

RECUPERACIÓN DA CARPINTERÍA DE PURRO

A valoración dun oficio a piques de esmorecer

Sinopse

A Asociación de Amigos das Embarcacións tradicionais "Os Galos" de Bueu, dentro dos fins previstos nos seus estatutos fundacionais e vista a necesidade do coñecemento do vello oficio de carpinteiro de ribeira, propón recuperación e rehabilitación da vella carpintería de ribeira coñecida como de "Purro" na Banda do Río de Bueu, actualmente xa sin actividade, para utilizala como espacio cultural; expositivo, de formación e de lecer.

Con este fin, e dacordo có establecido na normativa do patrimonio cultural de Galicia proponse tramitar a incoación do oportuno expediente de declaración de ben de interese cultural diante da Dirección Xeral de Patrimonio da Consellería de Cultura e Deporte da Xunta de Galicia, para que, como ben afectado, se lle aplique de xeito inmediato e provisional o rexime de protección previsto para os bens xa declarados segundo se recolle no artigo 10.3 LEI 8/1995, DE 30 DE OUTUBRO, DO PATRIMONIO CULTURAL DE GALICIA (DOG nº 214, de 8 de novembro de 1995).

O proposta, baseada no valor social do patrimonio marítimo, tenta acadar a implicación emotiva e intelectual da poboación, polo que se centra en tres eixos de traballo:

- **Como proxecto de cohesión e promoción social.**
- **Como proxecto de dinamización cultural coa programación de exposicións e a creación de espazos de interpretación.**
- **Como proxecto educativo e de formación coa posta en funcionamento de programas de animación.**
- **Como proxecto de desenvolvemento económico e turístico.**

Índice

I. Introducción

- As orixes
- Institucionalización

II. O pulo do Patrimonio Cultural Marítimo

- Implicación social e intencións
- Experiencias semellantes
- Situación da carpintería de ribeira

III. A carpintería de Purro

- Descripción
- Estratexias e perspectivas de futuro

IV. A Asociación Cultural "Os Galos"

I. Introducción

As orixes

O patrimonio marítimo está constituído por unha chea de construcións, que sen ter ata fai pouco un lugar na historia da arquitectura, pódense considerar alfaías da herdanza de pobo mariñeiro coa obriga de preservar. Son edificacións íntimamente vencelladas a unha serie de necesidades socioeconómicas das pequenas vilas do litoral que significaron o gromo do desenvolvemento de importantes sectores industriais galegos, tales como a conserva ou a construción naval.

A desaparición dunha boa parte desta área do noso patrimonio, do que moitas veces tan só temos referencias orais ou fotográficas, urxe a prantexar a defensa de aquel que milagrosamente aínda se conserva, e contribuir á difusión desta manifestación cultural que nace da íntima relación entre o home e o seu medio, o mar.

A vivenda mariñeira supuso a primeira modificación que fixo o home na beiramar para poder acadar unhas mellores condicións de vida e satisfacer as súas prioridades de traballo perto do mar. Coa necesidade de buscar boas zoas de pesca e fondeadeiros naturais, os mariñeiros galegos localizaron os seus poboados en lugares escollidos da costa, xeralmente protexidos por algún accidente xeográfico, formando pequenas aldeas ou vilas. Tamén aparecen espalladas na beiramar outro tipo de construcións que, ligadas as necesidades dos distintos oficios relacionados co mar, podían ir dende simples instalacións complementarias á propia vivenda ata complexas edificacións industriais. Este é o caso dos desaparecidos encascadores de redes, dos establecementos de salga cataláns, dos muiños de maré, dos secadoiros de peixe, das estacadas de aparellos ou das vellas carpinterías de ribeira. Estas, en agónico proceso de desaparición, son hoxe unha arquitectura practicamente inexistente en moitas das praias do litoral galego nas que ata fai poucas décadas desenvolvían unha importante actividade constructora. Tanto é así que para poder documentar unha investigación sobre este tema hai que recurrir a vellos carpinteiros de ribeira que lembran as técnicas constructivas das embarcacións tradicionais ou que gardan agachados nos faios das súas casas os vellos modelos de medio casco.

