

La protecció del patrimoni marítim a Europa: els casos de França i Gran Bretanya

Olga López Miguel i Enric García Domingo

Centre de Documentació Marítima i
Departament de Recerca del Museu
Marítim de Barcelona

França i el Regne Unit són, sens dubte, dos països capdavanters a Europa en matèria de salvaguarda i protecció del patrimoni marítim, pel que fa a la sensibilització de la societat civil respecte de la importància de la conservació, la protecció, l'estudi i la difusió de la cultura material vinculada a les activitats marítimes.

Això no s'ha traduït, però, en l'establiment d'una legislació específica per a la protecció d'aquest patrimoni, mesura que, d'altra banda, pot ser d'una necessitat qüestionable si els instruments jurídics per a la protecció del patrimoni poden ser aplicats sense problemes als béns culturals mobles i immobles que componen el patrimoni marítim.

Tanmateix, les administracions públiques s'han dotat d'alguns instruments que han ajudat a una aplicació més àmplia i responsable de les mesures legals que els instruments jurídics ofereixen, per tal de desenvolupar una política de salvaguarda dels vestigis materials fruit de les activitats marítimes.

Tant a França com a Gran Bretanya, els béns patrimonials mobles i immobles marítimes s'acullen a la normativa que és vigent en matèria de patrimoni cultural, monuments, arqueologia terrestre, etc.

És en virtut d'aquesta aplicació que, per exemple, a França es van fer les primeres declaracions de monument històric de béns culturals marítimes immobles, com va ser el cas del far de Cordouan el 1862, la fortificació marítima de La Rochelle el 1889, el fort d'Antibes el 1906 o la fortalesa de Bonifaci, el 1929.

La Llei de monuments històrics de França data de 1913, amb una modificació de 1914, i regula la declaració, la protecció i la conservació dels béns culturals immobles, dels béns culturals mobles i del patrimoni arqueològic. Aquest darrer, i més concretament la regulació d'excavacions arqueològiques, es va regular més àmpliament amb la promulgació de la Llei de 27 de setembre de 1941.

El 1989 es va dictar la Llei relativa als béns culturals marítimes. En contra del que pugui semblar a partir del títol, aquesta normativa restringeix considerablement el concepte de bé cultural marítim, entenent-lo com a «jaciments, derelictes, vestigis o en general béns que, presentant un interès prehistòric, arqueològic o històric, es tro-



ben situats en el domini públic marítim o al fons del mar en les zones contigües»³. La llei regula qüestions com el dret de propietat sobre els béns trobats, la mecànica que cal seguir en cas de descoberta casual de béns d'interès cultural marítim, la regulació per a l'execució de prospeccions arqueològiques, sondejos, etc., i les sancions aplicables en cas de vulneració del que s'estableix a la llei.

En el cas de Gran Bretanya, la protecció sobre el patrimoni cultural s'exerceix segons el que s'estableix a l'Acta de Monuments i Àrees Arqueològiques de 1979, i a l'Acta de Protecció de Derelictes de 1973, específicament per a la protecció de jaciments arqueològics subaquàtics.

Per als béns patrimonials mobles i immobles de caire marítim és vigent l'esmentada acta de 1979. Aquesta llei de patrimoni estableix una definició prou àmplia que engloba, entre d'altres, els edificis, les construccions o les obres, les grutes o els jaciments, els vehicles, els vaixells, les aeronaus o qualsevol altra construcció mobiliària. Com en el cas francès, els béns classificats es beneficien de la corresponsabilitat de l'administració pública en matèria de finançament de llur recerca, protecció i conservació.

La regulació sobre troballes ocasionals s'estableix per mitjà de l'Acta del Tresor de 1995 i conté la regulació dels drets de propietat i les condicions d'alienació dels béns.

Així, doncs, tant en el cas de França com en el de Gran Bretanya, les lleis sobre patrimoni cultural estableixen una definició de bé cultural prou àmplia per donar cabuda als béns patrimonials generats a partir de les activitats marítimes, en virtut de la consideració dels valors històrics, científics i tècnics que contenen aquests elements.

