (edad exacta de construcción, maestro de ribera, obras de conservación realizadas, usos de la misma e historias y anécdotas atribuibles, entre otros datos).

Trabajo de campo

El trabajo de campo permitirá recoger los datos visibles de la embarcación: identificación y tipología, características generales, aparejo y maniobra, motorización, ubicación y estado de conservación. No obstante, estos datos, a priori fáciles de obtener, pueden presentar alguna dificultad según la ubicación y disposición de la embarcación.

De la experiencia obtenida en el primer inventario realizado en el puerto y club náutico de Sant Antoni, se ha podido constatar la dificultad para conocer el nombre de la embarcación cuando éstas están amarradas en punta y popa al muelle, quedando sus amuras fuera del alcance de la vista. Asimismo, nos ha ocurrido con el folio. Este mismo problema puede aparecer cuando las barcas están resguardadas de la mirada de curiosos en las casetas varadero. La solución en este caso pasa por anotar —si se puede conocer— la existencia de una embarcación tradicional dentro de la caseta varadero para futuras acciones. En este caso es muy importante tomar buena nota de la ubicación exacta del lugar y caseta.

La eslora se pueden suponer contando el número de espacios entre cuadernas —denominados claras—, ya que la distancia entre cuadernas suele ser de unos 30 centímetros en la laúdes de eslora media y 20 centímetros para botes y laúdes más pequeños. Para la manga se puede aceptar un tercio de la eslora.



Ilustración 69. La ubicación y disposición de las embarcaciones a menudo dificulta la adquisición de datos. Fuente: propia.



Trabajo de investigación

De querer realizarse un inventariado riguroso y que contabilice el mayor número de embarcaciones será necesario hacer público este inventario. Si el registro de las embarcaciones conlleva futuros beneficios para los armadores, sin duda alguna, éste será el mayor reclamo para que un elevado número de personas acudan a la presentación del proyecto, lo que permitirá reconocer aquellas barcas que no habían podido ser identificadas y además permitirá conocer más datos sobre ellas.

6.3.3 Datos estadísticos puerto Sant Antoni y Es Nàutic

El pasado 13 de septiembre de 2020 se realizó el primer inventario de embarcaciones tradicionales en el puerto de Sant Antoni y en el club náutico de la misma zona (*Es Nàutic*). Haciendo uso de la ficha propuesta se obtuvieron los siguientes datos:

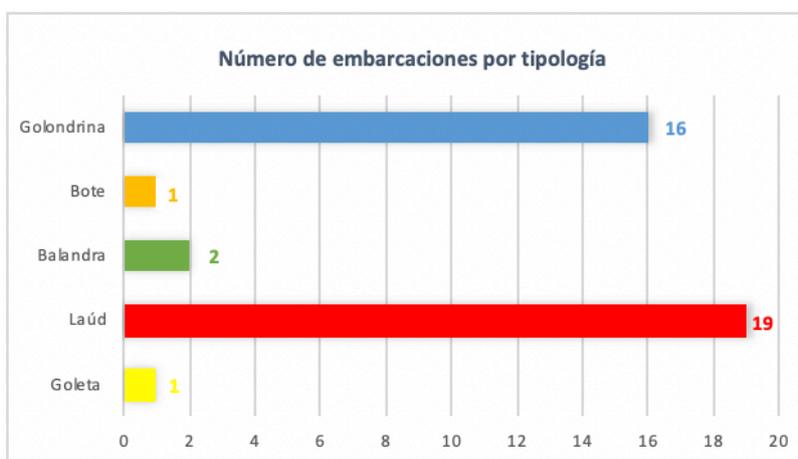


Gráfico 3. Número de embarcaciones por tipología en el puerto de Sant Antoni y Es Nàutic. Fuente: propia.

Las esloras de laúdes (19) y balandros (2) censados se encuentran repartidas como muestra el gráfico 4:



Gráfico 4. Esloras de laúdes y balandros en el puerto de Sant Antoni y Es Nàutic. Fuente: propia.

Para una mayor fiabilidad en los datos obtenidos, se debería visitar el muelle en días y horas distintas a fin de que las embarcaciones que se encontraran navegando o fuera del agua pudieran ser también contabilizadas.

Del inventario realizado en el puerto y club náutico de Sant Antoni se han podido constatar tres hechos que aluden a realidades ya expuestas en el apartado correspondiente al proceso de inventariado:

1. Las dificultades para conocer datos identificativos de la embarcación (nombre y folio);
2. El reparto equitativo en las embarcaciones según la eslora (Gráfico 4);
3. Las golondrinas, a pesar de no conocer muchos datos sobre ellas, se aprecia que pueden ser de construcción relativamente nueva o de importación y, por tanto, con un valor patrimonial inferior al de las embarcaciones menores censadas. No obstante, no se pueden menoscabar, por lo que es necesario realizar llevar a cabo la segunda parte del inventario: la investigación de cada sujeto de manera individual.



Ilustración 70. Flota tradicional de antaño en el puerto de Sant Antoni. Fuente: AISME. Foto D. Viñets.



Conclusiones

Tras el minucioso análisis de las causas generales y particulares del estado del patrimonio marítimo nacional, autonómico y local, el estudio de su marco normativo y la enumeración de su potencial activo como elemento lúdico, integrador y potenciador de la riqueza patrimonial y cultural del país, se ha llegado a las siguientes conclusiones, las cuales son expuestas según el orden de aparición.

- 1) El carácter funcional de las embarcaciones y la permanente evolución tecnológica en vistas de obtener mejores rendimientos económicos, sumado a un déficit de intelectualidad y conciencia patrimonial de las gentes de mar, ha posibilitado únicamente una expresión modesta y tardía de patrimonialización, llevada a cabo, fundamentalmente, por actores ajenos al mundo marítimo.
- 2) La política de estructuras pesqueras ha tenido un efecto muy notable en la destrucción de antiguas embarcaciones de pesca tradicional, motivada por la complejidad administrativa para revocar el desguace. A este escenario se le ha de sumar el ostracismo imperante en la administración hasta estos días.
- 3) De la experiencia adquirida analizando el derecho comparado, se han obtenido metodologías y referencias dignas de ser imitadas y traídas a España y, en general, nos muestra que la conservación del patrimonio marítimo requiere de la implicación estatal, y no únicamente de los entes locales, asociaciones y museos marítimos como ha venido ocurriendo hasta la fecha.
- 4) La disposición adicional 8ª de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima faculta al Gobierno para el desarrollo reglamentario dirigido a la creación de un registro especial para buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares. Este proyecto, inspirado en diversos convenios y conferencias internacionales, toma buena nota de la reglamentación propuesta por el Wilhemshaven Mou, memorando que España firma en el año 2000. Este memorando nace con el objetivo de armonizar la seguridad operacional a bordo de los buques históricos y la diferenciación de éstos con respecto a los buques con fines comerciales a efectos de los convenios y normativa internacionales. Para ello, propone la elaboración de un documento de cumplimiento personalizado para el buque o embarcación histórico que declarará que el buque cumple con los requisitos nacionales que le son exigibles por su tipología y actividad.

