

Alianza Marinera

Su primera instalación se hallaba en la Avenida de Méndez Núñez, hasta que compró un terreno y edificó un local que hoy se llama entre la gente “La Lonja”. Dentro de este edificio se agrupaban otras sociedades.

La Alianza Marinera, era una sociedad de marineros de Cangas y sus contornos.

Se regían por mediación de un presidente y éste elegía a sus colaboradores. El presidente era elegido por la Asamblea General.

Todo asociado pagaba una cuota de 1,50 Ptas. al mes, para la manutención de la Sociedad.

Todos los convenios o contratos eran supervisados por los delegados. En cada barco había un delegado, cuya misión era la de transmitir a la tripulación las órdenes que recibiese del Presidente de la Sociedad, sin interferir en nada concerniente al trabajo abordo, lo cual era incumbencia del patrón.

Esta Sociedad en 1931, había logrado de la “Asociación de Armadores” un contrato entre patrones y tripulantes. La Sociedad era bien exigente en cuanto al cumplimiento de los convenios con sus asociados, para que los armadores cumpliesen con el suyo.

Se le recordaba siempre a sus asociados, DEBERES Y DERECHOS. A continuación reproducimos el contrato logrado por esta entidad a los Patrones lo que supuso en aquella fecha algo que se consideraba inalcanzable:

En la villa y término municipal de Cangas a veintiséis de Junio de mil novecientos treinta y uno. Reunida la representación de la Asociación de Armadores “El Progreso Pesquero” compuesta de su Presidente D. Jesús Graña González, del vocal D. Juan Azpeitia Santiesteban y del Secretario D. Estanislao Refojos Rodríguez; y de la Sociedad “La Alianza Marinera”, su Presidente don Manuel Nores Sotelo y de los asociados D. Joaquín Núñez González y D. José Molanes Blanco, autorizados por sus respectivas entidades, con asistencia del Sr. Alcalde de este Ayuntamiento D. Francisco Eiroa Graña, se procedió por ambas partes a convenir las condiciones de trabajo en los barcos pesqueros de este puerto, en la forma siguiente:

1º. La tripulación de las embarcaciones la constituirán precisamente personal asociado de “La Alianza Marinera” con excepción de los Armadores, sus hijos y los Patrones de Pesca, que quedan en libertad de pertenecer o no a otra cualquiera asociación.

2º. Cada ocho horas que se inviertan en las operaciones de envase, podrá la mitad de la tripulación comer, siguiendo el trabajo la otra mitad. Esta comida se hará abordo del barco, quedando obligados los tripulantes a comer allí.

3º. Las cuentas se harán como de costumbre quedando obligado el Patrón a anticipar al tripulante, previo aviso de éste, lo que necesite y tenga ganado. Si el Patrón no tuviese fondos, los pedirá al Armador para que éste los facilite.

4º. Cuando un Armador necesite que uno o más tripulantes se queden en tierra, para beneficiar y cuidar el aparejo, bien sea de avería o mojado de la mar, podrá hacerlo y ganarán un parte que saldrá del monte mayor. Sin embargo si lo creyese conveniente queda facultado para buscar el personal que necesite siendo este pagado del monte mayor.

5º. Cuando los barcos trabajen de Leixoes para el Sur, levantan treinta y ocho partes los que excedan de diecisiete metros de eslora, y los que bajen de estas dimensiones, levantarán treinta y dos partes.

6º. Si después de pasar el barco de Leixoes para el Sur, al retornar a España cogiera pesca antes de ponerse por el Norte de Montador, esta se considerará como si fuese cogido por el Sur de Leixoes. Trabajando los barcos en aguas Españolas llevará treinta y dos partes los armadores y veinte la tripulación en los barcos que excedan de diecisiete metros, y los menores de estas dimensiones, llevarán treinta por veinte partes respectivamente.

7º. El Changuí será repartido de la siguiente manera:

a) Cuando no alcance a coger el barco once cestas y haya dos o más precios, la cesta del armador y la de la gente, será del precio más alto.

b) Cuando se cojan once cestas o más y haya variación de los precios, si el armador quiere levantar la cesta que le corresponde, del precio más alto, las dos de los tripulantes serán de igual precio, aceptando estos llevar una de un precio y otra de otro, siempre que la cesta del armador sea también de los dos precios. Sin embargo si el pescado tuviese diferentes precios, serán tomados únicamente en cuenta los dos primeros.

8º. Al salir a las faenas de pesca y después de retirar todos los gastos propios de la pesca, y quedasen cincuenta pesetas libres a favor del monte mayor el armador queda obligado a entregar, como de costumbre, en concepto de “bajada”, cincuenta céntimos a cada tripulante.

9º. En cuanto a lo que tenga relación con el manejo de aparejos, beneficiados en unión de los demás enseres del barco, se hará como de costumbre.

10º. Cuando se trabaje en Leixoes llevará el armador dos cestas de pescado y otras dos los tripulantes, y trabajando en aguas españolas, llevará una cesta el armador y una o dos según proceda los tripulantes, ateniéndose a lo dispuesto en la base 5ª de este contrato.

11. Si por cualquiera eventualidad el armador tuviese que parar el barco por más de tres días para trabajar, queda obligado a entregar cuentas a la tripulación y a repartir lo que tengan ganado.

12. Este contrato empieza a regir desde el día de la fecha y anula el celebrado en veintitrés de Agosto de mil novecientos diecinueve, que deja sin efecto.

Aceptado por las partes este contrato, se extiende por triplicado.

ni valor alguno.

En tinta = del armador = Vale.

F. Eiroa-Manuel Nores-Estanislao

Refojos-Jesús Graña-Juan Azpeitia

José Molaes-Joaquín Núñez González

Es Copia del original.

(Artículo publicado en la revista “Festas do Cristo”. Cangas, 1983)

(No consta autoría)