El cas de la protecció de vaixells històrics i embarcacions tradicionals és, però, un cas més complex i presenta dinàmiques diferents.

A França, l'interès pel patrimoni marítim flotant viu un impuls decidit a partir dels anys 80, en un panorama on conflueixen diferents actors i diverses accions. Des de la societat civil, es promou una dinàmica d'estudi i salvaguarda del patrimoni marítim flotant que es materialitza en la creació d'institucions museístiques que fixen com a eixos d'acció prioritaris la salvaguarda i conservació d'aquests béns, com és el cas dels museus de Corcarneau i Douarnenez; l'organització d'esdeveniments culturals que tenen per objectiu la sensibilització de la població,

com les concentracions que s'inicien a la Bretanya i que després s'estendran en altres regions del litoral francès, i l'articulació d'un teixit associatiu que actuarà com a motor d'algunes accions fonamentals, com la creació de La Chasse Marée o, més recentment, la constitució de la Fundació per al Patrimoni Marítim i Fluvial.

Per part de l'administració pública es manifesta la mateixa sensibilitat. El 1981, una declaració conjunta dels ministeris de Cultura i del Mar de França palesa la voluntat d'articular una política cultural comuna a favor de la cultura marítima, defensant la idea d'una cultura viva lligada a la història i a la tradició. Només un any més tard, el 1982, i per primera vegada a França, dos vaixells són declarats monument històric: el vaixell escola *Duchesse Anne* i el vaixell de càrrega *Mad Atao*. Vint anys més tard, hi ha 93 vaixells declarats monument històric.

Aquesta declaració es fa a l'empara de la Llei de monuments històrics de 1913-14. Com ja hem assenyalat, l'amplitud de la definició de bé moble que conté la llei no



representa cap impediment per incloure-hi els vaixells històrics o tradicionals, un cop provat el seu interès històric, científic o tècnic.

La classificació de vaixells de propietat pública es pot fer d'ofici per part del ministeri de Cultura o a petició de l'administració propietària, i té efectes immediats a la comunicació de l'inici del procés de classificació. Pel que fa a

la classificació de vaixells de propietat privada, poden ser classificats de comú acord amb llur propietari o bé mitjançant un decret del Consell d'Estat. La classificació podrà donar lloc a una indemnització en compensació pel possible perjudici per al propietari de l'aplicació de les mesures derivades de la classificació; aquesta indemnització es podrà fixar de comú acord o, en el seu defecte, pel tribunal d'instància. Com en el cas dels vaixells de propietat pública, a partir de la notificació de la voluntat de l'administració de procedir a la classificació, els efectes són immediats.

Quin són aquests efectes? Tots els béns classificats com a monument històric són imprescriptibles i, si pertanyen a l'estat, inalienables. L'alienació dels béns pertanyents a un departament, regió, municipalitat, establiment públic o d'utilitat pública només es pot fer prèvia autorització del ministeri de Cultura, i la propietat només pot ser transferida a l'estat, a una persona jurídica pública o a un establiment d'utilitat pública; l'exportació en queda prohibida en virtut de la Llei 92-1477 relativa als productes sotmesos a restriccions a la circulació i a la complementarietat entre serveis de policia, gendarmeria i duanes.

Un altre fet destacable és que els efectes de la classificació es transfereixen amb la propietat del bé, la qual cosa permet a la instància pública no haver de renovar el procés de classificació a cada canvi de propietat.



El règim jurídic així establert s'aplica amb la finalitat d'assegurar el respecte a la integritat dels béns i confereix al poder públic el deure d'intervenir per controlar-los i salvaguardar-los. Així, els propietaris, ja siguin públics o privats, han d'assegurar la salvaguarda i conservació dels objectes classificats, i prendre a aquest efecte les mesures necessàries.