- 5) Habida cuenta del carácter excluyente de los convenios y normas internacionales, como la Directiva 2009/45 CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, la Administración deberá basarse en el principio de equivalencia y el establecimiento de unos requisitos operaciones de compensación a fin de asegurar un nivel de seguridad como mínimo igual al exigible a un buque no histórico de la misma clase. En esta línea, los proyectos aprobados deberán tomar muy en consideración el tipo de buque y la actividad que vaya a desarrollar. Asimismo, se deberán valorar los plazos de tiempo previstos para las inspecciones en seco en base a criterios técnicos como la edad y el material de construcción del casco, con el fin de no beneficiar a unos y penalizar la actividad de otros.
- 6) Las prescripciones técnicas para la navegación interior son un compendio de normas y estándares particularmente útiles para los armadores de buques tradicionales por su capacidad de adaptación a esta tipología de buques en comparación con otros regímenes de certificación y de los cuales España puede tomar ejemplo a la hora de resolver las dicotomías que puedan surgir entre tradición y seguridad.
- 7) La Comunidad Autónoma de las Illes Balears ha seguido la estela de los acontecimientos nacionales y el desguace, hundimiento y éxodo de buques al extranjero dan cuenta de la escasa labor de la administración en materia de conservación del patrimonio marítimo.
- 8) De la Ley de Patrimonio Histórico de las Illes Balears se ha podido constatar una clara preponderancia de ésta hacia los bienes patrimoniales terrestres. Se considera que las medidas previstas no se adecúan a las necesidades reales de las embarcaciones y a las circunstancias sobrevenidas de la navegación y la exposición a un medio hostil y deteriorador como es la mar. Por este motivo, se vería muy recomendable la formulación de un listado pormenorizado de acciones —mantenimiento y reparación, fundamentalmente— que quedaran exoneradas del paso por los distintos procesos administrativos y evitaran largos periodos de inacción que, sin duda, podrían causar graves perjuicios a una embarcación.
- 9) Son muy loables las políticas patrimoniales marítimas llevadas a cabo en Mallorca y que tienen como eje principal actuador al Museu Marítim de Mallorca. La restauración y mantenimiento de embarcaciones como la *Balear* permite la difusión de los valores históricos, artísticos y etnológicos del patrimonio marítimo y contribuye al aseguramiento de un relevo generacional en la carpintería de ribera.
- 10) La llegada del turismo a las islas Pitiüses supone un cambio en el modelo socioeconómico insular que se ve reflejada en sus gentes y los modos de relacionarse con la mar. Las embarcaciones, no ajenas al nuevo panorama, son el vivo reflejo de estos cambios que experimenta el litoral pitiüso, así como también sus edificios e instalaciones con vocación marítima.



- 11) A diferencia de Mallorca y Menorca, en las islas Pitiüsas no parece haber despertado aún la conciencia patrimonial marítima en la sociedad y los motivos que pueden responder a ello son:
- La falta de colectivo social;
 - El desconocimiento y la falta de asesoramiento técnico en la materia;
 - Las dificultades para encontrar carpinteros de riberas que puedan mantener y restaurar las embarcaciones.

Las soluciones que se plantean a esta situación son las siguientes:

- a. La inclusión de la carpintería de ribera dentro del Catálogo Nacional de Ocupaciones con el fin de poder desarrollar programas de ocupación y asegurar el relevo generacional.
 - b. La creación de una entidad social como pudiera ser el futuro Museu de la Mar i de la Pesca a través del cual se puedan canalizar los distintos objetivos comunes y particulares de los armadores. La Associació Marítima-Cultural d'Eivissa i Formentera también puede jugar un papel fundamental como órgano consultivo de la administración y de asesoramiento técnico para los armadores. A nivel nacional, sirvan los referentes internacionales de Reino Unido y Francia, cuyos proyectos patrimoniales marítimos quedan confiados a organismos no gubernamentales que actúan de manera conjunta con el resto de federaciones regionales de cultura marítima.
- 12) El futuro Museu de la Mar y de la Pesca d'Eivissa no puede ser sólo un espacio de exposición y colección de objetos marítimos. Su labor debe ahondar en la recopilación de archivos históricos navales que hoy en día se hallan disgregados, la realización de actividades socioculturales relacionadas con el entorno marítimo y el fomento de la navegación tradicional. No obstante, la primera gran tarea que se le plantea es la realización de un inventario general de todos los elementos patrimoniales marítimos que testimonian la importancia naval pitiüsa de tiempos atrás, entre ellos, el de embarcaciones.
- 13) La creación de un inventario de buques y embarcaciones históricas permitirá conocer el estado del patrimonio marítimo insular y, al mismo tiempo, servirá para establecer criterios objetivos y bases reguladoras para la clasificación de las embarcaciones en vistas a la inscripción en un registro local o nacional y la otorgación de ayudas y bonificaciones fiscales a sus armadores.
- 14) En lo referente al sector pesquero, todo apunta a que las debilidades manifiestas de los laúdes tradicionales harán que finalmente los armadores opten por modernas embarcaciones de fibra. No obstante, con la inscripción en el registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares se abre la posibilidad de ser destinados a otros usos sin perjuicio para los armadores, ya que tendrá los mismos efectos y beneficios que el desguace.

El Proyecto de Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, en conjunción con el nuevo escenario que se creará alrededor del futuro museo marítimo, se espera que tenga un impacto positivo en la salvaguarda del patrimonio marítimo flotante, objeto último de este proyecto y deseo personal del autor.



Ilustración 71. Antiguo muelle del Club Náutico de Ibiza. Fuente: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.



Trabajos citados

- Baroja, Pío. 1970. «El mar (Las aventuras de Shanti Andía. El laberinto de las sirenas. Los pilotos de altura. La estrella del capitán Chimista.)» *Círculo de lectores*. Valencia.
- Calbet Roig, Javier. 2018. *La Reina tornarà al mar*. Trabajo de Construcción Naval, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Cirer Costa, Joan Carles. 1986. *1790-1920. Demografia i comerç d'Eivissa i Formentera. 130 anys d'una economia viva*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.
- Cirer, Felip, Benjamí Costa, Antoni Ferrer Abárzuza, y Joan Lluís Ferrer. 2019. *Història d'Eivissa i Formentera. Des de la prehistòria fins al turisme de masses*. Eivissa: Balàfia Postals.
- Costa Ramon, Antoni. 1944. «Sa Drassana.» *Eivissa*.
- Costa Ramón, Antoni. 1963. *La triple muralla de la Ibiza árabe*. Palma de Mallorca: Institut d'Estudis Eivissencs.
- Costa, Juan B. 2010. «Historia del transporte marítimo entre Formentera e Ibiza.» *La UOM a Formentera. Universitat de les Illes Balears. Curso 2010-2011*. Eivissa.
- Fajarnés Cardona, Enrique. 1995. *Lo que Ibiza me inspiró*. Eivissa: Consell d'Eivissa.
- Fajarnés Tur, Enric. 2009. *Les Pitiüses {Opuscles}*. Eivissa: Mediterrània.
- Fernández Ramos, Jose M^a. 2015. «La industria salinera: pasado, presente y futuro.» *La sal, regal de la mar*. Eivissa: Federació de colles de ball i cultura popular d'Eivissa i Formentera. 61-90.
- Ferrer Abárzuza, Antoni. 2015. «Ses salines d'Eivissa i Formentera: testimoni del passat, patrimoni històric.» *La sal, regal de la mar*. Eivissa: Federació de colles de ball i cultura popular d'Eivissa i Formentera. 29-54.
- Heinrich Hermanss, Marcus. 2014. *La zona minera de s'Argentera, isla de Ibiza (Islas Baleares)*. Madrid: Instituto Arqueológico Alemán.
- Heinrich Hermanss, Marcus. 2013. *Vestigios altomedievales procedentes de las aguas de Ibiza/ Eivissa (Islas Baleares)*. Madrid: Instituto Arqueologico Español.
- Homobono Martínez, José Ignacio. 2014. *Patrimonio marítimo y maritimidad. Su significado en la era de la glocalización*. Bilbao: Bizkaio Foru Aldundia - Diputación Foral de Bizkaia.
- Joan i Marí, Bernat. 2005. *Història d'Eivissa*. Eivissa: Mediterrània.
- Joško, Božanić, y Buljubašić Eni. 2012. «The Ritual of Boat Inceneration on the Island of Vis, Croatia: an interpretation.» *International Journal of Intangible Heritage* 15-34.
- Péron, Françoise. 2002. «Construction, signification, role social et géographique.» *Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens* 15-33.
- Posadas López, Eduardo J. 1989. *Torres y piratas en las islas Pitiusas*. Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera.
- Riera Costa, Margarita. 2016. *Historia de la Comandancia Militar de Marina de Ibiza y Formentera 1751-2016*. Eivissa: Mediterrània.