Institucionalización

Toda a bagaxe patrimonial marítima atópase en clara contradición coa oferta cultural real na nosa comunidade autónoma. De tódolos museos censados en Galicia, pódese dicir que só cinco presentan fondos de pezas relacionadas co mundo do mar, aínda que non directamente cun discurso propio. O Museo do Pobo Galego, en Santiago de Compostela, o Museo de San Cibrao en Lugo, o Museo Massó de Bueu, o Museo Provincial de Pontevedra e o Museo Naval de Ferrol. Consideración a parte merecen o Museo do Mar de Galicia en Vigo, por ser un contenedor sin contidos museográficos, e o Museo do Mar de Corcubión, en fase de redefinición e sin ter abertas ás súas instalacións ao público con normalidade. A titularidade de cada un destes centros é diversa; fundacións privadas, administración provincial ou autónoma, ou incluso a armada, e a maior parte deles comparten espazos expositivos con fondos de tipos moi variados, en superficies insuficientes e sin reserva de materiais. Do mesmo xeito, a maioría ten a súa sede en edificios históricos rehabilitados, cós problemas de intervención sobre o inmovible que isto aparelha para axeitalos ó uso establecido. Seguindo na liña de escaseza de infraestruturas, a dotación de persoal casi sempre é insuficiente e a conservación de fondos e a proposta de liñas expositivas moi desigual.

O concepto de "museo integral" otórgoulle ao museo o carácter de institución ao servizo da sociedade á que pertence e cós elementos necesarios que lle permiten participar no proceso de formación da conciencia da comunidade á que serve. Este concepto foi completado coa definición do "ecomuseo" como museo comunitario, museo de identidade, que tenta contribuir ao desenvolvemento da comunidade na que está ubicado, filosofía na que debe estar inspirado o fin derradeiro deste proxecto.

Tendo en conta que na actualidade os usuarios destes centros están condicionados pola súa situación xeográfica, adscribindose respecto ao tipo de visitantes na maior parte dos casos ao ámbito escolar, e que o carácter destas institucións fainos exercer como centros culturais, semella claro que o compromiso de racionalizar e impulsar ofertas culturais desde tipo é dun acerto incuestionable. Doutra banda, non hai que esquecer que a faixa litoral galega alberga as máis altas densidades poboacionais de toda Galicia,

especialmente nas Rías Baixas, e o exercicio das actividades productivas como o turismo, a pesca, o marisqueo, as industrias de transformación da pesca e a investigación científica, fan do mar unha aposta cultural máis que acertada.

II. O pulo do Patrimonio Cultural Marítimo

Implicación social e intencións

O Morrazo é unha comarca singular polas súas características poboacionais pero tamén pola súa salientable riqueza cultural. Espallados entre os numerosos núcleos de poboación e os espazos naturais de montes e costas, atópanse en toda a bisbarra numerosos xacementos arqueolóxicos; castros, mámoas, ou petroglifos, moitos deles declarados Bens de Interese Cultural (B.I.C.). Tamén destaca por ter algunhas das igrexas máis representativas do románico galego e excepcionais mostras de arquitectura civil barroca ou de arquitectura popular; pazos, casas reitorais, pombais, cruceiros, petos de ánimas ou reloxios de sol son só algúns dos moitos exemplos a lembrar. Pero é no campo etnográfico onde os morracenses atopan reflectida a súa identidade mantendo vivos os costumes vencellados as crenzas, oficios ou folclore.

Frente a outras bisbarras, O Morrazo é hoxe un exemplo para a conservación do marítimo a pesar de que nos últimos corenta anos a distancia entre o incremento da capacidade económica, resultado dunha mentalidade desarrollista dun tempo no que os anacos do pasado non significaban máis que a noción do atraso dunha longa posguerra a superar, e a lenta transformación da consideración sobre o propio patrimonio cultural, foi moi grande. Esí, dispois de ter estragado unha boa parte dos bens patrimoniais e de fuxir da propia imaxe colectiva coma da fame, xurdeu de volta a conciencia de grupo social consciente da súa identidade, cunha cultura propia e na que a mesma peninsularidade física agacha unha parte fundamental da súa esencia de pobo mariñeiro.