La Llei de 1913 preveu, a més, un règim jurídic més lleuger per a alguns béns: la inclusió a l'inventari suplementari de monuments històrics.

Aquesta mesura afecta només els béns que són propietat de l'estat, les regions, els departaments, les municipalitats, els establiments públics i les associacions culturals, i pot aplicar-se als béns que, sense justificar una demanda de classificació com a monument històric, presenten un interès històric, artístic, científic o tècnic prou considerable perquè sigui desitjable preservar-los.

Les conseqüències d'aquesta inclusió són, entre d'altres, l'obligació de comunicar la transferència de propietat del bé amb un mes d'antelació a la instància pública o l'obligació de comunicar qualsevol acció de reparació, modificació o restauració de l'objecte amb dos mesos d'antelació. Cal assenyalar que, en el cas dels béns declarats monuments, les intervencions han de ser autoritzades i supervisades per l'administració estatal.

El procediment per a la classificació d'un vaixell com a monument històric estableix la presentació de la sol·licitud o de la iniciativa, si és d'ofici, mitjançant la presentació d'un dossier que serà avaluat per un comitè d'experts que n'emetrà un informe tècnic; dossier i informe són transferits a la Comissió de Monuments Històrics, la qual emet un dictamen al ministeri per a la presa de decisió definitiva. Els criteris que s'apliquen per a l'avaluació de la demanda són els següents: l'antiguitat, la representati-

vitat, la innovació tècnica, la significació històrica i la vinculació a personatges o esdeveniments destacables o emblemàtics.

A 31 de desembre de 1999, a França hi havia 93 vaixells declarats monument històric, 21 dels quals eren embarcacions fluvials. Cal assenyalar que, de moment, aquest és l'únic procediment de protecció de vaixells històrics que s'ha posat en

marxa. Però són evidents els impediments per aplicar aquestes mesures a la totalitat de vaixells històrics i tradicionals que presenten un interès prou significatiu per ser desitjable salvaguardar-los.

La proposta que s'ha plantejat darrerament d'elaborar un registre de vaixells d'interès patrimonial per solucionar aquesta situació no ha trobat una acollida unànime. Un sector d'experts juristes ha argumentat en diversos fòrums internacionals la gratuïtat de la creació de la figura «Vaixell d'interès patrimonial», atesa l'existència a la Llei de monuments històrics de la categoria de béns integrats a l'inventari suplementari de monuments històrics.

Tanmateix, l'administració de l'estat i la Fundació per al Patrimoni Marítim i Fluvial han iniciat un procés de treball conjunt de cara a l'establiment d'una marca «Vaixell d'interès patrimonial» i a l'elaboració d'una base de dades que recollirà el cens de patrimoni marítim i fluvial flotant de França.

La finalitat de l'establiment d'aquesta marca és iniciar el camí per tal de resoldre el problema real que es planteja quan la conservació i la restauració de vaixells històrics van orientades a mantenir l'embarcació en actiu. La compatibilització dels criteris aplicables a la restauració dels béns patrimonials amb el compliment de la regulació d'aspectes fonamentals a la navegació, com són la seguretat i l'autorització d'ús, és una qüestió en-



cara no resolta i que els mateixos agents implicats no creuen que es resolgui a curt o mitjà termini.

L'objectiu de l'establiment de la marca «Vaixell d'interès patrimonial» és proporcionar a les autoritats marítimes unes recomanacions que permetin alleugerir l'aplicació de la normativa vigent en el processos de matrícula i obtenció de permisos relatius a l'ope-

rativitat del vaixell, encara que, òbviament, no tinguin caràcter vinculant.

Els criteris per obtenir aquesta marca seran:

Per a les embarcacions de treball:

- La valoració dels vaixells com a testimonis de l'activitat humana o del mitjà en què s'ha desenvolupat.
- La presa en consideració dels valors tècnics, tant des del punt de vista de la innovació tecnològica que han pogut representar en cada moment com de l'aportació d'elements puntuals significatius en aquesta matèria.
- La valoració de les qualitats de l'embarcació per se, sobretot pel que fa referència a la seva construcció.
- L'estimació de la vinculació de les embarcacions a personatges o esdeveniments destacables o, també, a activitats de treball amb interès etnològic.