- Rodrigo de Larrucea, Jaime. 2014. «La protección del patrimonio flotante: hacia un estatuto de buque histórico.» Barcelona. 1-17.
- Rubio-Ardanaz, Juan A. 2010. «Presentación: Las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico.» *Zainak* 9-24.
- Sampol Isern, Ramon. 1988. *Vapores de las Islas Baleares*. Palma de Mallorca: Miquel Font.
- . 1986. *Velers de les Balears*. Palma de Mallorca: Miquel Font.
- Soler Gayà, Rafael. 2004. *Crònica de los puertos baleares*. Palma de Mallorca: Documenta Balear.
- Tur Riera, Fanny, Ana Colomar Marí, Antoni Ferrer Abárzuza, Marià Torres Torres, Antoni Tur Torres, y Pere Vilàs i Gil. 2007. *Corsaris*. Eivissa: Mediterrània Eivissa.
- Vallès Costa, Rosa. s.f. «Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera.» *Ses Salines*. Último acceso: 25 de junio de 2020. <http://www.ceif.es/veus/Parc-Natural-de-ses-Salines-dEivissa-i-Formentera/>.
- Vilàs Gil, Pere. 1992. *Senyals lluminosos de les Pitiüses*. Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera.
- Vilàs i Gil, Pere. 1989. *Notes per a la història marítima d'Eivissa i Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.



Bibliografía

Publicaciones

- “Balearic Islands Update.” *Classic Fast Ferries*, 2004.
- Calbet Roig, Javier. “La Reina Tornarà Al Mar.” Universitat Politècnica de Catalunya, 2018.
- Carbonell, Eliseu. “El Patrimonio Inmaterial En Las Comunidades de Pescadores: Reflexiones Desde Catalunya.” *Argos*, 2013.
- Cirer, Felip; Costa, Benjamí; Ferrer, Antoni. *Història d’Eivissa i Formentera. Des de La Prehistòria Fins Al Turisme de Masses*. Edited by Balàfia Postals. Eivissa, 2019.
- Costa, Juan B. “El Transporte Marítimo Entre Formentera e Ibiza.” In *La UOM a Formentera. Universitat de Les Illes Balears*. Formentera (Islas Baleares), 2010.
- Cunliffe, H. “Conserving Historic Vessels.” *RINA, Royal Institution of Naval Architects - International Conference on Historic Ships III*, no. December (2012): 27–33.
- García-Delgado Sancho, Vicente. 1997. «Els pailebots.» *Sirga* 32.
- García-Delgado Sancho, Vicente. 1994. «Les embarcacions tradicionals com a vehicle de cultura.» *Sirga* 22.
- European Maritime Heritage, ed. “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.” London, 2005.
- Fruithof, Thedo, and Anders Berg. “Minimum Requirements for Certification According to a Minimum Standard of Competence for Masters, Mates and Engine Operators on Traditional Ships of Less than 500 Gross Tonnage Based on the STCW Convention and the STCW 95 Co,” 2006.
- González Álvarez, Marcelino. “Patrimonio a Flote. Una Asignatura Pendiente.” *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 2018.
- “Ibiza-Formentera Operators. More on Finnish Raketas.” *Classic Fast Ferries*, 2002.
- “Idescat. Anuario Estadístico de Cataluña. Flota Pesquera y Capturas. Por Modalidad. 2003.” Accessed September 19, 2020. <https://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=468&lang=es&t=2003>.
- de Larrucea, Dr. Jaime Rodrigo. “El Manifiesto de Barcelona (‘ Barcelona Charter ’): Carta Europea para La Conservación y Restauración de Los Barcos y Embarcaciones Tradicionales,” n.d., 6–7.
- de Larrucea, Dr. Jaime Rodrigo. “La Protección Del Patrimonio Marítimo Flotante: Hacia Un Estatuto Jurídico Del Buque Histórico,” n.d., 1–17.
- Jaume Jaume Munar, “El Hundimiento de Buques Para La Creación de Arrecifes Artificiales. Marco Normativo Español e Internacional” (Universitat Politècnica de Catalunya, 2020).
- Joško, Božanić; Eni, Buljubašić. “The Ritual of Boat Incineration on the Island of Vis, Croatia: An Interpretation.” *International Journal of Intangible Heritage*, 2012, 15–34.

- Kollveit, Bard. “La Conservació de Vaixells. Realitats i Reflexions.” *Museu Marítim d’Oslo*, n.d., 26–32.
- Lagarda Salazar, Helena. “La Protección Del Patrimonio Marítimo Flotante Español: Análisis y Recomendaciones.” Universitat Politècnica de Catalunya, 2014.
- Mateu Prats, Maria Lena. *El Món Devocional a Eivissa. Retaules i Imatges Del Col·leccionisme Privat (s. XVII-XIX)*. Edited by Mediterrània - Consell Insular d’Eivissa i Formentera. Eivissa, 1999.
- Palma, L A, Juan Pedro Morales, and Julio A Rodríguez. “El Correïllo ‘LA PALMA’ En Su Centenario. - 1.912 – 2.012,” no. 1 (2012).
- Prats Calbet, Antoni. “Memòries d’un Soci: Records d’un Passat,” CNI. Eivissa, n.d.
- Ribas, Pep. *XX5 Años de Club Nàutic Sant Antoni*. CNSA. Eivissa, 1998.
- Rivas Santandreu, Joan Manuel. “Estudi per a La Construcció d’ Una Rèplica d’ Una Barca de Pesca de Vela Llatina.” Facultat de Nàutica de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya, 2020.
- Tur Riera, Antoni. “La Construcción Naval y Los Carpinteros de Ribera En Las Pitiusas,” n.d.
- Antoni Tur Riera, “Les barques de vela llatina a les illes d’Eivissa i Formentera en els segles XIX i XX” , 2003 (Universitat Politècnica de Catalunya).
- UNESCO. “Annex III E Uropean M Aritime H Eritage Recommendation for a Common Practice for the Performance of Day Trips from Ports of Call in the Waters of the Member Countries Based on the EU Directive 1998 / 18 of the Council for Passenger Vessels Performance Of ,” 2005.
- UNESCO, “Convención para la salvaguarda del patrimonio inmaterial”, (París, 2003).
- Vilàs Gil, Pere. “Ara Fa 75 Anys,” CNI. Eivissa, n.d.

Convenios y memorandos internacionales

- OMI. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado
- OMI. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL).
- OMI. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010.
- OMI. Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS).
- IMO. Código Internacional de Seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV 2000) adoptado el 5 de diciembre de 2000 mediante Resolución MSC.97 (73).
- Wilhemshaven MoU. 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.
- Paris MoU. Memorando de acuerdo en materia de control del Estado del puerto.



Referencias legales

Normativa europea

Unión Europea. Directiva (UE) 2009/45 del Consejo, de 6 de mayo de 2009, que deroga la Directiva 1998/18/UE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. Diario Oficial de la Unión Europea L 163, de 25 de junio de 2009, pp. 1-140.

Unión Europea. Directiva (UE) 2016/1629 del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE. Diario Oficial de la Unión Europea L 252/118, 16 de septiembre de 2016, pp. 1-59.

European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI). European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels. Edition 2019/1.

Normativa nacional

España. Ley 147/1961, de 23 de diciembre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1961, núm. 311, pp. 18345 a 18347.

España. Ley 45/2015, de 14 de octubre, de Voluntariado. Boletín Oficial del Estado, 15 de octubre de 2015, núm. 247, pp. 95764 a 95784.

España. Real Decreto 1035/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula el establecimiento y cambio de puerto base de los buques pesqueros, y por el que se modifica el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca. Boletín Oficial del Estado, 16 de diciembre de 2017, núm. 305, pp. 124227 a 124237.

España. Real Decreto 1549/2009. De 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca. Boletín Oficial del Estado, 10 de octubre de 2009, núm. 245, pp. 85685 a 85715.

España. Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros. Boletín Oficial del Estado, de 18 de octubre de 2014, núm. 253, pp. 26207 a 26211.

España. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Boletín Oficial del Estado, 15 de agosto de 1989, núm. 194, pp. 85685 a 85715.

Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Normativa autonómica e insular

Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. Boletín Oficial del Estado, 5 de febrero de 1999, núm. 31, pp. 1999 a 2945.

Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears. Boletín Oficial del Estado, 20 de diciembre de 2010, núm. 308, pp. 104473 a 104494.

Consell Insular de Mallorca. Resolución, de 12 de mayo de 1998, del Consejo Insular de Mallorca (Islas Baleares), por la que se declara bien de interés cultural, con categoría de monumento, a favor de la Barca de Bou *La Balear*.