Esta sensibilización conservacionista chegou da man dun antropólogo sueco que, a mediados dos anos sesenta, estudou na costa galega os trazos da unidade cultural da Europa Atlántica. Staffan Mörling é un excepcional exemplo de adicación á investigación etnolóxica que fixo unha excelente contribución ao coñecemento e difusión do patrimonio material e inmaterial galego coa análise da identidade económica e cultural das comunidades mariñeiras a traveso dunha vinculación afectiva que o levou a mergullarse na realidade do mar, prestando a súa máxima atención aos mariñeiros informantes. Os seus traballos sobre as embarcacións tradicionais galegas, significaron un punto de partida para a recuperación dun patrimonio marítimo xa case que esquecido nas rías e peiraos, e foi un dos factores determinantes que fixeron agromar as actividades da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, tronco no que enrama a Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos de Bueu.

Hoxe sábese que a transformación non ten que implicar destrución do patrimonio marítimo e tamén estan a aparecer moitos estudos sobre a identidade en todas as súas dimensións, individual, colectiva e social, que axudan a poñer as bases desta nova conciencia recuperada. As identidades son cada vez máis complexas e múltiples porque mentras temos acceso a un universo cada vez máis amplo, ao mesmo tempo necesitamos sentirnos membros dunha cultura ben diferenciada das outras. Tentar dar acougo a diferenciación e a integración dentro dun mundo globalizado, o que Robertson (1994) chama "glocalización", deberá marcar a guía principal do proxecto.

En definitiva, a proposta debe representar para a bisbarra un motivo que serva á comunidade para apreciar o patrimonio cultural marítimo como valor social que require a participación de todos. Polo tanto, deberá basearse na transmisión da cultura integrada na mesma comunidade que garanta a continuidade e a creación de novos hábitos culturais, que xeneren comunicación e intensifiquen a vida social, que busquen participación cidadana e movilizen á súa poboación dende os seguintes obxectivos:

- Ofrecer elementos que permitan recoñecerse.
- Profundizar no estudio dos elementos que compoñen a realidade e as raíces do territorio.
- Traballar na reconstrución do pasado para proxectarse no futuro.
- Atender ao patrimonio marítimo na súa globalidade: físico, histórico, etnográfico.
- Valorar a conservación e a difusión do patrimonio cultural marítimo.

Situación da carpintería de ribeira

A carpintería de ribeira, como outros moitos oficios que rodean a pesca de baixura, era un oficio humilde no que só en casos excepcionais conseguiron pasar de ser obradoiros a converterse en verdadeiras factorías industriais. Por isto os talleres son edificios sinxelos,

normalmente construídos sobre unha base de pedra rematando o resto da estrutura con madeira que en moitos casos eran sobrantes da propia actividade do taller.

Nas súas orixes, en Galicia os carpinteiros de ribeira maioritariamente non tiñan instalacións fixas, desprazábanse de praia en praia na procura de zonas abrigadas e radas nas que o mar non perxudicase a súa actividade e, segundo a dimensión da obra, podían realizar un pequeno alboio cos sobrantes da madeira mentras duraba a encarga.

A partir dos anos corenta, en plena autarquía franquista, resultou retalivamente doado acadar concesións administrativas para a instalación de estaleiros, facilitándose a creación de infraestruturas fixas e estables para mellorar as condicións laborais da profesión e que a continuidade do traballo non dependera das inclemencias meteorolóxicas.

A construción naval en madeira é unha actividade de fonda tradición nas Rías Baixas, hoxe soamente se poden atopar en actividade pouco máis de vinte carpinterías de ribeira en toda Galicia, e os datos falan do progresivo esmorecemento deste oficio tradicional; salientar que nos anos noventa había 7.781 embarcacións costeiras en madeira, o que equivalía ao 88,31% de todas as que se fixeron na comunidade autónoma, unha porcentaxe que na actualidade rolda o 50%. Esta mingua en apenas dez anos da tamén unha referencia das dificultades actuais do sector.

