

Encuentros con la Mar

El Clúster Marítimo Español analiza el sector del diseño y construcción de buques históricos

- Desde el Ministerio de Fomento se está desarrollando una norma que pretende impulsar el sector.
- La recreación de barcos históricos también permite dedicarlos al turismo, así como otras actividades de interés social y económico.

El Clúster Marítimo Español celebró un Encuentro con la Mar muy especial, por estar dedicado a una actividad a caballo entre la cultura, la historia y la industria, como es el diseño y construcción de buques históricos.

Madrid, 30 de Octubre de 2019. El Clúster Marítimo Español (CME) celebró ayer un nuevo Encuentro con la Mar, dedicado al diseño y construcción de buques históricos. La jornada, estructurada en tres grandes bloques temáticos: legal, histórico e ingeniería (formas, motores y construcción), puso de relieve la incipiente importancia de un área del sector marítimo que debe cuidarse y promoverse. En este sentido, el primer ponente en intervenir fue Julio Carlos Fuentes, subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional en el Ministerio de Fomento, que desveló la necesaria regulación de esta actividad, no sin dejar de comentar las dificultades que han atrevesado para ello. No obstante, Fuentes destacó que venía a hablar de algo que está “en la cocina”, en referencia al Decreto Legislativo que está preparando al respecto, y que se remonta a una anterior petición de la Dirección General de Marina Mercante para regular este tipo de embarcaciones. La norma que están desarrollando pretende impulsar este sector, destacando un registro especial o propio y un régimen simplificado de inspecciones, entre otros asuntos.

En este sentido, Fuentes no cree que se deba crear un nuevo registro para buques históricos, uno separado al menos, sino crear un apartado en el que ya se tiene. Por otra parte, destacó la complejidad del régimen económico y fiscal, donde no tienen gran capacidad de actuación para aplicar bonificaciones, por ejemplo, pues toca materia de otras instancias, como pueda ser Hacienda. Por tanto, en relación a los beneficios fiscales que algunos actores de este mercado piden se remitirán a las normas generales ya existentes.

El secretario general detalló los principales puntos del borrador de la norma “que está casi listo”, pendiente de presentarlo a otras Administraciones Públicas que puedan tener intereses en la misma, así como a los agentes del sector, para contribuir y buscar apoyos. En este punto, Daniel Santos, director de Altum y moderador de la jornada, comentó que precisamentes esperaban esa presentación y participación de los agentes interesados, por la necesidad de crear una norma que los ampare.

Preguntado por las fechas de publicación de la norma, Fuentes calcula que podría estar en un año, tras pasar los trámites de consultas y audiencia pública, con las correspondientes subsanaciones y aprobación final.

Tipos y características de los buques históricos

El siguiente en intervenir fue Marcelino González, vicepresidente de la Real Liga Naval Española, que hizo una relación de las principales embarcaciones históricas de la marina española, y de las que ahora se están haciendo réplicas:

- Carabelas, pequeñas, de escaso calado y muy prácticas para acercarse a tierra y meterse en sitios complicados.
- Naos, para descubrimientos, combate, transporte, etc. Eran barcos más grandes y complejos que las carabelas.
- Galeras, unos barcos muy diferentes a los anteriores, porque eran más largos y estrechos. Unas embarcaciones eminentemente de guerra.
- Galeones, derivados de las galeras pero más grandes. González los definió como el rey de los mares en el siglo XVI. En el XVII también fue muy potente, especialmente como barco de guerra.
- Navíos, eran los galeones de la segunda mitad del siglo XVII. Un barco muy fuerte, pensado para hacer grandes estragos al enemigo, que González definió como “los acorazados de entonces”. Fueron los reyes durante el siglo XVIII y principios del XIX, si bien murieron pronto en favor de los barcos de estructura metálica y motor de vapor.
- Fragatas, barcos pequeños y rápidos que apreciaron en el siglo XVIII. Eran fuertes y bien armados.

Marcelino González también mostró réplicas que están haciendo en otros países y respondió a una importante pregunta: y todo esto ¿para qué sirve? “Pues para enseñar historia”, afirmó González, quien explicó que la recreación de barcos históricos también permite dedicarlos al turismo, así como otras actividades de interés social y económico.

Diseño y construcción de réplicas de buques históricos españoles

Daniel Santos también intervino directamente con una ponencia específica sobre la construcción de las réplicas, empezando por presentar a su empresa: Altum, una ingeniería naval que está introducida en este sector de buques históricos, de hecho, algunos de los barcos expuestos por el ponente anterior fueron diseñados por Altum.

Santos destacó durante su intervención la importancia de este mercado como un negocio en auge que hay que cuidar, porque tiene diferentes salidas como muelles, embarcaciones para fundaciones, buques escuela, parques temáticos o de atracciones o buques chárter (barcos de lujo que son réplicas o estéticamente parecidos a embarcaciones históricas).

Luego se centró en el procedimiento para fabricarlos, partiendo de su explotación para luego ver planos, materiales, tipos de operación del barco, todo lo que es el diseño estructural, sistemas de propulsión, equipamiento interior, espacios de acomodación y la propia navegación a vela.

Desarrollo de buques históricos con herramientas actuales de ingeniería

Jesús Valle, jefe de área de proyectos de Inta-CEHIPAR, intervino para explicar el desarrollo de creación de buques históricos con herramientas actuales. En este sentido, Valle se centró en el procedimiento de construcción a partir de la información histórica pero utilizando la tecnología computerizada de hoy día.

Además de los aspectos técnicos y las dificultades de mantener la fiabilidad respecto a los barcos de la época, Valle comentó el procedimiento mediante la definición 3D de las formas de los barcos históricos que, entre otras cosas, permite optimizarlos en pro de su navegabilidad. El modelado 3D, por ejemplo, permite realizar simulaciones de navegabilidad sin necesidad de hacerlo con una recreación real o modelos físicos en entornos controlados.

Motorización de buques históricos

Gonzalo López de Eguilior, marine sales manager de Transdiesel, fue el último ponente de la jornada, centrandose su intervención en la parte de motores para este tipo de embarcaciones, dentro del bloque de la ingeniería. Explicó la necesidad de motorizar estos buques, ya sea por cuestiones normativas o de explotación de la embarcación, así como las dificultades que entraña para cumplir con normativa manteniendo la fiabilidad del diseño original de la embarcación histórica.

También habló de su participación en proyectos de motorización, así como la actividad de su empresa y las ventajas de utilizar los motores que ellos distribuyen en España, los John Deere, para barcos históricos. Según López son de los más indicados, así como los servicios que presta su empresa, asociados al mantenimiento de la motorización de estos buques.

Para reforzar su mensaje repasó diferentes embarcaciones históricas extranjeras que poseen motores John Deere, destacando el Belem (Francia) y la Bounty (Estados Unidos), por ser las embarcaciones originales que todavía siguen en activo. También el Hermione (Francia), una réplica del original que llevó a La Fayette a los Estados Unidos para la guerra de la independencia.

Nota para los editores:

En el siguiente enlace puedes descargar más fotografías del evento: <https://bit.ly/2OBSkFi>

El enlace a las imágenes caducará a los 30 días.

Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:

José Henríquez | comunicacion@clustermaritimo.es | Tel.: 91 339 68 98 | M.: 628 26 90 82