España. Resolución, de 2 de octubre de 2019, del Consejo Insular de Mallorca, referente a la declaración, como bien catalogado, de la embarcación «Margarita II», localizada en el puerto de Andraitx. Boletín Oficial del Estado, núm. 253, 21 de octubre de 2019, pp. 115741 a 115745.

Notas de prensa histórica

Juan Llabrés Bernal: “Construcciones navales”, *Baleares*, núm. 87, 20 de junio de 1919.

Diario de Ibiza (sin autor): “Náuticas, Penúltima prueba del Trofeo Primavera”, 10 de mayo de 1966.

F. Silva: “Deporte Marítimo”. *Eivissa*, agosto 1944.

El Resumen: “La goleta *Pedro* es botada al mar”, 20 de agosto de 1917.

El Resumen: “Construcción del pailebote *Abel*”, 11 de octubre de 1918.

Correos electrónicos

Francesca Tur Riera. Directora Arxiu Històric d'Eivissa (AHE) Biblioteques Municipals (BME), mensaje de correo al autor referente a las actuaciones llevadas a cabo por el Consell d'Eivissa en materia de conservación del patrimonio marítimo, 17 de enero de 2020.

Fundación Correïllo La Palma, mensaje de correo al autor referente a la historia del buque, 13 de febrero de 2020.

Rosa Busquets Ferrer. Cap Àrea de gestió de col·leccions i del coneixement. Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, mensaje de correo al autor referente a los últimos buques españoles, 13 de febrero de 2020.

Amy McInulty. Museum Officer The Tall Ship, mensaje de correo al autor referente a la restauración del buque *Glenlee (Galatea)*, 12 de marzo de 2020.

María Belén Garijo. Tècnica mitjana de gestió. Departament d'Innovació, Transparència, Participació i Transports del Consell d'Eivissa, mensaje de correo al autor referente a las escuelas y talleres de carpintería de ribera, 29 de mayo de 2020.

Felip Cirer Costa. Director Enciclopèdia Eivissa i Formentera, mensaje de correo al autor referente a la revisión del contexto histórico naval, 11 de mayo de 2020.

Jaume Ferrando. Capitán de la Marina Mercante jubilado, mensaje de correo al autor referente a las motonaves y pailebotes de Naviera Mallorquina, 9 de mayo de 2020.

Lina Sansano Costa. Directora del Museu Etnogràfic d'Eivissa i de l'Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa, mensaje de correo al autor referente al futuro museo de la mar y la pesca de Ibiza, 1 de agosto de 2020.

Joan Castelló Ribas. Secretario Confraria de Pescadors de Sant Antoni de Portmany, mensaje de correo al autor referente a los registros marítimos de las embarcaciones de pesca, 9 de agosto de 2020.



Francisco Cardona Ramón. Secretario Confraria de Pescadors d'Eivissa, mensaje de correo al autor referente a imágenes de desguace, 24 de agosto de 2020.

Francesc Xavier Torres Peters. Director Museo Diocesano de la Catedral de Santa María de Ibiza, mensaje de correo al autor referente a las imágenes religiosas de temática naval, 29 de agosto de 2020.

Belén. Secretaria Cofradía de Pescadores de Formentera, mensaje de correo al autor referente a los registros marítimos de las embarcaciones de pesca, 12 de septiembre de 2020.

Juan B. Costa. Capitán de la Marina Mercante y Director de Estudios Náuticos Costa, mensaje de correo al autor referente a la historia de la línea marítima entre Formentera e Ibiza, 24 de septiembre de 2020.

Registros y fondos históricos consultados

Registro General de la Flota Pesquera

Arxiu d'Imatge i So Municipal (Ajuntament d'Eivissa)

Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa

Arxiu Històric d'Eivissa (AHE)

Arxiu Museu Marítim de Barcelona

Biblioteca Nacional de España (Hemeroteca Digital)

Registre Insular de Béns d'Interès Cultural. Consell Insular de Formentera. Àrea de Cultura i Patrimoni

Registre Insular de Béns d'Interès Cultural i del Patrimoni Històric. Consell d'Eivissa.

Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera (portal web)

Webgrafía

La fecha de consulta puede visualizarse al pie de página donde aparece la referencia textual.

“ABOUT EMH HomeObjectivesOrganisa.”. <https://european-maritime-heritage.org/iwc.aspx>.

“Albaola Historia - Museo En San Sebastián - Patrimonio Marítimo Vasco.” <http://www.albaola.com/es/site/una-historia-compartida>.

“Aulamar.” <http://www.aulamar.org/barco/barco.html>.

“Australian Register of Historic Vessels | Australian National Maritime Museum.” <http://arhv.anmm.gov.au/collections>.

“C. DE TOLEDO.”. <https://www.trasmeships.es/los-buques/ciudad-de-toledo/>.

“Découvrez Le Musée - L'histoire Du Musée - Musée de La Pêche.” https://www.musee-peche.fr/fr/content_page/item/131.

- “El ‘Miquel Caldentey’ Navegará de Nuevo - Diario de Mallorca.”
<https://www.diariodemallorca.es/actual/1693/miquel-caldentey-navegara-nuevo/302688.html>.
- “El Barco – Buque Escuela Cervantes Saavedra.” <https://goletacervantes.es/el-barco/>.
- “El ‘Planisi’, Las Pateras y El Olvido - Diario de Ibiza.”
<https://www.diariodeibiza.es/opinion/2019/08/27/planisi-pateras-olvido/1087798.html>.
- “El Vaporcito Reflota Al Fin En La Bahía de Cádiz” <https://elpais.com/cultura/2020-05-28/el-vaporcito-reflota-al-fin-en-la-bahia-de-cadiz.html>.
- “Enkhuizer Zeevaartschool - Opleidingen Kleine En Grote Zeilvaart.” <https://www.ezs.nl/>.
- “Events – National Liberty Ship Memorial.” <https://www.ssjeremiahobrien.org/pages/cruises-and-events>.
- “Exhibits at the Intrepid Museum.” <https://www.intrepidmuseum.org/The-Intrepid-Experience/Exhibits>.
- “Historia - Club Náutico Santa Eulalia.” <http://www.clubnauticosantaeulalia.com/es/club/historia>.
- “HNSA Ships | Historic Naval Ships Association.” <https://www.hnsa.org/hnsa-ships/>.
- “Home.” Accessed March 20, 2020. <https://www.queenmary.com/>.
- “Inicio | Federación de Vela Patrimonio de Los Países Bajos (FVEN).” <https://www.fven.nl/>.
- “La Balear - Museumaritim.” <https://museumaritim.conselldemallorca.cat/es/la-balear>.
- “La Flota - Museu Marítim Barcelona.” <https://www.mmb.cat/es/visita/descubre/la-flota-del-museo-maritimo-de-barcelona/>.
- “La Fundación Nao Victoria.” <https://www.fundacionnaovictoria.org/es/la-fundacion/>.
- “La Goleta Mallorquina Miquel Caldentey.” <http://miquelcaldentey.balearweb.net/>.
- “Les Projets de La Fondation Du Patrimoine.” <https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/eau>.
- “Navantia Despeja Nubarrones y Le Sonríe a Esta Nueva Década - Murciaplaza.”
<https://murciaplaza.com/navantia-despeja-nubarrones-y-le-sonrie-a-esta-nueva-decada>.
- “Piden Explicaciones a La Diputación Sobre La Draga Jaizkibel, Bien de Interés Cultural
https://www.diariovasco.com/20090109/pasaia-errenteria/piden-explicaciones-diputacion-sobre-20090109_amp.html.
- Un mar de posibilidades. <https://www.unmardeposibilidades.es/online/index.php>.
- “Proponen Salvar El Pesquero Más Antiguo de A Coruña Para Convertirlo En Un Museo Del Mar y de La Pesca.”
<https://www.lavozdegalicia.es/noticia/maritima/2020/09/05/bng-propone-salvar-pesquero-antiguo-coruna-convertirlo-museo-mar-pesca/00031599298056632752541.htm>.
- “Quienes Somos | AEBEC.” <http://www.aebec.org/quienes-somos/>.
- “Real Fundación Hispania de Barcos de Época.” <https://www.fundacionhispania.org/giraldilla.htm>.
- “Sant Josep Registra 670 Casetas Varadero y Espera Protección Para Aquellas de Carácter y Uso Tradicional.”
<https://www.periodicodeibiza.es/pitiusas/ibiza/2011/04/23/38511/sant-josep-registra-670-casetas-varadero-y-espera-proteccion-para-aquellas-de-caracter-y-uso-tradicional.html>.
- “Submarino USS Pampanito - Horario, Precio y Ubicación.” Accessed March 20, 2020.
<https://www.disfrutasanfrancisco.com/submarino-uss-pampanito>.