A carpintería de ribeira en Galicia sufriu un proceso de crise, marcada fundamentalmente pola regresión da pesca artesanal, pola introducción de novas técnicas de construción naval e pola falla apoio oficial, que na última década provocou unha diminución de máis do 60% de establecementos. Neste tempo a Ría de Pontevedra pasou de ter seis carpinterías en activo a ningunha, mentras que na de Vigo de 24 tan só quedan abertas catro e cunha carga de traballo moi reducida ou limitada a reparacións. Mentras, a Ría de Arousa concentra case que a metade de carpinterías do total rexistrado en Galicia.

Carpinterías de ribeira	1996	2006
Ría de Pontevedra	6	0
Ría de Vigo	24	4
Ría de Arousa	19	11
Total Galicia	73	25

O sector da carpintería naval en Galicia traballa maiormente para a pesca e a acuicultura, atendendo así mesmo a un segmento emerxente nos derradeiros anos como é a construción de réplicas das embarcacións tradicionais ou a rehabilitación de vellos navíos, xeralmente de pequena envergadura. Polo contrario, a náutica de recreo a penas ten importancia canto a novas construcións: de feito, tan só unha carpintería está especializada neste campo no litoral galego.

Construcción naval en madeira en Galicia	2003	2004	2005
Pesca	21	15	15
Acuicultura	13	12	10
Barcos tradicionais	8	9	11
Náutica recreo	4	2	1
Total	46	38	37

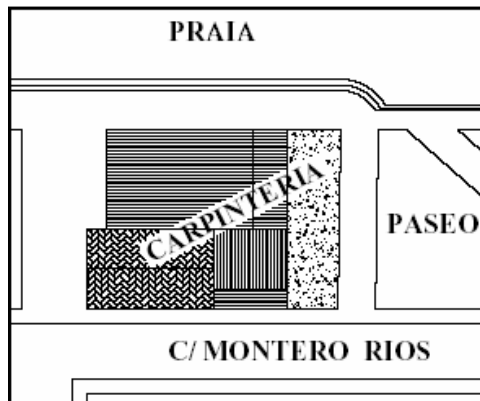
III. A carpintería de Purro

Descrición

O coñecido como estaleiro ou carpintería de Purro, na Banda do Río de Bueu, foi fundado no ano 1920 a partires dunha concesión administrativa para ocupación de espazo público. A elección desta ubicación para o obradoiro non é casual pois nesta parte de Bueu dábanse as condicións idóneas: un entorno xeográfico con bo suministro de materias primas, boas comunicacións por estar no centro da vila, unha praia abrigada que facilitaba facer as botaduras con seguridade e proximidade a desembocadura do río Bispo que permitía o curado da madeira no seu cauce.

A súa fasquía responde á unha gran sinxeleza constructiva, característica básica da arquitectura popular da Galicia mariñeira, cunha estrutura principal con basamento de pedra e varios anexos, construídos en madeira segundo foran xurdindo as necesidades por carga de traballo. Aмосa tamén unha configuración común a tódalas carpinterías de

ribeira que comprende unha pequena oficina, unha zona para o trazado de proxectos, outra para a elaboración das pezas de madeira onde se axeitan o banco e as ferramentas, o gran alboio para a construción dos cascos baixo teito, unha área descuberta para almacenamento e secado da madeira e o varadoiro con vías, orientado sempre en perpendicular á beiramar.



A parte máis antiga da carpintería de Purro está formada por unha estrutura cuberta por un tellado a dúas augas asentado sobre columnas de pedra onde se ergue un pequeno faio no que está instalada a máquina de afiado da serra de cinta. Noutra parte do taller sitúase a pequena oficina que tamén era utilizada para agochar as ferramentas, este elemento foi engadido nunha ampliación levada a cabo despois do ano 1938, cando o estaleiro foi comprado por Rosa Cortizo Cerviño, aboa de Purro, para o seu fillo.