Per als vaixells d'esbarjo, s'afegeixen a més:

- La valoració de l'originalitat, és a dir, d'un disseny o concepció inhabituals o estranys a la cronologia del vaixell.
- La presa en consideració del fet que, malgrat que no es conegui la història de l'embarcació, se'n pugui establir la pertinença a un període, a una activitat o la vinculació a algun fet que obligui al desenvolupament de recerques ulteriors.

Aquesta marca seria aplicable, d'ofici, als vaixells construïts abans del 1969 i tindria una durada de quatre anys prorrogables.

El cas de Gran Bretanya és substancialment diferent. Les lleis de patrimoni cultural només permeten la classificació dels vaixells històrics com a monument en cas que es trobin instal·lats en sec. Aquesta situació legal no reflecteix en absolut la dinàmica del patrimoni marítim i fluvial flotant britànic, molt nombrós i ben conservat, i sovint en condicions de navegar.

El coneixement d'aquest patrimoni ha estat la primera preocupació i el primer pas per engegar una sèrie d'iniciatives per tal de redreçar aquesta situació. Arran de la celebració d'un seminari al *National Maritime Museum de Greenwich*, en el qual es tractaren els problemes referents a la preservació de vaixells històrics i embarcacions tradicionals, celebrat el 1987, s'iniciaren a Gran Bretanya els treballs per a la constitució del *National Historic Ships Committee*², que es va fer efectiva el 15 de juliol de 1992. Aquest organisme, que compta amb el suport del Select Committee on the National Heritage, l'English Heritage, el National Heritage Memorial Fund i del departament de Cultura, Media i Esport del govern britànic, desenvolupa una tasca estrictament política.

La seva missió és assegurar la preservació a llarg termini d'una mostra de vaixells representativa d'aspectes importants de la història marítima, amb especial referència a la contribució que ha aportat el Regne Unit.

Les seves funcions són treballar per a la constitució d'una política nacional sobre vaixells històrics i establir els mitjans per dur-la a terme; considerar les propostes de tots aquells agents implicats en la preservació de vaixells històrics i tradicionals i assessorar-los; proporcionar també assessorament sobre la localització de recursos econòmics per a l'adquisició, preservació i manteniment de les embarcacions i, finalment, prestar un servei de suport sobre aspectes financers i de gestió i establir estàndards sobre aspectes tècnics referents a la conservació, restauració i manteniment dels vaixells.

Aquestes actuacions tenen com a objectiu proporcionar una guia en la selecció de vaixells que cal conservar i en la localització de recursos econòmics; mantenir una base de dades sobre embarcacions històriques i tradicionals; assegurar un registre exacte de les unitats existents; examinar la legislació que afecta els vaixells histò-

rics i aprovar directrius per establir estàndards acceptables de conservació i restauració.

A partir de la seva constitució, el NHSC va engegar el *National Historic Ships Project*³ l'any 1995 amb l'objectiu de gestionar, sota uns estàndards d'alta qualitat, la informació necessària per desenvolupar una política nacional en matèria de preservació de vaixells històrics. Dins aquest projecte, la primera fase es va centrar en l'elaboració del *National Register of Historic Vessels* (NRHV), una base de dades que recollia informació sobre els vaixells que complissin unes primeres condicions:

- Que fossin construïts a Gran Bretanya abans del 1945.
- Que romanguessin al Regne Unit o operessin a les seves aigües territorials.
- Que tinguessin un mínim de 40 tones de desplaçament i/o 12,19 m d'eslora.

A partir d'aquestes premisses s'identificaren un total de 1.500 embarcacions i es va constatar una primera evidència: el 95% de les unitats es trobaven en mans de propietaris privats.