- “The Maritime Heritage Trust - WHAT WE DO.” Accessed March 19, 2020. <https://maritimeheritage.org.uk/what-we-do>.
- “The Society For Nautical Research.” Accessed March 18, 2020. <https://snr.org.uk/>.
- “Torrevieja Desmantela Los Palos Del Velero Pascual Flores Ante El Riesgo de Caída.”. <https://www.informacion.es/vega-baja/2019/04/10/pailebote-pascual-flores-queda-casco-5451316.html>.
- “Trasatlantica (1).” http://www.buques.org/Navieras/Trasatlantica/Trasatlantica-1_E.htm.
- “Visit Bristol’s No.1 Attraction | Brunel’s SS Great Britain |.” <https://www.ssgreatbritain.org/>.
- “Un Ballenero de Museo Que Emigró de Galicia” <https://www.farodevigo.es/portada-o-morrazo/2012/01/15/ballenero-museo-emigro-galicia/614642.html>.





Anexo I. Comparativa embarcaciones Cofradía Sant Antoni (años 2000-2020)

COMPARATIVA EMBARCACIONES COFRADIA SANT ANTONI 2000-2020							
AÑO 2000							
NOMBRE	MATERIAL	TIPO DE PESCA	ESTADO	NOMBRE	MATERIAL	TIPO DE PESCA	ESTADO
ALGI	POLIESTER	Artes Menores	Activo	TANIT I	Madera	Artrastre	Baja definitiva
ANGEL	Madera	Artes Menores	Activo	ANGEL	Madera	Artes menores	Activo
BLASCO	P.R.F.V	Artrastre	Activo	JOVEN MARIA	Madera	Artrastre	Baja definitiva
BRIBONA SEGUNDO	P.R.F.V	Artes Menores	Activo	BAHIA	Madera	Artes menores	Baja definitiva
CAE	Madera	Artes Menores	Activo	CAE	Madera	Artes menores	Activo
EL CORDOBES	Madera	Artes Menores	Activo	EL CORDOBES	Madera	Artes menores	Activo
ES PELUT	P.R.F.V	Artes Menores	Activo	BON VENT	Madera	Artes menores	Baja definitiva
GENOVEVA	Madera	Artes Menores	Activo	GENOVEVA	Madera	Artes menores	Activo
HNOS. ROS	Madera	Artes Menores	Activo	HNOS. ROS	Madera	Artes menores	Activo
ILLENCA	POLIESTER	Artes Menores	Activo	CUCONS	Madera	Artes menores	Baja definitiva
JOSE ANTONIA	Madera	Artes Menores	Activo	DOS HERMANOS	Madera	Artes menores	Baja definitiva
JUAN	Madera	Artes Menores	Activo	FARAON	Madera	Artes menores	Baja definitiva
MAR Y VIDA	POLIESTER	Artes Menores	Activo	ENFOS	Madera	Artes menores	Baja definitiva
MASBELLA	Madera	Artes Menores	Activo	MASBELLA	Madera	Artes menores	Activo
MIMOSIN	P.R.F.V	Artes Menores	Activo	ES VEDRA	Madera	Artes menores	Cambio puerto base
MURENETA	Madera	Artes Menores	Activo	MURENETA	Madera	Artes menores	Activo
NOU MARINE	P.R.F.V	Artes Menores	Activo	MARINE	Madera	Artes menores	Baja apropiada
REYNES Y REGINA	Madera	Artes Menores	Activo	GAVIOTA	Madera	Artes menores	Lista 7ª
SAN GUILLERMO	Madera	Artes Menores	Activo	JUSECA	Madera	Artes menores	Baja definitiva
SAPO	Madera	Artes Menores	Activo	SAPO	Madera	Artes menores	Activo
				LLAVE	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				LLUCH	Madera	Artes menores	Cambio puerto base
				POZO	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				SAN VERTES	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				SIRES	Madera	Artes menores	Activo
				VEGA	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				ZEBEEDO	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				HAMO	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				CALA LLANTRISCA	Madera	Artes menores	Cambio puerto base
				MAGA	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				RASBORA	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				SANTO DEL MAR	Madera	Artes menores	Baja definitiva
				PERAL	Madera	Artes menores	Baja definitiva

Tabla 2. Comparativa embarcaciones Cofradía de Sant Antoni (años 2000-2020). Fuente: Propia





Anexo II. Buque inventariado: Cala Millor

Tabla 3. Ficha inventariado buque Cala Millor. Fuente: propia.

INVENTARIO EMBARCACIONES TRADICIONALES DEL LITORAL PITIÜSO						
1. IDENTIFICACIÓN				Cod. Inventario: E1		
Nombre actual: Cala Millor				Folio:		
TIPOLOGÍA:						
PAILEBOTE <input checked="" type="checkbox"/>	BARCA DE ARRASTRE <input type="checkbox"/>	BALANDRA <input type="checkbox"/>	BARCAZA <input type="checkbox"/>	SNIPE <input type="checkbox"/>	GOLONDRINA <input type="checkbox"/>	
LÁUD DE RIVESSOS <input type="checkbox"/>	LAÚD <input type="checkbox"/>	JÁBEGA <input type="checkbox"/>	BOTE <input type="checkbox"/>	GUSSI <input type="checkbox"/>		
BOTE CUBERTADO <input type="checkbox"/>	BOTE <input type="checkbox"/>	CHALANA CUBERTADA <input type="checkbox"/>	CHALANA <input type="checkbox"/>	CHALANA MOTOR <input type="checkbox"/>		
Descripción general: Bergantín con casco de color blanco y cintón anaranjado.						
2. CARACTERÍSTICAS						
Eslora aprox.: 28,5 m (entre perpendiculares)			Manga aprox.: 8,05 m	Puntal aprox.: 3,25 m		
3. DATOS CONSTRUCTIVOS						
Año: 1946 Edad aprox. >= 40 años: SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>			Lugar: Palma de Mallorca	Carpintero de ribera: Naviera Mallorquina		
4. APAREJO Y MANIOBRA: SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>						
Descripción: Dos palos: mayor y mesana. Velas cangrejas y escandalosas o velas de stay.						
5. MOTORIZACIÓN: SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>						
Descripción: Badouin 6PL15-1 de 450 CV y generador Perkins de 24 kVa (data de 1998)						
6. LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN						
Localización: Puerto de Ibiza				Municipio: Ibiza		
En seco <input type="checkbox"/>	En varadero <input type="checkbox"/>	Amarrado <input checked="" type="checkbox"/>	Fondeado <input type="checkbox"/>			
7. ESTADO DE CONSERVACIÓN						
Excelente <input type="checkbox"/>	Bueno <input checked="" type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	Muy malo <input type="checkbox"/>	Irrecuperable <input type="checkbox"/>	
OBRAS DE CONSERVACIÓN:			OBSERVACIONES			
Preservación <input checked="" type="checkbox"/>			- 1973: Se apareja de goleta y se transforma la bodega en camarotes y se construye una caseta para la cocina y comedor.			
Restauración <input checked="" type="checkbox"/>			- 1977: aparejado de bergantín.			
Reconstrucción <input type="checkbox"/>			- 1980: nueva restauración que afecta a caseta y cocina, la cual pasa a la bodega.			
Adaptación <input checked="" type="checkbox"/>			- 8 años amarrado.			
			- 1998: importante restauración de la cubierta y regala.			
			- 2000: se cambian todas las planchas de debajo la LF.			
			En cada varada prevista se acometen obras de restauración: las últimas corresponden a la botavara y el pico del palo mayor, ambos totalmente nuevos.			
8. USO						
Pesca <input type="checkbox"/>	Mercancías <input checked="" type="checkbox"/>	Pasaje <input checked="" type="checkbox"/>	Recreo <input checked="" type="checkbox"/>	Ornamental <input type="checkbox"/>	Act. socioculturales <input checked="" type="checkbox"/>	Sin uso <input type="checkbox"/>
	1953-1970	1996-actualidad	1973-1980		1980-1989	Otros <input type="checkbox"/>