Con este novo propietario a carpintería incrementou a súa actividade pasando dunha produción exclusiva de embarcacións de pequeno porte, gamelas, chalanas, lanchas xeiteiras, botes polbeiros e trañas, a construír tamén embarcacións de maiores dimensións, a razón de dúas por ano. Coa implantación do motor como método de propulsión principal, as embarcacións aumentaron as súas dimensións, o que fixo necesario a ampliación das instalacións en varias fases e conferiulle o aspecto tan peculiar que amosa na actualidade. A implantación das bateas nas Rías Baixas abriu un novo mercado para os carpinteiros de ribeira, e supuso unha carga de traballo importante durante os derradeiros anos.

Este aumento da produción viuse reflectido no número de traballadores, oito empregados nas épocas de maior actividade, que repartían as tarefas entre os que se adicaban a escoller e botar a madeira no monte e preparar as táboas, os carpinteiros do branco encargados das obras interiores e os de ribeira responsables da construción do casco.

No ano 1975 ampliáronse as instalacións cara as testas NW e N, pero cando en 1988 se constrúe un muro de abrigo para protexer as casas das maruxías, escagalláronse as vías de varada do estaleiro; unha estrutura que estaba composta por tres raís paralelos, dous laterais a mesma altura e o central máis baixo, a modo de "v", que se fincaban nuns pilotes de madeira enterrados na area da praia, as vías tiñan unha lonxitude aproximada de 30 metros cara a liña de maré. A perda desta infraestrutura básica provocou que entre os anos 1986 e 1988 se construísen dous bacos a carón do porto pesqueiro, nun alboio levantado para esta obra.

Estratexias e perspectivas de futuro

O noso obxectivo, a carpintería de Purro en Bueu, fechou a súa actividade constructora hai pouco máis de catro anos, despois de ter feito como derradeira encarga o bote xeiteiro *Os Galos*. A partires desa data quedou aberta unha fronte de loita pola conservación do asteleiro de Purro que no decurso deste tempo non atopou máis que atrancos nun esforzo, ata o de agora baldeiro, levado en solitario polos Galos que teñen o firme convencemento de que é necesario a implicación das diferentes administracións para garantir a presenza do sector da carpintería de ribeira en Bueu có fin de tecer unha relación entre a produción económica e a potenciación turística da bisbarra, dándolle pulo, xunto coa navegación tradicional, como un dos elementos sobre o que construír a dinamización turística e a preservación do patrimonio cultural e etnográfico.

Mentras se debate esta loita conservacionista, con evidente falla de implicación por parte das administracións responsables, o edificio, xa sen ningunha actividade, entrou nunha primeira etapa de deixamento na que se escomenzaban a votar a perder algunhas estruturas elementais por mor da desidia duns e o descoñecemento doutros. Ante os primeiros signos de vandalismo e degradación das instalacións a Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos, decidiu arranxar o necesario para darlle un novo uso,

esi, na actualidade o estaleiro está sendo utilizado pola asociación como obradoiro para realizar o mantemento da pequena frota de embarcacións tradicionais da que dispoñen. Mágoa que esta asociación non poida contar nin coa disposición económica para facer os amaños necesarios nin cunha mínima capacidade decisoria sobre o uso final das instalacións.

O estaleiro de Purro está ligado intimamente a historia marítima recente do concello de Bueu: foi a derradeira carpintería de ribeira en activo, nela traballaron e se formaron moitos profesionais e nela construíronse infinidade de embarcacións, moitas aínda en activo. O seu peculiar aspecto converteuse en parte da paixase urbana de Bueu, actuando como referente patrimonial do concello unha vez destruídos aqueles outros bens arquitectónicos susceptibles de ocupar tal lugar. De tal xeito, nalgunhas páxinas web aparece como un símbolo tanto do pobo como da carpintería de ribeira e son varias as publicacións que fan mención a este taller. Polo tanto, a súa imaxe é un vínculo de unión entre o pobo de Bueu e o seu pasado, sempre vencellado aos barcos e o mar, que pode significar o reencontro cunhas orixes culturais que, a pesares da súa proximidade, son ignorados por unha boa parte da poboación.