Paral·lelament, es va desenvolupar un sistema d'avaluació per considerar els mèrits dels vaixells històrics i procedir a treballs ulteriors.

La segona fase del projecte, desenvolupada a partir de 1997, inclou, a més d'estendre el registre al sector privat, l'elaboració d'una llista d'embarcacions sobre les quals hi ha unanimitat respecte de llur importància i la necessitat d'assegurar-ne la preservació. Aquests vaixells conformen la *Core Collection of Preserved Vessels* (CC)⁴, en la qual figuren un total de 46 naus de tot tipus classificades per la seva funcionalitat. Aquesta selecció es fa a partir de les dades que figuren al NRHV i després d'aplicar el sistema d'avaluació.

A més de la CC, s'ha elaborat una segona llista, la *Designated Vessels* (DV)⁵, en la qual figuren embarcacions amb notable valor patrimonial en l'àmbit regional o local, i que en aquests moments és composta per 155 vaixells.

Ambdues llistes, que foren publicades l'octubre de 1999, s'han confeccionat a partir de l'aplicació d'un siste-

Concentració de vaixells històrics i tradicionals a Douarnenez (França).



ma d'avaluació que té en compte no només els valors del vaixell sinó també la qualitat dels mètodes i les accions per preservar-los, i n'avalua les estratègies de preservació, el projecte tècnic i el projecte de gestió⁶.

Aquest ampli coneixement de la realitat patrimonial del país –cal ressenyar que el NHSC manté una «unitat mòbil» per desenvolupar el treball de camp– no s'ha traduït, però, en cap mesura legal específica per a la classificació d'aquests vaixells. Les embarcacions històriques protegides per les lleis de patrimoni britàniques ho són en tant que pertanyen a una institució museística o a un trust i formen part de les seves col·leccions o propietats i es troben instal·lades en sec. Aquests casos representen una minoria respecte del total d'efectius conservats tal com es desprèn de la informació reunida al NRHV.

En conclusió, si bé la situació dels vaixells en tant que béns patrimonials per preservar és desigual –la consideració de monument històric a França *versus* la mera inclusió en un registre que no té cap efecte legal a Gran Bretanya–, la clau del problema, la compatibilització de l'estatus patrimonial del vaixell, amb tot el que això comporta de respecte a la seva originalitat, amb l'aplicació d'una normativa cada cop més estricta en matèria de seguretat i regulació d'ús de les embarcacions, dissenya un panorama força complicat i sense expectatives de resolució a curt o mitjà termini. Tanmateix, les darreres iniciatives preses internacionalment i impulsades per *Common European Maritime Heritage Congress* per a la signatura del *Memorandum of Understanding on the Mutual Recognition of Certificates on the Safe Operation of Traditional Ships in European Waters* obren una esperança per a la solució d'aquesta difícil situació.

NOTES

1 Llei 89/874 d'1 de desembre, relativa als béns culturals marítims, que modifica la llei de 27 de setembre de 1941 de reglamentació d'excavacions arqueològiques. Article 1r.

2 <http://www.st-andrews.ac.uk/institutes/sims/nhsc.htm>

3 <http://www.st-andrews.ac.uk/institutes/sims/nhsp.htm>

4 <http://www.st-andrews.ac.uk/institutes/sims/CC.htm>

5 <http://www.st-andrews.ac.uk/institutes/sims/DVL.htm>

6 El sistema d'avaluació consta d'11 variables (*Vessel attributes*) que es puntuen de 0 a 5, i tres més (*Project Variables*) que es qualifiquen per separat. Les primeres són: innovació tecnològica, exemplaritat en tipologia i construcció, exemplaritat en funció, impacte estètic, associació històrica amb personatges o esdeveniments, associacions socioculturals, percentatge d'originalitat de la construcció (referida al final de la vida activa del vaixell), condició, edat, escassetat respecte a la tipologia, escassetat respecte a la funció. Les segones són: estratègia de la preservació, projecte tècnic i projecte de gestió.