9. IMÁGENES DE LA EMBARCACIÓN



10. OBSERVACIONES GENERALES

Sus inicios fueron como muchos otros coetáneos de su época: el transporte de mercancías y materiales para la construcción. Perteneció primeramente a la Naviera Mallorquina y partir de 1965, se integraría en la flota de Hijos de Abel Matutes Torres SA con el nombre de *Antonio Matutes*. En los años 70 lo adquirió un armador belga y lo rebautiza como *Outlaw*. En los años 80 realiza navegaciones por el mar del Norte, Caribe, Mediterráneo y Atlántico en programas sociales para jóvenes alemanes con riesgo de exclusión social. En 1989, tras algunas reformas y ocho años parado, se le cambia el nombre a *Jola*. En 1996, gestionado por sus actuales armadores, le devuelven a su nombre original, *Cala Millor*.

11. RECOMENDACIONES PARA SU CONSERVACIÓN

No se hacen recomendaciones atendiendo a la magnitud del buque y a su deber de cumplimiento de las prescripciones previstas en los convenios internacionales que se le aplican.

12. RECOMENDACIONES CATÁLOGO

Inclusión catálogo	Estudio	Figura de protección
Si		Bien de Interés Cultural

13. FUENTES DE INFORMACIÓN CONSULTADAS

Antoni Tur (capitán del buque), Gerard y Nicole (armadores) y “*Cala Millor: història de l’últim pailebot en actiu*”.

14. BIBLIOGRAFIA

Antoni Tur Riera. *Les barques de vela llatina a les illes d'Eivissa i Formentera en el segle XIX-XX*.
 Bernat Oliver Font, *Patrimoni Marítim Flotant d'Embarcacions Menors*, ed. El Gall Editor (Pollença, Mallorca, 2004). Bernat Oliver Font, *Regates de Vela Llatina a Mallorca: 1991-1996*, El Gall (Mallorca, 1998).
 Joan Palmer Grua, *Cent Anys de Mestres d'aixa a Mallorca I*, ed. El Tall (Mallorca, 1994).
 H. Cunliffe, “Conserving Historic Vessels,” *RINA, Royal Institution of Naval Architects - International Conference on Historic Ships III*, no. December (2012): 27–33.

Autor original: Bernat Oliver (2010); **Adaptación:** Antoni Tur y Javier Calbet (2020)



Anexo A. Metodología

Para la elaboración del Proyecto Final de Carrera se ha realizado una recogida de datos e información de distintas fuentes: libros y publicaciones, páginas web, entrevistas telefónicas, correos electrónicos y visitas.

Entre la multitud de actividades y contactos establecidos son de mencionar los siguientes:

- Viaje a Santa Cruz de Tenerife para la presentación del Proyecto de Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares. Visita al correílló *La Palma*.
- Visita a la biblioteca del Museu Marítim de Barcelona.
- Vista a la finca donde se ubica en seco en laúd *Malaspina*.
- Vista a la Capitanía Marítima de Ibiza para la solicitud de visita al archivo.
- Asistencia a un coloquio sobre Patrimonio Marítimo celebrado en Ibiza.
- Visita a la Cofradía de Pescadores de Ibiza y entrevista a su secretario, Xicu Cardona.
- Contacto a través de correo electrónico con la organización no gubernamental inglesa National Historic Ships.
- Visita a l'Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa.
- Visita a l'Arxiu Històric de Can Botino, Eivissa.
- Visita al Museu Diocesà de la Catedral de Santa Maria d'Eivissa.

El gráfico que se muestra a continuación quiere aportar una imagen cronológica del proceso de adquisición de datos y redacción del PFC. Se ha de apuntar que el gráfico muestra el inicio y fin de la actividad, sin tener en cuenta los periodos de inactividad, que quedan reflejados en color naranja.

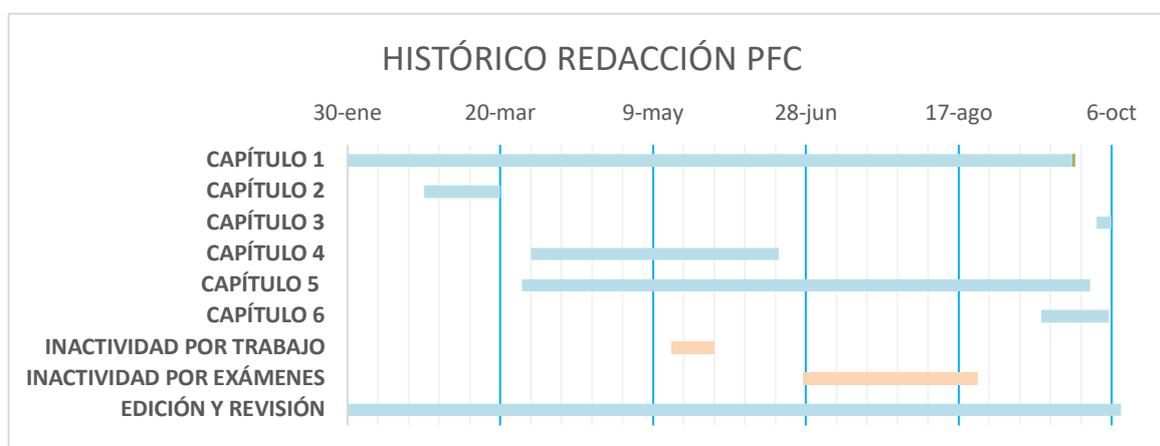


Gráfico 5. Histórico redacción PFC. Fuente: propia.



Por último, se adjunta el gráfico que representa el tiempo real en horas invertido para cada capítulo, actividades y edición y revisión.

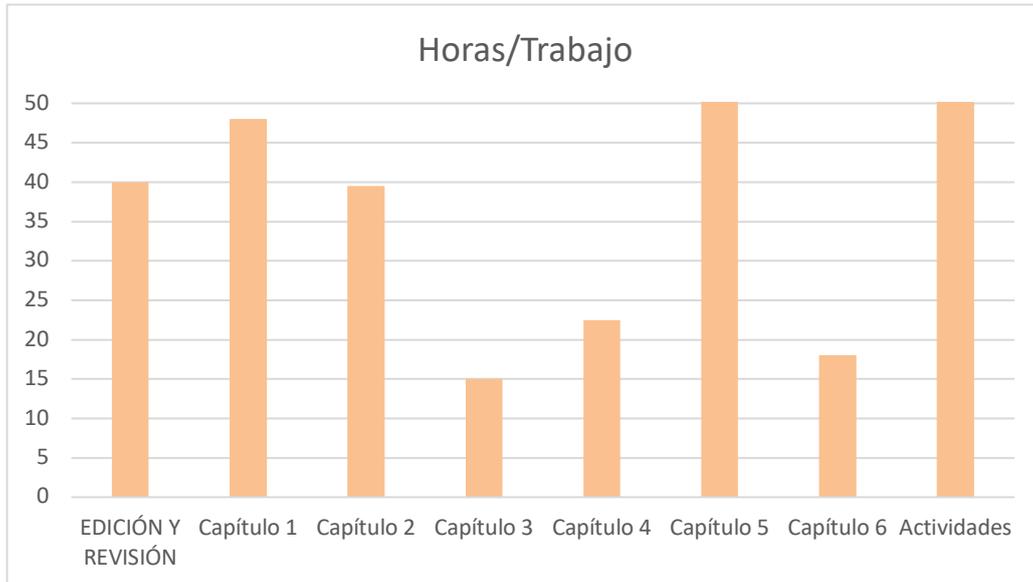


Gráfico 6. Horas invertidas según actividad. Fuente: propia.