No caso de Bueu, a actuación sobre este taller móstrase como un exemplo de conservación e revalorización da cultura tradicional. Non se trata de aplicar ningunha solución preexistente senon estudar unha solución adaptada ao entorno social no que se pretende desenvolver a proposta. Para iso, resulta preciso iniciar un proceso que valore todas aquelas ideas sobre as diferentes actividades ou usos que se poderían dar ó estaleiro de Purro. Que dúbida cabe que o primeiro paso sería a realización dun amplo proxecto, no que se valorasen todas as posibilidades, así como as reformas ou arranxos precisos para o desenvolvemento das diferentes actividades as que se poida adicar, sempre coa temática da carpinteiría de ribeira como eixo vertebrador.

Propónse tamén o desenvolvemento dunha parte viva, na que se trataría de ter unha actividade que permita aos visitantes poder seguir de cerca a construción dunha embarcación tradicional, e poder observar as diferentes técnicas que empregan estes artesáns, para crear unha embarcación a partir dunha morea de táboas.

O estaleiro de Purro podería constituir, xunto co cercano Museo Massó e flota de embarcacións tradicionais da Asociación Os Galos, un referente da cultura marítima podendo converterse o obradoiro nun elemento único e diferenciador do pobo, favorecendo o seu atractivo cultural e turístico. Co pulo que está a vivir o patrimonio marítimo a escala europea, dende a Bretaña francesa aos países nórdicos, a recuperación do taller de Purro contribuiría a estabilizar e focalizar en Bueu esta oferta na bisbarra do Morrazo, creándose ao tempo os elementos necesarios para afrontar o liderato como referente nas Rías Baixas e en Galicia.

Experiencias semellantes

Son moitos os exemplos existentes tanto aplicados á carpinteiría de ribeira en concreto como aqueles outros de recuperación etnográfica nas súas múltiples facetas repartidos por toda a xeografía europea. Un interesante referente é o centro de investigación e construcións de embarcacións tradicionais Ontziola, inaugurado no 2000 en Guipuzcoa coa colaboración da Sociedade Albaola e a Axencia de Desenvolvemento Comarcal de Oarsoaldea, adicase á investigación da morfoloxía das embarcacións da costa vasca e maila construción de réplicas diante dos visitantes do seu estaleiro.

A partir de mediados dos setenta e coincidindo coa crise da carpintería de ribeira en Francia, xurdeu na Bretaña un movemento asociativo encamiñado á recuperación da cultura e do patrimonio marítimo local. A Asociación "Treizour" de Douarnenez fincou as bases de ese movemento coa creación da Federación Regional pour la Culture et Patrimoine Maritimes-Bretagne (1979) integrada na actualidade por máis de 100 entidades, a edición da revista de etnoloxía marítima "Le Chasse-Marée" (1980), a fundación do Musée du Bateau de Douarnenez (1982), cunha das coleccións de barcos máis importantes do mundo, e o obradoiro Les Ateliers de L'Enfer (1986), un centro de formación en carpintería de ribeira xestionado pola FRCPMB e complemento dinamizador do mesmo museo.

O excelente traballo de documentación e divulgación feito por este movemento asociativo nas sonadas festas marítimas de Brest e Douarnenez, doulle un forte pulo ao rexurdimento da carpintería de ribeira e a recuperación de distintas tipoloxías de embarcacións coas técnicas de construción tradicionais da costa bretona. Só na década dos 90 acadouse a construción de 100 embarcacións tradicionais en carpinterías que estaban casi a pique de fechar, incorporando a novos profesionais formados nos ateliers que traballaban en espazos abertos na procura da integración cultural e da complicitade da xente.

Aínda hoxe en día moitas asociacións de carácter sociocultural da costa bretona impulsan pequenos talleres de carpintería de ribeira tradicionais, chamados de "inserción", realizan

tarefas de formación en stages dirixidos por profesionais da construción naval ou adicándose a actividades de turismo náutico cultural, tal é o caso da Asociación Chantier de Trammaset de Burdeos.

Seguindo a tradición escandinava de revalorización da lingua, das tradicións e dos costumes populares, foi arredor dos anos sesenta cando comezou en Noruega o interese pola cultura marítima como esencia identitaria dos pobos costeiros do país. En 1979 fundouse a asociación Kysten na que se englobaron o resto de asociacións locais norueguesas, ao tempo que se abriron novos museos e centros de interpretación mariños. Esta demanda tivo a implicación directa do estado en inversións económicas para manter e potenciar o legado patrimonial marítimo.