Como datos significativos, se ha de destacar un total de 325 horas (del gráfico superior) para la adquisición y redacción del documento y un montante de 70 correos enviados y recibidos y un número significativo, y del cual no se tienen datos precisos, de llamadas telefónicas y *whatsapp*s.



Anexo B. Proyecto de Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICAS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES

PREAMBULO

I

La disposición adicional 8ª de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima habilitó al Gobierno para llevar a cabo un desarrollo reglamentario dirigido a prever un registro especial para los buques históricos, así como un régimen simplificado de certificación e inspección. Este es el propósito del presente real decreto, que se aprueba con esa finalidad de proporcionar el necesario apoyo y protección de esos buques históricos que, como señalaba la exposición de motivos de la Ley de Navegación Marítima, son “parte del patrimonio cultural de España”.

Con la aprobación de esta norma España se incorpora al grupo de países de nuestro entorno que prevén un trato específico a sus buques y embarcaciones tradicionales e históricas, poniendo fin al vacío que hasta ahora existía en nuestro ordenamiento jurídico en relación con estas embarcaciones y buques y sus reproducciones.

La nueva regulación se inspira en los convenios internacionales sobre la protección del patrimonio histórico, artístico y cultural. Entre ellos destaca la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de 2003, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Con carácter no normativo, también debe subrayarse el valor de la Recomendación 1486/2000 del Parlamento Europeo sobre el Patrimonio marítimo y fluvial. De especial interés resulta la llamada “Barcelona Charter” (Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos Tradicionales que navegan, 2002), que constituye una auténtica guía europea para la conservación y restauración de los buques históricos que navegan, realizada bajo la dirección técnica de la asociación European Maritime Heritage (EMH). A las anteriores se han de añadir el Libro Verde

“Hacia una futura política marítima de la Unión”, el Manifiesto en favor del patrimonio marítimo flotante del estado español o la Declaración de Gijón en el marco del Día marítimo europeo de 20 de mayo de 2010.

España firmó en el año 2005 el Memorando de entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de certificados para la operación segura de barcos tradicionales en aguas europeas y de certificados de competencia para tripulaciones en barcos tradicionales, conocido como *Wilhemshaven Mou (Memorandum of Understanding for traditional ships)*.

Se trata de un acuerdo firmado por las Administraciones Marítimas de Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Países Bajos, Noruega, España, Suecia y Reino Unido, que supuso por primera vez la adopción de unas condiciones mínimas de seguridad marítima para los buques y embarcaciones tradicionales e históricas y su reconocimiento público.

En este contexto se explica la necesidad de contar con una regulación de ámbito nacional específica que ponga fin a las disfunciones que se venían constatando para la conservación y recuperación de buques históricos. Y con ello reconocer y apoyar la labor que particulares y asociaciones llevan a cabo para preservar esta tradición náutica, en un país con una vocación e historia marítimas tan importante como España.

II

El nuevo reglamento incluye dentro de su ámbito no solo a los buques y embarcaciones históricas, sino también a sus reproducciones singulares, a las que se define con el propósito de delimitar aquellas que merecen este régimen de certificación e inspección. En consideración a la contribución que para la divulgación de este patrimonio cultural suponen, se incluyen dentro de la norma las reproducciones digitales de los buques y embarcaciones históricas.

Se establecen, asimismo, cuales son las circunstancias que determinan la consideración de un buque, embarcación o de su reproducción singular, como histórico. Estas circunstancias pasan por la inclusión en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o su declaración de interés cultural. A ellos se han de sumar otros buques o embarcaciones cuyo interés reside en su relación con actividades marítimas significativas de España, por haber pertenecido a alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de transcendencia histórica. La antigüedad de más de 40 años basta también para su inclusión dentro del ámbito del reglamento. Y, finalmente, se



atiende a su construcción o tecnología empleadas (para los que no se exigiría esa antigüedad), como sucede con los yates clásicos y de época y que se dedican a las actividades para las que fueron construidos, como son las regatas o el crucero.

Para las réplicas se trata de combinar la exigencia de rigor histórico en las mismas, con la construcción con técnicas modernas que conllevan la combinación de nuevos materiales (como la fibra de vidrio) con un recubrimiento de madera, el empleo de motores u otras adaptaciones de equipos e interiores.

III

El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares es el instrumento central para identificar estos barcos y controlar el cumplimiento de los requisitos establecidos.

La documentación que se exige a estos buques y embarcaciones históricos y a sus reproducciones singulares también es objeto de simplificación, lo que se manifiesta de manera especial en el certificado de cumplimiento, que unificaría otros certificados exigidos con carácter general, y que trata de adaptarse a las características propias de la embarcación. Lo mismo sucede con el régimen de inspección y certificación que se prevé para los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Se cierra la norma con unas previsiones sobre ayudas y beneficios de los que podrán gozar los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, que debido a la reserva de ley que consagra nuestra Constitución en materia tributaria habrán de ser completadas por normas con el rango exigido.

IV

En definitiva, con esta regulación se pretende dar un paso adelante en la protección y promoción de este importante patrimonio de nuestro país, al que de manera progresiva se debe prestar mayor atención.

En coherencia con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en este nuevo real decreto se ha tratado de asegurar la aplicación de los principios de buena regulación, que son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, transparencia y eficiencia. Para ello,

en todo momento, se ha garantizado la participación de los ciudadanos en la elaboración de la norma, atendiendo al propósito de reforzar la seguridad jurídica y en atención a la evaluación periódica del ordenamiento jurídico en el ámbito de que se trata a la búsqueda de su mejora.

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa prevista en el artículo 26.5, quinto párrafo, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día,

DISPONGO

Artículo único. Aprobación del Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

Se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, que se recoge como anexo de este real decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación de normas

A la entrada en vigor del presente reglamento quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma.

Disposición final primera. Título competencial

Este reglamento se dicta al amparo de la competencia que corresponde al Estado en materia de marina mercante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución Española.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

El presente reglamento entrará en vigor en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».



ANEXO
REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES
HISTÓRICAS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

Este Reglamento tiene por objeto la adopción de medidas de protección y apoyo para la conservación de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, mediante la regulación de su registro, su documentación y el establecimiento de un régimen simplificado de certificación e inspección.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Este reglamento será de aplicación a los siguientes buques y embarcaciones y sus reproducciones singulares:

- a) Los incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español.
- b) Los declarados de interés cultural.
- c) Los que revistan un interés especial por estar relacionadas con actividades marítimas significativas de España, por haber pertenecido o estar relacionadas con alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica.
- d) Los que tengan una antigüedad superior a 40 años.
- e) Las que forman parte de un tipo de construcción o que su tipo específico ha dejado de producirse o es prácticamente inexistente.
- f) Haber sido construido utilizando una tecnología especial o que ya no se utilice.

Artículo 3. Concepto de buque y embarcación histórica

El valor histórico de los buques y embarcaciones se determinará en función de su pertenencia al patrimonio histórico español o de su consideración como barco clásico, de época o tradicional, entendiéndose por tales aquellos en los que concurra alguna de las circunstancias que determinan su inclusión en el ámbito de aplicación de este reglamento, de acuerdo con el artículo anterior.

Un barco clásico, de época o tradicional deberá haber sido construido siguiendo un proyecto individual o, caso de ser construido en serie, deberán existir un número limitado de unidades, que no exceda de 10.

Artículo 4. *Concepto de reproducción singular*

1. Las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricas deberán constituir una réplica completa del original de una embarcación o buque, aunque en su construcción se combinen los materiales tradicionales con otros modernos.

2. Los elementos auxiliares o menores de la reproducción singular podrán no ser fiel reflejo del original, permitiéndose las necesarias adaptaciones de materiales utilizados, interiores, equipos.

3. Las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricas podrán ser de tres tipos:

a) Una reproducción singular tipo, que es aquella que reproduce las características conocidas de un determinado buque o tipo de buque.

b) Una reproducción singular operacional, que es aquella que cuya finalidad principal es mostrar la forma en que operaba el original reproducido, con las mínimas adaptaciones necesarias.

c) Una reproducción singular digital, que es aquella llevada a cabo, total o principalmente, por medios electrónicos.

CAPÍTULO II

Del Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

Artículo 5. *El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares*

1. El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares tendrá carácter público y se constituirá como una base de datos informatizada accesible a través del sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares se crea dentro del Registro de Buques y Empresas Navieras y depende del Director General de la Marina Mercante.

3. La gestión del registro corresponde al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección de la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá la condición de responsable del registro, a los efectos de lo previsto en la normativa de protección de datos de carácter personal.

Artículo 6. *Inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares*

1. A los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares que se inscriban en este registro se será de aplicación el régimen de certificación e



inspección que se regula en este reglamento.

La inscripción se solicitará a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana haciendo constar:

- a) La idoneidad del buque, embarcación o reproducción singular.
- b) La acreditación de la causa que determina su consideración como buque o embarcación histórica o como reproducción singular.
- c) Su abanderamiento en España o haberlo estado en el pasado.
- d) Los datos técnicos e históricos que se indiquen en la sede electrónica.
- e) El estado de conservación del buque o embarcación.
- f) El tipo de navegación y actividades, uso o explotación de que sean objeto, relacionada con la clasificación general del Registro de Buques y Empresas Navieras.
- g) Su titularidad.

Para la inscripción de las reproducciones singulares se deberá acreditar que el proyecto para su construcción ha sido objeto de una investigación y análisis riguroso para que la réplica cumpla con los criterios de los buques y embarcaciones históricas.

En caso de cambio de pabellón deberá acreditarse la baja en el registro extranjero anterior mediante la presentación del certificado correspondiente.

2. El órgano administrativo encargado de la gestión del registro acordará la inscripción o su denegación en el plazo máximo de tres meses a contar desde que se llevó a cabo la solicitud.

En este plazo se deberá comprobar el estado de conservación del buque. Se exigirá, cuando proceda, que al menos el 70 por ciento de la estructura original del casco esté en buenas condiciones. También podrán aceptarse buques o embarcaciones menos conservados siempre que se acredite su importancia patrimonial.

Contra la resolución que acuerde o desestime la inscripción se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

Artículo 7. Inscripción de buques y embarcaciones pesqueros en el Registro

La inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares implicará la baja automática en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y tendrá los mismos efectos y beneficios que el desguace.

Artículo 8. Publicidad de la documentación del Registro

La información que disponga el Registro de cada buque o embarcación histórica o de sus reproducciones singulares es pública, a excepción de aquellos

documentos aportados para su inscripción que hubieran sido desarrollados por sus propietarios, para cuyo acceso es preciso autorización expresa de sus titulares registrales.

Artículo 9. Baja en el Registro

Se dará de baja en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) por exportación,
- b) por pérdida total a causa de accidente,
- c) por inscripción en otro registro que no sea compatible con el mantenimiento de su inscripción en el de buques y embarcaciones históricas, y
- d) de oficio por el encargado del Registro cuando concurra causa que así lo justifique.

CAPÍTULO III

De la documentación de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

Artículo 10. Documentación

1. Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, con excepción de las digitales, deberá contar con los siguientes documentos y certificados:

viva. Cuando el buque o embarcación tenga el casco de madera este plazo será de tres años. Estos plazos pueden ser modificados para un buque o embarcación histórica concreta mediante resolución de la Dirección General de Marina Mercante. Estos plazos no rigen cuando se han producido accidentes o averías importantes, a criterio de la inspección marítima.

Artículo 13. Control de la seguridad

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de la Dirección General de la Marina Mercante mediante planes y programas individualizados de inspección y control.

Los buques y embarcaciones y sus reproducciones deberán ser inspeccionados de conformidad con lo establecido en los proyectos aprobados por la Administración marítima y sus certificados de cumplimiento, sin que se les puedan exigir requisitos adicionales.



Artículo 14. *Navegación de buques, embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros en aguas territoriales españolas*

1. Los servicios de inspección de las Capitanías Marítimas podrán realizar controles en los buques o embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros para comprobar que sus certificados están en vigor y que todos sus equipos, incluidos los de cámara de máquinas, cumplen con los mínimos requisitos exigidos por su ley nacional.

2. Cuando se inspeccione un buque o embarcación extranjero que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de convenios internacionales o memorándums sobre buques tradicionales o históricos de los que España sea parte, la Dirección General de Marina Mercante garantizará que no reciban un trato más favorable que el otorgado a los que enarbolem pabellón de un Estado que sea parte de los referidos convenios o memorándums.

2. Cuando proceda, en la inspección de los buques o embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros se podrá comprobar la capacitación de la tripulación en materias de seguridad y prevención de la contaminación.

3. En caso de ausencia de certificados en vigor o si hay claros indicios de incumplimiento de las condiciones del buque o embarcación y sus equipos o si la tripulación no está adecuadamente preparada, la Capitanía Marítima informará a la Dirección General de la Marina Mercante para su notificación a la Administración Marítima del Estado de bandera.

En el caso que las deficiencias puedan representar un riesgo claro e inmediato para la seguridad, salud o medioambiente, el servicio de inspección prohibirá la salida de puerto del buque o embarcación histórica o de la reproducción singular extranjera hasta que el riesgo sea eliminado. Para llevar a cabo esta detención del buque o embarcación se aplicarán los principios que se establecen en el Memorando de Acuerdo de París («Paris MoU») en materia de control por el Estado del puerto. La detención del buque o embarcación se notificará a la mayor brevedad posible a la Administración Marítima del Estado de bandera, incluyendo copia del informe de la inspección realizada.

Artículo 15. *Emisión de documentos y certificados. Organizaciones autorizadas*

La Dirección General de la Marina Mercante otorgará, concluida la inspección, un nuevo certificado de cumplimiento mediante el que confirma que el buque o embarcación histórica o la reproducción singular cumple con los requerimientos específicos establecidos para ella. En el certificado de cumplimiento se especificarán las medidas concretas para el cumplimiento de las finalidades de los convenios internacionales marítimos que les sea de aplicación y de los que España sea parte.

2. La Dirección General de Marina Mercante podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos con carácter general para el resto de buques y embarcaciones.

Artículo 16. Mantenimiento y mejora de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

Cualquier obra de mantenimiento o mejora que altere o pueda alterar los elementos del buque o embarcación histórica o de la reproducción singular deberá ser aprobada y controlada por la Administración Marítima.

En el caso de que el buque o embarcación que formen parte del patrimonio histórico, además, se precisa la autorización previa y el control posterior, en su caso, de la Administración competente.

CAPÍTULO V

Régimen económico, social y fiscal

Artículo 17. Régimen de transmisión y derechos relacionados con la titularidad de los buques y embarcaciones históricas y de sus reproducciones singulares

1. A las transmisiones y derechos relacionados con la titularidad de buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español les será de aplicación su regulación específica.

2. En la transmisión de titularidad y derechos sobre buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares que no sean clasificadas como Patrimonio Histórico, la Administración Pública podrá ejercer el derecho de retracto.

Artículo 18. Régimen de voluntariado

Las actividades que se desarrollan en los buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares, salvo prueba en contrario, tendrá la consideración de voluntariado cultural, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6.1.d) de la Ley 45/2015, de 14 de octubre, de Voluntariado.

Artículo 19. Beneficios fiscales

Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares tendrán las bonificaciones en las tasas portuarias y de la Marina Mercante, y los beneficios fiscales que se establezcan en las leyes.



Artículo 20. *Inspecciones y auditorías*

Las inspecciones y auditorías realizadas por la Administración Marítima en los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares para el control de la seguridad y contaminación, no conllevarán el pago de ninguna contraprestación.

Artículo 21. *Régimen aduanero*

La salida del territorio nacional de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares que formen parte del Patrimonio Histórico Español estarán sometidas a las condiciones y limitaciones derivadas de su específica legislación.

Aquellos los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares que vayan a salir navegando de las aguas territoriales españolas para participar en eventos culturales en otros Estados, informarán a la Delegación de Aduanas del puerto de salida, con al menos quince días naturales de antelación. En la comunicación deberá especificarse al menos el Estado o Estados a los que se dirige, el evento o eventos en los que participará y la fecha prevista de regreso a aguas territoriales españolas.