Con respecto a construción naval tradicional existen dous centros de referencia; o Hardanger Fartøyvernseier, no concello de Norheimsumn, no leste de Bergen, e o Gratangen Fartøyvernseier, que forma parte do Centro de preservación de barcos en Gratangen, do Museo de Sur Troms. Ambos centros, de xestión privada e participación estatal, adócanse as novas construción e as restauracións de barcos tradicionais e de recreo para unha variada clientela, tanto privada como institucional, pero tamén centran os seus esforzos na investigación e documentación histórica e técnica das embarcacións que restauran, e na oferta de actividades didácticas para escolares nos centros e a bordo de embarcacións. Tamén foron quen de crear un carimbo distintivo denominado *Olavsrosa*, que, a modo de certificación específica de sitios e elementos culturais de interese calificados como *Norsk Kulturarv* (patrimonio cultural noruego), funciona como reclamo turístico do patrimonio cultural que otorga una fundación participada por empresas, asociacións e concellos, como recomendación de sitios e actividades de interese cultural dunha zona xeográfica determinada, orientado cara a oferta turística.

IV. A Asociación Cultural "Os Galos"

A destrución do patrimonio marítimo das rías galegas nos anos oitenta e noventa foi unha das razóns polas que naceron e medraron diferentes asociacións nos portos galegos, coa intención de evitar a perda dun patrimonio que era único. Desde a súa fundación en 1993, impulsada por catro asociacións culturais relacionadas co mundo do mar, a Federación Galega pola Cultura Marítima (FGCM) adicou tódolos seus esforzos a estudar, desenvolver, defender e recuperar a historia e a cultura marítima. Cada dous anos, a FGCM convoca o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, que se celebra cada vez nun porto diferente. As diferentes asociacións pertencentes á FGCM teñen recuperado case medio centenar de embarcacións de diferentes tipoloxías: dornas de moitos tipos e tamaños, buquetas, lanchas xeiteiras, racús, botes polbeiros, galeóns ou gamelas.

Un destes integrantes da FGCM é A Asociación Amigos das Embarcacións Tradicionais "Os Galos" de Bueu que, fundada como asociación sin ánimo de lucro cón nº de rexistro provincial de asociacións 5157 e C.I.F. 36353464 -G, ten entre os seus fins recuperar embarcacións tradicionais, promover a defensa, difusión, conservación, reparación e revalorización do patrimonio cultural marítimo galego e fomentar o uso social do patrimonio marítimo da asociación. Asumindo a súa condición institución cultural activa como protagonista do proceso en Bueu e no Morrazo, está a desenvolver un abano de actividades que se centran na organización de exposicións, conferencias, presentacións de libros, cursos de navegación en embarcacións tradicionais, convocatoria anual do concurso literario para escolares "Relato a bordo dunha embarcación", edición da revista "Os Galos" e máis elaboración de fichas didácticas sobre a carpintería de ribeira para primaria.

Pero a súa faceta máis activa desenvólvea arredor das embarcacións tradicionais organizando o encontro anual de embarcacións na abra de Bueu e participando nos encontros doutras entidades. Asemade mantén unha apreciable flota de embarcacións restauradas (polbeiro Lagoas, xeiteiro Galos, traña Pescadoira, dorna Banda do Río) e réplicas (gamela Auxiliar dos Galos, gamela A Patera, bote polbeiro a motor Delfin, choupan Faino ti, dorna Robaleira) e unha biblioteca e un arquivo gráfico para consultas.

Para a organización das actividades anuais a asociación conta coas cuotas dos asociados e axudas oficiais convocadas pola Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia e pola Deputación Provincial de Pontevedra a través dos seus orzamentos públicos. Recentemente asinou un convenio coa Consellería de Vicepresidencia de Igualdade e Benestar para a realización dos campamentos de verán 2006 que organiza a Xunta. Tamén conta co apoio do Concello e do museo Massó para a realización de algunha das actividades.